

Université de Montréal

**Les lacunes du droit relatif au mouvement transfrontière
des déchets dangereux : illustration à l'aide de l'affaire
Probo Koala en Côte d'Ivoire**

par

Priscille De Bonté Poeri

Université de Montréal

Faculté de droit

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de Maîtrise
en droit des affaires (LL.M.)

juin 2015

©Priscille De Bonté Poeri, 2015

Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

**Les lacunes du droit relatif au mouvement transfrontière
des déchets dangereux : illustration à l'aide de l'affaire
Probo Koala en Côte d'Ivoire**

présenté par :
Priscille De Bonté Poeri

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Hélène Trudeau (Présidente-rapporteur)

Amissi Melchiade Manirabona (Membre du jury)

Hervé Prince Abodjan (Directeur de recherche)

Résumé

Prenant l'affaire *Probo Koala* en Côte d'Ivoire comme l'élément déclencheur d'une observation, ce mémoire étudie les fondements des mouvements transfrontières illégaux des déchets dangereux des pays développés vers les pays en développement. En effet, nonobstant la pluralité des dispositions juridiques internationales, le transfert des déchets illicites demeure une actualité dans les pays du tiers monde dont particulièrement ceux de l'Afrique noire et à la fois un tabou dans ceux du Nord et du Sud.

Les deux domaines proposés, droit international et national, montrent comment les faiblesses et la non-application des dispositions juridiques conduisent à des actes socialement irresponsables. De ce fait, des réformes tant au niveau juridique que judiciaire ainsi que l'implication des parties prenantes sont suggérées comme solutions pour combattre ce fléau.

Mots clés : Affaire Probo Koala, déchets dangereux, mouvements transfrontières.

Abstract

Taking Probo Koala case in Côte d'Ivoire as element shutter release of an observation, this memo studies the foundations of the illegal cross-border movements of the hazardous waste of countries developed towards developing countries. Indeed, notwithstanding the multiplicity of the international legal dispositions, the transfer of the illicit waste remains an actuality in the countries of Third World among which particularly those of the Black Africa and at the same time a taboo in those of the North and of the South.

Both offered domains, international and national law, show how weaknesses and non-application of the legal dispositions drive to socially irresponsible acts. So, of re-form both at legal level and judicial as well as involvement of stakeholders are suggested as solutions to fight this blight.

Keywords: Probo Koala case, hazardous waste, cross-border movements.

Table des matières

<u>Table des matières</u>	v
<u>Liste des abréviations utilisées</u>	viii
<u>Remerciements</u>	ix
<u>INTRODUCTION</u>	1
<u>CHAPITRE PRÉLIMINAIRE : BREF HISTORIQUE DE L’AFFAIRE <i>PROBO KOALA</i></u>	7
<u>Section 1 : Les circonstances de l’espèce</u>	7
<u>Paragraphe 1 : La nature du navire Probo koala</u>	7
<u>Paragraphe 2 : L’itinéraire du Probo koala et ses conséquences</u>	8
<u>Section 2 : Qualification juridique des déchets</u>	13
<u>Paragraphe 1 : Nature des déchets transportés par le Probo koala</u>	13
<u>Paragraphe 2 : La nature juridique des déchets transportés par le Probo koala</u>	14
<u>CHAPITRE I: RÉGULATION INTERNATIONALE DE LA GESTION DES DECHETS</u> ..	19
<u>Section 1 : La gestion de déchets dangereux</u>	21
<u>Paragraphe 1 : la notion de déchets dangereux</u>	21
A- <u>Le déchet</u>	21
1) <u>Le déchet au regard de la doctrine</u>	22
2) <u>La notion de déchet au regard du droit international</u>	23
B- <u>Les déchets dangereux</u>	25
1) <u>Les déchets dangereux au regard des Conventions de Bâle et de Marpol</u>	25
a- <u>La convention de Bâle</u>	25
b- <u>Les dérivés de la Convention de Bâle</u>	29
c- <u>La Convention de MARPOL et le Code I.M.D.G</u>	31
2) <u>Les déchets dangereux au regard du droit européen</u>	33
<u>Paragraphe 2 : Les principes fondamentaux de gestion de déchets dangereux</u>	35
A- <u>Les opérations de gestion de déchets dangereux</u>	35
B- <u>Les principes directeurs de gestion</u>	37
1) <u>Les principes fondamentaux</u>	37
2) <u>Les principes accessoires</u>	41
<u>Section 2 : Le contrôle de l’exportation des déchets dangereux de l’Europe vers l’Afrique</u>	43
<u>Paragraphe 1 : L’exportation légale des déchets dangereux</u>	44
A- <u>Le mouvement des déchets dangereux dans l’Union européenne</u>	44
B- <u>Les exportations légales de déchets vers l’Afrique</u>	46

<u>Paragraphe 2 : L'exportation illégale de déchets dangereux et les limites des mécanismes actuels de lutte contre ce trafic</u>	46
A- <u>Les transferts illicites de l'Union européenne ou de l'OCDE</u>	47
B- <u>Les transferts illicites de déchets en Afrique : les faiblesses du droit international</u> 48	
1) <u>Un contrôle relativement effectif au regard de la <i>Convention Marpol</i></u>	48
a- <u>La matrice du droit international de l'environnement</u>	49
b- <u>L'inapplication de la Convention</u>	50
2) <u>Un contrôle relativement effectif au regard des Conventions de Bâle et de Bamako</u>	55
 <u>CHAPITRE II : LE REGIME DE RESPONSABILITE DES MOUVEMENTS TRANSFRONTIERES DES DECHETS DANGEREUX</u>	59
<u>Section 1 : Les obligations en droit international en matière d'exportation des déchets</u>	60
<u>Paragraphe 1 : l'inapplicabilité du principe de libre circulation des marchandises (déchet) dans l'affaire Probo Koala</u>	60
<u>Paragraphe 2 : L'obligation procédurale</u>	61
<u>Section 2 : Les différents paliers de responsabilité relatifs aux mouvements illégaux de déchets dangereux</u>	63
<u>Paragraphe 1 : la responsabilité civile au regard du Protocole de Bâle de 1999 et du droit européen</u>	64
A- <u>L'impraticabilité du Protocole de Bâle de 1999</u>	64
B- <u>La responsabilité environnementale au regard du droit européen</u>	66
1) <u>L'indemnisation et le principe pollueur-payeur</u>	68
2) <u>Le principe pollueur-payeur, une solution dangereuse</u>	71
<u>Paragraphe 2 : La responsabilité pénale des sociétés transnationales : le cas de Trafigura</u>	76
A- <u>La notion d'une société transnationale (STN)</u>	77
B- <u>La responsabilité pénale de Trafigura</u>	82
1) <u>L'intention criminelle de Trafigura</u>	83
2) <u>La responsabilité pénale de Trafigura</u>	85
 <u>CHAPITRE III : LA RECEPTION DES REGLES INTERNATIONALES PAR LA CÔTE D'IVOIRE EN MATIERE DE DECHETS DANGEREUX</u>	93
<u>Section 1 : Le cadre juridique postulé du transport des déchets dangereux</u>	94
<u>Paragraphe 1 : Le volet normatif</u>	95
A- <u>Le principe de prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac</u>	95

B- Le principe d'interdiction générale des déchets dangereux	98
1) L'interdiction contenue dans la législation ivoirienne	98
2) Les sanctions	103
Paragraphe 2 : La mise en œuvre de la législation ivoirienne	105
A- L'application des normes préventives dans l'affaire Probo koala	105
1) Au niveau pénal	106
2) Au niveau civil	107
Section 2 : Le cadre institutionnel et le dysfonctionnement des structures responsables de la gestion des déchets dangereux	112
Paragraphe 1 : Les structures publiques et privées	112
A- Les acteurs principaux	112
1) Le Port autonome d'Abidjan	112
a- Le cadre réglementaire	113
b- Les procédures de contrôle du PAA	114
2) Le Ministère de l'Environnement et les sous-directions	118
a- Le Ministère de l'Environnement	118
b- Les institutions sous-tutelles	121
B- Les autres acteurs impliqués	126
1) Les acteurs ministériels	126
a- Le Ministère des Mines, du Pétrole et de l'Énergie (MMPE)	126
b- Le Ministère des Transports	128
2) Les autres structures	129
a- Les collectivités territoriales : le district d'Abidjan	129
b- La Cellule opérationnelle de Coordination du Plan national de lutte contre les déchets toxiques	130
c- La Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan	131
d- Les organismes privés	134
Paragraphe 2 : Le dysfonctionnement de ces structures	135
CONCLUSION	137
BIBLIOGRAPHIE	140
Annexes	149

Liste des abréviations utilisées

ACP: Afrique, Caraïbe et Pacifique
AELE : Association européenne de libre-échange
ALENA : Accord de libres échanges nord-américain
ANASUR: Agence Nationale de la Salubrité urbaine
ANDE: Agence nationale de l'environnement
APS:Amsterdam Port Service
ATCA : Alien Tort Claims Act
CIAPOL:Centre ivoirien antipollution,
Code IMDG:Code maritime international de marchandises dangereuses
CRTD : Convention de Genève sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par rails, route et bateaux de navigation intérieure
DA:district d'Abidjan
DEEE: déchets d'équipements électriques et électroniques,
DGAMP: direction générale des affaires maritimes et portuaires
DH: droits de l'homme
DIH: droit international humanitaire
EIE : Étude d'impact environnemental
I.T.I: Installations de thermiques industrielles
IBC: Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac
LCPE: Loi canadienne sur la protection de l'environnement
MMPE : Ministère des Mines du pétrole et de l'Énergie
O.M.I: Organisation Maritime Internationa

OCDE: Organisation économique de coopération et de développement
OMS : Organisation mondiale de la santé
ONGI : Organisations non gouvernementales internationales
PAA : Port autonome d'Abidjan
PEI : Parti Écologique Ivoirien
PETROCI: Société nationale d'opération pétrolière de Côte d'Ivoire
PNAE: Plan National d'Action pour l'Environnement
PNUE: Programme des Nations unies pour l'environnement

POLLUMAR : Pollution maritime
RNO-CI: Réseau national d'observation en Côte d'Ivoire
RSE: Responsabilité sociale des entreprises
SIIC: Service d'inspection des installations classées
SIR : Société ivoirienne de raffinage
STN : Société transnationale
UMIC: United Meridien International Corporation
Waibs: West African International Business Sercive

Remerciements

Aux termes de cette longue aventure, je voudrais d'abord adresser mes très vifs remerciements à mon directeur de recherche, le professeur Hervé Agbodjan Prince, pour ses efforts consentis dans mon encadrement et ses encouragements constants qui ont décuplé ma soif d'apprendre. Je garde notamment en mémoire sa patience, sa générosité, sa méthodologie dont l'efficacité a contribué à la réalisation de ce mémoire.

Je voudrais ensuite exprimer ma profonde gratitude à la faculté de droit de l'Université de Montréal, particulièrement à Monsieur Martin Scully adjoint au vice-doyen aux études supérieures et à la recherche.

La Providence a mis sur mon chemin plusieurs personnes aux charismes différents. Qu'elles trouvent ici l'expression de ma reconnaissance pour leur présence et leur soutien. Soyez toutes et tous remerciés et bénis.

Ce mémoire tient à rendre hommage aux victimes et aux familles de ceux qui sont décédés en espérant que leur sacrifice servira à préserver dans l'avenir la vie de nos concitoyens

INTRODUCTION

Les indicateurs relatifs à l'émission des déchets toxiques dans le monde ne sont pas toujours crédibles¹. Néanmoins on en estime à plus de 115 millions de tonnes de quantité produits dans les États du Nord², membres de l'Organisation économique de coopération et de développement (OCDE). Ces États se retrouvent malheureusement avec des stocks de déchets sans traitement. Ainsi, le constat qui en ressort est l'ouverture d'un marché international de déchets dont l'objectif sera leur transfert d'un État à un autre. En 2006, on estimait le trafic entre 8 à 10 % de déchets dangereux par année³. Ce phénomène est d'autant plus inquiétant qu'il demeure depuis longtemps une question préoccupante comme l'atteste Maurice Kamto,

« Les déchets, quelles que soient leur nature ou leur dangerosité, constituent à l'évidence l'un des points noirs de la civilisation industrielle et de la société de consommation qu'elle a induite. Le problème est universel : bien qu'il ne revête pas encore la même acuité sur toutes les parties de la planète, il n'épargne aucune région du monde, et est partout l'objet de préoccupations tant au niveau local, national, qu'international »⁴.

La particularité des transferts des déchets toxiques réside dans le choix de leur destination. En effet, des États nordiques exportent leurs déchets vers les États du Sud en raison du moindre coût de traitement et d'élimination, mais aussi à cause du faible système réglementaire dans ces États. Cela s'illustre avec les données du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) qui, à la suite d'une étude, révèle que les coûts de traitement ou d'élimination des déchets toxiques vaudraient 2.50 US/Tonne en Afrique contre 250 US/Tonne en Europe⁵.

¹Fédération internationale des ligues des droits de l'Homme(FIDH), L'affaire du Probo koala ou la catastrophe du déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire, 560f, 2011 à la p7.

²*Ibid.*

³Laure Noualhat, « Les pays pauvres, bons débarras » (14 septembre 2006), en ligne : <http://www.liberation.fr/evenement/2006/09/14/les-pays-pauvres-bons-debarras_51317> (consulté le 26 mai 2015).

⁴Maurice Kamto, *Droit de l'environnement en Afrique*, Paris, Edicef-Aupelf, 1996 à la p305.

⁵Programme des Nations Unies pour l'environnement, « Après le tsunami, le PNUE encourage à reconstruire différemment » (22 février 2005), en ligne : <<http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?DocumentID=424&ArticleID=4733&l=fr>> (consulté le 26 mai 2015).

Même dix (10) ans après cette étude, l'Afrique constitue sans aucun doute un site propice pour tout renoncement de déchets provenant de l'Europe, tel que le mentionne Yves Petit :

« Les déchets voyagent beaucoup plus qu'on ne pourrait le penser : des milliers de tonnes de déchets électriques et électroniques (ordinateurs, téléphones portables, lecteurs de CD) sont exportés illégalement vers l'Afrique et l'Asie; 35 tonnes de postes de télévision "utilisés" arrivent chaque jour dans des pays tels que le Ghana, le Nigéria et l'Égypte »⁶.

Cette affirmation abonde dans le même sens que Kamto qui soutient que « les principaux débouchés pour la plupart de ces déchets, en particulier les plus dangereux, sont les pays en développement »⁷. Ce phénomène est appelé le mouvement transfrontière de déchets dangereux en raison de la valeur commerciale ajoutée.

Henri Proglio considère la valeur commerciale des déchets comme un gisement de ceux-ci au regard de la quantité de déchets transférés soit 3 milliards de tonnes/an⁸. Toutefois, les risques associés à ces exportations sont relatifs à la gestion de déchets dangereux ou non dans les États d'importations. Ce phénomène est délicat puisque la plupart des États africains ne possèdent pas d'installations adéquates pour la réception et le traitement des déchets encore moins une technologie avancée dans le recyclage de ceux-ci⁹. C'est pourquoi, on constate que les pratiques de certains États africains ont fait l'objet de scandales¹⁰ relatifs à l'importation et au déversement de déchets dangereux sur leur territoire. En effet, la majorité des scandales sont nés d'une part avec la découverte des contrats d'importation de déchets

⁶Yves Petit, *Environnement*, Paris, Dalloz, 2010 à la p 29.

⁷Kamto, *supra* note 4 à la p 305.

⁸Henri Proglio, *Les 100 mots de l'environnement*, coll Que sais-je, n°3787, Paris, PUF, 2007 à la p 36.

⁹Fédération internationale des ligues des droits de l'Homme(FIDH), *supra* note 1 à la p 7.

¹⁰« Un fermier dans un village nigérien a négocié un contrat avec une société italienne pour stocker sur son terrain 18 000 barils de déchets industriels, y compris des PCB.

- Des européens expatriés et des fonctionnaires locaux ont été impliqués dans un projet d'exportation de 15 000 tonnes de cendres toxiques provenant d'un incinérateur de Philadelphie (Etats-Unis) à destination d'une carrière de l'île de Kassa, en Guinée.

- Quinze millions de tonnes de déchets toxiques ont été déversées sur le terrain du frère du Président de Guinée-Bissau.

- Un contrat d'importation de déchets toxiques a vu le jour entre une société européenne de gestion de déchets et le gouvernement du Bénin.» Voir, United Nations office on drugs and crime(UNODC), *Transnational trafficking and the rule of law in west Africa: A Threat Assessment*, juillet 2009, en ligne :

<http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/West_Africa_Report_2009.pdf>.

passés entre les entreprises étrangères et le Gouvernement (Bénin, Congo, Serra Léone) dans les années 1980¹¹, d'autre part avec la présence de navires étrangers au large des côtes des États africains désirant évacuer leurs déchets.

En outre, ces scandales sont parfois la résultante d'une exportation illégale de déchets telle que l'affaire *Probo Koala*, objet de notre étude, l'illustre. Ce cas singulier cité en exemple et décrit plus loin, met en évidence l'illégalité de l'importation de ces déchets dans les pays de réception. L'illicéité d'un tel trafic viole, s'il y a lieu, les dispositifs juridiques internationaux et nationaux en vigueur. Au niveau international, il viole dans le cadre des Conventions relatives aux mouvements transfrontières de déchets, la *Convention de Bâle* et son *Protocole*¹² ainsi que la *Convention de Bamako* spécifique aux États africains auxquelles on pourrait ajouter la *Convention de Marpol*, le *Code de bonnes pratiques sur le mouvement transfrontière international de déchets radioactifs* (couvrant de manière générale la question)¹³. Au niveau national, il viole la législation environnementale en l'absence d'un cadre juridique contraignant au regard du droit international. La mise en œuvre d'un tel cadre est cardinale en matière de lutte contre les importations illégales de déchets dangereux. Pour s'assurer cependant de son efficacité, il faut lui adjoindre un cadre institutionnel capable de faire respecter les lois ainsi que de prendre les mesures de prévention contre les risques liés à la mauvaise gestion de déchets dangereux.

La Côte d'Ivoire qui est un État du Sud, plus spécifiquement d'Afrique de l'Ouest, et à laquelle nous nous intéressons, n'est pas épargnée par les menaces liées aux déchets dangereux. La présence sur son sol d'industries génératrices de ces déchets telles que la Société ivoirienne de Raffinage (SIR) qui ne disposent pas de structures de traitement de

¹¹Guillaume Pambou-Tchivounda, « L'interdiction de déverser des déchets toxiques dans le Tiers Monde : le cas de l'Afrique » (1988) vol.34:1 afdi 709 à la p 709, DOI : 10.3406/afdi.1988.2865.

¹²Petit, *supra* note 6 à la p 29.

¹³Quôc Dinh Nguyễn, Patrick Daillier et Alain Pellet, *Droit international public: formation du droit, sujets, relations diplomatiques et consulaires...*, Paris, LGDJ, 2002 à la p 1335.

déchets, le montrent à suffisance. Elle qui porte d'ailleurs le qualificatif d'État critique¹⁴, peine à faire face aux menaces de ces déchets avec leurs conséquences néfastes sur l'environnement¹⁵. Et cela, en raison des insuffisances dans son système juridique et institutionnel qui règlemente leur importation légale. D'où le choix de notre sujet de mémoire : « les lacunes du droit relatif au mouvement transfrontière des déchets dangereux : illustration à l'aide de l'affaire *Probo Koala* en Côte d'Ivoire ».

Ce sujet pose un problème réel en rapport avec les règles internationales et nationales ivoirienne qui permettent d'assurer le mouvement transfrontière légal des déchets dangereux. Une telle problématique trouve son importance dans l'inapplication des Conventions internationales, lois et règlements devant règlementer le contrôle des mouvements des déchets dangereux vers les États du Sud et plus particulièrement ceux de l'Afrique de l'Ouest dont fait partie la Côte d'Ivoire. Évidemment qu'une telle problématique, à la lumière de l'affaire *Probo Koala*, inspire des hypothèses dont la principale, de notre point de vue, a trait au tabou qui entoure la question environnementale dans ces États en particulier face à la menace de la pollution due aux activités pétrolières. Cela empêcherait les États d'être regardants sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux.

Lorsqu'on parle de « mouvement transfrontière », il faut en appeler à l'article 2 (3) de la *Convention de Bâle* qui définit cette expression comme « tout mouvement de déchets dangereux ou d'autres déchets en provenance d'une zone relevant de la compétence nationale d'un État et à destination d'une zone relevant de la compétence nationale d'un autre État, ou en transit par cette zone, ou d'une zone ne relevant de la compétence nationale d'aucun État,

¹⁴Maliza Van Eeden, Le port d'Abidjan, Rapport d'évaluation préparé par le Programme des Nations Unies pour l'environnement et l'Organisation maritime internationale en coopération avec le Secrétariat de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination avec le soutien du gouvernement de la Côte d'Ivoire, Genève, PNUE, 2009 à la p 19.

¹⁵Ibeanu Okechukwu, Rapport sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements illicites de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, Commission des droits de l'homme de l'ONU, 2008 à la p 5.

ou en transit par cette zone, pour autant que deux États au moins soient concernés par le mouvement »¹⁶. Cela en déduit la notion de trafic illicite entendu comme l'entrée de déchets dans un État malgré son interdiction au regard des normes internationales et nationales en vigueur¹⁷. À ce niveau, des notions telles que les États d'exportation, importation et de transit nécessitent un éclaircissement.

L'État d'exportation est l'État dans lequel a lieu le déclenchement ou le point de départ de tout mouvement de déchets dangereux ou non¹⁸; l'État d'importation est quant à lui le territoire sur lequel a lieu le déchargement des déchets dans le but d'être traités ou éliminés¹⁹ étant entendu que l'État transit est le lieu où il se passe un mouvement transfrontière de déchets²⁰. La notion de déchets dangereux qui fait matière à débat en raison de sa large couverture, désigne globalement tout déchet ayant la capacité de nuire à la santé humaine et à l'environnement de manière directe ou indirecte, à court ou long terme. Ne pouvant donc aborder ici cette notion dans son entièreté, nous nous limiterons à son encadrement juridique et institutionnel aussi bien au niveau international que national en ressortant les limites observées à la lumière de l'affaire *Probo Koala*.

Compte tenu de l'actualité de l'affaire malgré les années écoulées, nous considérons que son étude présente des intérêts au plan scientifique, pratique et socio-économique. Sur le plan scientifique, en raison des insuffisances de la réglementation internationale²¹, la présente étude vise à repenser le système juridique étant donné que les mouvements transfrontières des déchets dangereux sont un enjeu dans les relations Nord/Sud. Sur le plan pratique, à cause du lien existant entre la gestion des déchets dangereux et l'environnement, le sujet à étudier offre

¹⁶Convention de Bâle sur le Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, 1673 RTNU 57, 22 mars 1989, art 2 (3).

¹⁷*Ibid*, art 2 (21).

¹⁸*Ibid*, art 2(10).

¹⁹*Ibid*, art 2 (11).

²⁰*Ibid*, art 2 (12).

²¹Petit, *supra* note 6 à la p 29.

l'opportunité de mener une réflexion sur les actes irresponsables et criminels du déversement illicite des déchets dangereux dans la nature par certains acteurs. Sur le plan socio-économique, il se propose d'insuffler une dynamique au développement tout en contribuant à la réflexion sur la protection de l'environnement.

Globalement donc, notre sujet est une réflexion sur les textes et lois qui encadrent la gestion des déchets dangereux en Côte d'Ivoire. La réflexion devra également tenir compte des aspects social, économique et géopolitique qui conditionnent l'efficacité du régime juridique en matière de mouvement des déchets dangereux.

Pour mener à bien notre réflexion, nous proposons d'analyser dans un premier temps, le cadre juridique international de la gestion des déchets dangereux (chapitre 1) ainsi que le régime de responsabilité qui en découle (chapitre 2). Dans un second temps, nous aborderons la question de la réception des règles internationales par la Côte d'Ivoire en matière de déchets dangereux (chapitre 3). Mais avant, il apparaît nécessaire de revenir sur quelques éléments factuels de l'affaire *Probo Koala* pour mieux contextualiser le propos (chapitre préliminaire).

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE : BREF HISTORIQUE DE L'AFFAIRE *PROBO KOALA*

Il sera question dans ce chapitre de présenter les faits de l'affaire *Probo koala* survenue dans la nuit du 19 au 20 août 2006 à Abidjan en Côte d'Ivoire. Au moyen de différentes sources documentaires seront traitées dans un premier temps les circonstances de l'affaire *Probo koala* (section 1) et dans un deuxième temps, la qualification juridique des déchets et ses conséquences (section 2).

Section 1 : Les circonstances de l'espèce

L'affaire *Probo koala*, c'est d'abord la nature du navire (paragraphe 1), mais c'est aussi son itinéraire jusqu'au déversement de sa cargaison toxique en Côte d'Ivoire (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La nature du navire *Probo koala*

Le *Probo koala* est un navire à multiples tâches de type OBO²² (ore/bulk/oil carrier) c'est-à-dire un pétrolier-vraquier-minéralier transportant autant des minerais que des hydrocarbures ou d'autres éléments quelconques. Il dispose de deux (2) citernes de décantation pour les déchets (de 458 et 490 m³) spécialement destinées à récupérer les eaux de nettoyage, les mélanges d'hydrocarbures ou les résidus des citernes à cargaison. Ce navire a été construit en 1989 par le norvégien *Klaveness Group* qui, dans un premier temps, l'utilisait pour transporter l'alumine et la soude caustique (hydroxyde de sodium)²³. Dans un second temps, ayant été vendu en 1999, le *Probo koala* se trouve entre les mains d'armateurs grecs (*Celtic Legend Shipping.inc* et *Probo koala Shipping.inc* basée aux îles Marshall) jusqu'en 2006. Par la suite, le 09 juin 2006, soit quelques semaines avant le déversement des déchets à Abidjan, le navire a été revendu avec cinq (5) autres OBO à une société du nom de *Gulf Crude Carriers inc*. Cette société établie à Dubaï a des partenariats en Grèce²⁴ ainsi que

²²Bernard Dussol et Charlotte Nithart, *Le cargo de la honte : l'effroyable odyssée du Probo koala*, Stock, 2010 à la p 14.

²³*Ibid.*

²⁴ Il s'agissait de la société *Prime Marine Management*.

quatre (4) filiales spécialisées dans l'affrètement à Panama. La livraison du navire était prévue pour la fin de l'année 2006, ce qui n'a pas été le cas. Cependant, il convient de noter que le navire au moment des événements d'Abidjan portait deux noms, c'est-à-dire un légal du nom de « *Gulf Jash* »²⁵ et un illégal du nom de « *Probo koala Shipping Inc.* »²⁶. Alors, l'État du pavillon du navire était le Panama au moment du déversement en Côte d'Ivoire et l'équipage était ukrainien.

La société Trafigura²⁷ qui a affrété le *Probo koala*, dispose de son centre opérationnel à Londres (Royaume-Uni), son adresse fiscale à Amsterdam (Pays-Bas) et son siège social à Lucerne (Suisse). Elle mentionnait que le navire avait pour activité le transport de l'hydroxyde de sodium en plus des hydrocarbures.

