

Elementos de orientación para la detección, la prevención y el control del tráfico ilícito de desechos peligrosos

(como adoptado para la Conferencia de las Partes a su sexta reunión, decisión VI/16)

ÍNDICE

Página

INTRODUCCIÓN	3
Finalidad de estos elementos de orientación	3
Objetivos	3
Antecedentes	3
Creación de capacidad nacional para detectar y manejar el tráfico ilícito	4
Legislación nacional	4
Definiciones	5
Resumen de las disposiciones del Convenio de Basilea relativas al tráfico ilícito y de las decisiones de la Conferencia de las Partes	6
Primera parte. Creación de capacidad nacional y cooperación internacional	9
Creación de capacidad nacional	9
1a Autoridad competente/punto de contacto	9
1b Procedimientos administrativos	9
1c Inventarios nacionales	9
1d Promoción del cumplimiento	9
1e Capacitación del personal encargado del cumplimiento de la ley	10
1f Conocimientos técnicos especializados y servicios técnicos	11
1g Capacidad para hacer cumplir las normas y servicios de reunión de información confidencial	11
1h Sistemas eficaces de concesión de licencias y vigilancia de las instalaciones	12
1i Cooperación eficaz entre organismos y otros procedimientos	12
Cooperación internacional	12
Segunda parte. Prevención	14
2a Problemas relacionados con el tránsito	14
2b Cooperación con autoridades aduaneras y otras autoridades reguladoras	15
2c Determinación del origen de las corrientes de desechos	16
2d Embalaje, etiquetado, muestreo y análisis	16
2e Fomento de la concienciación	16
2f Documentos de orientación preparados por autoridades nacionales	16
2g Inspección: abierta y encubierta	17
2h El problema de la ambigüedad	18
2i Cooperación internacional en todos los niveles	19
2j Seguros y fianzas	19
Tercera parte. Tratamiento de casos de infracción presuntos o confirmados	21
3a Determinación de si ha tenido lugar el tráfico ilícito	21
3b Determinación de la identidad del exportador de los desechos	22
3c Determinación de la manera de devolver los desechos	22

3d	Determinación de la observancia por el exportador de los requisitos del Convenio de Basilea	23
3e	Confiscación del material	23
3f	Almacenamiento temporal	23
3g	Qué hacer con los desechos abandonados	24
3h	Notificación a la SCB y a las Partes interesadas	24
3i	Diferencias de interpretación entre países afectados	24
Cuarta parte. Utilización de información electrónica		24
4a	Ejemplos nacionales	24
4b	Ejemplos internacionales	25
Apéndice 1	Disposiciones del Convenio de Basilea y decisiones adoptadas por las conferencias de las Partes en el Convenio de Basilea	26-35
Apéndice 2	Estudios de casos/ejemplos de medidas exitosas de las Partes	36-44
Apéndice 3	Muestreo y análisis	45-47
Apéndice 4	Directrices para el método de gestión de riesgos	48-50

ELEMENTOS DE ORIENTACIÓN PARA LA DETECCIÓN, LA PREVENCIÓN Y EL CONTROL DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DESECHOS PELIGROSOS

INTRODUCCIÓN

Finalidad de estos elementos de orientación

1. En la decisión IV/12 se reconoce que el problema del tráfico ilícito sigue siendo de alta prioridad y se hace especial hincapié en los casos de presunto tráfico ilícito. En esa decisión se pidió al Grupo de Trabajo Técnico y al Subgrupo consultivo de expertos jurídicos y técnicos que, en su reunión conjunta, elaboraran recomendaciones sobre procedimientos para ayudar a las Partes a prevenir, identificar y manejar el problema del tráfico ilícito.

2. En la decisión V/23 se prorrogó el mandato del Grupo de Trabajo Técnico y se pidió al Grupo de Trabajo Jurídico que continuara examinando la cuestión del tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos; elaborara procedimientos que pudieran recomendarse para abordar los casos de presunto tráfico ilícito y ayudar a las Partes a prevenir, identificar, vigilar y gestionar el tráfico ilícito. Esta labor debía realizarse teniendo en cuenta el proyecto de elementos de orientación para la detección, la prevención, y el control del tráfico ilícito de desechos peligrosos, aprobado en una reunión conjunta celebrada en Pretoria en noviembre de 1998.

3. El presente documento tiene como finalidad servir de guía práctica para contribuir a la observancia de la legislación nacional para la aplicación del Convenio de Basilea.

4. Está destinado a gobiernos, ministerios, autoridades y organismos federales y estatales o provinciales, organismos encargados del cumplimiento de la ley y otras autoridades competentes de las Partes.

5. Los distintos lectores encontrarán de interés los párrafos referentes a cuestiones vinculadas con su esfera de acción específica.

6. A los representantes de gobiernos y ministerios les interesarán principalmente los párrafos en que se dan pautas para la elaboración de la legislación o la estructura institucional nacionales (por ejemplo, los párrafos 13 a 16; 38 a 45; 49 y 50, y el apéndice 1). Tendrá mayor interés para la policía la lectura de los párrafos que podrían serles de utilidad para sus cometidos y actividades específicas (por ejemplo, los párrafos 46 a 48; 52 a 56; 84 a 90). A los funcionarios aduaneros les será útil leer los párrafos que tratan de las técnicas de inspección del cargamento a fin de establecer si el material es o no un desecho peligroso.

7. Con estos elementos de orientación se trata de establecer los procedimientos recomendados que se piden en las decisiones IV/12 y V/23.

Objetivos

8. Las presentes directrices están centradas en la coerción de la observancia de normas a nivel nacional. Además, al remitirse a documentos del Convenio y otros recursos, también brindan orientación a las Partes que aún no han formulado leyes para la aplicación.

Antecedentes

9. La tarea de hacer respetar las leyes que rigen la aplicación de los acuerdos ambientales multilaterales (AAM) es un problema reconocido a nivel general por las dificultades y la complejidad que entraña hacer valer leyes y procedimientos nacionales

allende la frontera. No obstante, muchos países cuentan con una experiencia valiosa en la coerción de la observancia de las leyes que rigen la aplicación de los AAM.

10. En la decisión SS VII/4, el séptimo período extraordinario de sesiones del Consejo de Administración/Foro Ambiental Mundial a Nivel Ministerial aprobó las directrices sobre cumplimiento y observancia de los acuerdos ambientales multilaterales.

11. El proceso de aprobación de las directrices puso de relieve la necesidad de que las Partes mostraran flexibilidad en la formulación de medidas de aplicación nacionales que correspondieran a las circunstancias y características de sus países.

Creación de capacidad nacional para detectar y manejar el tráfico ilícito

12. Para aplicar con eficacia el Convenio de Basilea es importante crear y/o mantener la capacidad nacional para detectar, controlar y manejar el problema del tráfico ilícito. La secretaría del Convenio de Basilea seguirá respaldando la aplicación de medidas encaminadas a reforzar la capacidad nacional y local de cumplimiento de los acuerdos, inclusive mediante la asistencia técnica y financiera, la capacitación y la transferencia de tecnología. También debe alentarse la colaboración del sector privado.

13. Dado que el manejo efectivo del problema del tráfico ilícito abarca varios aspectos jurídicos y técnicos complejos, se requerirá un enfoque multifacético para combatir ese problema.

Legislación nacional

14. Un elemento clave para la prevención y el manejo del tráfico ilícito es la creación de un marco reglamentario nacional eficaz. Los Estados deberían elaborar y aplicar un método de participación para determinar las necesidades nacionales y establecer prioridades que promuevan una cultura de cumplimiento. Además deberían propiciar una verdadera participación de la sociedad civil, que abarque la industria y las organizaciones no gubernamentales, al formular las leyes y fortalecer las instituciones nacionales, incluida la judicatura.

15. Las Partes deberían examinar la posibilidad de crear un marco jurídico e institucional eficaz para hacer cumplir las normas y fomentar la toma de conciencia, teniendo en cuenta los vínculos existentes entre las obligaciones contraídas en virtud de los diversos AAM.

16. La secretaría del Convenio de Basilea seguirá prestando asistencia jurídica a las Partes que la soliciten.

17. Las Partes que necesiten asistencia para la elaboración de su legislación nacional pueden ponerse en contacto con la secretaría del Convenio de Basilea y también con la División de Elaboración de Políticas y Derecho del PNUMA; las oficinas regionales del PNUMA; los centros regionales del Convenio de Basilea; las secretarías de los convenios regionales (por ejemplo, Bamako, Waigani), y los representantes nacionales del PNUMA, así como utilizar asistencia bilateral de otras Partes. También es útil consultar tres documentos aprobados por la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea: el Modelo de Legislación Nacional; el Manual para la Aplicación del Convenio de Basilea y el Manual de Instrucciones.

Definiciones

18. La interpretación de términos tales como "cumplimiento", "coerción de la observancia" y "delito ambiental" varía en la práctica y el derecho internacionales. Las definiciones son objeto de considerable debate a escala internacional.
19. El Convenio de Basilea contiene varias definiciones que revisten importancia para el manejo del tráfico ilícito, tales como "desechos", "movimiento transfronterizo", "eliminación", "manejo ambientalmente racional", "zona sometida a la jurisdicción nacional de un Estado", "Estado de importación", "Estado de exportación", "Estado de tránsito", "persona", "exportador", "importador", "transportista", "generador" y "eliminador". La interpretación de todas esas expresiones afecta la manera en que se reúne la información confidencial y en que se detecta y controla el tráfico ilícito. Además, cada Parte aplica las obligaciones contraídas en virtud del Convenio de Basilea de acuerdo a su propia legislación. Cada una de esas legislaciones contiene sus propias definiciones, que pueden ser más amplias que las estipuladas en el Convenio de Basilea.
20. En el apartado a) del párrafo 1 del artículo 1 del Convenio de Basilea, los desechos peligrosos se definen como los desechos que pertenecen a cualquiera de las categorías enumeradas en el anexo I, a menos que no tengan ninguna de las características descritas en el anexo III. En el anexo I del Convenio de Basilea figura la lista de las categorías de desechos que han de controlarse. Los anexos VIII y IX del Convenio de Basilea detallan y aclaran las disposiciones del apartado a) del párrafo 1 del artículo 1 y proporcionan aclaraciones útiles sobre el alcance del anexo I.
21. En el anexo III se enumeran las características peligrosas de los desechos sujetos al Convenio de Basilea. En el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo Técnico se señaló que en las *Recomendaciones sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas*, versión revisada en idioma inglés de 1993, del Comité de Expertos de las Naciones Unidas sobre Transporte de Mercancías Peligrosas, se habían definido procedimientos de ensayos que explicaban en detalle la interpretación de H1, H3, H4.1, H4.2, H4.3, H5.1, H5.2, H6.1 y H8. Se señaló también, sin embargo, que esos procedimientos sólo eran aplicables en relación con el transporte de los desechos y no con su eliminación. En el anexo III se señala que muchos países han elaborado ensayos nacionales que pueden aplicarse a materiales incluidos en el anexo I, a fin de establecer si éstos presentan alguna de las características que se enumeran en el anexo III. En la decisión V/24 se pidió al Grupo de Trabajo Técnico que finalizara su labor sobre las características peligrosas H6.2, H11, H12 y H13 e iniciara la labor referente a H10.
22. También se entiende por desechos peligrosos en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 1 del Convenio de Basilea, los desechos no incluidos en el apartado a), pero definidos o considerados peligrosos por la legislación interna de la Parte que sea Estado de exportación, importación o tránsito. En el artículo 3 se señala que toda Parte enviará a la secretaría, dentro de los seis meses siguientes a la fecha en que se haga Parte en el Convenio, información sobre desechos que, en virtud de su legislación nacional, corresponden a la definición del apartado b) del párrafo 1 del artículo 1, y comunicará cualquier modificación importante de la información que haya proporcionado. La secretaría dará a conocer a todas las Partes la información que haya recibido, y éstas deberán transmitirla a sus exportadores.
23. La interpretación de esas definiciones es compleja y el considerar ilícito un tráfico puede ser consecuencia de las diferentes interpretaciones de las definiciones de desechos peligrosos, lo cual puede complicarse aún más por problemas de traducción de un idioma a otro.

Resumen de las disposiciones del Convenio de Basilea relativas al tráfico ilícito y de las decisiones de la Conferencia de las Partes

24. El artículo 9 del Convenio de Basilea trata del tráfico ilícito. En el párrafo 1 de dicho artículo se define como todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos u otros desechos realizado:

- a) sin notificación a todos los Estados interesados conforme a las disposiciones del presente Convenio; o
- b) sin el consentimiento de un Estado interesado conforme a las disposiciones del presente Convenio; o
- c) con consentimiento obtenido de los Estados interesados mediante falsificación, falsas declaraciones o fraude; o
- d) de manera que no corresponda a los documentos en un aspecto esencial; o
- e) que entrañe la eliminación deliberada (por ejemplo, vertimiento) de desechos peligrosos o de otros desechos en contravención del presente Convenio y de los principios generales del derecho internacional.

25. En el párrafo 2 del artículo 9 se establece el procedimiento que debe observarse si un movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos se considera tráfico ilícito como consecuencia de la conducta del exportador o del generador. El Estado de exportación velará porque dichos desechos sean:

- a) devueltos por el exportador o el generador o, si fuera necesario, por el mismo Estado de exportación o, si esto no fuese posible,
- b) eliminados de otro modo de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, en el plazo de 30 días desde el momento en que el Estado de exportación haya sido informado del tráfico ilícito, o dentro de cualquier otro período de tiempo que convengan los Estados interesados. A tal efecto, las Partes interesadas no se opondrán a la devolución de dichos desechos al Estado de exportación, ni la obstaculizarán o impedirán.

26. En el párrafo 3 del artículo 9 se dispone lo que debe hacerse cuando un movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos sea considerado tráfico ilícito como consecuencia de la conducta del importador o del eliminador. El Estado de importación velará porque los desechos de que se trate sean eliminados de manera ambientalmente racional por el importador o el eliminador, o en caso necesario, por el mismo en un plazo de 30 días a contar del momento en que el Estado de importación haya tenido conocimiento del tráfico ilícito, o en cualquier otro plazo que convengan los Estados interesados. A tal efecto, las Partes interesadas cooperarán según sea necesario, para la eliminación de los desechos en forma ambientalmente racional.

27. El párrafo 4 del artículo 9 estipula lo que debe hacerse cuando la responsabilidad por el tráfico ilícito no pueda atribuirse al exportador o generador ni al importador o eliminador. Las Partes interesadas u otras Partes, según proceda, cooperarán para garantizar que los desechos de que se trate se eliminen lo antes posible de manera ambientalmente racional en el Estado de exportación, en el Estado de importación o en cualquier otro lugar que sea conveniente.

28. En el párrafo 5 del artículo 9 se prevé que cada Parte promulgue las disposiciones legislativas nacionales adecuadas para prevenir y castigar el tráfico ilícito. Las Partes cooperarán con miras a alcanzar los objetivos de este artículo.

29. La prevención y el control del tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos ha sido un tema importante para el Convenio de Basilea desde que entró en vigor en 1992.

30. En las cinco reuniones de la Conferencia de las Partes se ha debatido el tema del tráfico ilícito y se han aprobado resoluciones al respecto.

31. Las principales disposiciones de las cinco decisiones adoptadas por las Conferencias de las Partes sobre el tema del tráfico ilícito son las siguientes:

- Instar a las Partes en el Convenio de Basilea que aún no lo hayan hecho a que promulguen leyes que consideren como un acto delictivo el tráfico ilícito de desechos peligrosos;
- Pedir a las Partes que incorporen en su ordenamiento jurídico, sanciones o penas apropiadas por tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos; tomen las medidas apropiadas para garantizar la aplicación efectiva de esta legislación e informen al respecto a la secretaría del Convenio de Basilea;
- Alentar a las Partes a potenciar su capacidad para hacer cumplir las leyes, entre otras cosas mediante la cooperación con órganos internacionales como la Interpol, la OMA y la Red Internacional para quejas relacionadas con el medio ambiente, capacitando y vinculando en redes al personal encargado de hacer cumplir las leyes al que se haya asignado la prevención del tráfico ilícito;
- Solicitar a todos los gobiernos que promuevan la coordinación interministerial a nivel nacional para prevenir y sancionar el tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos;
- Tomar nota de que la clasificación y la caracterización de los desechos son instrumentos esenciales para contribuir a la detección y prevención de casos de tráfico ilícito;
- Invitar a las Partes a promover la coherencia, evitando la duplicación de esfuerzos, al abordar la cuestión del tráfico ilícito en los órganos de las Naciones Unidas pertinentes;
- Invitar a las Partes a que en los informes que presenten a la secretaría sobre casos confirmados de tráfico ilícito utilicen el formulario aprobado;
- Exhortar a las Partes a que pongan en conocimiento de la secretaría del Convenio de Basilea todos los casos confirmados de tráfico ilícito, o, después de consultar con las Partes pertinentes y obtener su acuerdo, todos los presuntos casos, junto con toda la información necesaria para que la secretaría pueda tomar las medidas apropiadas, incluido el apoyo a toda medida adoptada por las Partes para resolver estas cuestiones, por ejemplo, mediante la asignación de los expertos necesarios;
- Pedir a las Partes y a la secretaría que adopten las medidas preventivas necesarias, en particular mediante difusión de información sobre el Convenio de Basilea y estrecha cooperación con la Organización Mundial de Aduanas, para incluir en el Sistema Armonizado, con carácter prioritario, los desechos contemplados en el Convenio;
- Pedir a las Partes que, con la ayuda de la secretaría, organicen cursos de capacitación y preparen manuales de capacitación, a nivel nacional y regional, para funcionarios de aduanas y del cuerpo policial, en cooperación con la Organización Mundial de Aduanas, la Organización Internacional de Policía Criminal y otros órganos pertinentes, incluidas las comisiones regionales de las Naciones Unidas y las secretarías de acuerdos regionales que se ocupan de cuestiones análogas.

32. Se ha pedido a la secretaría del Convenio de Basilea que conforme a las decisiones adoptadas por las cinco reuniones de la Conferencia de las Partes:

- Colabore estrechamente con el Comité de Expertos de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas para armonizar los sistemas de clasificación y etiquetado de los desechos peligrosos y las mercancías peligrosas;
- Continúe su cooperación con las distintas comisiones regionales y las secretarías de los convenios y protocolos regionales, las organizaciones no gubernamentales, la industria y el sector privado, así como con la Organización Mundial de Aduanas y la Organización Internacional de Policía Criminal, en procura de un mejor control y vigilancia de los casos comprobados o presuntos de tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos;
- Preste asistencia a las Partes en el fortalecimiento de su capacidad, incluido el desarrollo de una infraestructura apropiada, con miras a prevenir y sancionar los casos de tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos y asegurar la participación de las autoridades nacionales y puntos de contacto para el Convenio de Basilea en la prevención y vigilancia del tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos.

33. El apéndice 1 contiene todas las disposiciones del Convenio de Basilea relativas al tráfico ilícito y todas las disposiciones de las decisiones adoptadas en las cinco conferencias de las Partes en el Convenio de Basilea en relación con la cuestión del tráfico ilícito.

34. En la Declaración Ministerial adoptada en la quinta reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea la cuestión del tráfico ilícito se consideró una de las prioridades para los próximos diez años.

35. Las cinco partes de los elementos de orientación para la detección, la prevención y el control del tráfico ilícito de desechos peligrosos deben ser considerarse en su conjunto, incluidos todos los apéndices, ya que cada parte contiene sugerencias específicas para el logro de una misma meta general.

36. El apéndice 2 contiene estudios de casos y ejemplos de medidas exitosas adoptadas por las Partes.

37. En la decisión V/23 se pidió al Grupo de Trabajo Jurídico y al Grupo de Trabajo Técnico que continuaran examinando la cuestión del tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos, elaboraran procedimientos que pudieran recomendarse para abordar los presuntos casos de tráfico ilícito y ayudaran a las Partes a prevenir, identificar, vigilar y manejar el problema del tráfico ilícito. En esa labor habría que tener en cuenta el proyecto de elementos de orientación para la detección, la prevención y el control del tráfico ilícito de desechos peligrosos aprobado en Pretoria en noviembre de 1998.

38. El presente Proyecto de elementos de orientación fue preparado por la secretaría a partir de las sugerencias formuladas por las Partes.

PRIMERA PARTE. CREACIÓN DE CAPACIDAD NACIONAL Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Creación de capacidad nacional

1a. Autoridad competente y punto de contacto

39. El artículo 5 del Convenio de Basilea dispone que las Partes designen o establezcan una o más autoridades competentes y un punto de contacto. Debe designarse una autoridad competente para que reciba la notificación si se trata de un Estado de tránsito. Las Partes deben dar a conocer a la secretaría en el plazo de un mes contado a partir de la fecha de la decisión, cualquier modificación de este régimen.

40. Las autoridades nacionales competentes tienen la obligación principal de prevenir y castigar el tráfico ilícito de desechos peligrosos y manejar el problema que representa. La secretaría debe seguir organizando actividades de capacitación para las autoridades competentes.

1b. Procedimientos administrativos

41. El establecimiento de procedimientos administrativos eficaces y transparentes constituye otro elemento clave para prevenir y manejar casos de tráfico ilícito de desechos peligrosos.

1c. Inventarios nacionales

42. Las autoridades nacionales deberían adoptar un enfoque común para recopilar datos estadísticos (incluidos los provenientes de las empresas de exportación e importación) sobre movimientos transfronterizos legales e ilícitos de desechos peligrosos. A los efectos del establecimiento de este enfoque deben tenerse en cuenta el Convenio de Basilea y el Sistema Armonizado de clasificación.

43. Deben mantenerse inventarios nacionales anuales, que se utilizarán como instrumento de políticas contra el tráfico ilícito y a los efectos de aplicar medidas preventivas y coercitivas pragmáticas y debidamente centradas contra el tráfico ilícito.

1d. Promoción del cumplimiento

44. Las autoridades competentes deben elaborar estrategias de cumplimiento y de coerción de la observancia que abarquen los cuatro componentes principales del cumplimiento, a saber: educación y difusión de la información, otorgamiento de permisos, detección de transgresiones e investigaciones y medidas para hacer cumplir las normas.

a. Educación y difusión de la información

45. Este componente está centrado en la modificación del comportamiento y comprende la difusión de información a transportistas y exportadores, el suministro de la información que se solicite sobre el alcance del Convenio y el acceso abierto de las empresas a documentos de orientación y material de promoción. Otro importante cometido es la labor proactiva encaminada a encontrar soluciones para la eliminación de desechos en el país o a mejorar las prácticas empresariales. Estas actividades pueden ser avisos publicitarios periódicos, publicación de documentos de orientación para su difusión a las empresas, organización de seminarios, grupos de trabajo y debates, y participación en ellos, para ayudar a encontrar, cuando sea posible, soluciones nacionales idóneas para la eliminación de desechos y alentar a

las empresas a que adopten prácticas para reducir a un mínimo los desechos, técnicas de producción menos contaminantes, y tecnologías y metodologías de prácticas óptimas.

b. Concesión de permisos

46. Este componente se refiere a garantizar que cualquier sistema de concesión de permisos disponga de contrapesos. Con él se procura asegurar la claridad de los requisitos, la comparación de la información, requisitos estándar mínimos para las notificaciones públicas y la adaptación a las circunstancias del caso de las condiciones para la concesión de permisos. Entre las actividades cabe mencionar la revisión de los formularios para especificar claramente los requisitos, garantizar la seguridad de los números de permisos, establecer procedimientos para comparar los datos proporcionados a la Aduana sobre los movimientos de desechos efectuados con los datos especificados en los permisos. En esos permisos deberán especificarse claramente las obligaciones de los exportadores.

c. Detección de transgresiones

47. Este componente comprende inspecciones aleatorias de embarques, toma de muestras por parte de los inspectores, selección de determinados tipos de movimientos de exportación e importación para la realización de comprobaciones de cumplimiento, verificación de datos aduaneros y suministro de información confidencial a Aduanas, selección de situaciones de alto riesgo e iniciación de actividades específicas encaminadas a hacer cumplir las normas. También se garantizarán el suministro periódico de información de la Aduana y el establecimiento de protocolos para la revisión periódica de los datos aduaneros y la adopción de medidas basadas en esos datos, seleccionando embarques de alto riesgo para realizar inspecciones e impartiendo cursos de capacitación para inspectores y personal aduanero.

d. Investigaciones y medidas para hacer efectivo el cumplimiento

48. Este componente consiste en la remisión de los casos de posibles infracciones a las leyes de aplicación del Convenio a los organismos encargados de hacer cumplir las leyes. Las actividades pueden consistir en la elaboración de procedimientos operativos estándar para ayudar a realizar investigaciones y poner en práctica procedimientos generales de investigación que no comprometan una investigación.

49. La labor encaminada a hacer cumplir las leyes es cada vez más diversa y compleja, lo cual impone demandas cada vez mayores en todos los sectores de la comunidad para garantizar la observancia de esas leyes. Esta tarea puede lograrse en forma proactiva por medio de la educación o en forma reactiva por medio de investigaciones y, posteriormente, posibles procesamientos penales. Las organizaciones no gubernamentales y los grupos comunitarios pueden aportar una importante contribución a esta labor, por lo que las autoridades competentes deberán ponerse en condiciones de trabajar eficazmente con ellos.

1e. Capacitación del personal encargado del cumplimiento de la ley

50. La capacitación del personal que participa en actividades de prevención, detección y manejo del tráfico ilícito tiene suma importancia a los efectos de un control eficaz. Cuando se infringe una ley, en general hay que llevar a cabo una investigación. Dadas las complejidades inherentes a las investigaciones de ese tipo, es esencial que el investigador posea competencias y conocimientos apropiados para desempeñar su función en forma eficaz y eficiente. Se adjuntará a esta guía, como Apéndice 5, un manual de capacitación básica preparado conjuntamente por la SCB, la Interpol y la OMA.

If. Conocimientos técnicos especializados y servicios técnicos

51. La falta de conocimientos técnicos especializados o de servicios técnicos representa un obstáculo para una efectiva labor de prevención, control y manejo del tráfico ilícito de desechos peligrosos. La secretaría elaborará directrices sobre la elaboración de un plan de preparación para incidentes, accidentes e imprevistos en relación con los desechos peligrosos. Se alienta la utilización del mecanismo regional y subregional del sistema de vigilancia de los vertimientos.

52. Cuando no hay posibilidades de utilizar un laboratorio o servicio nacional se debería buscar una solución regional. Los centros de capacitación regionales pueden ser clave en este tema. Se puede pedir asesoramiento a la secretaría del Convenio de Basilea, la cual remitirá las preguntas a los expertos correspondientes. También puede ser de ayuda la International Network on Compliance and Enforcement (INECE).

Ig. Capacidad para hacer cumplir las normas y servicios de reunión de información confidencial

53. Al elaborar estrategias de prevención y manejo del tráfico ilícito de desechos peligrosos, las Partes podrían utilizar cualquier proyecto de directrices existente en materia de cumplimiento y coerción de la observancia de las normas. En particular, las recomendaciones sobre transparencia en los métodos, el rigor en los requisitos de presentación de informes previstos en los tratados, la vigilancia de sitios, los incentivos para el cumplimiento, la creación de capacidad nacional, así como la educación y concienciación sentarían bases sólidas para esa labor.

54. La recopilación de datos y el análisis de la información son también un instrumento muy importante. En especial, el control estricto de las estadísticas de importación y exportación de desechos peligrosos debe basarse en la estructura del comercio de desechos y en el *modus operandi* de embarques ilícitos confirmados para poder tener una visión de conjunto. Por ejemplo, una gran parte de los datos sobre tráfico ilícito de desechos peligrosos se refiere a los desechos contaminados (es decir mezclados con sustancias peligrosas) o a los desechos no reciclables. La experiencia demuestra que los desechos importados o exportados de forma ilícita suelen declararse como residuos no peligrosos (por ejemplo, mezcla de chatarra de metal y plástico) y en general son exportados por pequeñas empresas o agentes comerciales que carecen de instalaciones de reciclado de desechos y no por los generadores originales de estos últimos. Antes de la llegada de los desechos a su destino, es probable que hayan pasado por distintas manos. En consecuencia, generalmente se sospecha de tráfico ilícito cuando es difícil determinar el origen o el exportador del envío.

55. Algunos países mantienen contacto con sus principales asociados en el comercio de desechos a fin de intercambiar información de las experiencias operacionales y perfeccionar los criterios de selección de embarques para su inspección. También resulta útil la colaboración entre las autoridades competentes para determinar la situación legal de un embarque.

56. El intenso tráfico de cargas en muchos puertos internacionales y el tiempo que se requiere para realizar selecciones e inspecciones aleatorias hacen que en algunos casos no se detecte el tráfico ilícito antes de la partida. Cuando se sospecha de la legitimidad de un embarque, las autoridades competentes pueden intercambiar información sobre el nombre del buque, el (los) número(s) incluidos y la fecha de partida, para que los desechos puedan ser interceptados a su llegada a destino. Este tipo de colaboración puede ser beneficiosa para ambas partes, ya que da tiempo para examinar los documentos de embarque y organizar inspecciones. También es aplicable a todas las modalidades de transporte: marítimo, terrestre, ferroviario, fluvial y aéreo.

57. Las autoridades competentes deberían aplicar un procedimiento de gestión de los riesgos al establecer las prioridades de cumplimiento y coerción de la observancia, de modo que sus recursos se dirijan eficazmente a su objetivo. Un procedimiento típico constaría de las seis fases siguientes:

1. Establecimiento del contexto
2. Determinación de los riesgos
3. Análisis de los riesgos
4. Evaluación de los riesgos y establecimiento de prioridades
5. Tratamiento de los riesgos
6. Actividades de seguimiento

58. En el apéndice 4 se ofrecen directrices para ese tipo de procedimiento.

1h. Sistemas eficaces de concesión de licencias y vigilancia de las instalaciones

59. En el Convenio de Basilea se estipula que toda Parte prohibirá a todas las personas sometidas a su jurisdicción nacional el transporte o la eliminación de desechos peligrosos y otros desechos, a menos que esas personas estén habilitadas o autorizadas para realizar ese tipo de operaciones. Para cumplir esta obligación, todas las Partes deberán establecer sistemas eficaces de concesión de licencias y vigilancia.

1i. Cooperación eficaz entre organismos y otros procedimientos

60. En general, los organismos nacionales encargados del medio ambiente trabajan con las autoridades locales, nacionales e internacionales para imponer controles a los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos. Las autoridades aduaneras y otras autoridades competentes son contrapartes clave en la detección, intercepción e inspección de embarques sospechosos de desechos peligrosos en puntos de control decisivos.

61. Los organismos internacionales y nacionales encargados del medio ambiente deberían colaborar con las autoridades competentes, la policía local, las empresas de transporte, las de reciclado, las organizaciones no gubernamentales y demás en la detección, la investigación y el manejo del tráfico ilícito de desechos. Es fundamental contar con un alto nivel de colaboración para manejar y controlar los desechos, de modo que puedan ser devueltos a su lugar de origen rápidamente y en condiciones de seguridad.

62. Los embarques ilícitos de desechos peligrosos se suelen detectar al pasar revista a la información contenida en los manifiestos de embarque. También es útil la información recibida de organismos asociados para establecer pautas de conductas que faciliten la detección de comerciantes ilegales de desechos. Por ejemplo, las empresas que se hayan visto envueltas anteriormente en casos de tráfico ilícito o que hayan tenido problemas con sus embarques serán objeto de inspección, al igual que los embarques que presenten las características antes descritas. Esos embarques se suelen detectar en colaboración con autoridades de control del extranjero, lo que constituye una comprobación adicional y eficaz de las inspecciones aleatorias.

Cooperación internacional

a. Niveles de cooperación internacional

63. La cooperación internacional para la detección, la prevención y el control del tráfico ilícito de desechos peligrosos puede darse en los siguientes niveles:

- Interacción entre autoridades competentes

- Utilización de redes internacionales de inteligencia a cargo de oficiales de orden público y de inteligencia
- Participación de otras organizaciones internacionales, como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Interpol, y etc. y colaboración con éstas.

64. Una interacción entre las autoridades competentes del país de exportación, el país de importación y los países de tránsito es necesaria y puede ayudar a detectar, prevenir y controlar el tráfico ilícito de desechos peligrosos. Cabría utilizar comunicaciones oficiales y extraoficiales, incluso mediante mensajes de correo electrónico, que facilitan una rápida interacción.

65. En julio de 2000 la Organización Mundial de Aduanas puso en marcha en julio de 2000 una red denominada Customs Enforcement Network (CEN) cuyo objetivo es vincular a todas las administraciones aduaneras a los efectos de hacer cumplir las normas y crear una base de datos y un sistema de consultas comunes. Todas las administraciones aduaneras nacionales deberían conectarse con la CEN por intermedio de sus puntos de contacto nacionales. El uso de la CEN permite a la administración aduanera nacional acceder inmediata y directamente a la base de datos de todos los casos anteriores de tráfico ilícito de desechos peligrosos.

66. Otra fuente de información confidencial y útil sobre casos de tráfico ilícito de desechos peligrosos anteriores y sobre el *modus operandi* puede obtenerse en la Interpol por medio de las oficinas centrales nacionales.