Paragraphe 2 : L'itinéraire du *Probo koala* et ses conséquences

Le trajet du *Probo koala*²⁸, selon des informations tirées du Rapport de la Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le District d'Abidjan (CIEDT/DA)²⁹, a été marqué par deux grandes étapes. En effet, le 2 juillet 2006, le navire *Probo koala* accoste au port d'Amsterdam, où la société *Amsterdam Port Services BV (APS)* était liée par un contrat à récupérer ses déchets³⁰. Ce ne fut pas le cas, puisqu'à la suite d'une inspection des déchets, elle a constaté une odeur inhabituelle de produits et identifié dans ces déchets un fort taux de mercaptans supérieur à celui qu'elle est autorisée à traiter et une demande chimique

²⁵Étant donné le changement de propriétaire

²⁶ Ancien nom du navire, mais conservé exprès au moment des faits.

²⁷La société *Trafigura* a été créée en 1993 par Éric de Turckheim, actuel président du conseil d'administration. Elle est spécialisée dans le négoce des marchandises comme le pétrole brut, les produits raffinés, les concentrés de métaux et les métaux raffinés. La société gère ses activités à travers plusieurs entités, en l'occurrence la société mère, *TrafiguraBeheer* basée aux Pays-Bas; la filiale londonienne, *Trafigura Limited* chargée de la gestion des opérations du groupe et le groupe de sociétés Puma dont fait partie Puma International CI basée en Côte d'Ivoire et dont la participation à la catastrophe survenue à Abidjan sera établie par la justice ivoirienne. Voir le site officiel de *Trafigura*, « Leadership | Trafigura », en ligne : <<http://www.trafigura.com/about-us/leadership/>> (consulté le 1 mai 2015).

²⁸ Voir Annexe 1 du mémoire : Le trajet du *Probo koala* .

²⁹Ziriyo Bogui, Rapport de la Commission internationale d'Enquête sur les déchets toxiques dans le District d'Abidjan (CIEDT/DA), Abidjan-Côte d'Ivoire, Gouvernement ivoirien, 2007.

³⁰Okechukwu, *supra* note 15 à la p 5.

d'oxygène (DCO, mesure de la charge polluante potentielle d'un matériau ou d'un déchet)³¹. Par conséquent, le contrat est donc renégocié et le coût de traitement demandé à la société *Trafigura* passe de 20 euros/m³ à 900 euros/m³³². *Trafigura* refuse cette somme et oblige le *Probo koala* à quitter le port d'Amsterdam³³.

Le *Probo koala* se retrouve en mer le 5 juillet 2006³⁴ avec sa cargaison de déchets et accoste le 09 juillet 2006 au port de Paldiski (Estonie) où il opère un chargement d'essence pour sa prochaine destination Lagos (Nigéria). C'est ainsi que le 1^{er} août 2006, après deux escales à Las Palmas (Espagne) et à Lomé (Togo), le *Probo koala* atteint le port de Lagos et décharge 36 000 m³ de gasoil, mais les autorités nigérianes lui interdit de vidanger les citernes à déchets du navire³⁵. N'ayant pas d'autres options, le *Probo koala* quitte le 17 août 2006 le port de Lagos pour le quai de *Petroci* (Société nationale d'opérations pétrolières en Côte d'Ivoire) à Abidjan où une société du nom de *Puma Energy CI*³⁶, filiale de *Trafigura*, est préalablement contactée pour faciliter le déchargement des déchets. Cette dernière contacte la société *Tommy*³⁷ qui assure le déversement des déchets³⁸ dans la nuit du 19 au 20 août 2006. À ce niveau, aucune autorité ivoirienne ne s'y oppose.

À l'aide de camions de vidange privés, ces déchets sont retirés du *Probo koala* et éparpillés sur plusieurs sites habités par la population à travers la ville d'Abidjan. Ces sites

³¹L'association Robin des Bois, *Conférence de presse sur le Probo Koala*, 2006 à la p 4.

³²900 €/m³ au lieu de 20 €/m³ en raison de la quantité de substances inhabituelles pour des résidus de cargaison traditionnels. Marie Bourrel, « la complaisance du droit face aux trafics illicites transfrontières de déchets dangereux : l'affaire du Probo Koala » (2012) vol.1 Revue Juridique de l'Environnement à la p 25.

³³*Ibid.*

³⁴*Supra* note 7.

³⁵Bogui, *supra* note 29..

³⁶La société *Puma International CI* a pour seul actionnaire *Trafigura*. Son objet social est le stockage et la vente des produits pétroliers sous douane. Cette dernière est intervenue dans le mouvement transfrontière des déchets. Voir Bourrel, *supra* note 32 à la p 25.

³⁷Mise sur pieds officiellement le 24 mai 2006, la société *Tommy* est basée à Abidjan et a pour objet social : la vidange, l'entretien des navires, la fourniture de matériels mécaniques, électriques, frigorifiques et divers, la représentation commerciale, l'importation, l'exportation et la commercialisation de divers produits, la construction, la restauration de bâtiments et l'exploitation de tout établissement industriel ou commercial. Voir *Ibid.*

³⁸ 528 m³ de déchets ont été déversés en quelques heures selon le journal Le Monde. Voir « Les déchets toxiques à Abidjan ont déjà fait 6 morts et 9.000 intoxiqués », Le Monde.fr (12 septembre 2006).

sont de deux (2) catégories : ceux de la décharge d'Akouédo³⁹ et de la station de dépotage du Plateau Dokoui⁴⁰ qui servent ordinairement à stocker les déchets ménagers d'une part et ceux qui n'ont pas vocation à accueillir des déchets situés dans des quartiers-dortoirs comme Koumassi⁴¹ et les alentours de la prison civile à Abobo⁴² d'autre part. Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), les déchets déversés seraient de nature liquide donc il s'avérerait difficile de les récupérer⁴³. Au lendemain de ce déversement, une forte odeur désagréable s'empare de ces quartiers. Les populations sont paniquées et désemparées devant l'ampleur de l'évènement et remettent en question l'opération de démoustication annoncée à la veille par les services du District d'Abidjan⁴⁴.

Le plan stratégique ivoirien de lutte contre les déchets toxiques à Abidjan mentionne que ces déchets engendrent des conséquences au plan sanitaire, économique, psychologique, environnemental⁴⁵.

Au plan sanitaire, les symptômes mentionnés chez l'individu exposé par voie respiratoire⁴⁶ étaient : les malaises, vomissements, diarrhées, irritations cutanées, céphalées, douleurs à la cage thoracique accompagnées de toux, des vertiges, des convulsions, de coma en cas de grave intoxication, des saignements de nez, etc. Selon le plan stratégique de lutte contre les déchets toxiques à Abidjan, ce sont 108 924 consultations médicales qui ont lieu dans toute la capitale d'Abidjan et villes avoisinantes⁴⁷. Le bilan sanitaire est difficile à évoquer, mais plusieurs auteurs affirment que le bilan est lourd comprenant une dizaine de

³⁹ Village ébrié situé au sud-est d'Abidjan servant de dépotoir depuis les années 1960 et devenu à ce jour très désuet avec l'accroissement de la population abidjanaise et des activités industrielles.

⁴⁰ Quartier situé au nord d'Abidjan entre Abobo et Adjamé. Dans ce quartier il existe une station de pompage qui ne joue pas le même rôle que le dépotoir d'Akouédo.

⁴¹ Quartier populaire situé au sud d'Abidjan et qui abrite une zone industrielle.

⁴² Quartier populaire situé au nord d'Abidjan.

⁴³ Delphine Denoiseux, *L'exportation des déchets dangereux de l'Union européenne vers l'Afrique : le cas du Probo Koala*, mémoire en science et gestion de l'environnement, Université Libre de Bruxelles, 2009 à la p 16.

⁴⁴ Dabié Desiré Axel Nassa, *Le tourisme des déchets toxiques en direction de la Côte d'Ivoire*, HAL, 2007, en ligne : <<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00130447>>.

⁴⁵ Bogui, *supra* note 29.

⁴⁶ Denoiseux, *supra* note 43.

⁴⁷ Bogui, *supra* note 29.

décès, des milliers de malades desquels soixante-neuf (69) hospitalisations⁴⁸. La population habitant les sites contaminés, a dû migrer à des endroits non contaminés⁴⁹.

Certains médias dont *le Monde*⁵⁰, n'ont pas hésité à évoquer l'éventualité d'une guerre chimique, mais cela a été démenti avec le compte rendu de la conférence de presse des Nations Unies qui écartait l'hypothèse de déversement de déchets radioactifs⁵¹. Néanmoins, l'insalubrité de la ville ayant suivi fut un phénomène marquant à la suite de cet événement, étant donné que le service de ramassage des ordures ménagères ne fonctionnait plus à cause de la fermeture du dépotoir d'Abidjan (l'un des sites contaminés). Face à cette situation, les parties à la Convention de Bâle ont convenu, lors d'une réunion, d'aider financièrement et techniquement la Côte d'Ivoire à se débarrasser de ses déchets de nature solide : l'enlèvement des sols contaminés, et la dépollution ou destruction des contenants ou canalisation. Ainsi, la *décision VII/I*⁵² relative à la Côte d'Ivoire autorise par mandat le *Programme des Nations Unies pour l'environnement(PNUE)* à assister cette dernière. La société *Séché environnement*⁵³, mandaté par le gouvernement ivoirien, a concrétisé ce projet de décontamination le 17 octobre 2006⁵⁴.

Au plan environnemental, la mortalité de plusieurs poissons a été observée dans la lagune d'Abidjan amenant le gouvernement ivoirien à fermer le secteur de la pêche pendant une courte période⁵⁵.

⁴⁸Bohand et al, « Déchets toxiques déversés à Abidjan (Côte-d'Ivoire) et conséquences sanitaires » (2007) Vol. 67 Médecine Tropicale 620.

⁴⁹*Ibid.*

⁵⁰note 38.

⁵¹Les déchets toxiques déversés à Abidjan ne sont pas radioactifs, Compte-rendu de la conférence de presse conjointe du système des Nations Unies, Abidjan-Côte d'Ivoire, Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire (ONUCI).

⁵²*Décision VIII/I sur la Côte d'Ivoire relative à l'assistance de l'UNEP*, 2006 (Décision adoptée lors de la huitième rencontre des parties à la Convention de Bâle.).

⁵³Société française spécialisée dans le traitement et le stockage de tous les types de déchets.

⁵⁴Denoiseux, *supra* note 43 à la p 17.

⁵⁵Bogui, *supra* note 29 à la p 7.

Au plan économique, le secteur animalier a été le secteur le plus touché, en ce sens que la fermeture des structures et infrastructures d'élevages, commercialisation d'animaux, de produits d'animaux et de produits laitiers a été opérée⁵⁶, ainsi que l'abattage des animaux, tels que les poulets, porcs⁵⁷ et lapins, à certains des sites contaminés. Par ailleurs, le secteur du tourisme n'a pas été épargné puisqu'à cette période la capitale économique (Abidjan) de la Côte d'Ivoire était une zone à risque pour tous aventuriers.

Le 24 août 2006, selon un rapport de l'OMS, suite aux analyses de laboratoires révélées par le *Centre ivoirien antipollution (CIAPOL)* et la *Société ivoirienne de raffinerie (SIR)*, le *Probo koala* est identifié comme le principal vecteur de ce scandale ainsi que des déchets déversés « qui s'apparentent à du produit pétrolier d'une masse volumique de 750,6 kg/m³, très proches de l'essence, avec une très forte teneur en hydrogène sulfuré, substance toxique pouvant à cette dose entraîner la mort immédiate en cas d'inhalation »⁵⁸. Cependant, le *Probo koala* quitte le quai de *Petroci* pour Paldiski malgré la mise en demeure du *CIAPOL*⁵⁹. Avant son arrivée à Paldiski, il fait escale à nouveau à Amsterdam où il lui est demandé de fournir une attestation de déchargement de déchets associée d'une facture. Des cadres de *Trafigura* à Londres demandent à la compagnie *Tommy* de modifier sa facture pour y faire apparaître un prix beaucoup plus élevé⁶⁰. Il est à noter que le 02 septembre 2006⁶¹ marque l'intervention officielle du gouvernement ivoirien qui met sur pied un comité interministériel chargé d'alerter les pays de l'Union européenne. De cela ont découlé plusieurs interventions :

Au plan national, le ministère d'alors chargé de la santé et de la lutte contre le sida de Côte d'Ivoire appelé ministère de la santé et de l'hygiène publique a octroyé des prises en

⁵⁶Nassa, *supra* note 44.

⁵⁷Ce sont 240 porcs qui ont été abattus et brûlés sur un bûcher à Akouédo. *Ibid* à la p 6.

⁵⁸Voir Annexe 2 du mémoire portant «note d'information de l'OMS sur les déchets toxiques.».

⁵⁹Nassa, *supra* note 44.

⁶⁰Amnesty International et Greenpeace Pays-Bas, Une vérité toxique : À propos de Trafigura, du Probo Koala, et du déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire, AFR 31/002/2012, 2012.

⁶¹*Ibid*.

charge aux malades couvrant des soins dermatologiques⁶². Quant aux ministères responsables de l'environnement, de la production animale, de l'agriculture, ils ont appliqué le principe de précaution qui a conduit à la fermeture de certaines infrastructures et l'abattage des animaux à cycles courts⁶³. La mobilisation de la population et le plaidoyer, la solidarité des ONG ivoiriennes ont marqué l'affaire *Probo koala*.

Au plan international, l'on assiste à une action en justice intentée par plusieurs entités telles que Greenpeace, Amnesty international⁶⁴, la fondation Union des victimes des déchets toxiques d'Abidjan et banlieues (Fondation Uvdtab) dont le siège se trouve à Amsterdam aux Pays-Bas⁶⁵.

Section 2 : Qualification juridique des déchets

Dans un premier temps, il sera question de la nature des déchets que transportait le navire (paragraphe 1), puis dans un deuxième temps de sa qualification juridique (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Nature des déchets transportés par le Probokoala

Les premières analyses faites aux laboratoires de la Société ivoirienne de raffinage (SIR) ont révélé qu'il s'agissait d'un mélange de pétrole, d'hydroxyde de sodium à forte dose, de mercure⁶⁶. Toutefois, si on considère l'activité effectuée par le *Probo koala*, le 02 juillet 2006 (voir annexe 1), l'on peut émettre l'hypothèse que les déchets seraient des slops (déchets maritimes, des boues ou eaux usées qui restent au fond des citernes de navires à l'issue du stockage du pétrole brut ou d'autres produits pétroliers après un certain temps). En effet, les déchets de navires sont généralement produits à partir de lavage de cuves, la purge des fonds de cuve appelée sludge (caractérisé par une boue noirâtre d'hydrocarbures à très forte densité) et la vidange des moteurs ainsi que d'autres équipements qui causent des eaux usées. Ces trois

⁶²Bohand et al, *supra* note 48.

⁶³Nassa, *supra* note 44.

⁶⁴Gilles van Kote, « Greenpeace et Amnesty réclament une enquête pénale sur le Probo Koala », Le Monde.fr, sect Planète (25 septembre 2012).

⁶⁵« Côte d'Ivoire: les milliers d'intoxiqués du Probo Koala réclament réparation », en ligne : RTBF Info <http://www.rtb.be/info/monde/detail_cote-d-ivoire-les-milliers-d-intoxiques-du-probo-koala-reclament-reparation?id=8962204> (consulté le 1 mai 2015).

⁶⁶Nassa, *supra* note 44.

types de produits qualifiés de slops doivent être normalement séparés à cause de leur nature différente, mais aussi doivent être traités par une station de déballastage ou une société agréée dans la récupération et le traitement des déchets pétroliers⁶⁷. Or, les déchets déversés à Abidjan ont des similitudes avec les produits qualifiés ci-dessus, provenant probablement d'opérations de blending⁶⁸ réalisées en offshore c'est-à-dire en mer. Globalement, l'on peut penser que ces déchets pourraient être qualifiés de slops. Ainsi, il serait opportun de parcourir les dispositions afin de les qualifier.

Paragraphe 2 : La nature juridique des déchets transportés par le Probo koala

La notion de slops précédemment abordée a été considérée par les annexes 1, 3 et 8 de la *Convention de Bâle* à laquelle la Côte d'Ivoire est liée. Selon ces annexes, les déchets sont dits dangereux lorsqu'un de ces éléments (non exhaustifs) figure dans les tableaux ci-après :

Annexe 1 de la Convention de Bâle⁶⁹	
	Flux de déchets
Y9	Mélanges et émulsions huile/eau et Hydrocarbures/eau
Y11	Résidus goudronneux de raffinage, de distillation ou de toute autre opération de pyrolyse
	Constituant des déchets

⁶⁷Bogui, *supra* note 29 à la p 31.

⁶⁸Selon le *Rapport de la CIEDT/DA*, le blending est : « une opération qui consiste à transformer les stocks d'hydrocarbures figurant dans les cuves à bord du bateau pour les rendre conformes aux caractéristiques techniques et commerciales exigées par le pays auquel la cargaison est destinée. », à la p 31.

⁶⁹Annexe 1 *Convention de Bâle sur le Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, *supra* note 16.

Y35	Solutions basiques ou base sous forme solide (soude caustique)
-----	--

Annexe 3 de la Convention de Bâle⁷⁰	
3H3	Matières inflammables (hydrocarbures)
61H61	Matières toxiques aiguës (H2S)
8H8	Matière corrosive (hydroxyde de sodium)
9H10	Matières libérant du gaz toxique au contact de l'air ou de l'eau (mercaptans)
9H11	Matières toxiques à effets différés (cancers) ou chroniques (hydrocarbures aromatiques, aliphatiques)
9H12	Matières écotoxiques par bioaccumulation impacts nocifs sur l'environnement

Annexe 8 de la Convention de Bâle⁷¹	
A3	Déchets ayant principalement des constituants organiques qui pourraient contenir des métaux et des matières inorganiques
A3170	Déchets issus de la production d'hydrocarbures aliphatiques halogénés
A4	Déchets qui pourraient contenir des matières organiques ou inorganiques
A4060	Mélanges et émulsions huile/eau ou hydrocarbures/eau

⁷⁰ Annexe 3 *Ibid.*

⁷¹ Annexe 8 *Ibid.*

Avec ces tableaux, l'hypothèse des slops tient au regard de la nature des déchets décrite. En effet, les slops rejoignent les flux de déchets de l'annexe 1 de la Convention de Bâle. Après l'identification du type de déchets et de sa dangerosité, la Convention mentionne qu'ils soient traités par une société agréée⁷². Mais avant cette opération, une notification du pays exportateur devrait être envoyée au ministère responsable de l'environnement du pays importateur. Or, dans les faits, en ce qui concerne la Côte d'Ivoire (pays importateur), aucune notification n'a été faite. Même s'il en avait été le cas, la Côte d'Ivoire n'aurait pas été officiellement dans la possibilité d'accepter ces déchets faute de société agréée.

Si cela avait été en Europe pourtant, les déchets accueillis sur son sol par la Côte d'Ivoire auraient été automatiquement traités, à cause de leur dangerosité, par la société agréée comme le prévoit la réglementation de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)⁷³. C'est ce qui explique du reste la réaction (l'augmentation du montant de traitement des déchets) des autorités du port d'Amsterdam. En principe, sur la base de cette réglementation, les pays non-signataires comme la Côte d'Ivoire ne devraient pas recevoir de tels déchets dangereux émanant d'un de ces pays membres ; or les Pays-Bas et l'Estonie en sont membres. C'est donc fondamentalement illégal cette exportation de déchets dangereux de ces pays par le *Probo koala* vers la Côte d'Ivoire.

Ce triste constat nous conduit à questionner en profondeur les règles internationales édictées par l'OCDE, la *Convention de Bâle*, la *Convention de MARPOL*, les directives et règlements de l'Union européenne (*directive 2000/59*, *règlement 259 //93*), la *Convention de Bamako*; mais également à porter un regard critique sur les lois ivoiriennes visées, car nous

⁷²Mise en décharge sauvage de déchets toxiques à Abidjan (Côte d'Ivoire), UNEP/CHW/OEWG/6/2, Genève, PNUE, 2007.

⁷³*Manuel d'application pour le contrôle des mouvements transfrontières de déchets recyclables*, Organisation de coopération et de développement économique(OCDE), 2009, en ligne : <<http://www.oecd.org/fr/env/dechets/44583097.pdf>>.

nous trouvons visiblement face à une violation des lois internationales et nationales en matière de protection de l'environnement.

Par ailleurs, face à cette violation, des recours collectifs ont été intentés en justice. Depuis 2007, de nombreuses poursuites judiciaires ont vu le jour conduisant à engager la responsabilité de *Trafigura*. Cela commence par la Côte d'Ivoire, où la population ivoirienne peu ignorante réclame un dédommagement pour cet acte commis, par conséquent *Trafigura* passe un accord à l'amiable avec l'État ivoirien qui augurait une indemnisation de 95 milliards de FCFA⁷⁴ (198 282 052.02 \$ CAD)⁷⁵ et l'emprisonnement ferme à 20 ans de quatre responsables dont le directeur de la société *Tommy*, un agent maritime et deux autres. La somme versée dans les caisses de l'État ivoirien a été mal gérée puisque c'est seulement deux cent mille FCFA⁷⁶ qui ont été remis à chaque personne intoxiquée (soit environ 400 \$ CAD). Le reliquat des 95 milliards de FCFA demeure un mystère que certains journaux nationaux tentent d'élucider⁷⁷. Quant à l'emprisonnement de ces responsables, ils sont encore en liberté pour des raisons inconnues⁷⁸.

Ensuite au Royaume-Uni, un autre règlement à l'amiable qui comprenait une indemnisation de 34 millions d'euros (46 556 200 \$ CAD) s'est fait en 2009 entre *Trafigura* et une ONG représentant 30.000 victimes ivoiriennes⁷⁹. À Amsterdam, sur la base de la violation du règlement européen sur le mouvement transfrontière des déchets, la

⁷⁴Delphine Denoiseux, « L'exportation de déchets dangereux vers l'Afrique : le cas du Probo Koala » (2010) vol. 2071:26 Courrier hebdomadaire du CRISP 5-47 à la p 21.

⁷⁵« Conversion Franc CFA - BCEAO / Dollar canadien (Taux de change 1 XOF = 0.0020 CAD) », en ligne : Mataf.net <<https://www.mataf.net/fr/conversion/monnaie-XOF-CAD>> (consulté le 1 mai 2015).

⁷⁶Stéphanie Senet, « Probo Koala: les victimes veulent une enquête sur le détournement des indemnités », Journal de l'environnement (24 mai 2012).

⁷⁷*Ibid.*

⁷⁸*Ibid.*

⁷⁹Kote, *supra* note 64.

responsabilité civile de *Trafigura* a été retenue en 2010 et elle fut condamnée à une amende de un (01) million d'euros⁸⁰ (1 369 300 \$ CAD).

À ce jour, un procès est de nouveau en cours à Amsterdam car une ONG ivoirienne et d'autres victimes demandent à *Trafigura* la somme de 181 milliards de FCFA (377 531 149.15 \$ CAD) avoisinant le double du montant qui a été versé à l'État ivoirien en 2009. Cette somme réclamée par la demanderesse servira à réparer les dommages corporels, moraux et économiques⁸¹.

Pour finir avec ce chapitre préliminaire, notons que l'affaire *Probo koala*, sans pareille dans l'histoire de la pollution environnementale en Côte d'Ivoire, a été classée parmi les dix catastrophes de ces quarante dernières années dans le secteur pétrolier, nucléaire et industriel dont les désastres écologiques furent énormes⁸². C'est avec ce véritable cas d'école que nous allons aborder le premier chapitre de notre mémoire consacré à la conception juridique internationale de la gestion des déchets dangereux

⁸⁰*Ibid.*

⁸¹Union des victimes des déchets toxiques d'Abidjan et Banlieues (UVDTAB), Déversement des déchets toxiques dans le district d'Abidjan et banlieues le 19 août 2006 par le navire Probo Koala affrété par Trafigura, Examen périodique universel, 6, Abidjan-Côte d'Ivoire, ONG, 2009, en ligne : <http://lib.ohchr.org/HRBodies/UPR/Documents/Session6/CI/UVDTAB_CIV_UPR_S6_2009_F.pdf>.

⁸²France 24, « Les catastrophes écologiques de ces 40 dernières années » (18 octobre 2010), en ligne : <<http://www.france24.com/fr/20101007-catastrophes-ecologiques-ces-40-dernieres-annees-tchernobyl-amoco-cadiz-erika-maree-noire>> (consulté le 16 mai 2015).

CHAPITRE I: RÉGULATION INTERNATIONALE DE LA GESTION DES DECHETS

« Le lavage à la soude caustique est interdit par la plupart des pays en raison de la dangerosité des déchets qu'il génère (mercaptans, phénols, odeurs) et les fournisseurs de soude caustique ne veulent plus prendre en charge ces déchets, car il n'y a plus beaucoup d'installations pour les traiter sur le marché. Il y a une entreprise à Rotterdam qui brûle ces déchets dans une haute cheminée pour environ 200 dollars le kilo et pourrait avoir jusqu'à 1 000 kilos de boue après le traitement. Le droit de l'UE n'autorise plus le transport de ces déchets au-delà des frontières européennes. »
Rapport commun d'Amnesty International-Greenpeace Pays-Bas.

Cet extrait de rapport commun de ces deux organisations non gouvernementales internationales (ONGI) situe tout l'enjeu de ce chapitre.

En effet, abondant dans le même sens que Maurice Kamto⁸³, la gestion des déchets dangereux constitue depuis une question préoccupante au vu de la multiplicité des mouvements transfrontières entre les pays développés (nord) et les pays sous-développés (sud)⁸⁴. Cela se justifie avec les statistiques du *Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE)* qui présentent que plus de 400 millions de tonnes de déchets sont produites par année dans le monde dont 10 % de ces déchets traversent les frontières⁸⁵.

En réponse à la question de gestion des déchets dangereux, mais aussi sur la base de l'identification des déchets déversés à Abidjan et des parties responsables, un certain cadre juridique international, communautaire ou régional a été sélectionné. Le principal exemple est la *Convention de Bâle*⁸⁶ du 22 mars 1989 relatif au traitement des déchets dangereux avec son *Protocole additionnel* relatif à la question de responsabilité et d'indemnisation en cas de dommages des mouvements transfrontières et de l'élimination des déchets dangereux. Ce protocole a été adopté le 10 décembre 1999 en vue de faciliter la mise en œuvre de la

⁸³Kamto, *supra* note 4 à la p 305.

⁸⁴Programme des Nations Unies, *Convention de Bâle : une solution mondiale pour contrôler les déchets dangereux*, New York : Nations Unies, PNUE, 1997.

⁸⁵*Ibid.*

⁸⁶*Convention de Bâle sur le Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, *supra* note 16.

*Convention de Bâle*⁸⁷. En sus, étant donné que le droit européen occupe une importante place dans l'affaire *Probo koala* à cause de l'itinéraire du navire, s'ajoutent la *directive européenne 2000/59/CE du 27 novembre 2000*⁸⁸ et le *règlement n° 259/93 du 1^{er} février 1993*.

Ladite directive a été mise en place afin de réguler les installations de réceptions portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison dans la communauté européenne. Elle répond directement à l'objet de la *Convention MARPOL 73/78* du 2 novembre 1973 modifié par le Protocole du 17 février 1978⁸⁹. Quant au *règlement*⁹⁰, il est relatif à la surveillance et au contrôle des transferts des déchets à l'intérieur, à l'entrée et à la sortie de la communauté qui incorpore les dispositions de la *Convention de Bâle*. Il est à noter que ce règlement communautaire et le *règlement n° 1013/2006 du 14 juin 2006 sur les transferts frontaliers de déchets*⁹¹ renforcent et clarifient la *Convention de Bâle*. Le *règlement n° 1013/2006* interdit l'exportation des déchets pour élimination dans les pays non membres de l'Union européenne ou de l'Accord européen de libre-échange (AELE).