67. Esos perfiles deberán mantenerse actualizados para que las autoridades reguladoras cuenten con la información más reciente acerca de la evolución de las tendencias del tráfico ilícito.

b. Papel de la secretaría del Convenio de Basilea

68. La secretaría del Convenio de Basilea está aumentando rápidamente su capacidad para facilitar la cooperación internacional en la prevención, la detección y el manejo del tráfico ilícito de desechos peligrosos. La secretaría ha identificado en particular un gran número de entidades internacionales pertinentes que podrían colaborar en actividades conjuntas encaminadas a lograr un mejor control y vigilancia de casos presuntos o confirmados de tráfico ilícito. Entre ellas se cuentan la Interpol, la Organización Mundial de Aduanas, la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal de las Naciones Unidas, el PNUMA, el PNUD, World Atom del OIEA, la secretaría de la Convención sobre el Cambio Climático, la CITES, la Secretaría del Ozono, el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Comisión Europea, la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), la Organización para la Prohibición de las Armas Químicas (OPAQ).

69. La secretaría se propone elaborar memorandos de entendimiento o acuerdos análogos con la mayoría de esas organizaciones, o, en lo posible, con todas. Esos acuerdos determinarán el ámbito de responsabilidad de cada parte y las modalidades de cooperación.

70. Los futuros programas de cooperación se basarán en el logro de resultados prácticos y concretos en las siguientes esferas prioritarias:

- i) Determinación de oportunidades de lucha contra el tráfico ilícito;
- ii) Intercambio de información;
- iii) Mejoramiento de la recopilación y el análisis de datos;
- iv) Actualización de las fichas descriptivas de casos penales;

- v) Mejores metodologías para el cumplimiento y la coerción en la observancia de las normas;
- vi) Determinación y rectificación de deficiencias en la legislación nacional vigente;
- vii) Capacitación en cumplimiento y coerción en la observancia de las normas;
- viii) Concienciación y difusión de la información.

SEGUNDA PARTE. PREVENCIÓN

71. Es muy importante para las Partes que prohíben la importación de diversos desechos asegurarse de que esa información se transmite a otras Partes por conducto de la secretaría, según lo dispuesto en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 4 y en el artículo 13 del Convenio.

72. El párrafo 1 del artículo 3 del Convenio de Basilea dispone que toda Parte enviará a la secretaría del Convenio, dentro de los seis meses siguientes a la fecha en que se haga Parte en el Convenio, información sobre desechos, salvo los enumerados en los anexos I y II, considerados o definidos como peligrosos en virtud de su legislación nacional y sobre cualquier requisito relativo a los procedimientos de movimiento transfronterizo aplicables a tales desechos.

73. En el párrafo 4 del artículo 3 se dispone que las Partes estarán obligadas a poner a la disposición de sus exportadores la información que les transmita la secretaría.

74. En los casos en que la legislación nacional presente deficiencias o en que existan cuestiones de carácter informativo o técnico que obstaculicen el cumplimiento, se pueden aplicar diversas medidas que podrían reforzar la capacidad de cumplimiento de las Partes, como por ejemplo la asistencia jurídica y técnica, que podría solicitarse por conducto de la secretaría del Convenio de Basilea.

75. Las medidas de prevención pueden comprender la detección, investigación y el tratamiento de la carga interceptada, así como medidas judiciales.

2a. Problemas relacionados con el tránsito

76. El Convenio de Basilea define como "Estado de tránsito" a todo Estado, distinto del Estado de exportación o del Estado de importación, a través del cual se proyecte efectuar o se efectúe un movimiento de desechos peligrosos u otros desechos. Por definición, "el movimiento transfronterizo" consiste en el realizado atravesando una zona que se encuentre bajo la jurisdicción nacional de otro Estado, que abarcara todo espacio terrestre, marítimo o aéreo en que un Estado ejerza sus responsabilidades administrativas y reguladoras conforme al derecho internacional en relación con la protección de la salud humana y el medio ambiente. En el párrafo 12 del artículo 4 se especifica que nada de lo dispuesto en el Convenio afectará de manera alguna la soberanía de los Estados sobre su mar territorial la jurisdicción que poseen los Estados en sus zonas económicas, ni exclusivas, ni al ejercicio, por parte de los buques y las aeronaves de todos los Estados, de los derechos y libertades de navegación.

77. El Convenio permite a un Estado exigir notificación y consentimiento para el tránsito de desechos peligrosos por su mar territorial o zona económica exclusiva. En la práctica, sin embargo, se entiende que la mayoría de las Partes sólo pueden exigir la notificación y el consentimiento cuando un buque entra en un puerto que esté bajo en su jurisdicción. Ello obedece a que durante una visita a puerto existe siempre el riesgo de que se descarguen desechos, aunque no se haya programado así, y después

se los deje abandonados. Aun así, algunas Partes sólo exigen notificación y consentimiento si se prevé que se descarguen y vuelvan a cargar los desechos.

78. Debido a los riesgos que entraña la descarga de desechos, algunas Partes exigen notificación y consentimiento si el barco penetra en una rada, y no en un puerto. Conforme al derecho internacional, se entiende por rada un espacio marítimo normalmente utilizado para la carga, descarga y fondeo de buques. La definición de puerto no abarca las radas; al hacer referencia a los puertos, el artículo 11 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no incluye expresamente a las radas, pero sí a "las construcciones portuarias permanentes que formen parte integrante del sistema portuario", y excluye expresamente a las instalaciones costa afuera y a las islas artificiales. En el artículo 12 de esa Convención se estipula que las radas se consideran parte del mar territorial y no de aguas internas.

79. Se recomienda que las autoridades competentes apliquen el procedimiento de notificación y consentimiento para todos los movimientos transfronterizos que supongan el ingreso en un puerto o una rada, a menos que tengan conocimiento de que no hay intención de descargar los desechos y que el Estado de tránsito de que se trate no exija la notificación en esas circunstancias. Es conveniente que las Partes que exigen notificación y consentimiento para el tránsito por su mar territorial o zona económica exclusiva comuniquen a las demás Partes, por intermedio de la secretaría, esos requisitos.

80. Se aplican principios similares al tránsito propuesto por el espacio aéreo y los aeropuertos.

81. Se requiere el consentimiento por escrito del Estado de tránsito en relación con cada movimiento realizado en su territorio. Los canales internacionales y los puertos francos presentan problemas especiales, por lo que se debería instituir un sistema central de control.

2b. Cooperación con autoridades aduaneras y otras autoridades reguladoras

82. La cooperación con las autoridades aduaneras y otras autoridades reguladoras es esencial para prevenir el tráfico ilícito. La labor que se está llevando a cabo en relación con el Sistema Armonizado (SA) de la Organización Mundial de Aduanas facilitará un conocimiento mucho mayor del problema del tráfico ilícito y brindará más amplias posibilidades de identificar aspectos problemáticos y buscar soluciones. Las autoridades aduaneras son fundamentales en la detección e intercepción del tráfico ilícito. No obstante, el código actual del Sistema Armonizado no prevé la determinación de los desechos peligrosos y otros desechos, lo que dificulta aún más la labor de detección del tráfico ilícito que realizan las autoridades aduaneras. Por esa razón, las autoridades competentes, en cooperación con Aduanas, han comenzado a elaborar procedimientos para armonizar los desechos incluidos en el Convenio de Basilea con las categorías del Sistema Armonizado. Sólo gracias a una cooperación estrecha entre las autoridades aduaneras y los organismos nacionales encargados del medio ambiente podrán las primeras convertirse en agentes eficaces en la lucha contra el tráfico ilícito de desechos peligrosos.

83. Sería conveniente en particular elaborar un cuadro que relacionara el contenido de los anexos VIII y IX del Convenio con los códigos aduaneros del Sistema Armonizado, para que las Partes puedan determinar las esferas prioritarias que requieren revisión y poderlas señalar a la atención de la Organización Mundial de Aduanas.

84. Actualmente existe amplio acuerdo acerca de la importancia de reforzar vínculos entre los AAM para poder verificar mejor el cumplimiento y detectar problemas. Se está desarrollando la colaboración entre las secretarías, los organismos públicos y los expertos no gubernamentales en actividades de vigilancia in situ, con lo que aumentará la transparencia.

2c. *Determinación del origen de las corrientes de desechos*

85. Los países exportadores deberían elaborar estrategias de determinación de corrientes de desechos peligrosos en el lugar de salida, lo que puede lograrse identificando a los exportadores habituales de desechos peligrosos, manteniendo estrictos controles administrativos en la etapa de notificación, promoviendo una mayor cooperación e intercambio de información entre las autoridades nacionales pertinentes y adoptando disposiciones jurídicas más rigurosas con respecto al "deber de reimportar" en la legislación nacional, de conformidad con el artículo 8 del Convenio de Basilea.

86. No obstante, en relación con algunos desechos tal vez lo mejor sea determinar el origen de esas corrientes. Por ejemplo, es probable que los desechos electrónicos peligrosos sean transportados con un código aduanero general como "chatarra de metales combinados". Es muy difícil singularizar los desechos electrónicos entre los numerosos rubros que utilizan ese código. No obstante, las empresas que recogen y eliminan desechos electrónicos anuncian sus servicios, y así se podría comprobar lo que cada empresa hace con los desechos que recoge.

2d. *Embalaje, etiquetado, muestreo y análisis*

87. El Convenio de Basilea obliga a cada Parte a disponer lo necesario para que todos los desechos peligrosos y otros desechos que han de transportarse se embalen, etiqueten y transporten de conformidad con los reglamentos y normas internacionales generalmente aceptados y reconocidos. Se han establecido normas internacionales aceptadas en el marco de los Códigos de las Naciones Unidas sobre Mercancías Peligrosas e ISO 14000, y todos los procedimientos de embalaje, etiquetado y transporte deberían ajustarse a esas normas.

88. Un embalaje o etiquetado inadecuado podría ser indicio de tráfico ilícito, por lo cual debe investigarse todo embarque que no se ajuste a las normas que se acaban de mencionar.

89. El apéndice 3 trata del muestreo y la realización de análisis.

2e. *Fomento de la concienciación*

90. Algunos casos de tráfico ilícito se deben a falta de información, de ahí que una estrategia clave a los efectos de la prevención consistirá en realizar campañas internacionales y nacionales de concienciación por medio de actividades como cursos de capacitación, seminarios, campañas publicitarias, publicación de documentos informativos y de orientación dirigidos a quienes toman parte en la importación y exportación de desechos peligrosos. Otra medida de prevención eficaz consiste en establecer reglamentos claros y de fácil aplicación.

91. En los casos intencionales, un factor de disuasión podría ser la divulgación pública de los casos de tráfico ilícito que hayan dado lugar a procesamientos, si las medidas de detección y coerción de la observancia tienen éxito. Otras opciones para la prevención podrían ser la publicidad, el fortalecimiento de las medidas de detección y coerción, la eliminación de las cláusulas de evasión legal y el aumento de las penas en tal grado que constituyan un factor de disuasión eficaz.

2f. *Documentos de orientación preparados por autoridades nacionales*

92. Los documentos de orientación dirigidos a los importadores y exportadores son esenciales para prevenir las infracciones involuntarias de la ley. En ámbitos equívocos, como la distinción entre lo que es desecho y no lo es y entre desechos peligrosos y no peligrosos y lo que constituye un manejo ambientalmente racional, los documentos de orientación pueden ser útiles para aclarar las normas del Convenio. También constituyen una base transparente y

coherente para la interpretación del Convenio. En lo que atañe a los importadores y exportadores de desechos peligrosos, esa orientación aclararía cuestiones que podrían llegar a generar actividades ilícitas y aumentaría la certidumbre en materia de planificación y administración.

93. Los documentos de orientación también son útiles ya que explican sencillamente las normas que es preciso seguir. Suele ser difícil interpretar las leyes, que además, contienen ambigüedades que puedan dar lugar a infracciones involuntarias. Una explicación y aclaración sencillas de los instrumentos jurídicos promueve un entorno de transparencia, colaboración, concienciación y confianza que puede representar un instrumento útil para prevenir el tráfico ilícito.

2g. Inspección: abierta y encubierta

94. En la prevención de las actividades ilícitas es importante saber cómo y por qué se producen las infracciones. También es conveniente saber si existen modalidades habituales o vínculos de incumplimiento que puedan indicar posibles o nuevas actividades ilícitas y si existen obstáculos o posibilidades de evasión en las disposiciones jurídicas que actúen como factor disuasivo del cumplimiento. Deberían alentarse las estrategias de promoción de la transparencia, la colaboración entre las Partes, la concienciación del público y de oportunidades para que muy diversos interesados contribuyan a detectar problemas y a procurar posibles soluciones.

95. Es importante y necesario que cada Parte designe a una o más autoridades competentes para que trabajen conjuntamente en la lucha contra el tráfico ilícito e intercambien información sobre la coerción del cumplimiento de las normas mediante una red confidencial.

96. La recopilación y el análisis de los datos pueden realizarse en muchas etapas, especialmente cuando una actividad ha sido considerada potencialmente ilícita en operaciones de reunión de información confidencial. Esto puede dar lugar a que se pida a las autoridades aduaneras que realicen investigaciones, como se indica en el párrafo siguiente.

97. Habitualmente la decisión de investigar un presunto tráfico ilícito se toma cuando los funcionarios de aduanas u otras autoridades competentes del país de importación detectan material sospechoso. En general, esos embarques no van acompañados de la documentación pertinente o la documentación proporcionada no corresponde a la descripción del material que se transporta. Esos casos tienden a ser intencionales y en general son más difíciles de resolver que las infracciones involuntarias del Convenio cometidas por empresas que cumplen sistemáticamente los reglamentos vigentes.

98. Disponer de información confidencial acerca de las intenciones de tráfico ilícito es esencial para prevenir, vigilar y detectar actividades ilícitas. Cuando se detectan infracciones involuntarias, se puede hacer una evaluación de las razones del incumplimiento y perfeccionar los procedimientos o programas de educación encaminados a reducir la probabilidad de que se repitan. Las infracciones intencionales pueden revelar mecanismos de evasión en la legislación o los procedimientos nacionales que requieran enmiendas, o indicar la existencia de actividades delictivas organizadas más amplias que requieren que se mantenga la vigilancia.

99. Una vez detectado un embarque ilícito es menester realizar otras investigaciones para establecer quién es responsable de las actividades ilícitas y si hay probabilidades o no de que se instruya una causa. Para que se instruya una causa es esencial reunir pruebas, labor que debe realizarse observando estrictamente los procedimientos establecidos.

100. Es fundamental disponer de procedimientos adecuados para la reunión de pruebas y el interrogatorio de los testigos para que se lleve a término el enjuiciamiento en la jurisdicción pertinente.

101. En algunos casos tal vez sea más conveniente inspeccionar un embarque transfronterizo cuando llega a las instalaciones del importador y no en el cruce de fronteras. En este caso los inspectores tal vez deseen complementar su inspección del embarque transfronterizo inspeccionando también el equipo y los procesos en las instalaciones de inspección para cerciorarse de que son compatibles con la(s) operación(es) de reciclado o eliminación indicada(s) en sus licencias o permisos. Se podrían establecer requisitos no arancelarios para que, en la frontera, los inspectores de asuntos ambientales puedan verificar los documentos relacionados con desechos peligrosos.

102. En otros casos, teniendo en cuenta la información confidencial, la inspección podría realizarse también en la planta de exportación.

103. En todos los casos, el procedimiento de inspección comenzará con la recopilación de todos los documentos relativos a la generación de desechos peligrosos, las plantas de importación o exportación, las actividades de reciclado, las instalaciones de eliminación y cualquier otro documento que pueda ser útil (información de registros referentes a exportadores, transportistas, importadores, etc.).

104. Una vez reunidos y revisados todos los documentos se impone una inspección visual de los desechos peligrosos, incluidas las instalaciones de almacenamiento. Los encargados de realizar las inspecciones deberán adoptar siempre precauciones apropiadas. Por ejemplo, normalmente deberán calzarse zapatos cerrados con recubrimiento de acero en zonas de manejo de cargas. Al abrir contenedores debe actuarse con precaución ante la posibilidad de que la carga se haya desplazado durante el trayecto. Deben utilizarse medios de protección de las vías respiratorias y guantes si existe riesgo de exposición a polvos peligrosos.

105. Por último, y no por ello menos importante, tal vez sea necesario tomar muestras para determinar con precisión las características de los desechos peligrosos. La toma de muestras debe realizarse siempre conforme a las orientaciones que figuran en el apéndice 3. Tal como sucede con las inspecciones visuales, siempre deben tomarse las debidas precauciones de seguridad.

106. En todos los casos de inspección, si hubiera indicios de infracción, los inspectores deberán recordar que la finalidad de la inspección consiste en recoger elementos de prueba que permitan establecer si se ha infringido alguna ley. De ser así, deben aplicarse seguidamente los procedimientos de investigación correspondientes.

2h. *El problema de la ambigüedad*

107. Las ambigüedades pueden ser de carácter jurídico, técnico y/o práctico, y las que revistan importancia deben resolverse antes de que pueda confirmarse un embarque ilícito.

108. Las ambigüedades jurídicas surgen de las diferentes interpretaciones del alcance del Convenio, y se ven agravadas además por la existencia de diversas definiciones nacionales de desechos peligrosos. En consecuencia, aunque se aclare y perfeccione el contenido de las listas del Convenio de Basilea, siempre habría cierto grado de ambigüedad. En última instancia, las Partes tendrán que resolver esas cuestiones valiéndose de los mecanismos establecidos en el Convenio o mediante actuaciones judiciales prolongadas y costosas.

109. Las ambigüedades técnicas guardan relación con la determinación de las propiedades físicas de un material. Se refieren a la cuestión de si un material se considera desecho o si un

desecho se considera peligroso. Actualmente la aclaración de esas ambigüedades está a cargo del Grupo de Trabajo Técnico del Convenio de Basilea, que examina las solicitudes de inclusión de desechos en los anexos del Convenio o de supresión de aquéllos. Los debates abiertos que se realizan en este foro dan a las Partes la posibilidad de exponer sus razones y hacer que sus propuestas sean examinadas por expertos de varios países.

110. Las ambigüedades pueden surgir también de controversias en los métodos para la realización de análisis y la toma de muestras (véase el apéndice 3, *Muestreo y análisis*).

111. Las ambigüedades prácticas guardan relación con problemas tales como la determinación de una o más partes responsables de un embarque ilícito, la capacidad de una parte perjudicada de recuperar los costos, las diferencias de opinión sobre conceptos como almacenamiento temporal y la determinación de la responsabilidad de las partes interesadas en cuanto al cumplimiento de las obligaciones del Convenio de Basilea respecto de la solución de casos de tráfico ilícito sobre la base de la cooperación.

112. Para llegar a conclusiones ciertas es conveniente consultar la tercera parte de las presentes Directrices, en particular los párrafos 127 a 135.

2i. Cooperación internacional en todos los niveles

113. Para la prevención y el manejo del tráfico ilícito es esencial la cooperación internacional entre los principales protagonistas y en todas las instancias, a saber las autoridades nacionales competentes, la secretaría del Convenio de Basilea, las secretarías de otros convenios relativos al medio ambiente, el PNUMA, la Interpol, la Organización Mundial de Aduanas y demás.

114. Además, las Partes deberían promover, según corresponda, estrategias que pongan de manifiesto las actividades que han realizado ellas mismas y otros participantes interesados a fin de que las Partes y, si es pertinente, otros grupos del sistema internacional, puedan examinarlas adecuadamente. El público debería tener acceso a la información referente al Convenio, incluidos los informes nacionales sobre cumplimiento presentados de conformidad con el artículo 13 del Convenio de Basilea, y tener la oportunidad de colaborar en la vigilancia del cumplimiento.

115. Las Partes deberían considerar la posibilidad de adoptar medidas destinadas a reforzar la capacidad nacional y local para dar cumplimiento a los requisitos del Convenio de Basilea, entre ellas las de asistencia técnica y financiera, capacitación y suministro del equipo necesario. Debería alentarse al sector privado a prestar su concurso al fortalecimiento de la capacidad nacional de cumplimiento. Debería considerarse la posibilidad de establecer incentivos económicos y de otra índole para facilitar la aplicación efectiva del Convenio de Basilea.

116. Para prevenir y reducir el tráfico ilícito debería promoverse la cooperación entre las secretarías de los convenios internacionales pertinentes, los expertos no gubernamentales y gubernamentales, las asociaciones empresariales e industriales, las industrias de reciclado, las universidades, los institutos técnicos, los centros de investigación, las organizaciones no gubernamentales y los particulares.

2j. Seguros y fianzas

Seguros

117. En el párrafo 11 del artículo 6 del Convenio de Basilea se dispone que el Estado de importación o cualquier Estado de tránsito que sea Parte podrá exigir que todo movimiento

transfronterizo de desechos peligrosos u otros desechos esté cubierto por un seguro, una fianza u otra garantía. No se estipula la cuantía ni el tipo de seguro que se requiere.

118. Las autoridades competentes pueden considerar muchos tipos diferentes de seguros al determinar el plan de seguros. Por ejemplo, los seguros de responsabilidad jurídica por daños a terceros cubren las reclamaciones por lesiones personales o daños materiales. También pueden cubrir el costo de la eliminación, neutralización o limpieza de cualquier tipo de contaminación o polución causada por un hecho "súbito o accidental" (las pólizas de seguro suelen excluir la responsabilidad causada por, o derivada de, la contaminación o la polución, a menos que haya sido causada por un hecho súbito, identificable, no intencional, imprevisto y accidental). Las autoridades competentes podrían optar por aceptar esta doble exclusión o exigir un tipo de seguro menos restrictivo (pero más costoso), como un seguro de responsabilidad por deterioro ambiental, que podría cubrir cualquier tipo de eliminación, liberación, dispersión, descarga o filtración, aunque no sea "súbita y accidental".

119. También es común que en las pólizas se establezcan exclusiones y condiciones geográficas. Tal vez sea conveniente que las autoridades competentes consideren la posibilidad de no aceptarlas cuando entre los países excluidos figuren el Estado de importación, exportación o tránsito propuesto.

120. No obstante, una característica común de las pólizas de seguros es que, por regla general, no cubren los embarques considerados ilícitos. En casos de accidente resultantes de un embarque ilícito puede ser difícil determinar quién es el responsable, y más difícil aún hacer cumplir leyes que garanticen una limpieza ambiental adecuada. En caso de embarque ilícito provocado por inadvertencia, las garantías financieras o fianzas, además de los seguros, pueden reducir al mínimo el riesgo para el país exportador de tener que cubrir el costo de los daños al medio ambiente.

121. También podría ser útil para la detección o prevención del tráfico ilícito realizar un análisis del monto requerido para los seguros, fianzas u otras garantías en relación con la cantidad y calidad de los desechos peligrosos que se describen en los documentos de embarque o movimiento de cargas.

Garantías financieras y fianzas

122. En el artículo 8 del Convenio de Basilea se dispone que los Estados de exportación velen por que los desechos sean devueltos al exportador cuando un movimiento transfronterizo no se pueda llevar a término de conformidad con las condiciones del contrato. Para asegurarse de que los exportadores cumplen esta condición, las autoridades competentes tal vez exijan garantías financieras y fianzas. La suma de que se trate se calculará de manera que queden cubiertos todos los costos probables de la devolución forzada y la eliminación de los desechos. Si la autoridad competente tiene la certeza de que el exportador dispone de activos suficientes para cubrir esos costos, tal vez no sea necesaria la exigencia de garantías financieras y fianzas.

123. El principal beneficio de las garantías financieras y las fianzas, en comparación con los seguros, es que quedan garantizados los pagos financieros a los asegurados sea cual fuere la situación jurídica del embarque. En pocas palabras, esos instrumentos garantizan que el riesgo recaiga sobre los que dieron la orden de embarque de los desechos.

124. Todos los Estados afectados —el de exportación, el de importación y los de tránsito— pueden exigir múltiples garantías financieras o fianzas. Normalmente un Estado no debe dar por válida la garantía financiera de otro Estado porque, por ejemplo, el Estado de importación tal vez desee acogerse a una garantía financiera en circunstancias que no estén previstas en la garantía financiera que posee el Estado de exportación.

Protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación

125. Si bien aún no está en vigor, el Protocolo sobre responsabilidad e indemnización aprobado en la quinta reunión de la Conferencia de las Partes, celebrada en diciembre de 1999, contiene importantes disposiciones que, no obstante, las Partes deberían tomarse en consideración por las Partes por ser una guía útil.

TERCERA PARTE. TRATAMIENTO DE CASOS DE INFRACCIÓN PRESUNTOS O CONFIRMADOS

126. La labor de las entidades reguladoras encaminada a tratar con eficacia los casos de presunto tráfico ilícito tropieza con múltiples dificultades. Una de las más ingentes consiste en determinar si el caso constituye, tal como se alega, tráfico ilícito. Otro problema clave consiste en establecer quién es responsable hasta que se haya confirmado la ilegalidad del tráfico. Además, una vez asignada la responsabilidad, la cuestión de cómo llevar ante la justicia al o a los perpetradores plantea nuevos problemas cuya solución puede ser sumamente difícil.

127. Dadas las múltiples jurisdicciones y diferentes sistemas jurídicos que suelen verse afectados, la solución de esos problemas puede llegar a convertirse en un proceso complejo y prolongado. En muchos casos la legislación nacional no contiene disposiciones que permitan tratar de forma efectiva las cuestiones interjurisdiccionales, lo que hace difícil, cuando no imposibilita, la solución de los casos de tráfico ilícito dentro del plazo de 30 días previsto en el artículo 9 del Convenio. No obstante, muchos casos de tráfico ilícito pueden llegar a resolverse con la colaboración efectiva de todas las autoridades pertinentes, lo que reduciría al mínimo los efectos en el medio ambiente.

3a. Determinación de si ha tenido lugar el tráfico ilícito

128. Cuando se detectan presuntos embarques ilícitos es indispensable proseguir con la investigación para determinar si se trata o no de tráfico ilícito. La información confidencial que se reciba de diferentes fuentes nacionales o internacionales permitirá interceptar embarques de desechos que deberán inspeccionarse en puntos de control clave como son las terminales de contenedores. En etapas posteriores, las investigaciones se orientarán a establecer la identidad de los responsables de las presuntas actividades ilícitas y determinar si prosperará interposición de una acción judicial. Dado que las pruebas de casos de tráfico ilícito se reúnen en el plano local e internacional, es esencial la cooperación entre las autoridades competentes para el manejo de los casos. Deben tenerse en cuenta todos los requisitos de carácter jurídico (disposiciones del Convenio de Basilea, leyes y reglamentos nacionales) a la hora de determinar si un movimiento transfronterizo de desechos peligrosos es ilícito o no.

129. La detección de desechos peligrosos en un país no siempre puede servir de base para la coerción de la aplicación de normas en otro. Aunque exista un acuerdo general, los derechos que se reconocen a las Partes en el artículo 3 del Convenio de definir en su legislación nacional como peligrosos a desechos no incluidos en el Convenio de Basilea, puede dificultar la interposición de una acción judicial. Esto pone de relieve la importancia de los procedimientos de notificación y consentimiento previstos en el Convenio de Basilea y el requisito establecido en el artículo 3 de que se informe a la secretaría todos los desechos que no figuren en el Convenio de Basilea y que se hayan definido como peligrosos en la legislación nacional.

130. También puede mediar un tiempo entre la llegada de los desechos al Estado de importación y la notificación del Estado de exportación sobre el tráfico ilícito. En el plazo de 30 días a partir de la fecha en que el Estado de exportación haya sido informado del tráfico ilícito, el Estado de exportación o el generador deberán recuperar los desechos de que se trate. Los Estados interesados podrían convenir en una prórroga de otros 30 días. Si el Estado de exportación o el generador no tienen posibilidad de recuperar los desechos, deberán eliminarlos según se establece en el Convenio de Basilea. Ahora bien, en cumplimiento de sus obligaciones de cooperar entre sí para resolver incidentes de tráfico ilícito, las Partes deberán garantizar que el material es devuelto cuanto antes al país de origen y manejado en forma ambientalmente racional.

131. La tendencia de los países a rechazar la aplicación extraterritorial de las leyes de otros países en casos penales dificulta al país exportador la interposición de acciones judiciales contra quienes realizan actos de tráfico ilícito basándose exclusivamente en las acusaciones hechas por el país de importación. El país de exportación deberá estar jurídicamente facultado para exigir la reimportación, mientras que el país de importación tendrá derecho a insistir en la obligación del país de exportación de recuperar los desechos ilícitos.

3b. *Determinación de la identidad del exportador de los desechos*

132. Según lo establecido en el Convenio de Basilea, se entiende por exportador toda persona que organice la exportación de desechos peligrosos o de otros desechos y esté sometida a la jurisdicción del Estado de exportación. En la legislación nacional que refleje el contenido del Convenio se puede disponer que el exportador puede ser el generador, un intermediario, un transportista u otra persona que tenga responsabilidad en relación con los desechos.

133. Identificar a los responsables de un embarque ilícito puede llevar bastante tiempo. Esa labor puede complicarse aun más debido a la complejidad de las relaciones entre empresas, sobre todo cuando se trata de empresas extranjeras. Por ejemplo, la utilización de empresas subsidiarias, intermediarios y agentes extranjeros y la venta de desechos a empresas extranjeras antes de la transferencia física de los desechos puede complicar aún más la identificación del exportador. Pueden surgir otros problemas si el exportador es una empresa con sede en el exterior, sin presencia ni agentes en los Estados de exportación. Cuando no existen disposiciones legislativas adecuadas que garanticen la adjudicación de la responsabilidad jurídica, el país de exportación debe aceptar la responsabilidad de disponer lo necesario para el retorno de los desechos. De ahí que sea del interés de la parte asegurarse de que en la legislación nacional no hay ninguna posible cláusula de evasión.

3c. *Determinación de la manera de devolver los desechos*

134. Si bien en el Convenio de Basilea se exige que el Estado de exportación vele por que los desechos sean devueltos por el exportador o el generador o, si fuera necesario, por el mismo Estado de exportación en un plazo de 30 días desde el momento en que haya sido informado del tráfico ilícito, o dentro de cualquier otro período que los Estados interesados hayan acordado, cuando la operación de tráfico ilícito es el resultado de una conducta por parte del exportador o generador, la experiencia acumulada demuestra que pueden producirse complicaciones, por ejemplo en relación con la propiedad de los desechos.

135. Cuando existe una controversia entre las partes en cuanto a la propiedad de los desechos a los efectos legales, el tiempo de solución de la controversia puede llegar a ser prolongado, lo que demorará la pronta devolución de los desechos, como se establece en el Convenio de Basilea.

136. En las leyes de algunos países se exige que se condene a los responsables antes de que se adopten medidas para la reimportación de un embarque ilícito. En esos casos, si la empresa que realizó el embarque ilícito no accede voluntariamente a reimportar los desechos, es probable que demore bastante la solución del incidente de tráfico ilícito.

137. En vista de las dificultades mencionadas en los párrafos precedentes, lamentablemente, una vez interceptado un embarque ilícito de desechos peligrosos o contaminados, el país de importación suele verse obligado a adoptar medidas para disponer la devolución de los desechos al país de origen. Para facilitar la pronta devolución de los desechos de conformidad con lo establecido en el Convenio de Basilea, debe darse carácter prioritario a la cooperación y el establecimiento de vínculos eficaces entre las autoridades competentes del Estado de importación y de los demás Estados afectados.

3d. Determinación de la observancia por el exportador de los requisitos del Convenio de Basilea

138. El país de exportación puede adoptar todas las medidas razonables para velar por que la reimportación de un embarque ilícito y su eliminación se ajusten a lo dispuesto en el Convenio. No obstante, es posible que durante la reimportación se vuelva a infringir el Convenio en forma fraudulenta o involuntaria. En esos casos, la reimportación del material se considerará también tráfico ilícito. Una vez confirmada esta condición, deberán adoptarse medidas para investigar la infracción y llevar a los perpetradores ante la justicia.

3e. Confiscación del material

139. Si, a los efectos legales, los desechos (en particular el material reciclable que tenga valor económico) siguen siendo propiedad de la empresa exportadora o importadora, pero ésta se niega a cumplir el pedido de devolución, es posible que las autoridades públicas tengan dificultades jurídicas para confiscar o trasladar desechos que no son de su propiedad. Las leyes nacionales deben prever cláusulas que permitan abordar las dificultades con que puedan tropezar los gobiernos para confiscar o trasladar esos desechos.

3f. Almacenamiento temporal

140. Es importante que el material sea almacenado en condiciones de seguridad mientras se investiga el tráfico ilícito. Se tomará especialmente en consideración la protección de la salud humana y del medio ambiente, se salvaguardará la concatenación de pruebas y se evitará cualquier contrademanda que pueda interponer alguna empresa en relación con daños causados al material.

141. Una vez comprobada la ilegitimidad de un embarque de desechos, se tomarán muestras y se realizarán análisis para determinar si se trata o no de material peligroso. Dado que la calidad de las muestras y del análisis reviste una importancia capital para los procedimientos judiciales y, posteriormente, para la probabilidad de que prospere una acción judicial, es indispensable velar por la aplicación de procedimientos correctos y evitar alteraciones en las pruebas. Para lograr resultados de máxima calidad, en las investigaciones de un presunto tráfico ilícito se tomarán en cuenta las orientaciones del apéndice 3.

3g. *Qué hacer con los desechos abandonados*

142. Los casos de embarque ilícito de desechos peligrosos abandonados son cada vez más numerosos. Por lo tanto, es importante establecer disposiciones y mecanismos jurídicos y técnicos a nivel nacional para atender cada uno de esos casos; por ejemplo, el del abandono de viejos barcos en los puertos o las aguas territoriales de países en desarrollo.

3h. *Notificación a la SCB y a las Partes interesadas*

143. En el apartado i) del párrafo 1 del artículo 16 del Convenio de Basilea se encarga a la secretaría que preste asistencia a las Partes que lo soliciten para determinar los casos de tráfico ilícito y distribuir de inmediato a las Partes interesadas toda información que haya recibido en relación con el tráfico ilícito.