Enfin, la *Convention de Bamako*⁹² entrée en vigueur le 22 avril 1998, retient un champ d'application plus large que celui de la *Convention de Bâle* dont elle s'inspire⁹³ en ce sens qu'elle interdit toutes les importations en Afrique des déchets dangereux en provenance des

⁸⁷Petit, *supra* note 6 à la p 29.

⁸⁸*Directive du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison*, (2000) 81 et s, 2000/59/CE.

⁸⁹Organisation maritime internationale(OMI), *MARPOL 73/78 : articles, protocoles, annexes et interprétations uniformes de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif*, Récapitulative de 1997, coll Publication gouvernementale, Londres, OMI, 1998.

⁹⁰*Règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la surveillance et au contrôle des transferts des déchets à l'intérieur, à l'entrée et la sortie de la Communauté européenne(CEE)*, 259/93, 1 février 1993 [Règlement (CEE) n°259/93].

⁹¹*Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les transferts de déchets*, 1013/2006, 14 juin 2006.

⁹²Organisation de l'unité africaine(OUA), *Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique*, Addis Abeba- Éthiopie, OUA, 1991.

⁹³Maria-Teresa Perez Martin, *Que fait le village planétaire de ses déchets dangereux? La mise en œuvre de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, Bruxelles, Bruylant, 2001 à la p 28 et s.

États non parties, de même que les déversements des déchets en mer et dans les eaux intérieures.

Suivant ces différents corpus juridiques, des principes fondamentaux de gestion de déchets dangereux en découlent (section 1), mais aussi l'on remarque que tout navire (*Probo koala*) a l'obligation de déposer ses déchets à l'unique condition que les États parties ou membres devront avoir les installations de réceptions portuaires ainsi que des structures de traitement adéquates. Or, l'étude des faits dans l'affaire *Probo Koala* démontre le contraire de cette conformité (section 2).

Section 1 : La gestion de déchets dangereux

Pour évoquer les principes fondamentaux de la gestion de déchets dangereux (paragraphe 2), il convient au préalable de définir la notion de déchets dangereux au regard des conventions et directives précitées (paragraphe 1).

Paragraphe 1 : la notion de déchets dangereux

Le déchet dangereux est avant tout un déchet (A), c'est pourquoi il serait important d'avoir un point de vue général pour découler sur le cas particulier de ce déchet (B).

Le déchet

La définition universelle du mot déchet est sans doute le plus difficile exercice, puisqu'il n'y a pas d'unicité d'un auteur à un autre (1) ou d'un État à un autre⁹⁴. Selon Jadot Benoît, le déchet est considéré comme une notion à caractère relatif⁹⁵. Toutefois, le droit international a réussi à repérer les traits caractéristiques d'un déchet pour ensuite le classer (2).

⁹⁴« Il arrive que des décisions différentes soient prises selon les pays quant au statut d'une matière donnée, d'où la possibilité qu'une même matière soit considérée comme un déchet dans un pays, mais comme un produit de base ou une matière première dans un autre », *Directive du Parlement européen et du Conseil relative aux déchets et abrogeant certaines directives*, 2008/98/CE, 19 novembre 2008, art 3-1.

⁹⁵Benoît Jadot, *L'entreprise et la gestion des déchets*, Bruxelles, Bruylant, 1993 à la p 19.

1) Le déchet au regard de la doctrine

Selon le dictionnaire le *Petit Larousse*, le déchet (vient du verbe déchoir en latin qui signifie tomber) est défini comme tout « matériau rejeté comme n'ayant pas une valeur immédiate ou laissé comme résidu d'un processus ou d'une opération »⁹⁶. Il différencie les déchets, en ce sens qu'il considère les déchets industriels comme étant tous déchets interdits à la décharge à cause de leur toxicité par rapport aux déchets ménagers. Cette définition étymologique a inspiré l'Association française de normalisation qui définit le déchet comme étant « tout résidu d'un processus de production, de transformation ou d'utilisation, toute substance, matériaux, produits ou plus généralement tout bien meuble abandonné ou que le producteur destine à l'abandon. En d'autres termes tout matériau, quelle que soit l'origine, dont le rejet ou le dépôt dans un milieu naturel est réalisé ou envisagé. »⁹⁷

Quant à l'économiste Gérard Bertolini⁹⁸, il considère un matériau ou un produit (substance) comme un déchet si le flux financier (nature pécuniaire) est associé au flux physique (matériaux ou substances). En d'autres termes, le déchet est défini comme un contrat réciproque, dans lequel une personne morale ou physique reçoit des matériaux ou substances en contrepartie d'un montant forfaitaire.

Laurence Nahon⁹⁹ abonde dans le même sens que Bertolini. Pour elle, le déchet s'assimile à une marchandise à valeur économique, rentable pour la société de traitement et non rentable pour le producteur. En ce sens que lorsque le déchet est destiné à être éliminé, il représente, pour le producteur, une valeur négative, et lorsqu'il est valorisable, sa rentabilité est fonction de la qualité et de la quantité de celui-ci.

⁹⁶Larousse, *Le Petit Larousse illustré*, 2014, *sub verbo* « déchet ».

⁹⁷Association française de normalisation, *Dictionnaire de l'environnement*, 3^e éd, Paris, AFNOR, 2001, *sub verbo* « déchet ».

⁹⁸Gérard Bertolini, « La régulation des mouvements transfrontières de déchets. Un dispositif à consolider » [2003] 5 *Géographie Société* 99 à la p101.

⁹⁹Laurence Nahon, *le transport maritime des déchets dangereux*, D.E.S.S en droit maritime, Université d'Aix-Marseille, 1998 à la p 13.

Au regard de ces approches définitionnelles, le constat est que si on considère le déchet comme une substance transformable (déchet industriel) par une personne morale spécifique, nombreux sont les États, en particulier ceux du Sud, qui ont les installations adéquates à cet effet.

2) La notion de déchet au regard du droit international

La gestion des déchets issus des navires ne constitue pas un souci majeur pour les États du Nord. Généralement, ces derniers considèrent les États du Sud, comme des lieux propices à toute évacuation de déchets industriels. Quant aux États du Sud, les activités menées par les navires en haute mer ne semblent avoir créé aucune réaction politique au point d'éradiquer ce phénomène.

Certes, l'existence des conventions encadrant la gestion des déchets montre une quelconque volonté étatique¹⁰⁰. En effet, dans le but de sensibiliser les États Nord-Sud, des conventions ont vu le jour par le biais du *Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE)*.

Ainsi, au plan régional, la *Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Convention OSPAR de 1992)*¹⁰¹ désigne le déchet comme étant tout objet ou matériau jeté ou abandonné volontairement ou involontairement dans la mer¹⁰². Quant à la *Convention sur la protection de l'environnement marin dans la mer Baltique (Convention d'Helsinki)*¹⁰³ en son annexe IV, considère le déchet comme tous résidus générés

¹⁰⁰Jean-Maurice Arbour, Sophie Lavallée et Hélène Trudeau, *Droit international de l'environnement*, 2^e éd, Québec, Yvon Blais, 2012 à la p 777.

¹⁰¹*Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est*, 2354 RTNU 104, 22 septembre 1992 [Convention OSPAR de 1992].

¹⁰²Loïc Kerambrun et Evrard Estérine, *Déchet sur le littoral*, CEDRE, en ligne : <https://www.ifremer.fr/sextant_doc/dcsmm/documents/Evaluation_initiale/pressions_impacts/GAS/PI_321_dec_hets_littoral_GDG_V2>..

¹⁰³*Convention sur la protection de l'environnement marin dans la région de la mer Baltique*, 2213 RTNU 249, 9 avril 1992 [Convention d'Helsinki].

lors de l'exploitation d'un navire dont les débris huileux, les eaux usées, les ordures. Elle étend sa définition, en ce sens que lors de la cargaison du navire, le surplus, les courroies en fil de fer en acier sont considérés comme des déchets¹⁰⁴.

Enfin, la *Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs (Traité d'Oslo)*¹⁰⁵ définit le déchet industriel comme les débris résultant des activités de fabrications ou de traitements qui sont par la suite déversés par navire en mer. Ces débris sont des substances naturellement non toxiques, mais qui le deviennent après un certain temps. Ce sont : l'arsenic, le plomb, le cyanure, les pesticides.

Au plan international, l'article 1 de la *Convention de Londres du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets (Convention de 1972)*¹⁰⁶ définit le déchet comme tout matériau ou substance de toutes sortes déversé dans les espaces maritimes (mer territoriale, zone économique exclusive, plateau continental...), excepté les hydrocarbures, le mercure, les matières en plastiques, les déchets fortement radioactifs qui sont y interdits. Par ailleurs, le déversement en mer de substances à base de zinc, plomb, arsenic, cuivre, pesticides, demandent au préalable l'obtention d'un permis gouvernemental.

Il est à noter que les *Conventions de Bâle*¹⁰⁷ et de *Bamako*¹⁰⁸ abondent dans le même sens définitionnel de la notion de déchet. Elles considèrent le déchet comme toutes substances dont l'objectif est l'élimination.

¹⁰⁴*Ibid.* Amendements de l'Annexe IV de la *Convention d'Helsinki de 1992*.

¹⁰⁵*Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs*, 932 RTNU 4, 15 février 1972 [Traité d'Oslo].

¹⁰⁶*Convention de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets*, 1046 RTNU 129, 29 décembre 1972 [Convention de 1972].

¹⁰⁷*Convention de Bâle sur le Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, *supra* note 16.

Au vu de ces différentes définitions sur la notion de déchet, le point commun qui se dégage est celui de substance inutilisable à éliminer. Par conséquent, le déchet serait toute substance inexploitable dont on a besoin de se débarrasser soit par déversement en mer ou à ciel ouvert (décharge), soit par une structure à traitement de déchets. Bien qu'il existe différents types de déchets (industriel, ménager) de différente nature (dangereux, non dangereux), on constate très souvent que la nature d'un déchet ne dépend pas de son origine. Gérard Bertolini soutient ce constat à travers cette affirmation : « sous couvert de déchets non dangereux se cachent parfois des déchets dangereux »¹⁰⁹.

Les déchets dangereux

Jean François Neuray donne une définition précise de la notion de déchets dangereux, en ce sens qu'il les considère comme : « des déchets dotés de caractéristiques physique, chimique ou biologique qui imposent des manipulations particulières et des procédés d'élimination de nature à éviter tout risque pour la santé et/ou tout effet nocif pour l'environnement »¹¹⁰. Cette définition nous conduit à l'élucidation de la notion de déchets dangereux uniquement à partir des dispositions juridiques internationales.

1) Les déchets dangereux au regard des Conventions de Bâle et de Marpol

La convention de Bâle

La *Convention de Bâle* ne définit pas la notion de déchets dangereux, elle se limite juste à nommer et classer des substances susceptibles d'être dangereuses. En effet, les déchets sont dangereux lorsqu'ils :

¹⁰⁸Organisation de l'unité africaine(OUA), *supra* note 92..

¹⁰⁹Bertolini, *supra* note 98..

¹¹⁰Jean-François Neuray, *Principes du droit de l'environnement : droit international, droit européen, droit interne*, Bruxelles, Story scientia et Cluwer, 1995 à la p 149.

- appartiennent à l'une des catégories figurant à son annexe 1 et présentant une des caractéristiques de danger indiquées à son annexe 3 ;
- sont définis ou considérés comme dangereux par la législation nationale du pays d'exportation, d'importation ou de transit ;
- appartiennent à l'une des deux catégories figurant à son annexe 2 (déchets ménagers et résidus provenant de leur incinération).

Les déchets dangereux sont considérés comme des matières explosives, inflammables, toxiques, infectieuses ou corrosives, etc. Aussi, étant donné que la liste des catégories de déchets figurant à l'Annexe I de la convention n'est pas exhaustive, la définition de déchets dangereux est confiée à chaque État membre selon sa législation nationale. Au Canada, par exemple, on définit comme dangereux les déchets qui ont des propriétés telles que l'inflammabilité, la corrosivité ou la toxicité intrinsèque¹¹¹. Aux États-Unis, les déchets dits dangereux sont des déchets pouvant causer directement ou indirectement des dommages à l'environnement, la mort ou des maladies graves lorsqu'ils sont exposés ou traités inadéquatement¹¹².

La *Convention de Bâle* écarte de son champ d'application tout déchet dangereux, notamment les déchets radioactifs¹¹³ et les déchets provenant des activités des navires, soumis à d'autres systèmes de contrôle internationaux. En effet, La *Convention de Bâle* relative au contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination a été adoptée le 22 mars 1989 et entrée vigueur le 5 mai 1992 sous l'égide du PNUE et de l'O.C.D.E (Organisation de coopération et de développement économiques). Cette dernière

¹¹¹Environnement Canada, « La LCPE (1999), les déchets dangereux et les matières recyclables dangereuses - Lois et règlements - Environnement Canada » (8 octobre 2009), en ligne : <<https://ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=2A241D76-1>> (consulté le 2 mai 2015).

¹¹²Kamto, *supra* note 4 à la p 311.

¹¹³ Les déchets radioactifs sont sous la responsabilité de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA). Voir, *Ibid* à la p 312.

intervient lors de tout mouvement de déchets dangereux dans un espace maritime ou terrestre sous la juridiction nationale d'État membre ou d'État transit, ainsi qu'en haute mer dont aucun État n'a compétence pour interdire à condition qu'au moins deux États soient concernés. Par déduction, la *Convention de Bâle* interdit toute exportation ou importation de déchets dangereux vers des États non parties à la Convention. Néanmoins, cette interdiction est restreinte par une exception prévue à l'article 11 de la *Convention de Bâle* en ces termes : « si un accord ou un arrangement bilatéral, multilatéral ou régional, touchant les mouvements transfrontières de déchets dangereux, est passé avec une Partie ou une non-Partie et énonce des dispositions qui ne sont pas moins écologiquement rationnelles que celles prévues dans la présente Convention. Et si les Parties notifient au Secrétariat de la Convention l'accord ou l'arrangement visé au paragraphe premier »¹¹⁴. À ce niveau, ces accords sont conformes si et seulement s'ils sont conciliables avec la gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux¹¹⁵.

De plus, l'article 7 de la *Convention de Bâle* prévoit que les dispositions du paragraphe 2 de l'article 6 s'appliquent *mutatis mutandis* aux mouvements transfrontières de déchets dangereux. En d'autres termes, la *Convention de Bâle* s'applique dans le cas où les déchets dangereux appartenant à un État membre traversent des États non membres. L'État de transit non Partie à la Convention notifie sans délai par écrit l'autorisation ou le refus de tout mouvement transfrontière¹¹⁶.

Enfin, pour revenir à la définition de déchet dangereux selon la Convention de Bâle, celle-ci n'a pas donné une définition aux Parties contractantes afin de laisser le choix à chaque

¹¹⁴Fouad Bitar, *Les mouvements transfrontières de déchets dangereux selon la Convention de Bâle*, Paris, Pedone, 1997 à la p 43.

¹¹⁵*Convention de Bâle sur le Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, *supra* note 16, art 1 (2).

¹¹⁶Dans la mesure où l'État de transit est membre et n'autorise pas au préalable un accord de consentement écrit, l'État exportateur peut effectuer ses mouvements après un délai de 60 jours d'attente de réponse de l'État transit. Voir *Ibid*, art 6 (4)..

État d'en décider comme le renvoient Jean-Maurice Arbour et autres. Ces auteurs affirment que cette disposition honore le principe de la souveraineté nationale¹¹⁷. Toutefois, l'Organisation mondiale de la santé (OMS)¹¹⁸ s'est démarquée de la *Convention de Bâle* en donnant une définition aux déchets dangereux. Ainsi, pour elle, les déchets dangereux sont toutes substances ayant des caractéristiques physiques, chimiques ou biologiques dont l'élimination impose des procédés spécifiques afin d'éviter des dommages à l'environnement.

Cette Convention a malheureusement des limites.

En effet, la notion de « gestion écologiquement rationnelle » des déchets est le socle des principes de la *Convention de Bâle*. Il est nécessaire de rappeler que la Convention est le principal instrument juridique international de contrôle de mouvement de déchets dangereux.

En outre, il y'a une ambiguïté au niveau de l'interdiction totale de déchets dangereux vers une zone sensible mise à part l'Antarctique, le seul espace maritime mentionné.

Aussi, les accords bilatéraux, régionaux ou multilatéraux conclus avec des États, annulent de manière indirecte l'interdiction d'exporter les déchets dangereux vers des États non membres à la *Convention de Bâle*. Ces accords servent de canal dans le but de transférer les déchets dangereux dans un État non contractant d'un quelconque accord. À cet effet, Delphine Denoiseux souligne l'article 11¹¹⁹ de la Convention comme étant le problème :

¹¹⁷Arbour, Lavallée et Trudeau, *supra* note 100 à la p 794.

¹¹⁸*La Gestion des déchets dangereux: principes directeurs et code de bonne pratique*, coll OMS Publication régionales, série européenne, n°14, Copenhague, Organisation mondiale de la Santé, Bureau régional de l'Europe, 1984.

¹¹⁹Article 11 de la *Convention de Bâle* : « 1. Nonobstant les dispositions de l'article 4, paragraphe 5, les Parties peuvent conclure des accords ou arrangements bilatéraux, multilatéraux ou régionaux touchant les mouvements transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets avec des Parties ou des non-Parties à condition que de tels accords ou arrangements ne dérogent pas à la gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et d'autres déchets prescrite dans la présente Convention. Ces accords ou arrangements doivent énoncer des dispositions qui ne sont pas moins écologiquement rationnelles que celles prévues dans la présente Convention, compte tenu notamment des intérêts des pays en développement.

2. Les Parties notifient au Secrétariat tout accord ou arrangement bilatéral, multilatéral ou régional visés au paragraphe 1, ainsi que ceux qu'ils ont conclus avant l'entrée en vigueur à leur égard de la présente Convention aux fins de contrôler les mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets qui se déroulent

« Tout État (hormis ceux soumis au droit communautaire) peut donc déclarer un accord compatible avec l'article 11 »¹²⁰. Aussi, bien que le *Ban Amendement*¹²¹ de la *Convention de Bâle* ne fut pas ratifié jusqu'à ce jour, il demeure important que ces accords multilatéraux ou régionaux soient permis au regard de certains principes autres que ceux prévus.

Enfin, il n'existe pas de distinction entre les activités d'élimination et de recyclage puisqu'elle prévoit que tous déchets dangereux sous la forme solide peuvent être exportés à condition qu'ils soient recyclables dans l'État d'importation. À ce niveau, même le rapport de l'OCDE abonde dans le même sens : « la clarté, les termes d'élimination et de valorisation sont distincts dans la *décision de l'OCDE* révisée alors que dans la Convention de Bâle, le terme élimination couvre à la fois les opérations d'élimination et de valorisation »¹²².

Les dérivés de la Convention de Bâle

La *Convention de Lomé IV*¹²³, de *Bamako* et le *Protocole Izmir*¹²⁴ sont des accords régionaux dérivant de la *Convention de Bâle*. Leur but commun est de réduire les mouvements des déchets dangereux et d'exercer un contrôle sur ceux existants.

Signée le 28 février 1975, la *Convention de Lomé IV relative à la coopération entre la Communauté économique européenne (CEE) et les États d'Afrique, des Caraïbes et Pacifique*

entièrement entre les Parties auxdits accords. Les dispositions de la présente Convention sont sans effet sur les mouvements transfrontières conformes à de tels accords à condition que ceux-ci soient compatibles avec la gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et d'autres déchets tel que prescrit dans la présente Convention. »

¹²⁰Denoix, *supra* note 43 à la p 47.

¹²¹Dans le but de prohiber toute exportation de déchets dangereux des États développés vers les États non membres de l'OCDE, le Ban Amendement (Décision III/1) fut inséré dans la Convention de Bâle le 22 septembre 1995. Cet amendement n'a pas été ratifié en raison du nombre d'État qui s'abstient de voter ou qui s'y oppose dont le Canada et d'autre pays industrialisé (Basel Action Network 2011). Voir notamment, *Décision III/1: Amendement à la Convention de Bâle*, UNEP/CHW3/35, 22 septembre 1995.

¹²²note 73 à la p 9.

¹²³*Convention ACP-CEE de Lomé: recueil de textes*, Bruxelles, Conseil des ministres ACP-CEE, 1976.

¹²⁴Michel Prieur, « Le protocole de Madrid à la convention de Barcelone relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée » (2012) 2012:spe Revue juridique de l'environnement 215 à lap224.

(ACP), interdit réciproquement tout mouvement des déchets dangereux ou radioactifs de la Communauté vers les pays signataires à travers son article 39 qui le prévoit¹²⁵.

S'agissant du *Protocole Izmir relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières des déchets dangereux et leur élimination*, il amende la *Convention de Barcelone*, le 1^{er} octobre 1996. Son champ d'application est d'interdire :

— tout exportation ou transit de déchets dangereux d'un État membre vers un État non-OCDE ;

— tout importation ou transit de déchets dangereux dans un État membre à la Convention, mais n'appartenant pas à la CEE.

Quant à la *Convention de Bamako*¹²⁶ relative à l'interdiction d'importer des déchets dangereux et radioactifs et le contrôle de leur mouvement en Afrique, elle a été adoptée le 30 janvier 1991 et entrée en vigueur le 20 mars 1996. Elle est la réponse aux lacunes décelées dans la *Convention de Bâle*. En effet, la *Convention de Bamako*¹²⁷ contextualise la définition de déchets dangereux en se basant uniquement sur la législation nationale. Ainsi on qualifie de déchets dangereux : « des substances dangereuses qui ont été frappées d'interdiction, annulées ou dont l'enregistrement a été refusé par les actions réglementaires des gouvernements ou dont l'enregistrement a été volontairement retiré dans le pays de production pour des raisons de protection de la santé humaine et de l'environnement. »¹²⁸. Cette définition permet à la Convention d'interdire toute acceptation de déchets dits

¹²⁵L'exportation directe ou indirecte de déchets dangereux et de déchets radioactifs d'un État de la C.E.E vers un État A.C.P est prohibée. Ainsi que l'importation de déchets dangereux directe ou indirecte d'un État ACP venant d'un État CEE ou un autre État, est prohibée.

¹²⁶Organisation de l'unité africaine(OUA), *supra* note 92.

¹²⁷Jim Puckett, « Déchets sans frontières : les enjeux de la Convention de Bâle » dans Sabelli Sabrizio, dir, *Écologie contre nature. Développement et politique d'ingérence*, Paris, PUF, 1995 à la p 83.

¹²⁸ Art.2 (1) d) de la Convention de Bamako.

dangereux en provenance d'un État non membre dans l'espace maritime ou terrestre d'un État membre africain¹²⁹. L'on constate cependant que le champ d'application de la *Convention de Bamako* est identique à celle de la *Convention de Bâle*.

Aussi tout comme la *Convention de Bâle*, la *Convention de Bamako* a des limites. Mais par souci de pertinence, elles ne seront pas abordées dans ce paragraphe en raison de l'inexistence de lien avec l'affaire *Probo Koala*.

La Convention de MARPOL et le Code I.M.D.G

Le *Code maritime international de marchandises dangereuses (Code IMDG)*¹³⁰ est un guide de recommandations sur le transport maritime de matières dangereuses. À ce jour, elle compte 170 membres, dont le Canada, le Danemark, l'Estonie, la Côte d'Ivoire et les Pays-Bas. Chaque membre détermine si le Code est obligatoire (comme en France) ou s'il est considéré comme une simple recommandation. Il n'a cependant aucune valeur juridique contraignante. Son champ d'application est relatif à la terminologie des termes, aux méthodes d'emballages, d'étiquetage, de chargement, de séparations de matières, de manutention et de procédures à suivre en cas d'urgence. Il définit les déchets dangereux comme étant : des matières, des solutions (mélanges) ou objets renfermant un ou plusieurs contenants toxiques s'appliquant aux dispositions dudit Code. En outre, sont considérés déchets dangereux au regard de ce Code tout élément contaminé par un ou plusieurs des composants précités nécessitant une gestion particulière telle que l'immersion ou l'élimination. Le *Code IMDG*¹³¹ est relié à la *Convention de Bâle*, puisque les déchets qui ne figurent pas dans ledit *Code*, mais

¹²⁹Art.4 (1) de la Convention de Bamako.

¹³⁰Organisation maritime internationale(OMI), *Code maritime international des marchandises dangereuses*, Récapitulative, II, coll Code maritime international des marchandises dangereuses, Londres, OMI, 1990.

¹³¹*Ibid* au para 27.7.6 de l'introduction générale.

le sont dans la *Convention de Bâle*, sont par conséquent encadrés par la classe 9¹³² des matières dangereuses.

Quant à la *Convention de MARPOL*¹³³ pour la prévention de la pollution des mers par les navires, elle a été adoptée le 2 novembre 1973 sous l'égide de l'O.M.I (Organisation maritime internationale) et amendée plusieurs fois entre 1984 et 2010 (en raison de l'évolution technologique)¹³⁴. La *Convention de MARPOL*, entrée en vigueur le 02 octobre 1983, se compose de trois protocoles et de six *annexes* techniques portant respectivement sur les hydrocarbures (I), les substances, les substances nocives en vrac (II), les substances nocives colis, conteneurs ou citernes mobiles (III), les eaux usées (IV), les ordures (V) et la pollution atmosphérique (VI). Ces annexes traitent de la prévention de pollution en identifiant les mesures à prendre au niveau de l'identification, l'étiquetage, l'arrimage, les documents, la limite quantitative ainsi que les exceptions sur les matières polluantes.

Rappelons que l'affaire *Probo Koala* est un cas de rejet¹³⁵ de déchet et non d'immersion¹³⁶, sur la base de la notification des déchets faite par le capitaine du navire. Ces déchets selon ces dits, il s'agissait des déchets d'exploitation relevant de *l'annexe 1 de la Convention de MARPOL*.

Par ailleurs, l'interdiction de transporter de substances nocives par mer en colis est encadrée par le *Code IMDG* en plus de l'annexe 3 de la Convention. Selon ces dispositions, les substances nocives sont des substances identifiées comme des polluants marins dépendamment du pourcentage de risque. Ainsi, le Code IMDG a regroupé trois catégories de

¹³²La classe 9 concerne les déchets toxiques pour le milieu marin et les déchets non soumis pas le Code mais qui sont visés par la *Convention de Bâle*.

¹³³Organisation maritime internationale(OMI), *supra* note 89.

¹³⁴*Ibid.*

¹³⁵Déversement en mer de produit faisant appel au transport entre deux ports.

¹³⁶Déversement en mer de produits qui ont été chargés à bord d'un navire ou d'un aéronef pour être déversé en mer.

polluants marins à savoir¹³⁷ : les polluants marins P », les polluants marins PP » (très dangereux) et les polluants marins (mélange de 10 % ou plus de P » et 1 % ou plus de PP »).

Aussi selon l'article 2 de la *Convention MARPOL*, les substances nocives (déchets dangereux) sont : « toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente Convention »¹³⁸.