144. Para prevenir el tráfico ilícito es esencial que todos los países afectados tengan conocimiento de los presuntos embarques ilícitos. La notificación, de la secretaría a las Partes o directamente entre las Partes, alienta a los gobiernos, a las empresas, a las organizaciones no gubernamentales y a otras partes interesadas a trabajar de consuno para elaborar estrategias de prevención eficaces y constituye un incentivo para la solución rápida y eficaz de incidentes de tráfico ilícito, en la medida en que sea compatible con los requisitos jurídicos y las prácticas de aplicación obligada de las normas.

3i. *Diferencias de interpretación entre países afectados*

145. Para la solución de los casos de tráfico ilícito es esencial que los países afectados no abandonen las negociaciones cuando haya discrepancias en cuanto a la situación jurídica de un embarque. Cuando no sea posible llegar a un acuerdo pese a los genuinos esfuerzos de ambas Partes, tal vez será necesario recurrir al procedimiento de solución de controversias descrito en el artículo 20 del Convenio.

CUARTA PARTE. UTILIZACIÓN DE INFORMACIÓN ELECTRÓNICA

4a. *Ejemplos nacionales*

146. Constantemente aumentan las posibilidades de automatizar en mayor medida la administración de la legislación nacional, mediante la reunión de información sobre notificaciones recibidas de las empresas en relación con exportaciones, importaciones y operaciones de tránsito que se proponen realizar, la emisión electrónica de permisos y la creación de programas informatizados para el rastreo electrónico de los embarques. Entre algunas consideraciones figuran no sólo la capacidad en cuanto a equipo y programas informatizados del organismo administrador, sino también los sistemas electrónicos paralelos y compatibles con que cuenta la industria y los establecidos entre asociados comerciales.

147. Con toda probabilidad, la administración automatizada requerirá una amplia base de datos electrónicos que contará con información extraída, por ejemplo, de documentos de notificación y sobre el movimiento. También podrían utilizarse programas informatizados para realizar búsquedas en esas bases de datos y suministrar información rápidamente al personal sobre el terreno por medio de un sitio seguro en la Web, al que sólo tendrían acceso personas autorizadas. Esos programas brindan acceso directo a la base de datos y a la vez permiten generar, intercambiar y transmitir información electrónicamente. Es posible que las Partes en el Convenio ya hayan comenzado a utilizar todas estas tecnologías; en su defecto, podrían considerar la posibilidad de utilizarlas.

148. A los efectos de la comunicación con las empresas reguladas, cabe la posibilidad de utilizar un sistema de intercambio de datos electrónicos (IDE) basado en la Internet. Con ese sistema es posible incorporar documentos de notificación y de operaciones de movimiento directamente en la base de datos utilizando uno de los métodos siguientes:

- Las empresas reguladas rellenan formularios electrónicos y los envían por medio de la Internet, o
- Las empresas reguladas transfieren información sobre los documentos de notificación y sobre el movimiento en conjunto desde sus bases de datos anexándola a un mensaje de correo electrónico.

149. Dado que no todas las entidades reguladas tienen igual capacidad tecnológica, el sistema electrónico deberá permitir también la interacción con los sistemas tradicionales de material impreso.

150. Los sistemas que se acaban de describir apoyan la generación y reunión de datos. Estos datos pueden utilizarse posteriormente para vigilar el cumplimiento de las normas por parte de las empresas reguladas. Por otra parte, pueden usarse estas mismas bases de datos, o parecidas, para apoyar actividades de intercambio de información confidencial y coerción de la aplicación de normas. Por razones de seguridad, los detalles referentes a esas actividades podrán considerarse confidenciales. Una posibilidad es utilizar bibliotecas electrónicas con análisis de casos.

4b. Ejemplos internacionales

151. En el contexto internacional existen también procesos aduaneros, comerciales y de investigación automatizados que pueden incorporar información electrónica y ofrecen a los funcionarios aduaneros y de orden público la posibilidad de localizar embarques y determinar la posesión de desechos, así como detectar vertimientos o embarques ilícitos. Por ejemplo, la Organización Mundial de Aduanas mantiene la red Customs Enforcement Network, a la que sólo tienen acceso internacional funcionarios de aduanas autorizados.

152. Los códigos de barras y los sistemas mundiales de determinación de la posición son otras tecnologías electrónicas aplicables a los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos, especialmente durante su transporte. La formación de asociaciones entre las autoridades reguladoras y las encargadas de la aplicación de las normas, por un lado, y la industria afectada (por ejemplo, las empresas de transporte), por el otro, puede ser un aspecto importante del funcionamiento eficaz de esos sistemas. Estas tecnologías pueden acelerar la tramitación de despachos aduaneros en las fronteras internacionales y también indicar los embarques que no cumplen las normas.

Apéndice 1

Disposiciones del Convenio de Basilea y decisiones adoptadas por las Conferencias de las Partes en el Convenio de Basilea

Artículo 4 **Obligaciones generales**

1. a) Las Partes que ejerzan su derecho a prohibir la importación de desechos peligrosos y otros desechos para su eliminación, comunicarán a las demás Partes su decisión de conformidad con el artículo 13;
- b) Las Partes prohibirán o no permitirán la exportación de desechos peligrosos y otros desechos a las Partes que hayan prohibido la importación de esos desechos, cuando

dicha prohibición se les haya comunicado de conformidad con el apartado a) del presente artículo;

c) Las Partes prohibirán o no permitirán la exportación de desechos peligrosos y otros desechos si el Estado de importación no da su consentimiento por escrito a la importación de que se trate, siempre que dicho Estado de importación no haya prohibido la importación de tales desechos.

2. Cada Parte tomará la medidas apropiadas para:

[.....]

d) Velar por que el movimiento transfronterizo de los desechos peligrosos y otros desechos se reduzca al mínimo compatible con un manejo ambientalmente racional y eficiente de esos desechos, y que se lleve a cabo de forma que proteja la salud humana y el medio ambiente de los efectos nocivos que puedan derivarse de ese movimiento;

e) No permitir la exportación de desechos peligrosos y otros desechos a un Estado o grupo de Estados pertenecientes a una organización de integración económica y/o política de la que sean Partes, particularmente a países en desarrollo, que hayan prohibido en su legislación todas las importaciones, o si tiene razones para creer que tales desechos no serán sometidos a un manejo ambientalmente racional, de conformidad con los criterios que adopten las Partes en su primera reunión;

f) Exigir que se proporcione información a los Estados interesados sobre el movimiento transfronterizo de desechos peligrosos y otros desechos propuesto, con arreglo a lo dispuesto en el anexo V A, para que se declaren abiertamente los efectos del movimiento propuesto, sobre la salud humana y el medio ambiente;

g) Impedir la importación de desechos peligrosos y otros desechos si tiene razones para creer que tales desechos no serán sometidos a un manejo ambientalmente racional;

h) Cooperar con otras Partes y organizaciones interesadas directamente y por conducto de la secretaría en actividades como la difusión de información sobre los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y otros desechos, a fin de mejorar el manejo ambientalmente racional de esos desechos e impedir su tráfico ilícito,

3. Las Partes considerarán que el tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos es delictivo.

4. Toda Parte adoptará las medidas jurídicas, administrativas y de otra índole que sean necesarias para aplicar y hacer cumplir las disposiciones del presente Convenio, incluyendo medidas para prevenir y reprimir los actos que contravengan el presente Convenio.

5. Ninguna Parte permitirá que los desechos peligrosos y otros desechos se exporten a un Estado que no sea Parte o se importen de un Estado que no sea Parte.

6. Las Partes acuerdan no permitir la exportación de desechos peligrosos y otros desechos para su eliminación en la zona situada al sur de los 60° de latitud sur, sean o no esos desechos objeto de un movimiento transfronterizo.

7. Además, toda Parte:

[.....]

b) Exigirá que los desechos peligrosos y otros desechos que sean objeto de un movimiento transfronterizo se embalen, etiqueten y transporten de conformidad con los reglamentos y normas internacionales generalmente aceptados y reconocidos en materia de embalaje, etiquetado y transporte y teniendo debidamente en cuenta los usos internacionalmente admitidos al respecto;

c) Exigirá que los desechos peligrosos y otros desechos vayan acompañados de un documento sobre el movimiento desde el punto en que se inicie el movimiento transfronterizo hasta el punto en que se eliminen los desechos.

Artículo 6
Movimientos transfronterizos entre las Partes

1. El Estado de exportación notificará por escrito, o exigirá al generador o al exportador que notifique por escrito, por conducto de la autoridad competente de los Estados interesados cualquier movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos. Tal notificación contendrá las declaraciones y la información requeridas en el Anexo V A, escritas en el idioma del Estado de importación. Sólo será necesario enviar una notificación a cada Estado interesado.

2. El Estado de importación responderá por escrito al notificador, consintiendo en el movimiento con o sin condiciones, rechazando el movimiento o pidiendo más información. Se enviará copia de la respuesta definitiva del Estado de importación a las autoridades competentes de los Estados interesados que sean Partes.

3. El Estado de exportación no permitirá que el generador o el exportador inicie el movimiento transfronterizo hasta que haya recibido confirmación por escrito de que:

- a) El notificador ha recibido el consentimiento escrito del Estado de importación, y
- b) El notificador ha recibido del Estado de importación confirmación de la existencia de un contrato entre el exportador y el eliminador en el que se estipule que se deberá proceder a un manejo ambientalmente racional de los desechos en cuestión.

4. Todo Estado de tránsito acusará prontamente recibo de la notificación al notificador, dentro de un plazo de 60 días consintiendo en el movimiento con o sin condiciones, rechazando el movimiento o pidiendo más información. El Estado de exportación no permitirá que comience el movimiento transfronterizo hasta que haya recibido el consentimiento escrito del Estado de tránsito. No obstante, si una Parte decide en cualquier momento renunciar a pedir el consentimiento previo por escrito de manera general o bajo determinadas condiciones, para los movimientos transfronterizos de tránsito de desechos, o bien modifica sus condiciones a este respecto, informará sin demora de su decisión a las demás Partes de conformidad con el artículo 13. En este último caso, si el Estado de la exportación no recibiera respuesta alguna en el plazo de 60 días a partir de la recepción de una notificación del Estado de tránsito, el Estado de exportación podrá permitir que se proceda a la exportación utilizando el Estado de tránsito.

5. Cuando, en un movimiento transfronterizo de desechos, los desechos no hayan sido definidos legalmente o no estén considerados como desechos peligrosos más que:

- a) en el Estado de importación, las disposiciones del párrafo 9 de este artículo aplicables al importador o al eliminador y al Estado de importación serán aplicables mutatis mutandis al exportador y al Estado de exportación, respectivamente, o
- b) en el Estado de importación o en los Estados de importación y de tránsito que sean Partes, las disposiciones de los párrafos 1, 3, 4 y 6 de este artículo, aplicables al exportador y al Estado de importación, respectivamente, o
- c) en cualquier Estado de tránsito que sea Parte, serán aplicables las disposiciones del párrafo 4.

6. El Estado de exportación podrá, siempre que obtenga el permiso escrito de los Estados interesados, permitir que el generador o el exportador hagan una notificación general cuando unos desechos peligrosos u otros desechos que tengan las mismas características físicas y químicas se envíen regularmente al mismo eliminador por la misma oficina de aduanas de salida del estado de exportación, por la misma oficina de aduanas de entrada del mismo Estado de importación y, en caso de tránsito, por las mismas oficinas de aduanas de entrada y de salida del Estado o los Estados de tránsito.

7. Los Estados interesados podrán hacer que su consentimiento escrito para la utilización de notificación general a que se refiere el párrafo 6 dependa de que se proporcione cierta información, tal como las cantidades exactas de los desechos peligrosos u otros desechos que vayan a enviar o unas listas periódicas de esos desechos.

8. La notificación general y el consentimiento escrito a que se refieren los párrafos 6 y 7 podrán abarcar múltiples envíos de desechos peligrosos o de otros desechos durante un plazo máximo de 12 meses.

9. Las Partes exigirán que toda persona que participe en un envío transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos firme el documento relativo a ese movimiento en el momento de la entrega o de la recepción de los desechos de que se trate. Exigirán también que el eliminador informe tanto al exportador como a la autoridad competente del Estado de exportación de que ha recibido los desechos en cuestión y, a su debido tiempo, de que se ha concluido la eliminación de conformidad con lo indicado en la notificación. Si el Estado de exportación no recibe esa información, la autoridad competente del Estado de exportación o el exportador lo comunicarán al Estado de importación.

10. La notificación y la respuesta exigidas en este artículo se transmitirán a la autoridad competente de las Partes interesadas o a la autoridad gubernamental que corresponda en el caso de los Estados que no sean Partes.

11. El Estado de importación o cualquier Estado de tránsito que sea Parte podrá exigir que todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos esté cubierto por un seguro, una fianza u otra garantía.

Artículo 7

Movimiento transfronterizo de una Parte por intermedio de Estados que no sean Partes

El párrafo 1 del artículo 6 del presente Convenio se aplicará mutatis mutandis al movimiento transfronterizo de los desechos peligrosos o de otros desechos de una Parte por intermedio de un Estado o Estados que no sean Partes.

Artículo 8

Obligación de reimportar

Cuando un movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos para el que los Estados interesados hayan dado su consentimiento con arreglo a las disposiciones del presente Convenio no se pueda llevar a término de conformidad con las condiciones del contrato, el Estado de exportación velará por que los desechos peligrosos en cuestión sean devueltos al Estado de exportación por el exportador, si no se pueden adoptar otras disposiciones para eliminarlos de manera ambientalmente racional dentro de un plazo de 90 días a partir del momento en que el Estado de importación haya informado al Estado de exportación y a la secretaría, o dentro del plazo en que convengan los Estados interesados. Con este fin, ninguna Parte que sea Estado de tránsito ni el Estado de exportación se opondrán a la devolución de tales desechos al Estado de exportación, ni la obstaculizarán o impedirán.

Artículo 9

Tráfico ilícito

1. A los efectos del presente Convenio, todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos realizado:

- a) sin notificación a todos los Estados interesados conforme a las disposiciones del presente Convenio; o
- b) sin el consentimiento de un Estado interesado conforme a las disposiciones del presente Convenio; o
- c) con consentimiento obtenido de los Estados interesados mediante falsificación, falsas declaraciones o fraude; o
- d) de manera que no corresponda a los documentos en un aspecto esencial; o
- e) que entrañe la eliminación deliberada (por ejemplo, vertimiento) de los desechos peligrosos o de otros desechos en contravención de este Convenio y de los principios generales del derecho internacional, se considerará tráfico ilícito.

2. En el caso de un movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos considerado tráfico ilícito como consecuencia de la conducta del exportador o el generador, el Estado de exportación velará por que dichos desechos sean:

a) devueltos por el exportador o el generador o, si fuera necesario, por el mismo Estado de exportación o, si esto no fuese posible,

b) eliminados de otro modo de conformidad con las disposiciones de este Convenio,

en el plazo de 30 días desde el momento en que el Estado de exportación haya sido informado del tráfico ilícito, o dentro de cualquier otro período de tiempo que convengan los Estados interesados. A tal efecto, las Partes interesadas no se opondrán a la devolución de dichos desechos al Estado de exportación, ni la obstaculizarán o impedirán.

3. Cuando un movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos sea considerado tráfico ilícito como consecuencia de la conducta del importador o el eliminador, el Estado de importación velará por que los desechos peligrosos de que se trate sean eliminados de manera ambientalmente racional por el importador o el eliminador, o en caso necesario, por él mismo en el plazo de 30 días a contar del momento en que el Estado de importación ha tenido conocimiento del tráfico ilícito, o en cualquier otro plazo que convengan los Estados interesados. A tal efecto, las Partes interesadas cooperarán según sea necesario, para la eliminación de los desechos en forma ambientalmente racional.

4. Cuando la responsabilidad por el tráfico ilícito no pueda atribuirse al exportador o generador ni al importador o eliminador, las Partes interesadas u otras Partes, según proceda, cooperarán para garantizar que los desechos de que se trate se eliminen lo antes posible de manera ambientalmente racional en el Estado de exportación, en el Estado de importación o en cualquier otro lugar que sea conveniente.

5. Cada Parte promulgará las disposiciones legislativas nacionales adecuadas para prevenir y castigar el tráfico ilícito. Las Partes contratantes cooperarán con miras a alcanzar los objetivos de este artículo.

Artículo 13 **Transmisión de información**

1. Las Partes se informarán entre sí, por conducto de la secretaría, acerca de:

a) Los cambios relativos a la designación de las autoridades competentes y/o los puntos de contacto, de conformidad con el artículo 5;

b) Los cambios en su definición nacional de desechos peligrosos, con arreglo al artículo 3; y lo antes posible;

c) Las decisiones que hayan tomado de no autorizar, total o parcialmente, la importación de desechos peligrosos u otros desechos para su eliminación dentro de la zona bajo su jurisdicción nacional;

d) Las decisiones que hayan tomado de limitar o prohibir la exportación de desechos peligrosos u otros desechos;

e) Toda otra información que se requiera con arreglo al párrafo 4 de este artículo.