La *Convention MARPOL* est non contraignante une fois que les déchets sont déchargés du navire¹³⁹. À ce niveau, la gestion des déchets est encadrée par la législation interne de chaque État membre à la Convention, mais aussi par les infrastructures adéquates pour la réception ou le traitement de ce type de déchet. Toutefois, des faiblesses ont été décelées à *l'annexe 1 de la Convention*. En effet, il n'est mentionné aucunement dans *l'annexe 1* ou dans la *Convention MARPOL* que les infrastructures de réceptions portuaires soient adéquates. Ensuite, l'on note une absence d'obligation pour la vérification au préalable desdites infrastructures. Enfin, l'obligation de bien gérer les déchets afin de garantir la protection de l'environnement ne figure pas dans la *Convention de MARPOL*.

2) Les déchets dangereux au regard du droit européen

Selon la décision de l'OCDE, les déchets dangereux sont des déchets : « i) appartenant à l'une des catégories figurant à *l'Appendice 1*¹⁴⁰ de la présente décision, à moins qu'il ne présente pas l'une des caractéristiques à *l'Appendice 2*¹⁴¹ de la présente décision; et ii) des

¹³⁷Organisation maritime internationale(OMI), *supra* note 130, part 23 de l'introduction générale..

¹³⁸Organisation maritime internationale(OMI), *supra* note 89, sect 2..

¹³⁹Nahon, *supra* note 99 à la p 45.

¹⁴⁰ Voir Annexe 3 du mémoire intitulé la liste de déchets à contrôler.

¹⁴¹ Voir Annexe 4 du mémoire intitulé la liste de caractéristiques de danger.

déchets qui ne sont pas couverts par le sous-paragraphe i), mais sont définis ou considérés comme des déchets dangereux par la législation interne du pays membre d'exportation, importation ou de transit. Les pays membres ne sont pas tenus d'appliquer d'autres législations que la leur propre »¹⁴². Concrètement, si un État de l'OCDE veut identifier un déchet comme dangereux, il doit se référer d'abord à plusieurs définitions de cette notion tout en consultant ces deux Appendices. En effet, pour déterminer la dangerosité d'un déchet, il faut primordialement consulter l'article 3 de la *directive 2008/98/CE* dans le but d'identifier si l'objet (substance) est un déchet. La *décision 2014/955/CE*¹⁴³ dont la liste de déchets est à considérer par la suite en raison des caractéristiques des déchets précisant les valeurs limites de concentration des substances dangereuses¹⁴⁴. Il y a lieu de rappeler que, la *directive 2008/98/CE* définit les déchets dangereux comme « tout déchet qui présente une ou plusieurs propriétés (corrosive, inflammable)¹⁴⁵ énumérées à l'annexe III »¹⁴⁶. À cet effet, l'État membre est libre de signaler à la Commission, s'il considère ou pas les propriétés de l'annexe III de la directive pour qualifier de dangereux un déchet. Toutefois, l'article 7 (4) de la directive énonce que : « Le déclassement de déchets dangereux en déchets non dangereux ne peut pas se faire par dilution ou mélange en vue d'une diminution des concentrations initiales en substances dangereuses sous les seuils définissant le caractère dangereux d'un déchet. »¹⁴⁷.

Pour clore ce paragraphe, il est à retenir que les déchets ainsi que ceux dits dangereux sont des notions complexes à déterminer au regard de la multiplicité des dispositions

¹⁴² *Décision du Conseil concernant le contrôle des mouvements transfrontières de déchets destinés à des opérations de valorisation*, C(2001)107/FINAL amendée le C(2008)156, 14 juin 2001.

¹⁴³ *Décision de la Commission modifiant la décision 2000/532/CE établissant la liste des déchets, conformément à la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil*, 2014/955/UE, 18 décembre 2014.

¹⁴⁴ *Directive du Parlement européen et du Conseil relative aux déchets et abrogeant certaines directives*, *supra* note 94, art 7 (1).

¹⁴⁵ Voir Annexe 5 du mémoire relative aux propriétés des déchets dangereux.

¹⁴⁶ *Directive du Parlement européen et du Conseil relative aux déchets et abrogeant certaines directives*, *supra* note 94, art 3.

¹⁴⁷ *Ibid*, art 7 (4).

juridiques existantes. Par ailleurs, qu'en est-il des principes fondamentaux de gestion de déchets dangereux?

Paragraphe 2 : Les principes fondamentaux de gestion de déchets dangereux

Le concept de gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux sous-entend les opérations de gestion de ces derniers (A). Celles-ci se conforment aux principes directeurs (B) des Conventions notamment celle de Bâle.

A- Les opérations de gestion de déchets dangereux

Tout comme les activités pétrolières (exploration, exploitation, raffinage, transport, stockage), la gestion de déchets dangereux requiert un certain nombre d'opérations à suivre dans l'ordre. Ainsi nous avons :

- La collecte

Selon les *Conventions de Bâle et de Bamako*, la collecte de déchet est le premier processus de gestion¹⁴⁸. Elle est définie selon l'article 1 de la *directive n°91/156/CEE* comme « le ramassage, le tri et/ou le regroupement des déchets en vue de leur transport. ».

Pour une gestion écologiquement rationnelle, la responsabilité de contrôler la collecte incombe aux autorités administratives. Ainsi, le respect des catégories de déchets est obligatoire dans le but d'assurer l'identification immédiate des déchets dangereux dont l'emballage et l'étiquetage sont requis. En outre, la bonne collecte des déchets facilite les autres opérations telles que le transport, le stockage et l'élimination.

- Le transport

Selon les auteurs Andersen et autres¹⁴⁹, le transport est considéré comme l'ensemble opérationnel d'arrimage des déchets c'est-à-dire le chargement, l'acheminement et le

¹⁴⁸ Directive du Conseil modifiant la directive 75/442/CEE relative aux déchets, 91/156/CEE, 18 mars 1991.

déchargement des déchets sont considérés comme des transferts. Cette opération requiert une autorisation au préalable. C'est pourquoi, les Conventions telles que celle de Bamako obligent l'interdiction dans chaque État membre, de personne morale non autorisée ou adéquate à transporter, stocker ou éliminer les déchets dangereux¹⁵⁰.

- **Le stockage**

À l'analyse des annexes III et IV des *Conventions de Bâle et de Bamako*, le stockage fait référence à un dépotoir où les possibilités de récupération, de recyclage ou de réemploi direct des déchets sont écartées.

- **Le traitement**

Traiter les déchets, consiste à redonner une nouvelle valeur à ces déchets en les introduisant dans leurs cycles de production. À cet effet, le recyclage¹⁵¹ des déchets devient de plus en plus possible face à l'évolution de la technologie excepté le recyclage des déchets dangereux. En ce qui concerne le traitement des déchets dangereux, ceci s'effectue généralement par valorisation ou par incinération.

- **L'élimination**

L'article 1 de la *Convention de Bamako* explique que l'élimination se rattache à toute opération que dispose son annexe III. À ce sujet, ladite annexe prête à confusion étant donné qu'il n'y a pas de distinction entre les déchets recyclables ou réutilisables et ceux qui ne le sont pas. Toutefois, peu importe le type d'élimination, les articles 4 de la *Convention de*

¹⁴⁹Robert Andersen, François Ost et Jacques Malherbe, *L'entreprise et la gestion des déchets*, Bruxelles, Belgique, Bruylant, 1993 à la p 25.

¹⁵⁰Organisation de l'unité africaine(OUA), *supra* note 92, sect 4 (3).

¹⁵¹La section B à l'annexe IV de la Convention de Bâle prévoit toute les opérations qui peuvent être recyclées, réutilisables et le mode de traitement des déchets dangereux.

*Bâle*¹⁵² et de *Bamako*¹⁵³ obligent que les opérations d'élimination des déchets dangereux se réalisent dans des sites ou installations agréés.

Par ailleurs, les différentes opérations de gestion écologiquement rationnelle obéissent à des principes directeurs de gestion.

B- Les principes directeurs de gestion

Les principes directeurs de gestion ne sont que les fruits des *Déclarations de Stockholm de 1972* et de *Rio de 1992* sur l'environnement. En effet, ces Déclarations ont permis l'instauration de plusieurs principes catégorisés en deux groupes pour cet exercice : les principes fondamentaux (prévention, précaution) et les principes accessoires (du pollueur-payeur, de traitement à proximité de la production des déchets, de non-discrimination).

1) Les principes fondamentaux

- Le principe de prévention

Le célèbre adage « mieux vaut prévenir que guérir » est l'expression littérale du principe de prévention. En effet, sur le plan environnemental, il est avantageux de prendre des mesures préventives afin d'éviter des dommages écologiques et des pertes économiques, que d'y faire face en cas de pollution ou de nuisances. Ainsi, le principe de prévention est de nature irréversible en matière de protection de l'environnement. Cela se perçoit dans la gestion de déchets, lorsque l'article 3 de la *directive 91/156/CEE* relative aux déchets énonce que : « les États membres doivent prendre des mesures appropriées pour promouvoir : a) en

¹⁵²*Convention de Bâle sur le Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, supra* note 16, art 4 point 2 (b) : « Assurer la mise en place d'installations adéquates d'élimination qui devront, dans la mesure du possible, être situées à l'intérieur du pays, en vue d'une gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et d'autres déchets en quelque lieu qu'ils soient éliminés ».

¹⁵³Organisation de l'unité africaine(OUA), *supra* note 92, sect 4 (3) : « Assure la mise en place d'installations adéquates d'élimination et de traitement qui devront, dans la mesure du possible, être situées à l'intérieur du territoire placé sous sa juridiction, en vue d'une gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux en quelque lieu qu'ils soient éliminés ou traités »

premier lieu, la prévention ou la réduction de la production des déchets et de leur nocivité (...); b) en deuxième lieu, la valorisation des déchets par recyclage, réemploi, récupération ou toute autre action visant à obtenir des matières premières secondaires ou l'utilisation des déchets comme sources d'énergie ». À travers cet article, on en déduit qu'il y a un certain ordre à suivre au niveau des règles dans la mesure où les politiques nationales sont conduites à adopter au préalable des mesures de prévention avant toute opération d'élimination. En d'autres termes, la prévention doit précéder la valorisation ou l'incinération des déchets.

Toutefois, le principe de prévention présente des limites. En effet, au niveau de l'exploitation des déchets, rappelons que le traitement ou l'élimination des déchets est soumis à un permis d'autorisation. Ce permis comporte, au regard de la directive 91/156/CEE, des prescriptions techniques, les types et les quantités de déchets autorisés ainsi que les mesures de sécurité à prendre. Or, dans la pratique, on ne constate qu'une liberté commerciale et industrielle, prioritaire sur la protection de l'environnement, car le respect des conditions d'exploitation fait l'objet de négociation entre l'exploitant et l'autorité administrative compétente pour la délivrance du permis¹⁵⁴. C'est pourquoi, dans le but de renforcer le principe de prévention, le principe de précaution a été considéré.

- **Le principe de précaution**

Par le biais du *Principe 15 de la Déclaration de Rio*, le principe de précaution a été instauré. Le *Principe 15* s'articule comme suit : « pour protéger l'environnement, des mesures de précaution doivent être largement appliquées par les États selon leurs capacités. En cas de risque de dommages graves ou irréversibles, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à

¹⁵⁴*Essai sur la genèse des principes du droit de l'environnement: l'exemple du droit communautaire*, La documentation Française, en ligne : <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/984000492.pdf>>.

prévenir la dégradation de l'environnement.»¹⁵⁵. En d'autres termes, le principe de précaution s'applique en cas de dommage écologique survenu, de risque de dégradation incontestable sur l'environnement ou en cas de doute sur la possibilité d'une quelconque détérioration de l'environnement. Il permet d'écarter tous prétextes d'abstention de mesures de sécurité pour la protection de l'environnement.

Par ailleurs, en matière de protection de l'environnement, le principe de précaution s'applique différemment¹⁵⁶ et cela se perçoit dans les opérations de gestion écologiquement rationnelle des déchets. En effet, aux termes de l'article 5 de la *directive 91/156/CEE* sur les déchets, le traitement et l'élimination obligent les États membres à avoir des installations adéquates à la hauteur de l'évolution technologique.

Néanmoins, le principe de précaution, complémentaire au principe de prévention, présente aussi des limites face à l'irréalisme concept « dommage zéro ». Par conséquent, lorsqu'un dommage écologique survient, les États ont généralement tendance à corriger le problème de manière discrétionnaire, parfois contraire au principe prévu à cet effet.

— Le principe de la correction, par priorité à la source des atteintes à l'environnement

Ce principe est un semblable au principe de prévention, mais diffère au niveau de l'action. Le principe de prévention s'applique lorsque la probabilité de dégradation de l'environnement est prouvée. Son but est de repousser la menace sans pour autant aller en profondeur, c'est-à-dire traiter l'origine du problème. Quant au principe de correction, il s'applique au niveau de la limite du principe de prévention, c'est-à-dire son application touche la cause du problème. Lorsque survient une émission de pollution environnementale,

¹⁵⁵« Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, 13 juin 1992 » (1992) 96:4 *Revue générale de droit international public* 975 à la p980.

¹⁵⁶Kamto, *supra* note 4 à la p 75.

le principe de correction intervient de sorte à limiter les dommages, mais aussi à prendre des mesures pour empêcher qu'elle ne se produise de nouveau. Il est meilleur de limiter les émissions de pollution d'un établissement classé (installations à traitement de déchets) plutôt que de réparer les dommages écologiques. Par conséquent, le principe de correction fait appel à plus de vigilance de la part des autorités administratives contrairement au principe de prévention¹⁵⁷.

Ce principe, peu connu en droit de l'environnement, a toutefois eu une application remarquable au sein de la communauté européenne¹⁵⁸. En effet, l'arrêt du 9 juillet 1992¹⁵⁹ de la Cour de justice des Communautés européennes relatif à la libre circulation des marchandises a cependant attiré l'attention à cause de l'appui du juge face à l'application du principe de correction par priorité, à la source aux atteintes à l'environnement par un État membre. Dans cet arrêt, le juge soutient la Région wallonne (Belgique) dans l'interdiction d'importation de déchets en provenance des Pays-Bas et de l'Allemagne, en affirmant que : « il appartient à chaque région, commune ou autre entité locale de prendre les mesures appropriées afin d'assurer la réception, le traitement et l'élimination de ses propres déchets. Ceux-ci doivent donc être éliminés aussi près que possible du lieu de leur production, dans le but de limiter leur transport autant que faire se peut. »¹⁶⁰ Dans les faits, la Région wallonne interdisait ce mouvement de déchets, à cause des installations de traitement inadéquates, qui pouvaient entraîner sans équivoque des dommages écologiques. Il est important de mentionner qu'antérieurement, cette région avait été victime de pollutions¹⁶¹.

¹⁵⁷note 154.

¹⁵⁸*Ibid.*

¹⁵⁹*Commission des Communautés européennes c Belgique (région wallonne)*, 1992 CJCE C-2/90 [Arrêt de la Cour du 9 juillet 1992].

¹⁶⁰*Ibid* au para 2.

¹⁶¹note 154.

En outre, le juge a fait appel aux principes d'autosuffisance et de proximité prévus dans la *Convention de Bâle* du 22 mars 1989 qui stipulent que les déchets soient traités le plus près possible de leur lieu de production.

2) Les principes accessoires

Les principes ci-dessous ne sont pas des dérivés directs de la gestion écologiquement rationnelle des déchets. Ils sont issus toutefois des principes de droit de l'environnement et sont indirectement liés à la gestion des déchets.

- Le principe du pollueur-payeur

À la base, ce principe est une règle économique de subvention provenant de la théorie des externalités. En effet, le principe du pollueur-payeur découle du fait que dans le passé, la consommation ou la production d'un bien ou service engendrait des inconvénients externes dont la loi du marché ne prenait pas en compte. C'est ainsi que l'économiste Arthur Cecil Pigou¹⁶² dans les années 1920 eut l'idée de prévoir des coûts supplémentaires sur le prix du bien ou du service, payable par les agents économiques. Par exemple, en matière environnementale, les inconvénients externes de consommation seraient entre autres les pollutions atmosphériques à travers les gaz à effet de serre émis par les automobiles. Concernant les inconvénients externes de production, c'est le fait qu'une entreprise déverse ses déchets dans les eaux ou n'administre pas bien la gestion de ses déchets. À cet effet, ce principe est mis en application au Canada à travers le fonds pour dommages à l'environnement chargés de compenser les atteintes à l'environnement¹⁶³ dont il dispose.

¹⁶²*Ibid.*

¹⁶³Environnement Canada, « Le fonds pour dommages à l'environnement guide du candidat » (2 mars 2010), en ligne : <<http://www.ec.gc.ca/edf-fde/default.asp?lang=Fr&n=8E5977FD-1&offset=1&toc=show>> (consulté le 4 mai 2015).

En sus, le principe du pollueur payeur a été adopté en le 26 mai 1972 par l'OCDE¹⁶⁴. Celle-ci prévoit que le pollueur doit être en mesure d'appliquer les principes fondamentaux à travers la construction d'installation de traitement de déchets, mais aussi de supporter les coûts suite aux dommages écologiques issus du traitement des déchets. Pour l'OCDE, l'étape restauration de l'environnement ne faisait pas partie du principe pollueur payeur¹⁶⁵ à cause peut être de la technologie peu développée à cette période. Toutefois, l'Union européenne a repris ce principe par le biais de l'article 191(2) al 1 du *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne* qui prévoit que : « la politique de l'Union dans le domaine de l'environnement vise un niveau de protection élevé (...), en se fondant sur les principes de précaution et d'actions préventives, le principe de correction par priorité, à la source aux atteintes à l'environnement et le principe du pollueur payeur »¹⁶⁶. Il ressort de ce principe le régime de responsabilité qui sera traité dans le chapitre suivant, mais aussi la notion de fiscalité environnementale qui constitue, souvent en cas de pollution diffuse ou chronique, un problème d'identification du redevable.

Pour ce faire, le principe du pollueur payeur empêche les autorités publiques d'utiliser leur pouvoir discrétionnaire, car la redevance revient à celui qui est l'auteur de la pollution.

- Le principe de traitement préférentiel des déchets sur le lieu ou proche du lieu de production

Autrement appelé principe de proximité¹⁶⁷, ce principe trouve son fondement au point 8 des préambules aux *Conventions de Bâle et de Bamako*, s'énonçant comme suit : « les

¹⁶⁴OECD (Direction de l'environnement), *Le principe pollueur-payeur*, Paris, Organisation de coopération et de développements économiques, 1992.

¹⁶⁵Youri Mossoux, « L'application du principe du pollueur-payeur à la gestion du risque environnemental et à la mutualisation des coûts de la pollution » (2012) vol.17:1 Lex Electronica, en ligne : Lex Electronica <http://www.lex-electronica.org/docs/articles_312.pdf> (consulté le 4 mai 2015).

¹⁶⁶*Versions consolidées du traité sur l'Union européenne et du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*, 2012/C 326/01, 2007.

¹⁶⁷Kamto, *supra* note 4 à la p 74.

déchets dangereux et d'autres déchets devraient, dans toute la mesure où cela est compatible avec une gestion écologiquement rationnelle et efficace, être éliminés dans l'État où ils ont été produits ». En effet, ce principe partiellement abordé dans le principe de correction prévoit que peu importe le type de déchet, il doit être traité ou éliminé proche du lieu de production dont le but est de réduire leur pollution. Or, ce principe n'est pas respecté, car l'affaire *Karin B*¹⁶⁸ et l'affaire *Probo koala* sont des exemples parmi tant d'autres, où les pays industrialisés trouvent dans les pays en développement un nid à poubelle¹⁶⁹.

- Le principe de non-discrimination dans le traitement des déchets dangereux

Au niveau de l'élimination des déchets, ce principe avantage les pays en développement en ce sens que les États ayant des installations adéquates peuvent sur la base de dispositions techniques accepter d'éliminer des déchets des autres États¹⁷⁰. Ce principe fait exception à la règle.

Section 2 : Le contrôle de l'exportation des déchets dangereux de l'Europe vers l'Afrique.

Partant du principe de non-discrimination dans le traitement des déchets dangereux, certains États peuvent autoriser des transferts de déchets en raison de la qualité des établissements classés (installations de traitement de déchets). Cependant, à cause d'un manque de financement et de main-d'œuvre au niveau du contrôle des frontières, ce principe est malheureusement un facteur incitatif à l'exportation des déchets et occasionnant des mouvements illégaux de ceux-ci¹⁷¹.

¹⁶⁸Cargo italien sous le nouveau nom de Patara, avait transporté et déchargé illégalement 6000 contenants de déchets toxiques sur la plage Koko au Nigeria. Sous les pressions du gouvernement nigérian et de la communauté internationale, l'Italie avait finalement réimporté les déchets en 1988. Voir Steven Greenhouse, « Toxic Waste Boomerang: Ciao Italy! », *The New York Times*, sect World (3 septembre 1988).

¹⁶⁹Serge Armel Attenoukon, Théodore Holo et Michael G Faure, *L'Afrique, poubelle de l'Occident ? La gestion de déchets dangereux*, Paris, l'Harmattan, 2009 à la p 48.

¹⁷⁰Attenoukon, Holo et Faure, *supra* note 169.

¹⁷¹Denoiseux, *supra* note 74 à la p 45.

De plus, le *Règlement 1013/2006/CE relatif à la surveillance et au contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne* encadre plus sévèrement l'élimination des déchets. Or, à cet effet la valorisation des déchets constitue une échappatoire pour les compagnies qui seront tournées surtout vers elle¹⁷². En effet, pour la valorisation des déchets, les compagnies seront amenées à sélectionner des pays à faible encadrement juridique dans la gestion de déchets ainsi qu'en matière de protection de l'environnement.

Par ailleurs, le syndrome « pas dans ma cour » (Not In My Back Yard (NIMBY)) révèle la mentalité des pays industrialisés qui régulièrement écoulent leurs déchets dans les pays en développement¹⁷³. En outre, la position géographique¹⁷⁴ de certains pays de l'Union européenne peut favoriser l'exportation légale (paragraphe 1) ou illégale (paragraphe 2) des déchets dangereux, car ceux-ci étant situés à la limite de l'Union européenne sont plus portés à transférer leurs déchets hors de l'UE.

Paragraphe 1 : L'exportation légale des déchets dangereux

L'encadrement juridique européen qui s'applique au transfert des déchets dangereux autorise le mouvement desdits déchets dans l'Union européenne (A), mais aussi vers l'Afrique (B).

A- Le mouvement des déchets dangereux dans l'Union européenne

L'article 1(1) du *règlement 1013/2006/CE du Parlement et du Conseil du 14 juin 2006 sur les transferts des déchets* énonce que : « les procédures et les régimes de contrôle applicables au transfert des déchets sont établis, en fonction de l'origine, de la destination et de l'itinéraire du transfert, du type de déchets transférés et du type de traitement à appliquer aux déchets sur leur lieu de destination. ». Pour ce qui est des procédures de contrôle, le

¹⁷²*Ibid.*

¹⁷³*Ibid.*

¹⁷⁴*Ibid.*

règlement en prévoit deux¹⁷⁵ à savoir : la procédure d'information sans consentement au préalable et la procédure de notification et de consentement écrits au préalable. En effet, prévue à l'article 18 dudit règlement¹⁷⁶, la procédure d'information porte sur la catégorie de déchets dits non dangereux destinés à être valorisés, figurant dans la liste verte (annexe VI du *Règlement 1013/2006/CE*). Au regard de l'article 4 du Règlement, la procédure de notification et de consentement écrits quant à elle s'intéresse aux déchets de la liste orange (les annexes III et IV du Règlement) c'est-à-dire les déchets dangereux et semi-dangereux destinés à être valorisés ainsi que tous les déchets consacrés à l'élimination¹⁷⁷.

Toutefois, l'exportation de déchets peut se faire hors de l'Union européenne. En effet, les pays appartenant à l'Association européenne de libre-échange (AELE) et partie à la *Convention de Bâle* peuvent être importateurs de déchets provenant des États de l'Union européenne, à condition qu'ils le notifient par consentement écrit¹⁷⁸.

En outre, les pays de l'UE peuvent exporter des déchets vers les pays non membres de l'OCDE, à condition que les déchets figurent dans l'annexe III du *règlement 1013/2006/CE* du 14 juin 2006 et que la procédure de notification avec consentement écrit tel que prévu par le *Règlement 1418/2007/CE* du 29 novembre 2007,¹⁷⁹ soit respectée. À titre explicatif, les pays tels que l'Afrique du Sud, la Russie, la Côte d'Ivoire ont signalé leur consentement, pour être des pays importateurs de déchets destinés à la valorisation, lors d'un sondage de la Commission¹⁸⁰.

¹⁷⁵*Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les transferts de déchets, supra* note 91, art 3.

¹⁷⁶*Ibid*, art 18 (1).

¹⁷⁷*Ibid*, art 3.

¹⁷⁸Denoiseux, *supra* note 74 à la p 45.

¹⁷⁹*Règlement(CE) de la Commission concernant l'exportation de certains déchets destinés à être valorisés, 1418/2007, 29 novembre 2007.*

¹⁸⁰*Ibid*, art 3 & 4.

B- Les exportations légales de déchets vers l'Afrique.

Sur la base de plusieurs pays africains (l'Algérie, l'Afrique du Sud, le Maroc, le Kenya, le Mali, la Côte d'Ivoire, le Togo et la Tunisie) qui ont consenti à recevoir des déchets ou certains types de déchets¹⁸¹, les exportations de déchets en provenance de l'Europe se font couramment. Pour ce qui est du contrôle de procédure, la Côte d'Ivoire mentionne que les exportations de déchets doivent respecter les dispositions du droit interne prévu à cet effet. Ces déchets sont entre autres, les véhicules usagés en fin de vie (déchet B1250), les déchets à matière textile (B3030), les déchets de caoutchouc (B3140)¹⁸². À l'opposé du Bénin qui interdit tout déchet venant de l'UE, le Mali et le Kenya acceptent ou refusent quant à eux certains déchets par la procédure de notification et de consentement par écrits au préalable¹⁸³. Concernant l'Afrique du Sud, les déchets figurant dans l'annexe III du *Règlement 1013/2006/CE* peuvent être importés à la condition de respecter la procédure de notification et de consentement par écrits au préalable¹⁸⁴.

Malgré l'existence de la procédure et de notification au préalable pour l'exportation des déchets en Afrique, l'on constate en l'espèce que cette procédure n'est toutefois pas respectée, en raison de la présence de déchet non conforme dans certains pays d'Afrique.

Paragraphe 2 : L'exportation illégale de déchets dangereux et les limites des mécanismes actuels de lutte contre ce trafic.

Au regard de l'article 2 (35) du *Règlement 1013/2006/CE* du 24 juin 2006, l'exportation illégale ou transfert illicite de déchets s'effectue de la manière suivante : « sans notification aux autorités compétentes ; sans le consentement par écrits desdites autorités ; consentement obtenu par vice (fraude, falsification des documents...) ; méthode utilisée contraire à ce qui a été notifié ; opération d'élimination ou de valorisation de déchets ne

¹⁸¹ *Règlement (CE) de la Commission concernant l'exportation de certains déchets destinés à être valorisés, supra note 179.*

¹⁸² Liste B de l'annexe IX de la *Convention de Bâle*.

¹⁸³ Denoiseux, *supra* note 74 à la p 45.

¹⁸⁴ *Ibid.*

respectant pas la réglementation communautaire ou internationale ». Ainsi, ces caractéristiques font souvent l'objet de contestations dans l'Union européenne (A), mais se vérifient aisément dans les transferts illicites vers l'Afrique à cause des faiblesses du droit international (B).