Artículo 16
Secretaría

1. La secretaría tendrá las siguientes funciones:
[.....]

i) Prestar asistencia a las Partes que lo soliciten para determinar los casos de tráfico ilícito y distribuir de inmediato a las Partes interesadas toda información que haya recibido en relación con el tráfico ilícito.

Decisiones adoptadas por las conferencias de las Partes en el Convenio de Basilea

I/15. TRÁFICO ILÍCITO DE DESECHOS PELIGROSOS

La Conferencia,

Expresando su preocupación por el problema del tráfico ilícito de desechos peligrosos, en especial para los países en desarrollo,

Consciente de las consecuencias negativas del tráfico ilícito para la salud humana y el medio ambiente,

Convencida de que la prevención del tráfico ilícito requiere una estrecha cooperación entre los Estados, con el apoyo de la secretaría del Convenio de Basilea y todas las organizaciones interesadas,

1. Acoge con agrado el proyecto conjunto del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAD) que se ejecuta actualmente para la vigilancia y la evaluación del tráfico ilícito de productos y desechos tóxicos y peligrosos en dicha región;

2. Pide a la secretaría que presente un informe analítico sobre los resultados del proyecto conjunto PNUMA-CESPAP a la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea;

3. Pide asimismo a la secretaría que coopere con otras comisiones regionales a fin de lograr la meta de prevención del tráfico ilícito de desechos peligrosos;

4. Insta a las Partes en el Convenio de Basilea que aún no lo hayan hecho a que promulguen leyes que consideren como un acto delictivo el tráfico ilícito de desechos peligrosos;

5. Insta a las Partes que estén en condiciones de hacerlo a que cooperen con la secretaría a fin de que pueda brindar asistencia a otras Partes para determinar los casos de tráfico ilícito, de conformidad con el inciso i) del párrafo 1 del artículo 16 del Convenio de Basilea;

6. Pide al comité especial de composición abierta que estudie formas y medios de mejorar la vigilancia y la prevención del tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos, y que informe sus conclusiones a la Conferencia de las Partes en su segunda reunión.

II/4. TRÁFICO ILÍCITO DE DESECHOS PELIGROSOS Y OTROS DESECHOS

La Conferencia,

Expresando su preocupación por el problema de tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos, en particular hacia los países en desarrollo y los países de economías en transición,

Recordando la decisión I/15 adoptada en la primera reunión de la Conferencia de las Partes,

Habiendo examinado el informe de la secretaría que figura en el documento UNEP/CHW.2/8,

Habiendo examinado asimismo las recomendaciones del Comité Especial de Composición Abierta que figuran en su decisión I/6 sobre "Tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos",

1. Pide a las Partes que promulguen o elaboren una legislación nacional estricta sobre el control de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos, teniendo en cuenta los elementos contenidos en el documento UNEP/CHW/C.1/1/7;

2. Pide asimismo a las Partes que incorporen en su legislación penal, así como en su legislación civil, sanciones o penas apropiadas para el tráfico ilícito de desechos peligrosos;

3. Pide a las comisiones regionales y a las secretarías de los convenios y protocolos regionales que desempeñen un papel más activo en la vigilancia y prevención del tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos, y coordinen sus esfuerzos y actividades en esta esfera con la secretaría del Convenio de Basilea;

4. Pide a todos los gobiernos que promuevan la coordinación interministerial a nivel nacional para prevenir y sancionar el tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos;

5. Pide a la secretaría del Convenio de Basilea que:

a) Preste asistencia a las Partes en la elaboración de una legislación nacional para combatir el tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos;

b) Preste asistencia a las Partes en el fortalecimiento de su capacidad, incluidas las infraestructuras necesarias para prevenir y sancionar el tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos y asegurar la participación de las autoridades nacionales y los centros de coordinación del Convenio de Basilea en la prevención y vigilancia de ese tráfico ilícito;

c) Establezca enlaces con las distintas comisiones regionales y secretarías de los convenios y protocolos regionales con miras a promover el establecimiento de mecanismos y sistemas regionales compatibles;

d) Fomente la aplicación de las secciones pertinentes del capítulo 20 del Programa 21 relativas al tráfico ilícito de desechos peligrosos y, en particular, la sección D. A este respecto, deberá presentarse un informe al correspondiente período de sesiones sustantivo de la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible;

e) Continúe su cooperación con la secretaría del Consejo de Cooperación Aduanera con miras a asegurar un mejor control de la importación y exportación de desechos peligrosos y otros desechos y, en particular, los desechos peligrosos y otros desechos sujetos al Convenio de Basilea en el Sistema Armonizado;

f) Incluya en su programa de actividades de capacitación, y en cooperación con los gobiernos interesados, el Consejo de Cooperación Aduanera y la Organización Marítima Internacional, la formación de funcionarios de aduanas y de puertos en cuestiones relacionadas con la importación y exportación de desechos peligrosos y otros desechos;

g) Reciba, clasifique y difunda, rápida y sistemáticamente, información sobre tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos con miras a cerciorarse de que los desechos peligrosos detectados y rechazados por un país no sean vertidos en otro país;

h) Estudie la posibilidad de cooperar con la INTERPOL en los casos de tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos;

i) Establezca un sistema bien definido de presentación de informes sobre casos de tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos, que abarque los siguientes elementos:

- i) La petición a las Partes de que notifiquen a la secretaría todo caso de tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos, según están definidos en el Convenio de Basilea, y las medidas adoptadas para vigilar y prevenir estos casos;
- ii) La presentación a la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea de informes a la secretaría, basados en la información sobre casos de tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos recibida de las Partes y la publicación de esos informes;
- iii) Intensifique su cooperación con las organizaciones no gubernamentales, la industria y el sector privado, con miras a la prevención y vigilancia del tráfico ilícito de desechos peligrosos;
- iv) Presente un informe sobre las actividades antes señaladas a la tercera reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea.

III/5. TRÁFICO ILÍCITO DE DESECHOS PELIGROSOS Y OTROS DESECHOS

La Conferencia

Recordando la decisión II/4 de la segunda reunión de la Conferencia de las Partes,

1. Decide que se elabore, para su autorización por las Partes, un formulario de notificación de casos de tráfico ilícito comprobado;
2. Pide al Grupo de Trabajo Técnico que examine y revise el proyecto de formulario preparado por la secretaría del Convenio de Basilea, que se adjunta como apéndice al presente documento;
3. Pide a las Partes que examinen el proyecto de formulario y presenten observaciones para su consideración por el Grupo de Trabajo Técnico;
4. Pide a las Partes que cooperen entre sí y con la secretaría del Convenio de Basilea para examinar los casos supuestos de tráfico ilícito;
5. Pide a las Partes que:
 - a) Promulguen o elaboren una legislación rigurosa sobre el control de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos e incorporen en su ordenamiento jurídico sanciones o penas apropiadas por tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos, tomen las medidas apropiadas para garantizar la aplicación eficaz de esta legislación e informen al respecto a la secretaría del Convenio de Basilea;
 - b) Faciliten a la secretaría del Convenio de Basilea las respuestas relativas a los casos notificados de tráfico ilícito;
 - c) Amplíen su cooperación con la Interpol con miras a presentar a futuras reuniones de las Partes Contratantes informes detallados sobre las actividades emprendidas por la secretaría del Convenio de Basilea y la Interpol para prevenir el tráfico ilícito de desechos peligrosos y presentar informes detallados a la Mesa y a las reuniones de las Partes Contratantes sobre todos los casos de tráfico ilícito, sus fuentes, medidas adoptadas por los gobiernos durante el descubrimiento de los casos y actividades de seguimiento realizadas por las Partes Contratantes;
6. Pide a la secretaría del Convenio de Basilea que:
 - a) Preste asistencia a las Partes en la elaboración de una legislación nacional para combatir el tráfico ilícito de desechos peligrosos;
 - b) Preste asistencia a las Partes en el fortalecimiento de su capacidad, incluido el desarrollo de una infraestructura apropiada con miras a prevenir y sancionar los casos de tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos y asegurar la participación de las autoridades nacionales y puntos de contacto para el Convenio de Basilea en la prevención y vigilancia del tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos;
 - c) Continúe su cooperación con las distintas comisiones regionales y las secretarías de los convenios y protocolos regionales, las organizaciones no gubernamentales, la industria, el sector privado, así como la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Interpol a fin de lograr un mejor control y vigilancia de los casos comprobados o supuestos de tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos;
 - d) Organice cursos de capacitación para funcionarios de aduanas, autoridades portuarias, personal judicial y fuerzas de policía, en la colaboración con la OMA, la Interpol y otros órganos apropiados, incluidas las comisiones regionales de las Naciones Unidas y las secretarías de los acuerdos regionales que tratan de aspectos similares.

IV/12. TRÁFICO ILÍCITO DE DESECHOS PELIGROSOS Y OTROS DESECHOS

La Conferencia

1. Acoge con beneplácito la labor del Grupo de Trabajo Técnico sobre casos confirmados de tráfico ilícito y reconoce que la cuestión del tráfico ilícito sigue siendo altamente prioritaria, en especial por lo que respecta a los casos que entrañan presunto tráfico ilícito;

- a) Hace un llamamiento a las Partes para que señalen a la atención de la secretaría cualquier caso o, si procede, presunto caso de tráfico ilícito y faciliten a la secretaría toda la información necesaria para que ésta pueda tomar medidas adecuadas, incluidas medidas preventivas mediante la difusión de información a las Partes de que se trate;
- b) Acoge con beneplácito las medidas adoptadas por las Partes y pide a éstas que faciliten información sobre la forma en que han hecho frente al tráfico ilícito, incluidos los casos de presunto tráfico ilícito, habida cuenta de las dificultades que podrían afrontar al procurar la aplicación de las disposiciones del Convenio de Basilea;
- c) Reconoce que el tráfico ilícito puede adoptar muchas formas distintas y ser de distinta magnitud, desde, por ejemplo, falsificación de documentos hasta actividades organizadas a gran escala;
- d) Pide a las Partes que cooperen entre sí y con la secretaría en lo que respecta a los casos de presunto tráfico ilícito;
- e) Encomienda al Subgrupo Consultivo de Expertos Jurídicos y Técnicos la tarea de elaborar procedimientos para tratar los presuntos casos de tráfico ilícito;
- f) Adopta el proyecto de formulario para casos confirmados de tráfico ilícito para uso por las Partes en casos confirmados de tráfico ilícito;
- g) Invita a las Partes a utilizar ese formulario en sus informes a la secretaría sobre casos confirmados de tráfico ilícito;
- h) Pide a la secretaría que comunique a la quinta reunión de la Conferencia de las Partes, por conducto del Comité Especial de composición abierta para la aplicación del Convenio de Basilea, según proceda, la información sobre casos de tráfico ilícito recibida por las Partes;
2. Acoge con beneplácito la convocación de reuniones y conferencias sobre prevención del tráfico ilícito aprobada por la decisión III/28, e insta a las Partes a promover la efectiva participación de los países en desarrollo en esas reuniones;
3. Insta a las Partes a cumplir las obligaciones contraídas en virtud del párrafo 5 del artículo 9 del Convenio de Basilea, y en particular a:
- a) Promulgar, actualizar y/o elaborar normas rigurosas sobre el control de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos; y
- b) Integrar en su legislación nacional sanciones o penas adecuadas para casos de tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos sujetos al Convenio de Basilea;
- 4.a) Toma nota de que la clasificación y la caracterización de los desechos son instrumentos esenciales para contribuir a determinar y prevenir casos de tráfico ilícito;
- b) Pide a la secretaría del Convenio de Basilea que, teniendo presentes las decisiones I/18 y II/23, trabaje en estrecha colaboración con el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas en la elaboración de un sistema apropiado de clasificación y etiquetado;
- c) Pide a la secretaría del Convenio de Basilea que siga colaborando con las distintas comisiones regionales y las secretarías de convenios y protocolos regionales, las organizaciones no gubernamentales, el sector industrial, el sector privado, así como con la Organización Mundial de Aduanas y la Interpol, a fin de vigilar y controlar mejor los casos comprobados o presuntos de tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos;
- d) Pide a la secretaría que organice cursos de capacitación para funcionarios de aduanas y fuerzas de policía en cooperación con la Organización Mundial de Aduanas, la Interpol y otros órganos adecuados, incluidas las comisiones regionales de las Naciones Unidas y las secretarías de acuerdos regionales que regulan aspectos análogos;
- e) Pide a la secretaría que ayude a las Partes en el fortalecimiento de su capacidad, incluido el desarrollo de una infraestructura adecuada con miras a prevenir y sancionar casos de tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos y procurar la participación de las autoridades nacionales y los puntos de contacto del Convenio de Basilea en prevención y vigilancia del tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos;
- f) Alienta a las Partes a potenciar su capacidad para hacer cumplir las leyes, entre otras cosas mediante la cooperación con órganos internacionales como la Interpol y la

red internacional para quejas relacionadas con el medio ambiente, capacitando y vinculando en redes al personal encargado de hacer cumplir las leyes al que se haya asignado la prevención del tráfico ilícito;

g) Invita a las Partes a promover la coherencia y evitar la duplicación al abordar la cuestión del tráfico ilícito en los órganos de las Naciones Unidas pertinentes;

5. Pide al Grupo de Trabajo Técnico y al Subgrupo Consultivo de Expertos Jurídicos y Técnicos que en su reunión conjunta, y teniendo en cuenta las deliberaciones del Grupo de Trabajo especial de expertos jurídicos y técnicos encargado de examinar y elaborar un proyecto de protocolo sobre responsabilidad e indemnización, recomienden procedimientos para ayudar a las Partes a prevenir e identificar casos de tráfico ilícito y a tomar las medidas necesarias al respecto.

V/23. PREVENCIÓN Y VIGILANCIA DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DESECHOS PELIGROSOS Y OTROS DESECHOS

La Conferencia

1. Prorroga el mandato del Grupo de Trabajo Técnico y pide al Grupo de Trabajo Jurídico que continúe examinando la cuestión del tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos y elabore procedimientos que puedan recomendarse para abordar las supuestas causas del tráfico ilícito y ayudar a las Partes a prevenir, identificar, vigilar y gestionar el tráfico ilícito, teniendo en cuenta el proyecto de elementos de orientación para la detección, prevención y control del tráfico ilícito de desechos peligrosos, aprobado por el Grupo de Trabajo Técnico y el Subgrupo Consultivo de Expertos Jurídicos y técnicos en su primera reunión conjunta, celebrada en Pretoria en noviembre de 1998;

2. Exhorta a las Partes a que pongan en conocimiento de la secretaría del Convenio de Basilea todos los casos confirmados o, en el caso de supuestos casos, de tráfico ilícito después de consultar con las Partes pertinentes y obtener su acuerdo, junto con toda la información necesaria para que la secretaría adopte medidas apropiadas, incluido el apoyo a toda medida adoptada por las Partes, para resolver esas cuestiones, por ejemplo, mediante la asignación de los expertos necesarios;

3. Invita a las Partes a que en sus informes a la secretaría utilicen el formulario aprobado en su forma enmendada oralmente, sobre casos confirmados de tráfico ilícito;

4. Pide a la secretaría que continúe cooperando con las distintas comisiones regionales y secretarías de convenios y protocolos regionales, organizaciones no gubernamentales, el sector de la industria, el sector privado, así como la Organización Mundial de Aduanas y la Interpol, con miras a lograr un mayor control y vigilancia de los casos o supuestos casos de tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos;

5. Pide a las Partes y a la secretaría que adopten las medidas preventivas necesarias, en particular mediante la difusión de información sobre el Convenio de Basilea y la estrecha cooperación con la Organización Mundial de Aduanas, para incluir, con carácter prioritario, los desechos contemplados en el Convenio en el Sistema Armonizado;

6. Pide a la secretaría que, teniendo en cuenta las disposiciones de la decisión IV/12, colabore estrechamente con el Comité de Expertos de las Naciones Unidas sobre el transporte de mercancías peligrosas para armonizar los sistemas de clasificación y etiquetado de los desechos peligrosos y las mercancías peligrosas; y

7. Pide a las Partes que, con la ayuda de la secretaría, organicen cursos de capacitación y elaboren manuales de capacitación, a nivel nacional y regional, para funcionarios de aduanas y del cuerpo de policía en cooperación con la Organización Mundial de Aduanas, Interpol y otros órganos pertinentes, incluidas las comisiones regionales de las Naciones Unidas y las secretarías de acuerdos regionales relacionados con cuestiones similares.

DECLARACIÓN DE BASILEA SOBRE EL MANEJO AMBIENTALMENTE RACIONAL

Nosotros, los Ministros y otros jefes de delegación de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea y de otros Estados,

Habiéndonos reunido en Basilea, Suiza, del 6 al 10 de diciembre de 1999, con ocasión de la quinta reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea y el décimo aniversario de la aprobación del Convenio de Basilea,
[.....]

6. Reconocemos la necesidad de concentrar nuestras actividades en el próximo decenio en medidas concretas dirigidas a promover la aplicación del Convenio y de sus enmiendas en todo el mundo a todos los niveles de gobierno y, para este fin, convenimos en mejorar y vigorizar nuestros esfuerzos y colaboración para lograr el manejo ambientalmente racional en las esferas siguientes:
[.....]

- a) La prevención y la vigilancia del tráfico ilícito;

Apéndice 2

Estudios de casos/ejemplos de medidas exitosas de las Partes

Tres casos de Australia

1. PRIMER CASO DE AUSTRALIA **CASOS CONFIRMADOS DE TRÁFICO ILÍCITO**

A. AUTORIDAD REMITENTE

Nombre:	<u>Environment Australia</u>		
Dirección:	<u>GPO Box 787 CANBERRA</u>	Parte	
	<u>ACT 2601</u>	Autoridad competente	<input type="checkbox"/>
Teléfono:	<u>61 2 6274 1411</u>	Punto focal	<input type="checkbox"/>
Fax:	<u>61 2 6274 1164</u>	Autoridad nacional	<input type="checkbox"/>
Correo electrónico:	<u>hwa@ea.gov.au</u>		
Fecha de remisión:	_____		

B. ÓRGANO NOTIFICADOR

Nombre:	<u>“Arriba indicado”</u>	Parte ¹	
Dirección:	_____	Autoridad competente	<input type="checkbox"/>
		Estado observador	<input type="checkbox"/>
Teléfono:	_____	ONG	<input type="checkbox"/>
Fax:	_____	Empresa	<input type="checkbox"/>
Correo electrónico:	_____	Persona física	<input type="checkbox"/>

¹ Sírvase especificar si es diferente de la Autoridad remitente.

C. **DESCRIPCIÓN DEL ACTO ILÍCITO**

C.1. **Acto(s) de tráfico ilícito comprobado(s) [sírvase incluir información sobre la(s) disposición(es) del Convenio de Basilea que haya(n) sido transgredida(s)]**

Descripción:

El 13 de diciembre de 1996 Australia exportó a Manila (Filipinas) 84.000 kg de baterías de ácido de plomo usadas, para su reciclado y recuperación. La exportación transgredió los párrafos 1 y 3 del artículo 6 del Convenio de Basilea porque no se observaron los requisitos de notificación y consentimiento. La exportación transgredió también el artículo 40 de la *Ley (de Regulación de la Exportación y la Importación) de Desechos Peligrosos de 1989*, que prohíbe la exportación de desechos peligrosos sin permiso.

C.2. **Nombre de los Estados afectados por el tráfico ilícito (es decir país de origen, tránsito o destino):**

País de origen: Australia

Países de tránsito: Singapur

País de destino: Filipinas

C.3. **Breve descripción del (de los) desecho(s) objeto del acto ilícito, con inclusión de las modalidades de transporte, el lugar de la detección, las condiciones ambientales del lugar:**

Descripción de los desechos: Baterías de plomo drenadas/secas intactas de desecho (“Rains”).

Modalidad de transporte: Los desechos se cargaron en contenedores de embarque, transportados por carretera, cargados en un barco en el Puerto de Burnie, Tasmania (Australia) y descargados en Manila (Filipinas).

Lugar de la detección: La exportación ilegal se detectó en Australia durante un control de rutina de los registros aduaneros australianos.

Fecha de detección de los desechos: Abril de 1997

C.4. **Fecha de la infracción:**

	Día	Mes	Año
Infracción:	13	/12	/96

D. **IDENTIFICACIÓN DE LOS DESECHOS**

D.1. **Descripción de los desechos:**

Nombre de los desechos: Baterías de ácido-plomo de desecho, enteras o trituradas (anexo VIII artículo A1020)

Origen de los desechos: Tasmania (Australia).

Forma física: Sólida.

Elementos constitutivos principales:

Plomo, plástico.

Contaminantes típicos:

No se conocen.

Volumen/cantidad de desechos:

84.000kgs.

Código de los desechos:

Número(s) Y: Y31

Clase ONU 6.1

Número(s) H: 6.1,11,12

Número ONU

CIID

OCDE

SH

EWC

D.2. Toma de muestras y realización de ensayos:

No se tomaron muestras de los desechos ni se realizaron ensayos

Resultados:

D.3. Otra información pertinente (por ejemplo aspecto del material de contención, etc.):

Ninguna

E. DETECCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO, TIPOS DE DAÑOS, MEDIDAS CORRECTIVAS Y ELIMINACIÓN

E.1. Detección del tráfico ilícito:

Realizada por: Environment Australia

Lugar: Australia

Fecha: Abril 1997

E.2. Daños:

Detalles del tipo y magnitud de los daños conocidos:

No se recibió notificación de daños causados por el tráfico ilícito.

E.3. Medidas correctivas:

Tipo de medida(s): _____

No se requirieron medidas correctivas.

Fecha: _____

Costo: _____

Asignación _____

E.4. Eliminación final de desechos objeto de tráfico ilícito (a saber, medidas adoptadas, Estado de eliminación y otros datos)

Los desechos fueron eliminados mediante reciclado o recuperación de metales y compuestos de metales en el Estado de importación, por Philippine Recyclers Inc., en Manila (Filipinas).

F. SANCIÓN

F.1. Estado en que se dictó la sentencia: Australia

F.2. Fecha de la sentencia:

	Día	Mes	Año
Sentencia:	25	/05	/1999

F.3. Descripción de la sanción impuesta por las autoridades del Estado:

La empresa exportadora se declaró culpable de contravención por negligencia del párrafo 1 del artículo 40 de la *Ley (de Regulación de la Exportación y la Importación) de Desechos Peligrosos de 1989* al haber exportado desechos peligrosos sin permiso de exportación. Un oficial ejecutivo de la empresa se declaró culpable de contravención del párrafo 1 de la parte B del artículo 40 de la *Ley (de Regulación de la Exportación y la Importación) de Desechos Peligrosos de 1989* al haber sido negligente respecto de la contravención del párrafo 1 del artículo 40, ya que tuvo la posibilidad de influir en la conducta de la empresa y no adoptó todas las medidas razonables para prevenir la contravención. La empresa exportadora fue declarada culpable y multada por la suma de 2.000 dólares australianos. El oficial ejecutivo fue declarado culpable y multado en la suma de 500 dólares australianos.

Dado que se trataba de la primera acción judicial interpuesta en el marco de las enmiendas de la Ley, que entraron en vigor el 12 de diciembre de 1996, el magistrado formuló algunas observaciones generales en relación con los delitos antes de dictar sentencia. Merecen destacarse especialmente sus observaciones en el sentido de que en el caso no había habido un intención deliberada de exportar las baterías de desecho, ni una decisión consciente de no solicitar un permiso, sino que el delito fue una consecuencia no intencional de una serie de hechos que ocurrieron en el transcurso de algunos meses. El magistrado señaló que la declaración de culpabilidad guardaba relación con una exportación imprudente de baterías de plomo de desecho sin permiso y no con un acto premeditado.

Si necesita más espacio sírvase utilizar una o más hojas adicionales.

La autoridad que rellene el formulario deberá remitir una copia a todas las autoridades competentes o puntos focales del (de los) Estado(s) afectado(s), según proceda.

2. SEGUNDO CASO DE AUSTRALIA

El 1° de septiembre de 1997 se exportó de Sydney (Australia) con rumbo a Hong Kong, un cargamento de aproximadamente 60 toneladas de desechos, principalmente de computadoras. El 22 de septiembre de 1997 las autoridades de Hong Kong, tras haber sido notificadas por Greenpeace Australia del carácter peligroso del material, se negaron a admitir la entrada de los desechos. Posteriormente los contenedores fueron devueltos a Sydney, junto con otros dos contenedores consignados también a Hong Kong, que fueron extraídos de otro buque antes de que zarpara de Brisbane (Australia) el 1° de octubre de 1997.

Los embarques contravenían los párrafos 1 y 3 del artículo 6 del Convenio de Basilea, ya que no se habían cumplido los requisitos de notificación y consentimiento. La exportación contravenía asimismo el artículo 40 de la Ley australiana (de Regulación de la Exportación y la Importación) de Desechos Peligrosos de 1989 ("la Ley"), por el que se prohíbe la exportación de desechos peligrosos sin permiso. La presunta contravención de la Ley fue objeto de una investigación conjunta por parte de la Policía Federal australiana (PFA) y el Departamento de Medio Ambiente y Patrimonio Nacional.

Tras la investigación se llegó a la conclusión de que los desechos de computadoras habían sido recogidos por una empresa australiana encargada de la recolección y reventa de la mayoría de los distintos tipos de desechos metálicos y eléctricos. En agosto de 1997, esa empresa vendió los desechos a una empresa extranjera por la suma de 26.693 dólares australianos. La empresa australiana llenó luego los contenedores y los transportó a los muelles. En el proceso de llenado de los contenedores, Greenpeace Australia tuvo conocimiento del carácter posiblemente peligrosos de las mercancías.

El problema durante la investigación giró en torno a la determinación de la empresa responsable de la exportación ilícita del material. En las conclusiones se determinó que las condiciones del contrato pactadas por la empresa australiana y la empresa extranjera eran de transporte franco a bordo (FOB), por lo que a los efectos del derecho comercial, la empresa extranjera resultaba la propietaria y exportadora de los desechos. No obstante, no existían fundamentos para interponer una acción judicial contra la empresa extranjera, ya que según lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley, sólo comete delito la persona que actúa a sabiendas o sin preocuparse por las consecuencias. No se pudo demostrar que alguna persona vinculada con la empresa extranjera tuviera conocimiento o tuviera que saber que en los contenedores había desechos peligrosos.

Cabría alegar que la empresa australiana era la exportadora de los desechos a los efectos del artículo 40, pues los vendió y embolsó en los contenedores a sabiendas de que iban a ser embarcados a Hong Kong. No obstante, en la investigación se llegó a la conclusión de que no había muchas posibilidades de llevar a término una acción judicial, en parte porque la única

persona que conocía exactamente el material que había en los contenedores había fallecido antes de que finalizara la investigación, y en parte porque no se tenía la certeza de si una empresa podía ser exportadora a los efectos del artículo 40 a menos que lo fuera también a los efectos del derecho comercial. La empresa australiana fue disuelta mientras se realizaban las investigaciones.

La Ley está en proceso de enmienda para eliminar esta cláusula de evasión y declarar ilegal la venta de desechos peligrosos por parte de una empresa australiana a empresas extranjeras, a menos que cuente con un permiso de exportación.

Los desechos peligrosos fueron eliminados en Australia, conforme a la legislación australiana, a expensas del Gobierno Federal australiano y a un costo total de 94.426 dólares australianos. Según lo dispuesto en la Ley, el Gobierno puede tratar de recuperar esos costos, cobrándoselos a la empresa extranjera.

3. TERCER CASO DE AUSTRALIA

En octubre de 1999 se detectó la presunta importación de desechos de petróleo provenientes de un país insular del Pacífico meridional, cuando el material fue transportado desde un puerto australiano hasta instalaciones de almacenamiento sin los certificados de transporte de desechos exigidos por el organismo local de protección del medio ambiente.

Las investigaciones de la Policía Federal australiana confirmaron la importación de 20.000 litros de desechos de petróleo el 12 de octubre de 1999 en un contenedor isotérmico propiedad de una empresa australiana o arrendado por ésta. El petróleo pertenecía a una empresa minera con oficina central en un país insular del Pacífico meridional. La empresa no pudo eliminar el petróleo como solía hacerlo en una planta local de fabricación de jabón líquido, porque el fabricante sidió cerrado la planta a causa de disturbios civiles.

Las investigaciones posteriores permitieron establecer que con anterioridad, el 17 de junio de 1999, se había producido una importación de 16.800 litros de desechos de petróleo que se habían tratado en una planta de reciclado local antes de ser remitidos para su eliminación a una planta electrógena.

El Director de la Fiscalía Pública determinó que había fundamentos para considerar un caso *prima facie* contra la empresa petrolera australiana, pero que no sería de interés público interponer acción judicial considerando que:

- a) Las importaciones estaban destinadas a la eliminación de los desechos de petróleo por un procedimiento más inocuo para el medio ambiente, teniendo en cuenta los disturbios civiles que habían tenido lugar a la sazón en el país insular del Pacífico meridional;
 - b) No se produjo derrame de petróleo ni se causó daño alguno como resultado de la importación;
 - c) Las dos importaciones era incidentes aislados que ocurrieron con cuatro meses de separación y no formaban parte de una línea de conducta permanente.
- Se remitió a la empresa petrolera australiana una carta oficial de advertencia.

(Formulario correspondiente a)
CASOS CONFIRMADOS DE TRÁFICO ILÍCITO

A. AUTORIDAD REMITENTE

Nombre: Departamento del Medio Ambiente, Alimentos y Asuntos Rurales

Dirección: Waste Policy Division
Ashdown House
123 Victoria Street
London, SW1 6DE

Teléfono: + 44 (0) 20 7944 6424

Fax: + 44 (0) 20 7944 6409

Correo electrónico: waste_policy@defra.gsi.gov.uk

Fecha de remisión: 3 de septiembre de 2001

B. ÓRGANO NOTIFICADOR

Nombre: Arriba mencionado

Dirección:

Teléfono:

Fax:

Correo electrónico:

C. DESCRIPCIÓN DEL ACTO ILÍCITO

C.1. Acto(s) de tráfico ilícito comprobado(s) [sírvase incluir información sobre la(s) disposición(es) del Convenio de Basilea que haya(n) sido transgredida(s)]

Descripción:

Transporte de desechos peligrosos de Suecia al Reino Unido sin notificación a las autoridades competentes pertinentes, en contravención del apartado a) del párrafo 1 del artículo 9 del Convenio de Basilea y del apartado a) del párrafo 1 del artículo 26 del Reglamento del Consejo (CEE) No. 259/93 sobre supervisión y control de embarques de desechos dentro de la Comunidad Europea o hacia o desde su territorio.

C.2. Nombre de los Estados afectados por el tráfico ilícito (es decir país de origen, tránsito o destino):

Suecia (país de origen) y Reino Unido (país de destino)

C.3. Breve descripción del (de los) desecho(s) objeto del acto ilegal, con inclusión de las modalidades de transporte, el lugar de detección, las condiciones ambientales del lugar:

Trapos, guantes, monos de protección y solventes líquidos, incluida acetona. Los desechos llegaron en tambores de 45 galones a una planta de recuperación de solventes de Morecambe, Lancashire. Un empleado del lugar se puso en contacto con el Organismo de Asuntos Ambientales, ya que la carga llegó sin toda la documentación necesaria. Los desechos fueron inspeccionados por funcionarios del Organismo, quienes comprobaron que algunos tambores estaban dañados y despedían un fuerte olor a solvente; algunos carecían de tapas y en ellos se podía observar la madera y los trapos. La carga estaba mal protegida y las etiquetas no eran

legibles. Un examen ulterior reveló la presencia de trapos, monos de protección, guantes y solventes líquidos. La documentación que acompañaba a los tambores hacía referencia a otra carga, que se localizó después (se trataba asimismo de tambores de 45 galones) en los muelles de Immingham. Esos tambores estaban rudimentariamente empaquetados en polietileno y no había descripción de los desechos ni etiquetas de advertencia de peligro.

Fecha de detección de los desechos:

1º de diciembre de 1999

C.4. Fecha de la infracción:

1º de diciembre de 1999

D. IDENTIFICACIÓN DE LOS DESECHOS

D.1. Descripción de los desechos:

Nombre de los desechos: Acetona y ropa de desecho contaminada con resinas y polímeros.

Origen de los desechos: Malmö, Suecia.

Forma física: Líquidos, lodos y sólidos contaminados.

Elementos constitutivos principales: Trapos contaminados, embalaje, ropas de protección, polímeros y resinas.

Contaminantes típicos: Resinas y polímeros.

Volumen/cantidad de desechos: 13.500 kg

Código del desecho: Número(s) Y: Y13 UN Clase 3

Número(s) H: H3 Número de la ONU: 1993

CIID Q16/D9/P13/C42/H3/A243 OCDE SH

EWC 080102

D.2. Toma de muestras y realización de ensayos:

El 13 de diciembre de 1999, el Organismo de Asuntos Ambientales presentó al Laboratorio del Ayuntamiento del Condado de Lancashire siete muestras de desechos de solventes líquidos para que se analizaran. Esas muestras fueron obtenidas por funcionarios del Organismo de Asuntos Ambientales el 10 de diciembre de 1999.

Resultados:

Se comprobó que las muestras contenían concentraciones de acetona comprendidas entre 4,1% y 67%. Los análisis de temperatura de inflamabilidad realizados en los desechos muestreados variaban entre - 10°C y 55°C.