A- Les transferts illicites de l'Union européenne ou de l'OCDE

L'intention réelle des exportateurs de déchets fait souvent l'objet de contestations lorsqu'il s'agit de déterminer l'illégalité de l'exportation. En effet, le *règlement 1013/2006/CE* rendait la tâche difficile aux autorités compétentes d'interpréter l'art 2 (35) du règlement au regard du droit interne. Cela se percevait dans le mouvement transfrontalier (en provenance de l'UE ou de l'OCDE) de déchet interdit par la *Convention de Bâle* ou encore dans la non-notification du débarquement des déchets aux pays importateurs de l'UE. Les déchets exportés sont entre autres des déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), des pneus usagés, des sacs en plastique¹⁸⁵.

Généralement, le contrôle de déchets exportés des pays de l'UE ou de l'OCDE est remis en question au regard de l'analyse tirée du rapport « Cross-border Shipments of Waste in the EU »¹⁸⁶ (transport transfrontalier de déchets dans l'UE) du Centre thématique européen sur la gestion des ressources et des déchets pour l'Agence européenne pour l'environnement (AEE). En effet, il revient à l'administration douanière du pays membre (autorité compétente) de contrôler avec rigueur et transparence l'importation ou l'exportation des déchets. Or en l'espèce, les autorités européennes douanières se préoccupent plus de l'importation de déchets plutôt que de son exportation, c'est-à-dire le contrôle des mouvements transfrontières des déchets se fait sur la base des entrées de déchet¹⁸⁷ et cela malgré le programme de contrôle

¹⁸⁵Denoiseux, *supra* note 74.

¹⁸⁶Agence européenne pour l'environnement (AEE), « Pas dans mon jardin - Les transports internationaux de déchets et l'environnement » (23 février 2009), en ligne : <<http://www.eea.europa.eu/fr/articles/pas-dans-mon-jardin-les-transports-internationaux-de-dechets-et-l'environnement>> (consulté le 4 mai 2015).

¹⁸⁷Gaëlle Dupont, « Déchets électroniques : produits polluants délocalisés », *Le Monde.fr*, sect Planète (1 septembre 2006).

des exportations « Sea port project »¹⁸⁸ élaboré par l'UE. Par conséquent, les pays non membres de l'UE ou de l'OCDE comme l'Afrique et l'Asie sont en quelque sorte des portes ouvertes pour d'éventuels transferts de déchets illégaux.

Par ailleurs, le nouveau *Règlement 660/2014/UE*¹⁸⁹ du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 modifiant le *Règlement 1013/2006/CE relatif au transfert des déchets*, redonne espoir en matière de contrôle des exportations des déchets de l'UE. Ce règlement identifie la non-surveillance des opérations de collecte et de stockage de déchets comme étant la source des transferts illicites.

B- Les transferts illicites de déchets en Afrique : les faiblesses du droit international

L'illicéité présente des déchets dangereux étrangers notamment ceux provenant de la zone UE vers le continent africain traduit les limites de la *Convention de Marpol (1)* et des *Conventions de Bâle et de Bamako (2)* dans la réglementation des déchets en Afrique comme le montre l'affaire *Probo koala*.

1) Un contrôle relativement effectif au regard de la *Convention Marpol*

La *Convention Marpol 73/78* est la référence en matière de prévention de la pollution par les navires. Elle a été mise en place pour suppléer la *Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (OIPOL 1954)* face à son échec dans la réduction des risques du transport des hydrocarbures. En effet, les catastrophes du *Torrey Canyon*¹⁹⁰ et l'*Amoco Cadiz*¹⁹¹ ont conduit le renforcement sécuritaire des eaux territoriales contre tout rejet de déchets en mer excluant la question des déversements de

¹⁸⁸ « *Projet de Seaport I | IMPEL* » (2004 2003), en ligne : <<http://impel.eu/projects/seaport-project-i/>> (consulté le 3 mai 2015).

¹⁸⁹ *Règlement (UE) du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n ° 1013/2006 concernant les transferts de déchets*, 660/2014, 15 mai 2014.

¹⁹⁰ En 1967, un rejet de 119000 tonnes de déchets sur les îles Scilly du Royaume-Uni. Voir Tetley Andrew, « *Pollutions maritimes des zones côtières – comparaison entre les infractions pénales en matière internationale* » [2010] Hors-série 8 VertigO.

¹⁹¹ En 1978, la Bretagne en France connaît un rejet de 223000 tonnes de déchets. voir *Ibid.*

déchets sur terre. En outre, la *Convention Marpol* ne répond pas concrètement à la qualification juridique de certain type de déchets comme ce fut le cas à Amsterdam avec les déchets du *Probo koala*. Cette Convention ne définit pas la notion de slops. Cela se perçoit avec l'article premier du règlement n°259/CEE/93 (transposition de la *Convention Marpol*) qui s'énonce comme suit : «Le règlement s'applique dans le déchargement à terre de déchets produits par le fonctionnement normal des navires et des plateformes offshore, y compris les eaux résiduaires et les résidus(...)». Par conséquent, les slops considérés dans ce mémoire, ont été démontrés par déduction.

De plus, la contradiction existante entre la *Convention Marpol* et la *directive 2000/59/CE* au niveau de la définition de slops, rend difficile la compréhension. Rappelons que la directive considère les slops comme les résidus de cargaison tandis que la Convention les assimile aux déchets d'exploitation¹⁹².

Par ailleurs, les procédures suivies lors du déchargement interrompu des déchets à Amsterdam (Pays Bas) et l'autorisation subséquente accordée au navire *Probo koala* de se rendre successivement à Paldiski (Estonie – État transit), Lagos (Nigeria – État transit), Abidjan (Côte d'Ivoire – État de débarquement) et Paldiski (Estonie) montrent le mépris du droit international de l'environnement (a) et du manque d'assistance mutuelle de ces États malgré l'existence de cette Convention (b).

a-La matrice du droit international de l'environnement

La *déclaration de Stockholm*¹⁹³, premier texte de droit international de l'environnement, contient deux principes importants, portant les numéros 21 et 22, qui sont devenus des normes de droit international coutumier à travers les recommandations de

¹⁹²Bogui, *supra* note 29 à la p 58.

¹⁹³*Déclaration finale de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement*, 16 juin 1972 [Déclaration de Stockholm].

l'OCDE, notamment les *Principes relatifs à la pollution transfrontière*. En effet de ces principes, il ressort que les activités exercées par chaque État doivent se faire dans l'espace territorial relevant de leur juridiction, de sorte à ne pas causer de dommage dans un autre État. En outre les principes 21 et 22 incitent les États à coopérer afin d'asseoir un bon système indemnitare et de responsabilité¹⁹⁴.

Il en est de même pour la *déclaration de Rio*, qui a fait siens ces principes tout en les adaptant au nouveau contexte international. De ce fait, à l'analyse des principes 14, 18 et 19 de cette *déclaration* qui prévoient que les États devraient unir leurs efforts dans la lutte contre les mouvements illégaux de déchets dangereux par le biais de notification¹⁹⁵.

Cette coopération des États a manqué dans l'affaire *Probo Koala*. Par les Pays-Bas, l'Estonie et le Nigeria dans le cadre de la coopération internationale. Les Pays-Bas, l'Estonie et le Nigeria n'ont pas averti la Côte d'Ivoire des déchets dangereux que contenait le navire *Probo Koala*.

b- L'inapplication de la Convention

Au regard de l'existence de la Convention *Marpol 73/78* à laquelle il faut ajouter la *Directive européenne 2000/59/CE du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison*¹⁹⁶, l'on constate que ces instrument juridiques à valeur contraignante n'ont pas été respectés au point

¹⁹⁴*Ibid.*

¹⁹⁵Principe 14 : « Les États devraient concerner efficacement leurs efforts pour décourager ou prévenir les déplacements et les transferts dans d'autres États de toutes activités et substances qui provoquent une grave détérioration de l'environnement ou dont on a constaté qu'elles étaient nocives pour la santé de l'homme ». Principe 18 : « Les États doivent notifier immédiatement aux autres États toute catastrophe naturelle ou toute autre situation d'urgence qui risque d'avoir des effets néfastes soudains sur l'environnement de ces derniers. La communauté internationale doit faire tout son possible pour aider les États sinistrés ». Principe 19 : « Les États doivent prévenir suffisamment à l'avance les États susceptibles d'être affectés et leur communiquer toutes informations pertinentes sur les activités qui peuvent avoir des effets transfrontière sérieusement nocifs sur l'environnement et mener des consultations avec ces États rapidement et de bonne foi ». Voir, *Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement*, A/CONF151/26, 1992.

¹⁹⁶*Directive du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison*, supra note 88.

de permettre un tel mouvement illégal. La convention Marpol fait pourtant obligation au commandant d'un navire d'amener sa cargaison toxique figurant dans l'annexe de cette Convention à une installation portuaire de réception pour son traitement.

Dans l'affaire *Probo koala*, certaines annexes de cette Convention ont été violées par les États parties membres de cette convention. À titre d'exemple :

- l'Annexe I, relative à la pollution par les hydrocarbures, impose un certain nombre de prescriptions aux navires citernes et prévoit que les Parties veillent à ce que des installations adaptées permettent de recevoir les résidus et les mélanges d'hydrocarbures dans tous les ports. Elle établit un système d'inspections à base de visites à bord des navires et de délivrance de certificats par les parties. Elle impose la tenue et la présence à bord d'un registre des hydrocarbures, où sont consignées toutes les opérations portant sur des hydrocarbures, que l'État du port peut consulter, dès lors qu'il est partie à la Convention¹⁹⁷.

Les Pays-Bas, l'Estonie et le Nigeria étaient sans ignorer que la Côte d'Ivoire ne disposait pas d'installations adaptées pour recevoir la cargaison du *Probo koala*, mais ils n'ont rien fait pour empêcher le départ du navire de port en port jusqu'en Côte d'Ivoire. Mais plus insolite est le comportement de la Côte d'Ivoire elle-même.

- l'Annexe II, entrée en vigueur le 6 avril 1987, impose le rejet des résidus de 250 substances liquides nocives transportées en vrac dans des installations de réception adaptées, sauf pour les moins nocives et dans certaines limites. Elle prescrit également la tenue et la présence à bord d'un registre de la cargaison, qui peut être consulté par les États Parties à la Convention.

¹⁹⁷ *Amendements à l'annexe I du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires*, MEPC117(52), 15 octobre 2004 [Annexe I révisée de Marpol 73/78] règle 20.

Les Pays-Bas notamment, l'Estonie et le Nigeria savaient que les déclarations du commandant du navire *Probo koala* étaient contradictoires, mais ils n'ont rien fait pour empêcher le départ du navire de port en port jusqu'en Côte d'Ivoire. Plus insolite est le comportement des Pays-Bas.

- l'Annexe III concerne la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées en colis ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions citernes ou des wagons-citernes.

Les Pays-Bas, l'Estonie et le Nigeria savaient que la Côte d'Ivoire ne disposait pas de moyens de transport sécurisés pour ce type de déchets, mais ils n'ont rien fait pour empêcher le départ du navire de port en port jusqu'en Côte d'Ivoire¹⁹⁸.

Rappelons que la Côte d'Ivoire et le Nigeria deux États africains ainsi que les Pays-Bas et l'Estonie deux États européens ont ratifié la *Convention Marpol 73/78*. Les autorités de ces pays étaient donc en mesure d'effectuer l'inspection prévue à l'article 5 et d'accéder au registre des hydrocarbures et au registre de la cargaison ; le cas échéant, les deux États européens auraient été en droit de lui interdire d'appareiller et la Côte d'Ivoire de lui interdire d'accoster. Ici donc, tous ces États y compris la Côte d'Ivoire ont violé cette convention internationale.

Le but de la *Directive 2000/59/CE du Parlement et du Conseil du 27 novembre 2000, sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison* est de réduire le déversement en mer de ces déchets. La directive impose donc des obligations précises et rigoureuses aux capitaines des navires faisant escale dans les

¹⁹⁸Organisation maritime internationale, « Port Facility Details/Côte d'Ivoire » (30 mai 2011), en ligne : <<https://gisis.imo.org/Public/ISPS/ViewFacility.aspx?ID=8255&Action=View&Contact=View&Country=CIV>> (consulté le 13 mai 2015).

ports de l'Union européenne, mais également aux États membres en ce qui concerne les installations de réception portuaire permettant de collecter ces déchets et résidus.

Aux Pays-Bas, pourtant, le commandant du navire a produit des déclarations contradictoires sur la nature des déchets et a fait sortir son navire du port d'Amsterdam pour Paldiski (Estonie) sans être inquiété. Il y a là une violation très grave de cette directive européenne qui s'inspire largement de la *Convention Marpol 73/78*.

Ces règles de droit international applicables à l'ensemble des États parties ont été violées par les Pays-Bas, l'Estonie, le Nigeria et la Côte d'Ivoire. Cela est mis en lumière à travers les différentes obligations de ces quatre États.

- **La responsabilité des Pays-Bas**

Les Pays-Bas ont manqué à l'obligation résultante de la qualification des déchets du navire malgré la transposition de la *directive 2000/59/CE*¹⁹⁹ donc de la *Convention Marpol* dans la *léislation néerlandaise sur la prévention de la pollution par les navires*. En effet, l'article 12 (b) prévoit que « le capitaine du navire faisant escale dans un port désigné, en vertu de l'article 6 (1) dépose tous les déchets d'exploitation dans une installation de réception portuaire avant le départ du navire »²⁰⁰. À l'exception de l'article 7 (2) de la présente directive qui autorise un navire à repartir lors de son transit à condition qu'il présente les capacités de stockage des déchets d'exploitation. À ce niveau, le capitaine du navire remplissait cette condition puisqu'il avait l'intention de déposer les déchets. L'État néerlandais quant à lui avait l'obligation de contrôler les mouvements de *Probo Koala* après que le navire ait été contrôlé le port d'Amsterdam. Toutefois, la *Convention Marpol* ne

¹⁹⁹ Directive du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, *supra* note 88.

²⁰⁰ Loi sur la prévention de la pollution par les navires aux Pays-Bas, 14 décembre 1983, art 12 (b).

prévoit aucune mesure pour empêcher un navire à récupérer ses slops, par mesure de sécurité²⁰¹.

Par ailleurs, l'application de l'article 20 de la *loi néerlandaise sur la prévention de la pollution par les navires* autorise un agent de la douane à bloquer un navire si le capitaine ait commis une infraction. En l'espèce, les Pays-Bas auraient pu se fonder sur cet article pour empêcher le *Probo koala* à quitter le port étant donné la fausse déclaration sur la propriété des déchets.

De plus, dès lors que les déchets ont été rechargés dans le navire, ils sont considérés comme des déchets exportés. Par conséquent, au regard de la Convention, il incombe à l'État d'exportation de notifier par écrit à l'État transit²⁰², de leur arrivée. Les Pays-Bas ont manqué à cette obligation puisque la notification à l'Estonie a été faite par *Trafigura*²⁰³.

- La responsabilité de l'Estonie

Au regard de la *Convention Marpol* et de la *directive n°2000/59/CE*, l'Estonie aurait dû inspecter le navire et réunir les déchets dans ses installations adéquates à défaut de le laisser continuer son trajet vers l'Afrique.

Aussi, elle a manqué à l'obligation de réclamer au terme de la *Convention Marpol* :

«Tous les renseignements sur les mouvements transfrontières relatifs aux déchets dangereux et d'autres déchets de l'Annexe V dans le but d'évaluer les conséquences pour la santé humaine et l'environnement. Mais aussi d'exiger des informations sur l'origine du mouvement des déchets jusqu'au lieu d'élimination»²⁰⁴.

²⁰¹Bogui, *supra* note 29 à la p 61.

²⁰²Règlement (CEE) n°259/93, *supra* note 90.

²⁰³Bogui, *supra* note 29 à la p 63.

²⁰⁴*Convention de Bâle sur le Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, *supra* note 16, art 4 (f).

Toutefois, ces obligations ont vu leur effectivité après que le déversement des déchets en Côte d'Ivoire ait eu lieu. Rappelons que le navire a transité par deux fois en Estonie.

- **La responsabilité du Nigéria**

Le Nigéria aurait dû informer la Côte d'Ivoire quant à l'arrivée de déchets du *Probo koala* mais il ne l'a pas fait comme le stipule la Convention. D'ailleurs, cela aurait aussi été en adéquation avec la notion de coopération entre États que prévoit l'article 4 (h) de la *Convention de Bâle* :

« Coopérer avec les autres Parties et les autres organisations intéressées, directement et par l'intermédiaire du secrétariat, à des activités portant notamment sur la diffusion de renseignements sur les mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets, afin d'améliorer la gestion écologiquement rationnelle desdits déchets et d'empêcher le trafic illicite»²⁰⁵.

À titre d'information, au sujet de ces deux États africains, l'OUA mettait en garde en 1989 contre la cupidité des dirigeants africains dans le commerce des déchets toxiques avec les pays industrialisés au détriment de l'environnement²⁰⁶.

2) Un contrôle relativement effectif au regard des Conventions de Bâle et de Bamako

De prime abord, la *Convention de Bâle* en son article 11 pose une exception au principe d'interdiction d'exportation/importation des déchets dangereux vers un État non partie prévu à l'article 4 (5) de ladite Convention. Cette exception consiste à autoriser des transferts de déchets à condition d'accord bilatéral ou multilatéral entre un État partie et un/des État(s) non partie(s) et de respect de la gestion écologiquement rationnelle²⁰⁷. Or, la gestion de déchets comme vue précédemment ne subit pas de contrôle aux opérations de

²⁰⁵ *Ibid*, art 4 (h).

²⁰⁶ Pambou-Tchivounda, *supra* note 11.

²⁰⁷ Attenoukon, Holo et Faure, *supra* note 169 à la p 82.

collecte et de stockage de déchets avant que soit effectué le transfert. Dès lors, le principe d'interdiction d'exportation ne demeure que théorique au détriment d'accords effaçant dans des circonstances toute preuve d'illicéité de transfert de déchets.

La *Convention de Bâle* se contente donc de régler les exportations des déchets dangereux sans poser de réelles balises relatives à son interdiction. Néanmoins, elle interdit toute exportation de déchets dangereux vers les pays qui en ont interdit l'importation. De plus, cette interdiction s'applique à toute exportation sans consentement écrit au préalable de l'État importateur.

Pour ce qui est de la *Convention de Bamako*, elle est la réponse de la mise à l'écart de l'exception au principe d'interdiction d'exportation de déchets de la *Convention de Bâle*. En effet, la *Convention de Bamako*, de manière théorique, vient donner un sens à la notion de gestion écologiquement rationnelle, dans la mesure où son article 4 (1)²⁰⁸ interdit, peu importe la raison, tout transfert de déchets vers l'Afrique. Parallèlement, celle-ci autorise des exportations ou importations entre les États africains parties à la Convention. Malheureusement, les dispositions juridiques de la *Convention de Bamako* ne réalisent pas un grand succès dans la pratique, puisqu'au regard des statistiques du Centre thématique européen sur la gestion des ressources et des déchets²⁰⁹, le problème des exportations illégales de déchets vers l'Afrique est toujours actuel.

La *Convention de Bamako* a des problèmes de coexistence avec la *Convention de Bâle* qui n'ont pas été remédiés. Par ailleurs, le manque de contribution financière des États

²⁰⁸Article 4 (1) de la *Convention de Bamako* : «Toutes les Parties prennent les mesures juridiques, administratives et autres appropriées sur les territoires relevant de leur juridiction en vue d'interdire l'importation en Afrique de tous les déchets dangereux, pour quelque raison que ce soit, en provenance des Parties non contractantes. Leur importation est déclarée illicite et passible de sanctions pénales».

²⁰⁹Agence européenne pour l'environnement (AEE), *supra* note 186.

africains rend la *Convention de Bamako* non fonctionnelle²¹⁰ favorisant une situation inerte contre la lutte contre les mouvements illégaux de déchets dangereux. Ainsi, le fait que certains États africains appliquent la *Convention de Bâle* au détriment de celle de Bamako, se justifie face à ce problème. L'on peut affirmer que la *Convention de Bamako*, à ce jour, n'a pas eu de réels impacts sur la gestion de déchets dangereux dans les États africains notamment en Côte d'Ivoire.

Les *Conventions de Bâle* et de *Bamako* ont été inefficaces dans l'affaire *Probo koala*. Le mécanisme de coopération de la Convention de Bâle a pourtant bien fonctionné dans une tentative d'importation au Nigéria en 2001 de 29 conteneurs de substances chimiques en provenance des États-Unis (membre de l'OCDE) pour laquelle les Pays-Bas étant État transit. Sans notification préalable ni consentement, la firme américaine Pyramid exportant ses déchets vers l'Afrique fait une escale aux Pays-Bas où les autorités douanières saisissent les conteneurs et ouvrent une enquête. Celles-ci vérifient l'information avec le Nigéria (ministère de l'environnement) qui la dément et ne semble pas être avisé de l'arrivée de ces conteneurs. Suite à cela, les autorités hollandaises empêchent le transfert de ces substances chimiques à destination du Nigéria. La compagnie quant à elle, a reconnu avoir exporté illégalement des substances chimiques en raison de la non-notification de l'État importateur²¹¹. Toutefois, la fin de cette affaire diffère de celle du *Probo Koala* car l'Estonie ainsi que le Nigéria (États transits) n'ont pas vérifié les informations reliées à la nature du transfert (légal ou illégal) ou de son contenu au point de les communiquer à la Côte d'Ivoire (pays de destination). Cela aurait pu empêcher l'accomplissement d'un tel acte.

²¹⁰Adiatou Goura Baguidi, *L'impact de la Convention de Bamako sur la politique du Bénin en matière de gestion des déchets dangereux*, Mémoire de fin de formation, Université nationale du Bénin, 1999 à la p 53.

²¹¹United State environmental protection agency (EPA), *In re Pyramid Chemical Company-Default order and final decision*, 16 septembre 2004 à la p 674, en ligne : <<http://www.epa.gov/eab/disk11/pyramid.pdf>>.

En guise de conclusion, ce chapitre a permis de mettre en lumière la façon dont s'opère le contrôle d'exportation de déchets dangereux et les failles qui existent dans les Conventions et règlements chargés de réglementer la gestion et les mouvements transfrontières de ces déchets. Une question cependant, en cas de déversement illégal de déchets dangereux dans un État, comme dans l'affaire *Probo Koala*, comment démontrer la faute commise ? Et quel est le régime de responsabilité applicable ?

CHAPITRE II : LE REGIME DE RESPONSABILITE DES MOUVEMENTS TRANSFRONTIERES DES DECHETS DANGEREUX

Tout d'abord, rappelons que les déchets contenus dans le navire *Probo Koala* étaient considérés comme des « slops »²¹² en raison du type « OBO » du navire se caractérisant par la capacité de transporter conjointement des hydrocarbures, du vrac solide ou liquide²¹³ et des minerais. Leur gestion étant beaucoup plus difficile que les autres types de déchets, ils sont par ailleurs soumis au droit communautaire (*Directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison...*) et au droit international (les annexes I, II, IV, V de la *Convention Marpol*)²¹⁴.

Pour ce qui est de la *Directive 2000/59/CE*²¹⁵, elle concerne tout type de navires faisant un transit ou débarquement à un port d'État membre. À ce niveau, elle ne prévoit pas de mesure spécifique sur le mouvement de déchet d'exploitation ainsi que de résidus de cargaison, mais se prononce tout de même sur le principe de libre circulation de produits ou déchets des pays tiers à l'Union européenne vers les États membres, au regard des mesures régionales en matière de douanes. Nonobstant ce principe perçu à l'article 12 de ladite directive, l'affaire *Probo koala* nous démontre qu'il y a eu violation de l'obligation de réceptions portuaires de résidus de cargaison ainsi que le non-respect des procédures d'exportations des déchets (section 1) impliquant la responsabilité du pays exportateur (section 2).

²¹² Eaux de nettoyage de citerne mélangées aux hydrocarbures et d'autres résidus, donc nuisibles pour l'homme et l'environnement.

²¹³ «Le vrac désigne de grandes quantités de produits chargés directement dans les cales des navires. On distingue le vrac sec (le minéral...) du vrac liquide (les produits pétroliers et les produits chimiques). Voir « Les marchandises et les navires », en ligne : <http://www.csmoim.qc.ca/Fr/S_informer_sur_l_industrie_maritime/Les_marchandises_et_les_navires.html> (consulté le 4 mai 2015).

²¹⁴ Parmi les annexes I (sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures), II (sur les substances liquides nocives transportés en vrac), IV (sur les eaux usées du navire), V (sur les ordures des navires) de la *Convention Marpol*, seulement les deux premiers ont été ratifiés par les Pays-Bas, l'Espagne, l'Estonie.

²¹⁵ *Directive du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison*, *supra* note 88.

Section 1 : Les obligations en droit international en matière d'exportation des déchets.

Le principe de libre circulation des marchandises prône sur tous les principes en matière d'obligation de réceptions portuaires, mais force est de constater que ce principe est restreint territorialement (paragraphe 1) au regard des procédures relatives à l'exportation des déchets (paragraphe 2)

Paragraphe 1 : l'inapplicabilité du principe de libre circulation des marchandises (déchets) dans l'affaire Probo Koala

Il ressort de ce principe que tous les États tiers ou les États membres de l'Union européenne peuvent faire circuler librement leurs déchets dans ladite communauté tout en ayant au préalable rempli les formalités douanières²¹⁶. En effet, prévu par l'article 28²¹⁷ du *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*, le principe de libre circulation des marchandises vise à promouvoir l'union douanière en ce sens qu'il interdit toutes restrictions à l'importation ou l'exportation entre les États membres. Cela s'explique par le fait que les déchets sont considérés comme des marchandises entre les États de l'UE à cause de la valeur monétaire lors de l'exportation. L'arrêt *Arco chemie Nederland ldt*²¹⁸ ainsi que le commentaire de Nicolas de Sadeleer²¹⁹ en sont des illustrations sur la valeur de déchet. Cependant, le mouvement des déchets en dehors de l'Union européenne ne s'applique pas au principe de libre circulation des marchandises en raison de l'aspect protection de

²¹⁶Marie Bourrel et Joseph Brehm, « L'Affaire du « Probo Koala » ou les insuffisances du Droit face au trafic illicite de déchets dangereux » (2010) vol. 2:23 Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports.

²¹⁷ Art 28 du *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne* : «1- L'Union comprend une union douanière qui s'étend à l'ensemble des échanges de marchandises et qui comporte l'interdiction, entre les États membres, des droits de douane à l'importation et à l'exportation et de toutes taxes d'effet équivalent, ainsi que l'adoption d'un tarif douanier commun dans leurs relations avec les pays tiers. 2- Les dispositions de l'article 30 et du chapitre 3 du présent titre s'appliquent aux produits qui sont originaires des États membres, ainsi qu'aux produits en provenance de pays tiers qui se trouvent en libre pratique dans les États membres.». Voir *Versions consolidées du traité sur l'Union européenne et du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*, supra note 166.

²¹⁸*Arco chemie Nederland ldt c Minister van Volkshuisvesting*, 2000 CJUE C-418/97 et C-419/97 aux paras 61-64.

²¹⁹Nicolas De Sadeleer, *Environnement et marché intérieur*, 3^e éd, coll Commentaire Mégret, Bruxelles, Université de Bruxelles, 2010 aux pp 337-412.

l'environnement²²⁰. Cela dit, l'Affaire *Probo koala* met en exergue les lacunes existantes dans le droit communautaire en matière de transfert des déchets dans la zone européenne. Rappelons que l'obligation de réception découlant du principe de libre circulation de déchet est suivie de mesures à considérer.

Paragraphe 2 : L'obligation procédurale

Le règlement 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 instaure des procédures de surveillance et de contrôle de mouvement de déchets dangereux et d'autres déchets, entre les États membres. Ces procédures sont émises en se basant sur les critères suivants : la classification des déchets (liste orange ou verte), la provenance des déchets (secteur de production selon le catalogue européen), la destination comprenant le trajet, et la nature du traitement des déchets (l'élimination ou la valorisation).

À titre indicatif, la classification des déchets a été prévue par les annexes II, VIII et IX de la *Convention de Bâle* reprise par ledit règlement. Particulièrement, les déchets figurant dans la liste verte sont soumis à une obligation d'information au pays importateur²²¹ et ceux de la liste orange, à une notification suivie de consentement. Quant à la nature du traitement, elle doit être mentionnée lors du transfert en indiquant les mesures de protection de l'environnement à considérer. En réalité, la question de la classification des déchets demeure problématique, étant donné que dans la pratique, une fois que le déchet appartient à la liste verte, les autres éléments de la procédure ne sont plus respectés. S'ajoute à cela, le cas où l'on constate un mélange de déchets de la liste verte, la procédure devient peu contraignante.

L'affaire *Probo koala*, élément clé de notre étude, montre que le navire a transféré, premièrement, ses déchets des Pays-Bas (port d'Amsterdam) à l'Estonie (port de Paldiski)

²²⁰Nicolas De Sadeleer, « La réglementation de l'exportation des déchets de l'UE vers les États tiers : une harmonisation à géométrie variable » dans *Les mouvements transfrontières de déchets dangereux*, 1^{re} éd, Bruxelles, Bruylant, 2015 à la p 163.

²²¹ L'obligation d'information se traduit par l'envoi de documents tels que : l'identité du destinataire, la quantité de déchets transférés ou les coordonnées de l'installation de valorisation, et le contrat conclut entre le destinataire et le destinataire.

(tous deux des États membres de l'UE) sans en informer le pays importateur²²². Or en l'espèce, l'Estonie à défaut d'installations adéquates ne pouvait être en mesure d'accepter ce transfert, mais aussi l'absence de documents justificatifs du pays exportateur. À cet effet, Bourrel²²³ nous rapporte que la mairie d'Amsterdam se tient responsable pour cet acte qu'elle considère comme une erreur. Par ailleurs, étrangement lors des inspections du 11 juillet 2006 menées au port de Paldiski, les autorités douanières n'ont mentionné aucune irrégularité de ce genre.

Si l'on considère le type de déchets composé du mélange d'azote, d'eau et de soude caustique probablement ajoutée à du sulfure d'hydrogène (substance contenue dans le pétrole, gaz naturel ou volcanique produit naturellement ou lors du raffinage de ces gisements dégageant une désagréable odeur; voir le rapport du 14 mai 2009)²²⁴, l'hypothèse de l'erreur n'est pas admissible. Toutefois, la présence de ces déchets dans le navire renforce la justification du coût de réception et de traitement par la société APS²²⁵.

En outre, au regard de la *Convention de Bâle* qui exclut de son champ d'application tous déchets résultant de l'exploitation normale des navires ainsi que tous déchets radioactifs²²⁶, on constate que les déchets du *Probo Koala* débarqués au port d'Amsterdam faisaient partie de cette exclusion, ce qui constitue en l'état une violation de la *Convention de Bâle*. Toutefois, la nature des déchets sera modifiée à la suite de l'absence d'une entente entre l'affréteur et la société APS sur le coût de traitement, puisque dès lors que les déchets ont été rechargés dans le navire, ils sont considérés automatiques comme des résidus de cargaison.

²²²Bourrel et Breham, *supra* note 216.

²²³*Ibid.* Le rapport révèle les analyses faites à la suite du prélèvement des déchets déversés en Côte d'Ivoire, ordonnées par la justice néerlandaise à l'occasion du procès en juin 2008 contre Trafigura, le capitaine du *Probo Koala*, la Ville d'Amsterdam et la société APS.

²²⁴*Ibid.*

²²⁵ Rappelons que dans le chapitre préliminaire, la société Amsterdam Port Service (APS) avait augmenté soudainement son coût de traitement suite à l'analyse des éléments particuliers que composaient les déchets du *Probo koala*.

²²⁶ Art 1(3&4) de la *Convention de Bâle*.

Par conséquent, n'étant plus des déchets d'exploitation de navires, ils sont soumis au régime juridique des déchets dangereux, leurs transports pouvant engendrer des préjudices à l'homme ou à l'environnement.

Pour conclure, les procédures d'exportations ont pour principal rôle d'empêcher tout transfert illicite de déchets dangereux et par ricochet d'aviser les États sur les mesures de précaution à prendre face au trafic des déchets. Ajoutons que chaque État concerné par un mouvement de déchets toxiques peut voir sa responsabilité engagée.

Section 2 : Les différents paliers de responsabilité relatifs aux mouvements illégaux de déchets dangereux.

L'article 9 de la *Convention de Bâle* rappelant les caractéristiques d'un trafic illicite de déchets dangereux, attire notre attention sur le système de responsabilité mis en place dont la pratique s'avère difficile, pour cause de restriction du champ d'application ou de manque de fonds disponible. La *Convention de Genève sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par rails, route et bateaux de navigation intérieure* (CRTD)²²⁷, en est une preuve.

De cette Convention, précisément à son article 5, il ressort le type de responsabilité prévue en cas de préjudice. En effet, la responsabilité dite dans ce cas objective vise principalement le transporteur des marchandises dangereuses (étant des déchets dangereux dans cette étude) comme étant celui qui a le contrôle du transfert et que l'on peut facilement identifier. Ce dernier peut, à son tour, faire appel au principe de responsabilité conjointe ou solidaire en intentant une action récursoire afin de tenir pour responsable le producteur ainsi que d'autres personnes éventuellement impliquées.

²²⁷ La Convention CRTD est le fruit des recherches de l'Institut International pour l'unification du droit privé (Unidroit). Adoptée par la cinquante et unième session du Comité des transports intérieurs, de la Commission économique pour l'Europe, tenue à Genève du 2 au 10 octobre 1989, elle n'est pas encore entrée en vigueur, à ce jour. Voir United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), *Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD): rapport explicatif*, New York, Nations Unies, 1990.

Cependant, le champ d'application de la *Convention CRTD* fait défaut, car lorsque survient un dommage écologique à la suite d'un mouvement transfrontière légal ou illégal de déchets vers un État non partie à la Convention, seules les victimes de l'État partie pourront réclamer réparation du dommage. En d'autres termes, la Convention s'applique²²⁸ entre les États parties en cas d'évènement (rejet de déchets). Par conséquent, au regard de cette faiblesse qui exclut la responsabilité des mouvements transfrontières de déchets vers des États non parties à la Convention et du fait que cette Convention fut ratifiée par seulement trois (03) États (Allemagne, Libéria, Maroc), nous nous intéresserons à d'autres instruments internationaux de responsabilité civile (paragraphe 1) et pénale (paragraphe 2) appliqués en cas de transferts illicites de déchets.

Paragraphe 1 : la responsabilité civile au regard du Protocole de Bâle de 1999 et du droit européen.

A- L'impraticabilité du Protocole de Bâle de 1999

Le *Protocole de Bâle de 1999 sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination des déchets dangereux*²²⁹ s'applique « aux dommages résultant d'un incident survenant au cours du mouvement transfrontière ou de l'élimination de déchets dangereux et d'autres déchets, y compris le trafic illicite, à partir du moment où les déchets sont chargés sur des moyens de transport à l'intérieur des limites de la juridiction de l'État d'exportation »²³⁰.

Par dommage, il faut entendre toute atteinte à l'environnement (dégradation) occasionnant une perte ou gain économique, une restauration de l'environnement, la mort d'individus. En cas incident survenant d'un mouvement transfrontière légal ou illégal, la

²²⁸Article 2 de la *Convention CRTD* : «La Convention s'applique aux dommages subis sur le territoire d'un État partie et causés par un événement survenu dans un État partie; aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.»

²²⁹*Protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux*, 1999.

²³⁰*Ibid*, art 1.

responsabilité sera engagée s'il y a une preuve de dommages survenus, par conséquent le protocole de Bâle est basé sur le régime de responsabilité objective.

À la différence de la *Convention CRTD*, la responsabilité objective s'applique à deux étapes selon l'article 4 (1) du *Protocole* à savoir : l'exportateur et l'importateur (éliminateur). En effet, lors de la notification du transfert de déchets, l'État exportateur est responsable de tous préjudices à l'environnement qui peuvent survenir pendant le trajet jusqu'à destination du lieu d'élimination. Mais celui-ci peut se décharger de toute responsabilité, s'il prouve que le dommage survenu découle d'un cas de force majeure (catastrophe naturelle) ou du respect d'un règlement de l'État importateur. Par la suite, l'État importateur devient automatiquement responsable des dommages qui surviendront sur son territoire²³¹. À cette étape, l'article 4 (7) du *Protocole* va plus loin en identifiant le responsable comme toute personne qui aura en charge la gestion des déchets lors de leur déchargement ainsi que la personne qui a autorisé l'importation. Par ailleurs, la responsabilité objective est solidaire (deux ou plusieurs responsables) ; ce qui permet à la victime de demander réparation à l'une d'entre elles²³².

Toutefois, l'identification des responsables étant connue, la question indemnitaire est celle qui posera le plus de problèmes, car si on se réfère à l'article 2(c-iii) du présent *Protocole* prévoyant que l'indemnisation sera à la mesure de la dégradation de l'environnement et servira à sa remise en l'état. Cette disposition est avantageuse pour l'État exportateur du moment qu'il peut passer un accord avec l'État importateur en évaluant le coût pour une restauration de l'environnement dépendamment de la législation nationale en jeu. En cas de pertes humaines, la question indemnitaire ne devrait pas se poser, car le dommage moral causé ne saurait être évalué. Nous évoquons cet aspect, car les dommages survenus par

²³¹*Ibid*, art 4 (2).

²³²*Ibid* à la p 4 (6).

le déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire en sont des exemples révélant entre autres une faille de la responsabilité limitée.

La responsabilité limitée du *Protocole de Bâle* a été résolue dans les faits par le régime de responsabilité que prévoit la *Convention de Bamako*²³³. Cela va sans dire que, les États parties à la *Convention de Bamako* ont l'obligation d'insérer dans leur législation nationale, la responsabilité objective illimitée, conjointe et solidaire des producteurs de déchets dangereux afin de punir les producteurs de déchets en cas de dommages. Inopportunément, cette *Convention* peine à s'appliquer faute de moyens technique et financier affaiblis par la corruption²³⁴ des États africains.

En référence aux dispositions de l'article 9 (5) de la *Convention de Bâle*, il est prévu que : « chaque Partie adopte les lois nationales/internes voulues pour interdire et réprimer sévèrement le trafic illicite. Les Parties coopèrent en vue de parvenir aux objectifs énoncés dans le présent article ». Ici, l'on constate que la *Convention* laisse la latitude aux législations internes de condamner et sanctionner les dommages issus des trafics illicites de déchets. Avec l'affaire *Probo koala*, le trajet (Amsterdam à Abidjan en passant par Paldiski, Las Palmas, Lomé et Lagos) de ce navire devait être condamné par les États impliqués. Hélas, ce ne fut pas le cas ; ce qui relève de l'inapplication de l'article 9.

La responsabilité environnementale au regard du droit européen.

La responsabilité environnementale fait référence au principe du pollueur-payeur. Elle se définit comme : « l'instrument par lequel celui qui occasionne une atteinte à l'environnement (le pollueur) est amené à payer pour remédier aux dommages qu'il a causés. La responsabilité n'est efficace que lorsqu'il est possible d'identifier le pollueur, de qualifier les dommages et d'établir un lien de causalité. Elle n'est donc pas appropriée en cas de

²³³J Wylie Donald, « The Bamako Convention as a solution to the problem of hazardous waste exports to less developed countries » (1992) 17:2 Columbia journal of environmental law aux pp 438-439.

²³⁴Arbour, Lavallée et Trudeau, *supra* note 100 à la p 841.

pollution diffuse issue de nombreuses sources. La mise en place d'un système de responsabilité communautaire se justifie notamment par la volonté d'améliorer l'application des principes environnementaux fondamentaux (pollueur-payeur, prévention...)²³⁵.

Selon la *directive n° 2004/35/CE du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale relative à la prévention et à la réparation des dommages environnementaux*²³⁶, le principe pollueur-payeur se met en application sur la base des responsabilités objective et pour faute. En effet, la responsabilité objective tire sa source des dommages environnementaux résultant des activités de l'annexe III de la *directive*. Ces activités sont, entre autres, les activités autorisées par l'obtention d'un permis d'environnement, les activités découlant de la gestion des déchets, des déversements en eaux souterraines²³⁷. Aussi la responsabilité objective sera engagée dans le cas où lors d'une activité professionnelle, un préjudice est causé sur les espèces et habitats naturels protégés²³⁸ soit par faute ou par négligence du propriétaire.

Par ailleurs, il est important de noter que la responsabilité objective ne sera pas engagée dans le cas où un préjudice corporel, une perte économique ou une atteinte aux biens personnels survient. Si ces dommages se produisent, la *directive 2004/35/CE* laisse les législations nationales des États membres régler ce type de responsabilité qui devient une responsabilité extracontractuelle.

Une fois le champ d'application de la responsabilité objective connu, l'on constate suite à l'analyse de l'article 8 (1-2) de la *directive* que l'exploitant de l'activité à risque²³⁹ (la

²³⁵Union européenne et Direction générale de l'environnement, *Livre blanc sur la responsabilité environnementale: COM 2000, 66 final du 9 février 2000, présenté par la Commission*, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes, 2000 à la p 3.

²³⁶*Directive du Parlement européen et du Conseil sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux*, 2004/35/CE, 21 avril 2004.

²³⁷Annexe III *Ibid*.

²³⁸*Ibid*, art 2 (1): «tout dommage qui affecte gravement la constitution ou le maintien d'un état de conservation favorable de tels habitats ou espèces».

²³⁹Mossoux, *supra* note 165.

société *Trafigura* dans l'affaire *Probo koala*) est tenu pour responsable de tous préjudices causés. Ainsi, la question indemnitaire répond au principe pollueur-payeur (1) favorisant un danger au niveau du règlement du litige (2).

1) L'indemnisation et le principe pollueur-payeur

Selon Christian Larroumet :

« c'est une chose de faire peser une charge sur un pollueur potentiel, c'en est une autre de désigner un responsable de la pollution, tenu, à ce titre, à la réparation des dommages causés. Certes, il n'est pas exclu que la responsabilité puisse éventuellement conduire à un résultat qui corresponde à l'idée de faire peser sur le pollueur la charge économique de la remise en état de l'environnement. Mais il n'en résultera pas pour autant que c'est le principe pollueur-payeur qui justifie la responsabilité. Aucun rapport de cause à effet ne doit être déduit d'une simple concordance entre le principe et la responsabilité. Au-delà de cette concordance, la responsabilité suppose que soient remplies les conditions de toute responsabilité civile : un fait générateur, un dommage et un lien de causalité. Le principe pollueur-payeur est impuissant à légitimer les conditions de la responsabilité pour fait de pollution, puisqu'il n'a d'autre signification que l'imputation d'un coût. »²⁴⁰

Il ressort de ces propos, la différence entre un pollueur et un responsable de la pollution. De ce fait, le pollueur est généralement associé au principe d'internalisation des coûts environnementaux appliqué en cas de pollution accidentelle²⁴¹. Il est question dans ce principe, de transmettre au pollueur à l'aide de dispositifs économiques, le fardeau d'accomplir les objectifs de protection de l'environnement fixés par les pouvoirs publics. Concrètement soit directement ou par remboursement²⁴², il s'agira de faire supporter au pollueur des coûts relatifs à la réparation des dommages causés. Il est à noter qu'avec le principe d'internalisation des coûts environnementaux, la participation par le biais de subventions²⁴³ provenant de l'État est observée²⁴⁴. Cela permet aux autorités publiques de

²⁴⁰Christian Larroumet, « La responsabilité civile en matière d'environnement. Le projet de convention du Conseil de l'Europe et le livre vert de la Commission des Communautés européennes » [1994] 14 Recueil Dalloz Sirey à la p 102.

²⁴¹*Ibid* à la p 103. La pollution accidentelle résulte d'évènement indépendant de notre volonté, imprévu. Elle s'oppose à la pollution chronique qui provient de : « l'exercice normal d'une exploitation nécessairement polluante et dont la survenance n'est donc pas imprévisible ».

²⁴²Elzéar De Sabran-Pontevès, *Les transcriptions juridiques du principe pollueur-payeur*, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2007 à la p 207.

²⁴³« Au niveau international, la comptabilité des subventions a avancé à grands pas au cours des trois dernières décennies, passant d'une activité essentiellement concentrée sur le secteur agricole, à un sujet reconnu par les décideurs politiques et les experts travaillant dans les secteurs de l'énergie, de la foresterie, des pêcheries en mer et des industries manufacturières. On assiste depuis à une réorientation des motifs d'intérêt, de la mesure des

chaque État d'établir des mesures préventives, tout en conscientisant *à priori* le pollueur (qui peut être le consommateur : celui à qui la réception du produit lui est confiée à toutes fins utiles). Il s'agira ici des sociétés *Tommy* et *Puma Energy*, qui dans l'affaire *Probo koala* avaient pour rôle de réceptionner les déchets pour ensuite les déverser à différents sites.

La réparation du dommage qui résulte d'une pollution accidentelle (le naufrage de l'*Erika*)²⁴⁵ est limitée en ce sens que le pollueur pourra s'acquitter de ses charges conformément aux mesures raisonnables de chaque État prévues par la recommandation de 1989 de l'OCDE²⁴⁶. À ce niveau, il est important de mentionner qu'après déversement des déchets toxiques à Abidjan, les États membres de la *Convention de Bâle* ont convenu d'aider financièrement et techniquement la Côte d'Ivoire pour la décontamination de ses sols²⁴⁷.

Pour ce qui est du responsable de la pollution, il est encadré par le principe pollueur-payeur. En effet, ce principe a pour rôle de veiller à ce que le producteur ou le propriétaire d'une installation ou un navire (*Probo koala*) puisse être condamné à réparer en nature les préjudices causés. Ce type de responsabilité s'apparente, selon nous, à la responsabilité du fait d'autrui en matière civile. Explicitement, le principe pollueur-payeur sera le principe de la

impacts des subventions sur les échanges à l'analyse des effets des subventions sur une multitude de phénomènes, et notamment les répercussions pour l'environnement. Ce regain d'intérêt accentue la pression de la demande d'une comptabilité des subventions et rend urgente la nécessité de parvenir à une meilleure cohérence des définitions, des méthodes de calcul et des indicateurs. La comptabilité des subventions aurait tout à gagner de l'obtention d'un consensus international dans ces domaines. Cependant, ce processus ne sera ni rapide ni aisé et cela fait près d'un demi-siècle que l'on tente de trouver un consensus sur le Système des Comptes nationaux.» Ronald Steenblik, « Mesure et classification des subventions: Mise au point d'un cadre commun » dans *Les subventions dommageables à l'environnement, Problèmes et défis*, Paris, OCDE, 2003 aux pp 139-140.

²⁴⁴Steenblik, *supra* note 243.

²⁴⁵Laurent Le Corre, « Marée noire de l'Erika : vers une réparation du préjudice écologique » [2002] 97 *Droit de l'environnement* 91.

²⁴⁶*Recommandation du Conseil sur l'application du principe pollueur-payeur aux pollutions accidentelles*, C(89)88/FINAL, 7 juillet 1989.

²⁴⁷Retour sur les faits de l'affaire *Probo koala*, à la p 5.

responsabilité élargie du producteur²⁴⁸ dont le rôle est d'internaliser les coûts relatifs aux activités produisant des déchets.

À la différence du pollueur, aucune subvention d'État ne peut venir en aide au responsable de la pollution. Il revient au producteur ou du propriétaire du navire de répondre entièrement de l'indemnisation s'il y a lieu des victimes. Pour ce qui est de l'évaluation de la question indemnitaire, les propos d'Arthur Pigou introduisent la notion de fiscalité environnementale :

« Il est toutefois possible pour l'État, s'il en décide ainsi, de supprimer les divergences²⁴⁹ dans tout domaine par des encouragements extraordinaires ou des restrictions extraordinaires sur les investissements réalisés dans le domaine concerné. Les formes les plus évidentes que ces encouragements ou ces restrictions peuvent revêtir sont, bien sûr, les subventions et les taxes. »²⁵⁰

À l'évidence, la fiscalité et les subventions sont des outils de politiques publiques en matière d'environnement. Il ressort de la fiscalité deux prélèvements importants à savoir la redevance et la taxe. La redevance est le fait que le responsable de la pollution paye une somme au prorata des préjudices causés²⁵¹.

Le taux de la redevance se calcule premièrement en fonction des dommages environnementaux. Prisé par l'OCDE, ce mode de calcul permet d'internaliser le préjudice environnemental en conformité avec la recommandation de 1991. La difficulté qui s'y trouve est de savoir comment évaluer économiquement les dégâts à long terme généralement aléatoire, mais aussi en cas de grave pollution touchant une grande partie de la population, l'identification des victimes reste problématique (externalité). Il se calcule deuxièmement, en fonction des coûts de traitement de la pollution. De ce fait, le responsable de la pollution se verra imposer une somme dans le but de décontaminer les sites pollués. Cela dit, la redevance

²⁴⁸ *Responsabilité élargie des producteurs dans les pays de l'OCDE: phase 1*, 4, coll Documents de travail de l'OCDE, n°66, Paris, OCDE, 1996 à la p 7.

²⁴⁹ Les divergences sont perçues au niveau des coûts sociaux et coûts privés (des coûts qui ne sont pas considérés par le marché ni par les agents du marché). Voir De Sabran-Pontevès, *supra* note 242 à la p 222.

²⁵⁰ Arthur Cécil Pigou, *Economics of welfare*, 3, Houndsmills, Macmillan Archive Press, 1999 à la p 192.

²⁵¹ OECD(Direction de l'environnement), *supra* note 164 à la p 31.

sera déterminée de telle sorte que le propriétaire d'une installation dangereuse ou d'un navire-type OBO préférera la dépollution de sites pollués plutôt que les coûts résultant de la redevance. En d'autres termes, le coût de la redevance doit être plus élevé que le coût de traitement de la pollution, afin d'inciter ce dernier à opter pour les mesures de dépollution²⁵². Cette méthode s'harmonise avec les règles de protection de l'environnement en ce que la redevance est considérée comme le moyen pour favoriser une bonne qualité de l'environnement.

Toutefois, la redevance basée sur le critère de proportionnalité²⁵³ diffère de celle de la taxe. Lorsqu'il s'agit d'une externalité négative résultant de la production d'un polluant, le responsable est taxé. En effet, les organes publics responsables de la protection de l'environnement feront payer à l'auteur de la pollution, un montant correspondant à un dédommagement. Cette méthode s'utilise dans la mesure où il est impossible de compenser les victimes d'une externalité. À cela, nous croyons que le montant (95 milliards de FCFA) octroyé à la Côte d'Ivoire pour l'indemnisation des victimes découlait de la taxe environnementale suite à un règlement à l'amiable entre la société *Trafigura* et la Côte d'Ivoire.

2) Le principe pollueur-payeur, une solution dangereuse

Considéré certes comme un instrument économique contraignant, mais surtout comme l'obligation ultime de faire reposer tout sur le responsable de la pollution, le principe pollueur-payeur est un principe arbitraire. En effet, la responsabilité civile d'une personne étant retenue lorsque les trois éléments (la faute, le lien de causalité et le dommage) sont réunis, l'on constate que dans la précédente définition sur la responsabilité environnementale, le principe pollueur-payeur n'est appliqué sur la base d'aucune démonstration des éléments

²⁵²*Ibid* aux pp 31-32.

²⁵³*Ibid* à la p 31.

qui constituent la responsabilité civile. Cela peut s'avérer profitable pour le pollueur, dans la mesure où cet adage « je paie donc je pollue »²⁵⁴ prend son sens. Le pollueur paie donc à l'autorité compétente pour ce qui pollue, tant que la faute et le dommage sont présents. À ce sujet, notre point de vue abonde dans le même sens Me Elzéar de Sabran²⁵⁵, qui considère que le principe pollueur-payeur constitue un véritable danger pour la garantie d'un environnement sain²⁵⁶ à tous.

En outre, le principe pollueur-payeur s'applique généralement par les accords à l'amiable. À ce niveau remettons en question ce type de règlements, car lorsqu'une situation illégale se présente, opposant des régimes juridiques différents, sur quelle base les parties impliquées mettent fin au litige?

Dans la présente affaire, premièrement dans le contrat conclu entre *Trafigura* (par le biais de *Puma Energy CI*) et la société ivoirienne *Tommy*, il y était mentionné que *Tommy* allait décharger les déchets à l'extérieur de la capitale (Abidjan) à un prix dérisoire. Or, Akouedo (où les déchets ont été déversés) est une décharge d'ordures ménagères à ciel ouvert située dans un quartier résidentiel à Abidjan, dont l'absence d'installation de traitement à déchets dangereux est remarquable. L'aspect monétaire était considéré à 30 \$ US (24 euros)/m³ de « résidus Marpol » et 35 \$ US (28 euros)/m³ de « résidus chimiques », contre le montant (1000 euros) demandé par la société APS aux Pays-Bas²⁵⁷. Est-ce par manque d'expertise que la société *Tommy* a affecté ce montant à des déchets toxiques, tout en le sachant? À la lumière de nos recherches, cette question demeure à ce jour sans réponse.

²⁵⁴ Adage sans fondement, mais évoqué par plusieurs auteurs tels que François Ost, Serge Gutwirth et Centre d'étude du droit de l'environnement (Bruxelles), *Quel avenir pour le droit de l'environnement ?*, coll Travaux et recherches, Bruxelles, Facultés universitaires Saint-Louis, 1996 à la p 243.

²⁵⁵ De Sabran-Pontevès, *supra* note 242 à la p 344.

²⁵⁶ En vertu du droit international relatif aux droits humains, les États ont l'obligation de protéger les gens de toute exposition à des substances nocives. L'article 12 du *Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC)* garantit « le droit qu'à toute personne de jouir du meilleur état de santé physique et mentale qu'elle soit capable d'atteindre. »

²⁵⁷ Amnesty International et Greenpeace Pays-Bas, *supra* note 60 à la p 5.

Deuxièmement, suite à la pollution de l'environnement en Côte d'Ivoire, un accord à l'amiable en ressort dans lequel en échange d'une indemnisation transférée, l'État ivoirien renonce : « *définitivement à toute poursuite, réclamation, action ou instance présente ou à venir qu'il pourrait faire valoir à l'encontre des Parties Trafigura* »²⁵⁸. Par conséquent, *Trafigura* est immunisé contre toute poursuite judiciaire. Le constat malheureux à faire est que l'aspect économique prime sur le juridique ou le judiciaire. Fort heureusement, le principe pollueur-payeur de l'OCDE s'ajuste au fil du temps aux phénomènes de juridicisation et judiciarisation²⁵⁹ venant transformer la fonction principale dudit principe. En effet, les dispositions de l'OCDE témoignent que le principe pollueur-payeur occupe essentiellement un rôle économique plutôt que juridique, en ce sens qu'il revient au responsable de la pollution de s'acquitter du montant fixé par l'autorité compétente, sans qu'une justice équitable ne soit assurée.