D.3. Otra información pertinente (por ejemplo aspecto del material de contención, etc.):

Los desechos estaban mal envasados en tambores de 45 galones, algunos de los cuales carecían de tapas y tapones de estanqueidad. Los desechos emanaban un fuerte olor a solvente y constituían una combinación de sustancias potencialmente explosiva.

Sólo una pequeña parte del total de desechos habría podido utilizarse para la recuperación de solventes; la mayor parte habría requerido eliminación definitiva.

E. DETECCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO, TIPOS DE DAÑOS, MEDIDAS CORRECTIVAS Y ELIMINACIÓN

E.1. Detección del tráfico ilícito:

Realizada por: Empleado de la planta de recuperación de solventes de Morecambe, Lancashire (Reino Unido).

Lugar: Planta de recuperación de solventes. Morecambe, Lancashire, Reino Unido.

Fecha: 1° de diciembre de 1999.

E.2. Daños:

Detalles del tipo y magnitud de los daños conocidos: Ninguno

E.3. Medidas correctivas:

Tipo de medida(s):

Fecha:

Costo:

Asignación:

E.4. Eliminación definitiva de desechos objeto de tráfico ilícito (a saber, medidas adoptadas, Estado de eliminación y otros datos)

El Organismo de Asuntos Ambientales dispuso que los desechos fueran transportados de regreso a Suecia por cuenta de Stirling Lloyd. Número de notificación de embarque transfronterizo: GB 004528.

F. SANCIÓN

F.1. Estado en que se dictó la sentencia:

Reino Unido

F.2. Fecha de la sentencia:

Sentencia: 17 de noviembre de 2000

F.3. Descripción de la sanción impuesta por las autoridades del Estado:

Se impuso a Stirling Lloyd Contracts Limited una multa de 1.500 libras esterlinas por el transporte ilegal, y se le ordenó el pago de costos por la suma de 4.594,80 libras esterlinas al Organismo de Asuntos Ambientales.

Si necesita más espacio, sírvase utilizar una o más hojas adicionales.

La autoridad que rellene el formulario deberá remitir una copia a todas las autoridades competentes o puntos focales del (de los) Estado(s) afectado(s), según proceda.

**Aprobado por la cuarta reunión de la
Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea
Febrero de 1998**

Apéndice 3
Muestreo y análisis

A. *Calidad de las investigaciones*

1. Es importante que los oficiales investigadores conozcan a fondo los procedimientos para el muestreo y los análisis antes de llevar a cabo las investigaciones. Una inadecuada recolección de pruebas puede afectar a la probabilidad de que prospere una acción judicial. En consecuencia, es preciso capacitar a los oficiales investigadores en la determinación de la cadena de custodia, el mantenimiento de las muestras y los procedimientos de seguridad que el equipo de toma de muestras y el laboratorio se propongan aplicar.
2. Los organismos públicos experimentados que se ocupan habitualmente de delitos ambientales contarán con la experiencia y los conocimientos técnicos necesarios para realizar investigaciones de alto nivel, pero si la toma de muestras está a cargo de un oficial local menos experimentado encargado de la investigación será necesario garantizar que se apliquen procedimientos apropiados respecto de la cadena de custodia.

B. *Calidad de los análisis*

3. Por lo mismo, no se puede partir del supuesto de que los laboratorios aplicarán necesariamente procedimientos apropiados una vez que se han tomado las muestras; sobre todo cuando se trate de laboratorios o personal relativamente faltos de experiencia en materia de recolección y análisis de muestras destinadas a actuaciones judiciales. De ahí la importancia de trabajar con laboratorios acreditados u homologados que conozcan a fondo los procedimientos correspondientes.

C. *Procedimientos para la toma de muestras*

4. Cabría responder a las preguntas siguientes a los efectos de garantizar el adecuado manejo de las muestras:
 - a) ¿El formulario sobre la cadena de custodia sigue el recorrido de las muestras desde el momento en que se toman hasta el momento en que se entregan al laboratorio para su análisis?
 - b) En caso de que el procedimiento de toma de muestras demore más de un día o sea necesario almacenar las muestras antes de entregarlas al laboratorio, los investigadores determinarán el uso que se dará a esas muestras y los procedimientos de seguridad aplicables para proteger las muestras tomadas. Los procedimientos deben garantizar un almacenamiento seguro de un día para otro de todas las muestras que han de usarse como pruebas en casos penales. Por ejemplo, si han de almacenarse en un vehículo cerrado con llave, el vehículo debe guardarse en un estacionamiento en condiciones de seguridad. Cuando las muestras se tomen para determinar los costos de limpieza en casos civiles, no se requiere almacenamiento en condiciones de seguridad. Los investigadores determinarán también los demás requisitos de almacenamiento o empaque respecto del material del que se están tomando muestras, y verificar los procedimientos que se utilizan para el empaque. Por ejemplo, tal vez sea necesario almacenar las muestras a determinada temperatura en un lugar oscuro y/o no expuesto a la humedad hasta que se realice el análisis, a fin de garantizar su integridad. Compruébese el cumplimiento de todos los requisitos de empaque y almacenamiento.
 - c) Cuando el laboratorio recibe las muestras, ¿se establece un procedimiento de cadena de custodia u otro tipo de registro?
 - d) ¿Cómo almacena el laboratorio las muestras antes de su análisis?
 - e) ¿Participarán distintas personas en el manejo de las muestras durante el análisis? De ser así, ¿qué registros se mantienen para el seguimiento de las muestras y los procedimientos?

f) ¿Qué ocurre con las muestras después del análisis? ¿Se conservan en el laboratorio? De ser así, ¿por cuánto tiempo? ¿Se guardan las muestras en condiciones de seguridad?

5. **D. Capacidad del laboratorio**

a) ¿Se utilizan métodos de toma de muestras aprobados para analizar las muestras? ¿Se utilizan métodos correctos según las circunstancias del caso?

b) ¿Se aplican estrictamente los debidos procedimientos de garantía de calidad o de control de calidad?

c) El laboratorio tiene un historial de prestación de servicios de alta calidad en casos de investigaciones penales? La experiencia y la reputación del laboratorio que lleve a cabo los análisis redundarán directamente en la calidad de éstos. La homologación o acreditación debe ser un requisito mínimo para todos los casos relacionados con investigaciones penales. A esos efectos debe considerarse la posibilidad de establecer una red regional de laboratorios acreditados que puedan usarse para esos fines.

d) ¿Conoce el laboratorio los objetivos de la investigación?

E. Capacidad de los inspectores

6. Cabría responder a las preguntas siguientes a los efectos de garantizar la capacidad del laboratorio:

a) ¿Conoce el investigador los procedimientos analíticos que han de seguirse y la información que se requiere? Al igual que en la toma de muestras, es importante proporcionar al personal científico la mayor cantidad de información de antecedentes posible del caso antes del análisis para lograr los resultados más precisos posibles.

b) ¿Puede el investigador interpretar con exactitud los resultados? De no ser así, ¿ha logrado aclarar algún aspecto que le crea confusión? Es importante aclarar desde el primer momento los aspectos oscuros o cualquier error de comprensión en relación con los resultados.

c) ¿Ha pedido el investigador al laboratorio que retenga las muestras durante el período de tiempo requerido?

F. Tratamiento de pruebas en vídeo y fotografías

7. Como norma general, las pruebas fotográficas o grabadas en vídeo no son recomendables para el registro de procedimientos de toma de muestras o análisis. No obstante, si se requieren pruebas de ese tipo deben adoptarse las medidas siguientes:

a) No debe filmarse ni fotografiarse al personal que lleva a cabo tomas de muestras o análisis.

b) Debe filmarse o fotografiarse el lugar donde se analice la muestra y los frascos de muestras antes y después de la toma de muestras, para documentar la observancia de los procedimientos correctos.

c) Cuando se lleva a cabo una grabación en vídeo de los procedimientos de toma de muestras y análisis, se debe usar una videocasete virgen, el volumen de audio debe estar totalmente apagado y el investigador a cargo del caso debe conservar la cinta original.

d) Cuando se fotografíe el procedimientos de toma de muestras y análisis, se deberá mantener un registro completo de la prueba fotográfica, incluidos los números consecutivos de las fotografías, la descripción de la foto y la hora y el día en que fue tomada. Al igual que las pruebas grabadas en vídeo, el investigador encargado deberá conservar las películas.

e) Si la empresa que es objeto de investigación solicita autorización para grabar en vídeo o fotografiar los procedimientos de toma de muestras, no se otorgará permiso si existiera el riesgo de interferencia con el procedimiento de muestreo que se esté realizando.

G. Tratamiento de los documentos originales

8. Debe comunicarse al equipo encargado del muestreo y a los demás funcionarios técnicos que participen en las investigaciones que todos los documentos originales, a saber formularios de la cadena de custodia, datos tomados in situ e informes, se almacenarán en un lugar seguro hasta que el investigador les notifique que ya no hacen falta esos documentos.
9. Por lo mismo, se pedirá al laboratorio encargado de analizar las muestras que conserve hasta nuevo aviso todos los documentos originales relacionados con el análisis, a saber notas de laboratorio, cromatogramas e informes finales.

H. Tratamiento en el laboratorio

10. El tratamiento en el laboratorio comprende las operaciones siguientes:
- a) Tratamiento previo de las muestras: homogenización, submuestreo, extracción, limpieza, purificación, irradiación, etc.
 - b) Separación de componentes: químicos y físicoquímicos.
 - c) Medición de componentes: detección, identificación y cuantificación.

I. Resultados y datos

11. Se entiende por fiabilidad de los datos analíticos el hecho de que sean precisos y exactos. La precisión se logra cuando se reducen al mínimo los errores aleatorios. La exactitud se logra cuando se eliminan los errores sistemáticos.

Nota: Este apéndice 3 podría mejorarse en una etapa posterior sobre la base de algunos ejemplos en que se analice el procedimiento aplicado. Esos ejemplos podrían añadirse después de que se hayan aprobado y utilizado en la práctica a los elementos de orientación.

Apéndice 4

Directrices para el método de gestión de riesgos

Fase 1: Determinación del contexto

1. Al establecer el contexto debe considerarse el entorno político, social, económico, jurídico y físico en que la autoridad competente realiza sus actividades. Cabe preguntarse lo siguiente:

- ¿Qué legislación se está haciendo cumplir?
- ¿Qué se procura controlar mediante la legislación?
- ¿Cuáles son, en términos generales, las características, la envergadura y la complejidad de la actividad empresarial o comunitaria de que se trata?
- ¿Cuáles son los principales riesgos de incumplimiento?
- ¿Cuáles son los principales resultados previstos o deseados?
- ¿Quiénes tienen interés en asegurar que se cumpla la legislación?
- ¿Quién debe cumplir la legislación?
- ¿Qué interés tienen en los asuntos que se protegen mediante la legislación?
- ¿Qué deben hacer los particulares o las organizaciones ajenos a la autoridad competente para cumplir la legislación?
- ¿Qué problemas u obstáculos se han detectado?

Fase 2: Conocimiento de los riesgos

2. A los efectos del cumplimiento y la coerción de la observancia, se entiende por riesgo los casos o incidentes de incumplimiento de la legislación. Esta fase consiste en detectar un incidente posible o real. En la fase 3 se analizan las consecuencias y la probabilidad de que ocurran esos riesgos o incidentes de incumplimiento. Cabe preguntarse lo siguiente:

- ¿Cuál es el origen de cada uno de los riesgos o incidentes de incumplimiento?
- ¿Cuándo es probable que se produzca un incidente de incumplimiento del Convenio?
- ¿Cuál es la tasa de cumplimiento actual respecto de actividades análogas?
- ¿Existen regiones geográficas en las que se registran más casos de incumplimiento del Convenio que en otras?
- ¿Qué razones podría tener un particular o a una organización para no cumplir el Convenio?
 - Desconocimiento de la existencia del Convenio
 - Conocimiento del Convenio pero insuficiente información sobre su contenido
 - Incumplimiento deliberado
 - Falta de claridad acerca del Convenio, de sus procesos o de sus reglamentos
 - Desconocimiento, inadvertencia, imprudencia, negligencia
- ¿Qué ventajas podrían obtenerse del incumplimiento del Convenio?
- ¿Cuál es la índole de las sanciones comparada con las posibles ventajas del incumplimiento?
- ¿Conocen los particulares o las organizaciones las responsabilidades contraídas en virtud del Convenio?
- ¿Han mostrado algunos particulares o clases de personas u organizaciones alguna tendencia particular a no cumplir el Convenio en el pasado?
- ¿Qué problemas podrían surgir en caso de rigor excesivo o insuficiente en relación con la coerción para el cumplimiento de las normas?

Fase 3: Análisis de los riesgos

3. En esta fase se determinará la magnitud del riesgo, evaluando la relación entre la probabilidad de que un particular o una organización no cumpla el Convenio y las consecuencias de ese incumplimiento, que deberán considerarse en tres planos:
 - Consecuencias para el medio ambiente,
 - Consecuencias para la comunidad en el presente y el futuro, y
 - Consecuencias para el Gobierno.

4. La magnitud del riesgo puede determinarse respondiendo a las siguientes preguntas:
 - ¿Cuál es la probabilidad de que se produzcan riesgos o incidentes de incumplimiento?
 - ¿Cuál es la tasa de cumplimiento actual respecto de actividades análogas?
 - ¿Existen regiones geográficas que presentan más probabilidades de infracción de la legislación?
 - ¿Qué ventajas pueden obtenerse del incumplimiento de la legislación?
 - ¿Cuál es la índole de las sanciones comparada con las posibles ventajas del incumplimiento?
 - ¿Conocen los particulares o las organizaciones las obligaciones contraídas en virtud de la legislación?
 - ¿Han mostrado algunos particulares o clases de personas u organizaciones alguna tendencia particular a no cumplir la legislación en el pasado?
 - ¿Cuáles son las posibles consecuencias de cada riesgo o incidente de incumplimiento, en caso de que se produzca?
 - ¿Qué daños pueden causarse al medio ambiente en caso de incumplimiento de la legislación?
 - ¿Existen tipos de actividad ilícita que puedan causar más daño que otras al medio ambiente?
 - ¿Existen regiones geográficas en las que el daño causado por el incumplimiento de la legislación pueda ser especialmente grave?
 - ¿Existen elementos del medio ambiente protegidos (por ejemplo, especies, objetos y/o lugares o valores culturales) especialmente vulnerables a las actividades ilícitas (o a la inacción)?
 - ¿Prevé la legislación vigente cuestiones de especial connotación pública que sean de sumo interés comunitario o político?
 - ¿Qué controles actuales permiten detectar o prevenir posibles riesgos o incidentes de incumplimiento?

Fase 4: Evaluación del riesgo y determinación de prioridades

5. Aquí se decide si un riesgo determinado (evaluado en la fase 3 como grave, alto, etc.) es admisible o no. Una evaluación de la admisibilidad del riesgo supone y tiene en cuenta los costos implícitos, los beneficios y las oportunidades que trae consigo ese riesgo. En algunos casos tal vez convenga establecer umbrales para determinar los esfuerzos que valdría la pena realizar en relación con cada aspecto de la magnitud del riesgo.

6. Para establecer prioridades y evaluar el riesgo se debe dar respuesta a las siguientes preguntas:
 - ¿Qué tipo de riesgo es aceptable (para el medio ambiente, para la comunidad y para el Gobierno)?

- ¿Prevé la legislación vigente cuestiones de especial connotación pública que sean de sumo interés comunitario o político?
- ¿Qué magnitud o prioridad tiene el riesgo (grave, alta, etc.)?

Fase 5: Tratamiento de los riesgos

7. En esta fase se determinan las medidas que habrá que adoptar para reducir al mínimo los riesgos detectados y sus efectos. Cuando se promueve el cumplimiento de la legislación se reducen los riesgos e incidentes, aunque tal vez sea necesario adoptar determinadas medidas para promover el cumplimiento. La información señalada en las fases anteriores ayudará a determinar las estrategias que más convengan en determinado conjunto de circunstancias.

- ¿Qué controles actuales permiten detectar o prevenir posibles riesgos o incidentes de incumplimiento?
- ¿Cómo pueden mejorarse?
- ¿Qué otras estrategias pueden promover actividades de cumplimiento, de coerción de la observancia?

8. Considérense las siguientes estrategias posibles:

- Asistencia para el cumplimiento
- Educación y concienciación
- Asistencia técnica
- Acuerdos de asociación
- Vigilancia e investigación
- Atención a las contravenciones
- Aplicación de distintas medidas coercitivas
- Medidas correctivas
- Gestión de asociaciones clave
- Comprobación de la fiabilidad de otros organismos a los efectos de las funciones de cumplimiento y coerción de la observancia de las normas.

Supervisión y examen

9. Los exámenes periódicos son necesarios a fin de garantizar que un cambio en las circunstancias no modifique las prioridades en materia de riesgos.

Nota: Este apéndice 4 podría mejorarse en una etapa posterior sobre la base de algunos ejemplos en que se analice el procedimiento aplicado. Esos ejemplos podrían añadirse después de que se hayan aprobado y utilizado en la práctica a los elementos de orientación.