Par la juridicisation du principe, on remarque que le législateur notamment celui de l'Union européenne soumet le principe pollueur aux critères traditionnels des règles de responsabilité. Cela se perçoit dans le *Livre blanc*²⁶⁰ sur la responsabilité civile ainsi que dans la *directive n° 2004/35/CE du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale* où l'établissement d'un lien de causalité entre le dommage et la faute doit être prouvé avant l'application du principe. Toutefois, en cas de pollution diffuse, l'intégration de la juridicisation dans le principe pollueur-payeur désavantage la victime. La pollution diffuse est une pollution non immédiate à multiples causes. On la constate au fil du temps engendrant des

²⁵⁸*Ibid* à la p 7.

²⁵⁹La juridicisation est l'extension du droit et des processus juridique. Tandis que la judiciarisation est la tendance pour les justiciables à confier au système judiciaire la gestion de tous leur différends et règlements.

²⁶⁰Union européenne et Direction générale de l'environnement, *supra* note 235.

conséquences sur l'environnement. Il est difficile pour la victime d'obtenir réparation du préjudice, puisque ces deux instruments communautaires²⁶¹ excluent ce type de pollution.

Quant au phénomène de judiciarisation, on remarque progressivement la place du juge judiciaire dans les litiges environnementaux. En effet, la *directive 2004/35/CE* impose aux États membres de nommer une autorité compétente chargée de mettre en application les mesures de prévention et de réparation utiles, mais de faire ressentir les coûts de celles-ci sur les responsables d'infrastructure ou de navire dont l'exploitation fait l'objet de préjudice écologique. Ainsi la jurisprudence en matière environnementale devient abondante face aux limites du principe pollueur payeur. *In fine*, lorsque les victimes n'obtiennent pas généralement réparation du préjudice écologique en accord à l'amiable, celles-ci saisissent le tribunal compétent à cet effet. Il est à noter que le Conseil de l'Europe par le biais de la *Convention Lugano* (article 18) accorde aux associations²⁶² le droit d'avoir un recours à la justice soit pour dénoncer un dommage environnemental et de solliciter l'intervention du juge. Cette demande d'action nécessite une réponse motivée négative ou positive de la part du juge, sur la base d'information. À ce niveau, l'action de Greenpeace²⁶³ était légitime dans l'affaire *Probo Koala*, en ce sens qu'elle avait interpellé le juge néerlandais sur les faits passés en Côte d'Ivoire et par la suite demandait la poursuite de *Trafigura* par la justice néerlandaise. Mais celui-ci déclarait irrecevable cette action pour motifs que les victimes n'avaient pas pour domicile aux Pays-Bas et que les faits s'étaient produits à l'étranger.

²⁶¹ *Directive du Parlement européen et du Conseil sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux*, *supra* note 236, art 4 (5).

²⁶² Raymond Leost, « L'agrément des associations de protection de l'environnement » [1995] 2 *Revue juridique de l'environnement* 265.

²⁶³ Cinq ans (2011) après le déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire, l'association écologiste Greenpeace engage une procédure de recours auprès d'une cour néerlandaise afin que la société *Trafigura* soit poursuivie pour ses actes commis en Côte d'Ivoire.

Intéressons-nous au passage à cette raison d'irrecevabilité évoquée et observons que les propos de Geneviève Viney²⁶⁴ instruisent à cet effet. Sans conteste, les dommages résultants d'un déversement de déchets toxiques peuvent être soit individuels (atteintes à la santé, au milieu de vie de la population dans la zone polluée) soit écologiques purs (pollution du sol, de l'eau, l'air, pertes animales). De ces deux sortes de dommages s'affectent respectivement deux actions associatives.

Par voie de conséquence, le recours collectif sera l'association des victimes ayant subi des dommages individuels. Cette action consiste à saisir le tribunal dans le but d'obtenir réparation des préjudices causés. L'association mandatée assure la défense collective des victimes. Ceci explique le recours collectif de la fondation UVDTAB (union des victimes des déchets toxiques à Abidjan et banlieues)²⁶⁵. En effet, étant basée à Amsterdam, la fondation a été en justice pour l'obtention d'un dédommagement. Sa requête se résume en ces termes : « il est demandé au tribunal de bien vouloir juger que la société *Trafigura Beheer BV* est responsable civilement des dommages corporels, moraux et économiques qu'elle a causés aux demandeurs »²⁶⁶. Le juge néerlandais a déclaré recevable cette requête en affirmant que la Fondation avait la capacité de représenter les victimes du *Probo Koala*. L'affaire au civil débutera en septembre de cette année par une procédure régulière.

Pour ce qui est du dommage écologique pur, l'action associative qui s'exerce est le pouvoir de représentation de l'intérêt collectif, notamment celui du rôle que joue le ministère de l'environnement dans un État. Concrètement, pour ce type de dommage, une association

²⁶⁴Geneviève Viney et Bernard Dubuisson, *Les responsabilités environnementales dans l'espace européen: point de vue franco-belge*, coll Bibliothèque de la Faculté de droit de l'Université catholique de Louvain, n°45, Paris, LGDJ, 2006 à la p 223.

²⁶⁵Neuf ans après cet événement, près de 110.937 victimes du Probo Koala ont mandaté la fondation UVDTAB pour faire entendre leur cause auprès du juge. Il est important de rappeler que les victimes ont au préalable tentées de passer un accord à l'aimable. Mais *Trafigura*, selon certaine source, n'a pas respectée l'accord. Voir Stéphanie Senet, « Probo Koala: 110.000 victimes assignent Trafigura », *Journal de l'environnement* (23 février 2015).

²⁶⁶*Ibid.*

comme Greenpeace, ne peut que demander réparation des préjudices personnels (atteinte au patrimoine) qu'elle a subis sans toutefois faire prévaloir les intérêts collectifs, excepté lorsqu'une disposition légale la prévoit²⁶⁷.

La juridicisation et la judiciarisation du principe pollueur-payeur ont permis d'avoir recours à des solutions en matière environnementale autres que celle que propose le principe dans sa formule arbitraire. Que ce soit la responsabilité civile ou environnementale qui est engagée, on remarque que bon nombre d'affaires (*Probo koala*) tiennent au pénal. Ainsi, un jugement rendu peut condamner pénalement une société.

Paragraphe 2 : La responsabilité pénale des sociétés transnationales : le cas de Trafigura

La réflexion sur ce paragraphe se justifie sur la base de l'extrait du discours de l'ex-Président Sarkozy émis le 25 octobre 2007 :

« Je veux d'ailleurs rouvrir le débat de la responsabilité et prendre les miennes. Celui qui pollue des rivières pendant des années, celui qui conçoit et vend des produits chimiques (...), celui-ci doit être comptable de ses actes, même des années après si un drame survient. Et bien nous allons faire sauter, avec l'Europe, les barrières juridiques pour aller chercher les pollueurs là où ils se trouvent. Il n'est pas admissible qu'une maison mère ne soit pas tenue pour responsable des atteintes portées à l'environnement par ses filiales. Il n'est pas acceptable que le principe de responsabilité limitée devienne un prétexte à une irresponsabilité illimitée. Quand on contrôle une filiale, on doit se sentir responsable des catastrophes écologiques qu'elle peut causer(...).»²⁶⁸.

En effet, le régime juridique des sociétés transnationales (STN) diffère de celui des sociétés nationales. Il va sans doute dire que lorsqu'une société transnationale (A) est à la base d'une infraction environnementale, sa responsabilité civile et/ou pénale peut être retenue. Cependant, il ne sera pas matière à discuter sur la responsable civile d'une STN en raison de l'analyse déjà faite à ce sujet. Au contraire, ce paragraphe fera l'occasion de revenir sur la nature de l'infraction commise par *Trafigura* et complice pour résulter sur les conditions de l'imputation de sa responsabilité pénale environnementale (B).

²⁶⁷Viney et Dubuisson, *supra* note 264 à la p 228.

²⁶⁸Laurent Baechler, « Le discours sur la stratégie nationale de développement durable en France : Anatomie du Grenelle de l'environnement » [2009] 352 L'Europe en Formation 41.

A- La notion d'une société transnationale (STN)

Autrement appelée entreprise ou firme multinationale, elle est définie selon l'Institut du Droit international comme « *toute entreprise constituée d'un centre de décision localisé dans un pays, et de centres d'activités, dotée ou non de personnalité juridique propre, située dans un ou plusieurs pays* »²⁶⁹. En effet, la STN a pour particularité l'implantation d'une société mère dans un pays développé pour la réalisation de ses activités commerciales et dont elle rapatrie tous ses profits. À titre d'exemple, il s'agira de la firme *Trafigura* basée aux Pays-Bas dont l'une de ses filiales *Puma Energy* se trouve en Côte d'Ivoire. Quant à l'entreprise nationale, elle diffère d'une STN en ce sens que celle-ci exporte ses produits à l'étranger par le biais de centres d'activités implantés dans plusieurs pays. Son chiffre d'affaires repose en partie sur l'exportation des produits.

En outre, la rentabilité d'une STN se justifie par la généralité de ses activités sans toutefois tenir compte de son mode d'organisation fragmenté juridiquement²⁷⁰. À ce niveau, la STN s'apparente au même mode de fonctionnement d'une société holding dont le procédé d'organisation financière et structurale des groupes de sociétés permet d'assurer l'unité de direction économique de l'ensemble tout en exerçant un contrôle de patrimoines sociaux²⁷¹.

Cependant, le statut juridique pose un problème, car la société transnationale considérée comme une personne morale de droit privé n'est soumise à aucun régime juridique particulier. En d'autres termes, les activités extraterritoriales de la firme ne sont généralement pas encadrées par la législation interne des États. Ajoutons que la STN n'a pas de personnalité juridique internationale²⁷².

²⁶⁹Berthold Goldman, « Les entreprises multinationales » [1977] 57 *Annuaire de l'Institut de droit international* 266.

²⁷⁰William Bourdon et Yann Queinnec, « Réguler les entreprises transnationales : 46 propositions » (15 décembre 2011), en ligne : <<http://www.asso-sherpa.org/reguler-les-entreprises-transnationales-46-propositions>> (consulté le 3 mai 2015).

²⁷¹Claude Champaud, *Le pouvoir de concentration de la société par actions*, n°5, Paris, Sirey, 1962 à la p 222.

²⁷²Bourdon et Queinnec, *supra* note 270.

En parallèle, il est de constat que le phénomène de la libre circulation des biens et marchandises a favorisé l'expansion de STN laissant une empreinte écologique tout en violant les droits de l'homme (DH) et le droit international humanitaire (DIH). À ce sujet, un rapport de la Commission internationale des juristes(CIJ) sur la responsabilité juridique des entreprises²⁷³ atteste que nombreuses sont les STN qui violent les traités internationaux relatifs aux droits de l'homme. Cela se perçoit au travers des services fournis par celles-ci tels que : la fourniture de biens et de services aux auteurs de crimes; la sécurisation de l'entreprise, les chaînes d'approvisionnements et les partenariats d'affaires (joint-ventures).

Pour ce qui est de la sécurisation de l'entreprise, la STN peut violer les DH ou les DIH dans la mesure où en situation de guerre ou de tension, elle a recours entre autres à une entreprise privée ou des milices afin de continuer ces activités en toute sécurité. La violation des DH a lieu, si des mouvements syndicaux sont empêchés. Tel est le cas de *Nestlé* en Colombie, accusé d'utiliser des paramilitaires Colombiens pour empêcher toutes revendications syndicales et donc de veiller à la productivité de l'usine²⁷⁴.

Par ailleurs la fourniture des biens et service aux auteurs de crime, est le fait pour une STN de fournir des infrastructures tout en sachant que ceux-ci serviront à la violation des droits de l'homme. Ce fut le cas du Programme pétrole contre nourriture des Nations Unies en Irak, où la firme *Trafigura* s'est alliée au gouvernement de Saddam Hussein pour contourner l'embargo sur le pétrole irakien. En effet, entre 1996 et 2003 la firme a transporté frauduleusement le pétrole irakien au détriment du Programme d'aide alimentaire aux

²⁷³Complicité des entreprises et Responsabilité juridique, rapport de la Commission internationale de juristes Comité d'experts juridiques sur la complicité des entreprises dans les crimes internationaux, 2, coll Droit pénal et crimes internationaux, Genève, Commission internationale de juristes, 2008.

²⁷⁴Selon Multi Watch une association suisse, près d'une dizaine de représentant syndical de Nestlé sont mortes dans la période de 1986-2005 ainsi que l'expulsion de terre chez certains, lors des revendications syndicales relatives à la convention collective dans les usines de Nestlé occasionnant des tensions entre employés et employeurs. Voir « Assassinat de Romero, dirigeant syndical de Nestlé en Colombie: Requête contre la Suisse auprès de la Cour européenne des droits de l' homme » (18 décembre 2014), en ligne : MultiWatch <<http://www.mutiwatch.ch/fr/p97001855.html>> (consulté le 6 mai 2015).

populations instauré par l'ONU. Les bénéfices résultant de cette activité ont servi de fonds privés pour certaines autorités irakiennes ainsi que pour la firme²⁷⁵. Ici, il se dégage une violation du droit international humanitaire (DIH).

En outre, une chaîne d'approvisionnement peut constituer une violation des droits de l'homme en ce sens que pour la réalisation de ces activités, une STN a recours au travail des enfants ou encore au transport illicitement de marchandises afin de bénéficier d'un marché plus rentable. L'affaire *Probo koala* et l'exploitation des enfants esclaves par la firme Kraft (STN agroalimentaire belge) pour la récolte de cacao²⁷⁶ ont des points en commun. En effet, les motifs réels de l'arrivée des déchets toxiques en Côte d'Ivoire sont économiques. Au risque de répéter les faits, il ressort que la firme *Trafigura* a choisi la Côte d'Ivoire pays en voie de développement en raison des prix dérisoires qu'elle offrait pour la réception des déchets.

Pour ce qui est de la joint-venture, elle peut représenter un canal de violation des DIH²⁷⁷ dans la mesure où pour parvenir à des objectifs communs de manière déloyale, une STN conclut un accord avec le gouvernement ou une entité privée. L'implication de *Trafigura* dans l'affaire *Probo Koala* est une parfaite illustration. Dans cette affaire, *Trafigura* entre en contact avec sa filiale *Puma Energy-CI* à qui revient la tâche de vérifier avec la société *Waibs* (West African International Business Service), la faisabilité d'un traitement de déchets dangereux. Cette société lui conseille la société ivoirienne *Tommy* avec qui *Trafigura* conclut un accord pour la réception des déchets. Certaines sources mentionnent que Tommy a avisé le

²⁷⁵ « Mis en place en 1996 après la guerre du Koweït, le programme "Pétrole contre nourriture" autorise l'Irak à vendre du brut, tous les six mois, à hauteur de 2 milliards de dollars (environ 500 000 barils). L'exportation du pétrole, l'utilisation des revenus et la distribution des vivres et des médicaments sont placées sous la supervision de l'ONU. Toutes les opérations sont opérées sur un compte séquestre ouvert par les Nations unies à la BNP, à New York. » Voir « "Pétrole contre nourriture", un scandale mondial », Le Monde.fr, sect Société (5 août 2011).

²⁷⁶ Selon OXFAM (une confédération de 17 organisations indépendantes agissant contre l'injustice et la pauvreté), la firme kraft exploiterait des enfants issues de famille pauvre pour la récolte de café-cacao dans. Voir Oxfam International, Une tasse de café au goût d'injustice, ONG, 2002.

²⁷⁷ Emanuela Fronza, « La réception des crimes contre l'humanité en droit interne » [2009] Le crime contre l'humanité 44.

Gouvernement ivoirien ainsi que les services de douanes pour un tel trafic²⁷⁸. Nous ne sommes pas en mesure de démentir cette information, mais elle sera analysée dans le chapitre suivant de notre travail.

À la lumière de ces quatre formes de violations des DH ou de DIH, il convient de notifier qu'au regard du droit international, les États ont l'obligation de garantir les droits humains et d'éviter que des entreprises commettent des atteintes. En effet, avec la résolution « l'avenir que nous voulons » adoptée le 11 septembre 2012 par l'assemblée générale de l'ONU, dans le cadre du Rio+20, rappelle ce principe fondamental : « une large participation du public et l'accès à l'information comme aux instances judiciaires et administratives sont indispensables à la promotion du développement durable. Sous-entendu que le développement durable implique la participation active et concrète des organes législatifs et judiciaires aux niveaux régional, national et infranational... »²⁷⁹.

Toutefois, les Principes directeurs associés au cadre de référence « protéger, respecter et réparer » des Nations Unies, incitent les États à avoir un regard sur l'encadrement des activités des entreprises. C'est ainsi que John Ruggie Représentant spécial du Secrétaire général chargé de la question des droits de l'homme et des sociétés transnationales²⁸⁰ et autres entreprises, approuvé par le Conseil des droits de l'homme des Nations Unies²⁸¹, prévoit que

²⁷⁸ Amnesty International et Greenpeace Pays-Bas, *supra* note 60.

²⁷⁹ *Résolution de l'Assemblée générale pour le renforcement et la réévaluation du Programme des Nations Unies sur l'environnement*, 66/288, 27 juillet 2012 au para 43.

²⁸⁰ Le groupe de travail sur les sociétés transnationales dirigé par le professeur John Ruggie et créé en 2002 par la Sous-Commission des droits de l'homme, a pour but d'évaluer les effets de la concurrence sur les droits de l'homme. Concrètement, il examinait la possibilité d'établir un mécanisme de suivi sous l'intitulé de : « possibilité » « suivi ». Cependant, sous la pression des ONG, le projet « Principes sur la responsabilité en matière de droit de l'homme des sociétés transnationale et autres entreprises » fut adopté en août 2003 sans être appliqué par la suite. Puis dans la période de 2005 à 2007, le renouvellement du groupe de travail s'effectue sous l'appui du Haut-Commissariat des droits de l'homme. Ce nouveau mandat a permis la mise en pratique du principe en l'associant à un principe de réparation rapide des dommages subis par les personnes, les communautés... Ce projet fut mal perçu par l'Afrique du Sud, l'Australie et les États-Unis pour des raisons que nous ignorons. Nations Unies, *Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme: mise en œuvre du cadre de référence « Protéger, respecter et réparer »*, Haut-Commissariat aux droits de l'homme, New York, 2011.

²⁸¹ *Supra* note 234 à la p 76.

l'obligation des États serait de prendre des mesures de régulation encadrant les activités des entreprises. Ces mesures de régulation doivent en outre permettre d'enquêter sur les violations tout en sanctionnant les auteurs des crimes²⁸². Par conséquent, chaque État doit pouvoir s'appuyer sur sa législation afin de condamner une entreprise en tant que personne morale ou les dirigeants la représentant.

À l'analyse du Principe directeur n° 2²⁸³, les États doivent être en mesure d'encadrer les activités extraterritoriales d'une entreprise. Malheureusement, cette extension ne se perçoit pas dans la réalité. En ce sens que dans le fonctionnement des entreprises transnationales, les entreprises ne limitent pas leurs activités aux barrières établies par les institutions ou le droit interne de la société mère. Il est important de notifier que généralement la société mère a un droit de regard dans les activités des filiales, ce qui la rend responsable des actes commis par ces dernières. Comme ce fut le cas avec l'accord passé entre *Trafigura* et *Tommy*, il arrive qu'une STN conclue un contrat avec une entreprise d'un pays étranger pour parvenir à contourner le droit national de ce pays.

Par ailleurs, en l'état actuel du droit, peu sont les législations nationales qui disposent d'instruments contraignant sur les activités extraterritoriales des STN, en l'occurrence les États-Unis et certains pays de l'UE condamnent les violations commises par des sociétés mères à l'étranger. Aux États-Unis en vertu de la loi *Sarbanes Oxley*, le juge est compétent pour juger les crimes des STN²⁸⁴ et leurs dirigeants commis à l'étranger. Adoptée en 2002, cette loi redéfinit la notion de crime et condamne pénalement (emprisonnement jusqu'à 20

²⁸²Le Principe directeur n°1 sur la responsabilité des États prévoit que : «Les États ont l'obligation de protéger lorsque des tiers, y compris des entreprises, portent atteinte aux droits de l'homme sur leur territoire et/ou sous leur juridiction. Cela exige l'adoption de mesures appropriées pour empêcher ces atteintes, et lorsqu'elles se produisent, enquêter à leur sujet, en punir les auteurs, et les réparer par le biais de politiques, de lois, de règles et de procédures judiciaires.»

²⁸³ Il ressort de ce Principe que : «les États devraient énoncer clairement qu'ils attendent de toutes les entreprises domiciliées sur leur territoire et/ou sous leur juridiction qu'elles respectent les droits de l'homme dans toutes leurs activités.»

²⁸⁴Une société transnationale peut être incriminée aux États-Unis à la condition qu'elle est côté aux États-Unis ou soumise aux règlements de la Securities and Exchange Commission.

ans) ainsi que civilement. La *Royal Dutch Shell* société pétrolière en est une illustration. En effet, sommée à payer une amende de 120 millions de dollars us, elle échappe aux poursuites pénales, mais sa filiale *Royal Dutch Petroleum* par ricochet fut incriminée pour les violations de droits de l'homme commises au Nigéria au regard de l'*Alien Tort Claims Act*(ATCA)²⁸⁵.

En ce qui concerne les législations européennes notamment celle des Pays-Bas et de la France, les crimes environnementaux commis à l'étranger par une société mère seront condamnés au pénal à condition que sa complicité en tant que coauteur de l'infraction²⁸⁶ soit prouvée. Ainsi, le prochain point servira à démontrer la culpabilité pénale de *Trafigura* dans l'affaire *Probo Koala*.

B- La responsabilité pénale de Trafigura

Aborder la notion de responsabilité pénale, sans évoquer celle de la responsabilité sociale des entreprises cela rendrait incomplète notre réflexion. Les deux types de responsabilités sont liés en ce sens que la responsabilité sociale des entreprises (RSE) demeure une norme « *d'intégration volontaire par les préoccupations sociales et environnementales à leurs activités commerciales et leurs relations avec leurs parties prenantes* » adoptée par la Commission européenne à défaut de Conventions ou Traités encadrant les STN. À valeur non contraignante, la RSE est l'ensemble des règles nationale et communautaire touchant l'environnement, le social et le sociétal. En théorie, les entreprises de bonne volonté décident de se conformer aux normes relatives à leur activité en toute transparence. En outre, il est généralement de constat que sur le territoire de la société mère, l'application de la RSE est concrète. Cependant, elle demeure problématique puisque les STN

²⁸⁵Cette loi adopté en 1789, permet aux étrangers de saisir les juridictions fédérales américaines afin d'obtenir justice pour la violation des droits de l'homme commise à l'étranger. Voir William Bourdon, « Entreprises multinationales, lois extraterritoriales et droit international des droits de l'homme » [2005] 4 *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé* 747.

²⁸⁶A ce niveau, il est primordial qu'il soit prouvé que la filiale concernée d'une STN ne soit pas autonome juridiquement et financièrement vis-à-vis de la société mère.

opérant avec des filiales²⁸⁷ à l'étranger ou une société autonome étrangère font souvent l'objet de violation des droits nationaux.

À ce niveau, une fois l'infraction commise, l'État ayant subi une violation de ses droits est en principe compétent pour juger. Par ailleurs, tout comme aux USA, l'État de la société mère ou celui de la nationalité des dirigeants des parties peut s'avérer compétent pour rendre justice sous certaines conditions. De ce fait, rappelons qu'une personne morale peut être responsable pénalement sur la base d'infraction ou de toute intention criminelle si le droit interne d'un État le prévoit. Par conséquent, il importe de démontrer ici en trois (03) points l'intention criminelle de *Trafigura* (1) engageant par la suite sa responsabilité pénale (2).

1) L'intention criminelle de Trafigura

La première charge se repose sur le type d'activité de la STN relatif au lavage de la soude caustique. En effet, *Trafigura* propriétaire du navire *Probo koala* a pour activité parmi tant d'autres le lavage caustique en mer²⁸⁸. Ledit lavage consiste à raffiner le naphta de cokéfaction²⁸⁹ mélangé à de la soude caustique dans le but d'en faire un sous-produit (le mercaptan). Il est toutefois mis à l'écart au profit d'un autre procédé appelé merox. De manière sécuritaire, celui-ci consiste à transformer les déchets par oxydation, contrairement au lavage caustique qui requiert des installations spécialisées à cause de la présence des déchets dangereux à forte odeur²⁹⁰.

²⁸⁷ Marcel Lizée, « Le droit des multinationales: une impasse juridique ? » (1985) vol. 2 RQDI 271. L'auteur rapporte que « chaque filiale n'existe et n'opère qu'en fonction du groupe [...] l'intérêt social de la filiale s'efface devant la stratégie de la société-mère ».

²⁸⁸ Avant d'opérer en mer, il est important de mentionner que *Trafigura* faisait du lavage caustique sur terre notamment aux Émirats arabes unis et en Tunisie. Selon le rapport de Greenpeace, la société a dû arrêter cette opération à cause d'un incident (fuite de gaz) sur le sol Tunisien en mars 2006, provoquant des problèmes respiratoires chez les employés. Voir Amnesty International et Greenpeace Pays-Bas, *supra* note 60 à la p 69.

²⁸⁹ Déchet dangereux dont l'exportation est interdite par la *Convention de Bâle*. *Ibid* à la p 63.

²⁹⁰ Xavier Normand, *Leçons sommaires sur l'industrie du raffinage du pétrole*, 5^e éd, coll Cours de l'Ecole nationale supérieure du pétrole et des moteurs, Paris, Technip, 1978 à la p 13.

Par ailleurs, à la lecture d'un article²⁹¹ sur le procédé de traitement des déchets, *Trafigura* affirme que le mercox est la méthode légale et efficace permettant de réduire la toxicité des déchets. En l'espèce, les activités de ladite STN ne reflètent pas son affirmation. Ses choix sont plutôt orientés sur des méthodes risquées voir interdites. En effet, le manque d'infrastructure de traitement des déchets dangereux (naphta de cokéfaction) favorise l'interdiction du lavage caustique dans certains pays (Italie)²⁹². Dans l'affaire *Probo koala*, *Trafigura* était totalement consciente de la dangerosité de son activité.

L'autre élément à charge est le fait que la firme n'a pas tenu compte des mises en garde néerlandaises. En effet, n'ayant pas obtenu gain de cause dans la zone européenne (Pays-Bas, France, Malte, Gibraltar, Italie)²⁹³ selon le rapport de Greenpeace, les autorités néerlandaises avertissent *Trafigura* sur la nature des déchets chimiques nécessitant impérativement un traitement spécial. Les déchets devaient être notifiés et traités par le destinataire comme étant de la boue chimique et non celle de « *Marpol* ». En l'espèce, si l'on s'en tient au montant demandé par Tommy pour le traitement des déchets, l'on s'aperçoit que ceux-ci étaient considérés comme de la boue « *Marpol* ». Par conséquent, l'inculpation pour complicité de *Trafigura* serait retenue en raison de la dangerosité des déchets qu'elle savait pertinemment.

De plus, partant du principe que « *nul n'est censé ignorer la loi* », l'on constate une violation de l'article 18 du *Règlement n° 259/93 du Conseil des communautés européennes* relatif à la surveillance et le contrôle des déchets à l'entrée et à la sortie. Cet article interdit les exportations de déchets de l'Union européenne vers les États de l'ACP (Afrique, Caraïbe et

²⁹¹ « *Probo Koala leaves Mediterranean* », en ligne : <<http://www.trafigura.com/media/probo-koala/?title=probo-koala-leaves-mediterranean>> (consulté le 6 mai 2015).

²⁹² L'affaire *Peralta* illustre cette interdiction. En effet, M.Peralta commandant d'un navire-citerne a autorisé le déversement en mer des eaux issu du lavage caustique malgré son interdiction par la législation italienne. *Affaire Matteo Peralta*, 1994 CJUE C-379/92.

²⁹³ Dans la période d'avril à juillet 2006, *Trafigura* tente de décharger ses déchets dans ces pays mais aucun d'eux n'avaient la capacité pour le traitement. Amnesty International et Greenpeace Pays-Bas, *supra* note 60 à la p 7.

Pacifique) notamment la Côte d'Ivoire. Or sur la base des faits passés, il y a eu violation de cette interdiction. En effet, *Trafigura* n'ignorait pas ce règlement pendant son trajet puisque selon le rapport de Greenpeace, elle affirmait par courriel que : « la législation européenne ne permet plus d'exporter les déchets issus du lavage caustique »²⁹⁴. Ainsi, *Trafigura* a volontairement enfreint à la législation européenne dans ses activités transfrontières en Afrique.

En somme, il n'en fait aucun doute sur l'intention criminelle de *Trafigura* dans l'affaire *Probo koala* engageant sa responsabilité pénale. La *Loi britannique sur la protection de l'environnement*²⁹⁵ vient renforcer cette conclusion puisqu'elle énonce que toute personne dotée d'une personnalité juridique, produisant des déchets a l'obligation de se préoccuper de leur avenir. Au regard de cette disposition, le producteur de déchets doit veiller à ce que les déchets ne soient pas illégalement traités ou éliminés. Par ailleurs, cette loi énonce qu'il est interdit de déverser des déchets si cela causerait des dommages environnementaux ou corporels.

L'inculpation de *Trafigura* est retenue sur la base des trois chefs d'accusation démontrés précédemment. Toutefois, mentionnons que suite au jugement rendu aux Pays-Bas, l'on remarque que la responsabilité pénale de cette STN a été engagée sous des conditions.

2) La responsabilité pénale de Trafigura

Dans le cas des activités extraterritoriales d'une STN, les tribunaux peuvent être compétents sur la base de deux principes à savoir : le principe de nationalité et le principe de territorialité. De ce fait, le principe de nationalité selon Amissi Manirabona²⁹⁶ sert à engager la responsabilité de l'État puisqu'il s'agira de garantir la protection de ses individus tout en

²⁹⁴*Ibid* à la p 72.

²⁹⁵*Loi sur la protection de l'environnement du Royaume-Uni*, c43, 1990, art 34.

²⁹⁶Amissi Melchaide Manirabona, *La responsabilité pénale des sociétés canadiennes pour les crimes contre l'environnement survenus à l'étranger*, Thèse de doctorat en droit, Université de Montréal, 2009 à la p 147.

punissant leurs actes illégaux sur le territoire ou hors territoire. À ce sujet, d'une part la compétence extraterritoriale de l'État peut s'exercer de sorte à punir les crimes faisant de ces ressortissants des victimes²⁹⁷. Qualifiée de compétence personnelle passive, la majorité des États de l'UE tels que les Pays-Bas, la France, l'Estonie, l'exercent pour des violations de droits à l'égard de ses individus à l'une des conditions que le crime soit sanctionné par l'État où l'infraction a eu lieu²⁹⁸. Cependant, celle-ci s'applique exceptionnellement si une convention internationale est ratifiée par l'État des victimes et la prévoit, comme c'est le cas avec le Statut de Rome de la Cour pénale internationale.

D'autre part de manière active, l'État exerce sa compétence extraterritoriale en punissant ses ressortissants ayant commis des crimes hors territoire. En effet, la compétence active d'un État permet aux tribunaux nationaux de juger les auteurs de crimes sur la base de la législation nationale extraterritoriale. À la différence de la compétence personnelle passive, la compétence personnelle active de l'État ne tient pas compte du fait si la législation de l'État des victimes ne considère pas l'infraction commise comme un crime²⁹⁹. Par ailleurs, les crimes environnementaux³⁰⁰ commis à l'étranger peuvent être jugés en fonction de la *loi sur les crimes internationaux*³⁰¹ adoptée par les États de l'UE. Ainsi au regard de l'article 2 de la *loi néerlandaise sur les crimes internationaux*, les tribunaux néerlandais sont par exemple compétents pour poursuivre toute personne présente aux Pays-Bas et ayant commis un crime extraterritorial. Mais aussi, il s'agira de toute personne qui par son infraction commise en

²⁹⁷Manirabona, *supra* note 296.

²⁹⁸*La compétence extraterritoriale dans l'Union européenne: Étude des lois et des pratiques dans les 27 États membres de l'Union européenne*, REDRESS, 2010 à la p 20, en ligne : <http://www.redress.org/downloads/publications/Extraterritorial_Jurisdiction_In_the_27_Member_States_of_the_EU_FR.pdf>.

²⁹⁹*Ibid* à la p 19. Voir à cet effet, le *Code pénal de la France* (art 113-6) ou celui de l'Italie (art 9) qui prévoit cette catégorie de compétence personnelle active.

³⁰¹*Loi néerlandaise sur les crimes internationaux*, 1 octobre 2003 [Loi sur les crimes internationaux].

dehors des Pays-Bas a fait des victimes de nationalité néerlandaise. En outre, cette loi permet aux tribunaux néerlandais de punir tout ressortissant qui commet un crime à l'extérieur³⁰².

Dans l'affaire *Probo koala*, l'on constate que *Trafigura*, en raison de son adresse fiscale aux Pays-Bas, a été jugée par les tribunaux néerlandais pour son infraction au regard de l'article 18 du règlement de l'UE. En effet, le ministère public néerlandais³⁰³ en juin 2008 a pris l'initiative de poursuivre la société ainsi que l'un de ses dirigeants et le capitaine du navire³⁰⁴. En outre, *Amsterdam Port Service (APS)* et son directeur ont également été poursuivis pour avoir enfreint à la *loi néerlandaise relative la gestion de l'environnement*³⁰⁵. Cette loi interdit le transfert de déchets industriels ou dangereux à toute entité non autorisée à la réception des déchets. Néanmoins, la société *APS* agréée pour le traitement de déchet, a violé la loi par négligence dans la mesure où malgré la toxicité que représentaient les déchets, celle-ci a laissé le *Probo Koala* quitter le port d'Amsterdam. Aussi, au regard de la *loi sur la gestion de l'environnement*, *APS* avait l'obligation de transférer les déchets à une société de traitement de déchets, ce qui ne fut pas le cas.

Pour donner suite aux jugements rendus par le tribunal de première instance et de la Cour d'appel, nous constatons que le juge néerlandais n'a pas tenu compte des conséquences néfastes en Côte d'Ivoire après le passage du *Probo Koala*. En effet, selon l'arrêt *Broom II (Probo koala)*³⁰⁶, *Trafigura* a été reconnue coupable en vertu de l'article 174 du *Code pénal*

³⁰² *Supra* note 298 à la p 207.

³⁰³ Il incombe à celui-ci d'engager des poursuites publiques en cas de violations de droit. Voir *Loi n°5271 portant Code néerlandais de procédure pénale*, 4 décembre 2004, art 170.

³⁰⁴ Ce dernier a été poursuivi pour avoir, sur ordre, falsifié les documents de notification révélant la vraie nature des déchets du *Probo Koala* au Port d'Amsterdam. Cette falsification constitue une faute selon l'art 225 para 2 du *Code pénal néerlandais* dont l'énoncé est le suivant : « toute personne falsifiant un document écrit est passible d'une peine d'emprisonnement d'au plus six ans ou d'amende(...) ». *Code pénal des Pays-Bas*, 3 mars 1881, art 225.

³⁰⁵ *Loi relative la gestion de l'environnement des Pays-Bas*, 2004.

³⁰⁶ *Arrêt Probo Koala (Broom II, Trafigura)*, 2010 Tribunal du District d'Amsterdam 267.

néerlandais³⁰⁷ pour avoir livré des déchets nocifs pour la santé humaine et dissimulé la nature des déchets à la société APS. Ce jugement fut motivé par cette affirmation du juge de première instance : « Trafigura peut légitimement et avec raison être accusée des faits sur la base de la violation du droit européen sur les transferts de déchets (...) ». Il poursuit cette critique tout en rappelant que : « la Quatrième Convention de Lomé et la Convention de Bâle visent justement à combattre, à savoir l'exportation de déchets vers des pays du tiers monde et le fait de nuire à l'environnement »³⁰⁸.

Par conséquent, la peine de *Trafigura* fut d'un (1) million d'euros (1.335.600 \$ CAD) d'amende et une peine d'emprisonnement de onze (11) mois avec sursis en raison de cinq (5) mois pour le capitaine du navire et six (6) mois pour l'un des dirigeants de *Trafigura* (en plus d'une amende de vingt-cinq mille [25 000] euros). Par ailleurs, la société APS ne fut pas condamnée pénalement, car selon le juge, la négligence de ladite société n'est pas passible de sanction.

Nonobstant, la Cour d'appel néerlandaise fut appelée par les deux parties. L'analyse de cet appel a révélé les failles du système judiciaire néerlandais. En effet, la peine d'emprisonnement à l'égard du dirigeant de la STN (Naeem Ahmed) fut supprimée au motif que : le tribunal de première instance était incompétent pour statuer, et que Naeem Ahmed n'était pas coupable dans la falsification des documents. À cet effet, nous croyons que le juge aurait pu abonder dans le verdict précédent, car les actes du capitaine du navire répondaient aux ordres qu'il recevait de Naeem Ahmed³⁰⁹. Ce point soulève des doutes au niveau de la crédibilité des juges néerlandais.

³⁰⁷ *Code pénal des Pays-Bas*, *supra* note 304. Cet article prévoit que : « toute personne livrant ou distribuant des produits tout en sachant qu'ils sont nuisibles pour la santé humaine et l'environnement, est passible d'une peine d'emprisonnement d'au plus quinze ans et/ou d'une amende ».

³⁰⁸ Amnesty International et Greenpeace Pays-Bas, *supra* note 60 à la p 140.

³⁰⁹ *Ibid.*

En outre, le principe de nationalité dans les crimes environnementaux extraterritoriaux n'a pas servi à établir la responsabilité pénale de *Trafigura*, car les poursuites étaient seulement dirigées sur les faits passés aux Pays-Bas. Dans cette affaire, la justice néerlandaise était limitée.

Notons toutefois que la justice française fut saisie par l'association française Sherpa dans le but d'engager la responsabilité civile des dirigeants de *Trafigura* par une procédure pénale. Basées sur le principe de la nationalité française, les poursuites ont été dirigées à l'égard de Claude Dauphin et Jean-Pierre Valentini³¹⁰ pour homicide et blessures involontaires. Rappelons que les victimes constituantes de ladite association étaient de nationalité franco-ivoirienne³¹¹. Ces poursuites étaient fondées au regard de l'article 113-6 du Code pénal français s'énonçant comme suit : « la loi pénale française est applicable à tout crime commis par un Français hors du territoire de la République. Elle est applicable aux délits commis par des Français hors du territoire de la République si les faits sont punis par la législation du pays où ils ont été commis. »³¹²

Ainsi, le principe de nationalité pour les crimes environnementaux commis à l'étranger a permis à Sherpa de saisir les juridictions françaises. Ces poursuites sont restées à l'enquête préliminaire en raison de la décision du procureur de la République Marjorie Obadia dont les motifs viennent attirer notre attention. En effet, Marjorie Obadia n'a pas donné suite à cette enquête puisque selon elle, les deux dirigeants sont d'une « extranéité totale ». En d'autres termes, du fait que ni Claude Dauphin et Jean-Pierre Valentini ne résident en France ajoutée à l'absence de toute filiale de *Trafigura* sur le territoire français, rendent les juridictions incompétentes. Pourtant l'article 113-7 du *Code pénal français* prévoit clairement

³¹⁰ Ils sont tous deux présidents du conseil d'administration et administrateurs du groupe *Trafigura*.

³¹¹ Yann Queinnec, « L'affaire Probo Koala, symbole d'une responsabilité sociétale des entreprises en quête de sécurité juridique. » dans *La responsabilité pénale des personnes morales: Perspectives européennes et internationales*, 30, coll UMR de droit comparé de Paris, Paris, Société de législation comparée, 2013 à la p282.

³¹² *Code pénal de la France*, 1 mars 1994, art 113-6.

que : « la loi pénale française est applicable à tout crime, ainsi qu'à tout délit puni d'emprisonnement, commis par un français ou par un étranger hors du territoire de la République lorsque la victime est de nationalité française au moment de l'infraction. »³¹³. Combiné avec l'article 113-6, ces articles visent à la mise en l'application du principe de nationalité par compétence active et passive de l'État français. Par conséquent, les motifs de Madame la Procureure restent infondés.

Sans être surprise par cela, il importe de notifier que la violation des articles 113-6 et suivant du *Code pénal français* a eu un précédent. En effet, dans l'affaire Rougier³¹⁴ une plainte était déposée contre les dirigeants français ayant leur filiale au Cameroun pour des activités illégales. Cette plainte fut irrecevable par le Parquet de Paris aux motifs qu'il lui est possible de ne pas intervenir dans certaines infractions commises à l'extérieur. Certes, cela obéit au principe de l'opportunité des poursuites, mais tout laissant croire aux victimes que les juridictions exercent leur compétence avec partialité.

L'autre principe pouvant rendre compétents les tribunaux dans les activités illégales extraterritoriales d'une STN est le principe de territorialité. Ce principe sera développé au regard du droit pénal français pour une question de pertinence. De ce fait, l'article 113-5 du *Code pénal français* rend possible l'application de ce principe, en ce sens que : « La loi pénale française est applicable à quiconque s'est rendu coupable sur le territoire de la République, comme complice, d'un crime ou d'un délit commis à l'étranger si le crime ou le délit est puni à la fois par la loi française et par la loi étrangère et s'il a été constaté par une décision définitive de la juridiction étrangère. »³¹⁵. Cette disposition permet aux tribunaux de condamner l'infraction commise hors territoire tout en vérifiant au préalable la conformité de

³¹³*Ibid*, art 113-7.

³¹⁴SHERPA et Les Amis de la Terre, *Sept (7) agriculteurs camerounais attaquent le groupe français et sa filiale camerounaise SFID devant les tribunaux français.*, 26 mars 2002, en ligne : <http://asso-sherpa.org/sherpa-content/docs/association/histoire/Agriculteurs_camerounais.pdf>.

³¹⁵*Code pénal de la France, supra* note 312, art 113-5.

l'infraction telle que définie à l'article 322-6 du présent Code³¹⁶. Cependant dans l'affaire *Probo Koala*, la mise en œuvre du principe de territorialité fut impossible, car la Cour d'appel de Paris a rejeté l'appel de l'association Sherpa sous prétexte que *Trafigura* n'avait pas l'intention de nuire à la santé humaine de la population ivoirienne. Les motifs de ce rejet sont les suivants :

« Les déchets dangereux ont été déposés dans divers lieux et décharges publics dans le but de les éliminer et sans aucune intention d'atteinte aux habitations. Qu'il résulte des éléments du dossier que les émanations toxiques des déchets ont entraîné une forte pollution atmosphérique; que c'est cette pollution de l'air pendant plusieurs jours qui a directement occasionné des troubles à des milliers de personnes à Abidjan et non pas une prétendue dégradation des habitations »³¹⁷.

Nous sommes en désaccord avec les propos du juge en raison de la démonstration précédente prouvant l'élément intentionnel de *Trafigura* en complicité avec *Tommy*. Il va du ressort des juges en usant du principe de l'opportunité des poursuites, d'exercer le pouvoir sans réfuter l'acte criminel de leurs ressortissants à l'étranger. Est-ce parce que les faits se sont produits dans un État du tiers monde? D'une part cette question ne devrait pas se poser, car cela remettra en cause la justice française. D'autre part, force est de constater que les juridictions éprouvent des difficultés dans la mise en pratique des sanctions pénales lorsqu'il s'agit d'infractions commises à l'étranger par les personnes morales.

Abondant dans le même sens que le Professeur Amissi, la responsabilité pénale d'une STN, en somme, peut être engagée pour sa participation dans un crime contre l'environnement par le biais de ses activités propres ou celles de sa filiale ayant un lien avec l'infraction³¹⁸.

En guise de conclusion à ce chapitre, il ressort que pour engager la responsabilité d'une société transnationale en cas de déversement illégal de déchets dangereux dans un État,

³¹⁶«La destruction, la dégradation ou la détérioration d'un bien appartenant à autrui par l'effet d'une substance explosive, d'un incendie ou de tout autre moyen de nature à créer un danger pour les personnes est punie de dix ans d'emprisonnement et de 150 000 euros d'amende.» Voir *Ibid*, art 322-6.

³¹⁷Yann Queinnec, *supra* note 311 à la p 283.

³¹⁸Manirabona, *supra* note 296 à la p 408.

un régime de responsabilité est mis en place. À travers celui-ci, les crimes environnementaux considérés comme des infractions au sens des Conventions internationales mais aussi de la législation européenne doivent être en principe sanctionnés. Cependant, l'application des différents types de responsabilités n'a pas été effective dans l'affaire *Probo Koala*. Ce qui nous amène à nous intéresser, dans le chapitre suivant, à la transposition des règles internationales dans le droit ivoirien avec les différentes structures l'incarnant et l'encadrant afin d'analyser son effectivité en matière de contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux.

CHAPITRE III : LA RECEPTION DES REGLES INTERNATIONALES PAR LA CÔTE D'IVOIRE EN MATIERE DE DECHETS DANGEREUX

Au regard de l'article 12.2(b) du *Pacte international relatif au droit économiques, sociaux et culturels*³¹⁹, la Côte d'Ivoire est tenue de prendre des mesures à l'effet que sa population ne soit pas exposée à certains dangers tels que les produits chimiques toxiques et d'autres facteurs environnementaux causant un préjudice à la santé humaine. En cas de vide juridique, l'État est tenu pour responsable de toute atteinte au droit de la santé qui surviendra.

Par ailleurs, le déroulement des faits engendrant le déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire met en doute l'existence d'un cadre juridique postulé (section 1). À cet effet, il est important de souligner que l'article 87 de la Constitution ivoirienne³²⁰ prévoit que les *Conventions* ratifiées par la Côte d'Ivoire ont force de loi automatiquement sans qu'elles ne soient transposées dans la législation nationale. La Côte d'Ivoire a donc un système légal moniste.

En outre, à la lumière de la *Convention de Bâle* ratifiée par la Côte d'Ivoire, il ressort que chaque État doit considérer tous mouvements illégaux de déchets dangereux comme une infraction pénale. Cette infraction doit être prévue par la législation interne de cet État selon l'article 4.4 de la Convention³²¹. Toutefois, l'accord passé entre la Côte d'Ivoire et la société *Trafigura* dans l'affaire *Probo Koala* nous pousse à étudier en profondeur le fonctionnement des structures (section 2).

³¹⁹*Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels*, Droits de l'Homme, 14531, 16 décembre 1966, art 12.2 (b).

³²⁰*Loi n°2000/513 portant Constitution de la Côte d'Ivoire*, Des libertés, des droits et des devoirs, 2000/513, 1 août 2000, art 87 [Constitution ivoirienne du 1er août 2000].

³²¹«Chaque Partie prend les mesures juridiques, administratives et autres qui sont nécessaires pour mettre en œuvre et faire respecter les dispositions de la présente Convention, y compris les mesures voulues pour prévenir et réprimer tout comportement en contravention de la Convention.» voir *Convention de Bâle sur le Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, *supra* note 16, art 4.4.

Section 1 : Le cadre juridique postulé du transport des déchets dangereux

L'absence d'effectivité des lois et règlements, mais aussi de toute bonne gouvernance peut paralyser la politique d'un État comme cela a été le cas dans l'affaire *Probo kola*, peu importe les stratégies prévues³²². En effet, les articles 19 et 28 de la *Constitution ivoirienne du 1^{er} août 2000* nous rappellent les fonctions de l'État en matière de protection de l'environnement. Ces articles prévoient respectivement que le droit à un environnement sain est reconnu pour tous³²³ et donc, qu'il revient à l'État de le protéger tout assurant une qualité de vie adéquate³²⁴. Aussi anodin soit-il, cela nous pousse à nous questionner si la gestion des déchets dangereux en Côte d'Ivoire fait partie de la compétence de l'État. Toutefois, l'on constate que l'État ivoirien a adopté certaines Conventions encadrant ce sujet afin de les adapter à son propre contexte. Inutile de rappeler que celles-ci feront l'objet d'une analyse au cours de ce développement.

Par ailleurs, en ce qui concerne les structures privées ou publiques qui ont pour rôle de protéger l'environnement, nous étudierons seulement celles dont la compétence est requise dans la gestion des déchets dangereux. Il est important de notifier que la notion de déchet dangereux sera redéfinie dans le contexte ivoirien. Mais aussi en raison de l'affaire *Probo koala*, nous tenons à préciser que ce sera l'occasion pour nous de traiter de la gestion des déchets dangereux en Côte d'Ivoire.

Pour ce faire, nous allons synthétiser cette section en deux parties. La première touchera le volet normatif (paragraphe 1) et la seconde abordera l'aspect institutionnel dégageant la question de responsabilité (paragraphe 2).

³²²Guy Stéphane Dago, « Gestion des déchets en Côte d'Ivoire : Quels défis après l'affaire du Probo Koala ? » (3 mars 2014), en ligne : <<http://www.nextafrique.com/showroom/styles-de-vie/3136-gestion-des-dechets-en-cote-d-ivoire-quels-defis-apres-l-affaire-du-probo-koala>> (consulté le 8 mai 2015).

³²³Constitution ivoirienne du 1er août 2000, *supra* note 320, art 19.

³²⁴*Ibid*, art 28.

Paragraphe 1 : Le volet normatif

Comme la plupart des États de l'UE tels que les Pays-Bas et le Royaume-Uni, la Côte d'Ivoire a adopté la *Convention de Bâle*³²⁵ et celle de *Marpol*³²⁶ en vue d'avoir un droit de regard externe sur la réglementation des transferts de déchets dangereux. Ces Conventions dégagent des principes dont notamment celui de la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac (A) et celui de l'interdiction générale des déchets dangereux (B). Rappelons que ces deux principes ont influencé la réglementation ivoirienne permettant d'appréhender au plan national l'affaire *Probo koala*.

A- Le principe de prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac.

Ce principe découle de l'annexe II³²⁷ de la *Convention de Marpol* et a pour objectif de prévenir les accidents par l'établissement de critères de rejet et de règles de la pollution par le transport en mer avec des navires citernes. À cet effet, les États membres s'activent aux contrôles des navires battant leur pavillon dans le but de garantir le respect d'interdiction de tout déversement volontaire de substances nocives en mer provenant des cargaisons et des soutes³²⁸. Ainsi, le transport par mer de ces substances doit s'effectuer selon certaines règles prévues à l'annexe II de la Convention. Rappelons que ces règles portent sur les éléments suivants : rejet de résidus ou de mélanges de substances liquides nocives en vrac ; classement par catégories des substances liquides nocives, méthode de pompage, de tuyautage et de déchargement ; installations de réception; procédures de déchargement, y compris le déballastage et le lavage des citernes; registre de la cargaison; enquêtes ; certificat

³²⁵*Convention de Bâle sur le Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, supra* note 16 entrée en vigueur en Côte d'Ivoire depuis le 01 mars 1995.

³²⁶Organisation maritime internationale(OMI), *supra* note 89 (Entrée en vigueur en Côte d'Ivoire le 05 janvier 1988).

³²⁷*Amendements à l'annexe II du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, MEPC118(52), 15 octobre 2004 [Annexe II révisée de MARPOL 73/78].*

³²⁸Dossou Rodrigue Akohou, *Exploitation pétrolière en mer et droit international: aspects juridiques et environnementaux pour les États côtiers du Golfe de Guinée*, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Nations Unies, 2008 à la p 126, en ligne : <http://www.un.org/depts/los/nippon/unff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/akohou_0708_ben_in.pdf>.

international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac ; conformité des chimiquiers au *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC)*³²⁹ ; transport et déchargement de substances liquides nocives analogues aux hydrocarbures ; manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet; plans d'intervention d'urgence en cas de pollution du milieu marin par les navires.

Toutefois dans l'affaire *Probo koala*, ce principe a joué indirectement un rôle dans la détermination des règles applicables aux déchets du navire en fonction d'une activité. En effet, au regard des faits passés en Côte d'Ivoire, les déchets sont soumis à la règle 13-7.1.1 de l'annexe II³³⁰ parce qu'ils ont été transportés et déchargés sur le territoire. Cette règle énonce que les substances liquides nocives notamment les eaux de nettoyage (ballast) dans notre cas doivent être traitées dans une installation de réception adéquate, sous réserve de confirmation par écrit de sa disponibilité. Cela se perçoit clairement à la règle 12 de l'annexe I³³¹ de la *Convention de Marpol* relatif au principe de prévention de la pollution par les hydrocarbures, qui prévoit que les États membres doivent être en mesure de réceptionner, dans des installations adéquates, les résidus et mélanges comprenant des hydrocarbures. Cependant, les États sont invités à signaler l'inadéquation de leurs installations ou l'évolution de la capacité portuaire à accueillir ce type de déchets au secrétariat de l'OMI.

À l'analyse des informations disponibles sur le site de GISIS³³², aucune installation adéquate ni statut ne sont mentionnés pour la Côte d'Ivoire³³³ Partie à la *Convention de*

³²⁹Organisation maritime internationale, *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits dangereux en vrac*, Londres, IMO Publishing, 2007.

³³⁰Annexe II révisée de MARPOL 73/78, *supra* note 291, n 13.7.1.1.

³³¹Annexe I révisée de Marpol 73/78, *supra* note 197, n 12.

³³²L'OMI a établi une base de données des installations de réception portuaires (PRFD) comme module du Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes de l'OMI (GISIS), afin de faciliter l'accès mondial à l'information sur les installations de réception portuaires et de promouvoir l'échange et l'exactitude des données.

³³³Organisation maritime internationale, *supra* note 198.

Marpol. Ajoutons qu'à toutes fins utiles, la Côte d'Ivoire a transposé dans sa législation les dispositions de l'annexe I et II de la *Convention de Marpol*, à travers la loi n° 87-776 du 28 juillet 1987 portant ratification de la *Convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires et de son Protocole du 17 février 1978 (MARPOL 73/78)*³³⁴. En outre, cette loi se complète avec le décret n° 97 — 678 du 3 décembre 1997 portant protection de l'Environnement marin et lagunaire contre la pollution en Côte d'Ivoire³³⁵, qui interdit tout rejet de déchets en mer ou en lagune résultant d'une activité de déchargement ou de transport³³⁶.

Ainsi aux termes de l'affaire *Probo koala*, nous pouvons conclure qu'il y a eu non-application du principe de prévention de la pollution des substances nocives transportées en vrac ainsi que celui de prévention de pollution par les hydrocarbures. Cette inapplication se traduit par le manque de volonté politique ivoirienne à se positionner, comme le Bénin, sur la capacité à recevoir des déchets dangereux. État signataire des deux principes (annexe I&II) de la *Convention de Marpol*, le Bénin affirme que : « le port de Cotonou n'a pas la capacité pour réceptionner les résidus liquides toxiques, et donc tout navire étranger n'a pas le droit de décharger tous déchets liquides. »³³⁷. Par ailleurs, cette faille dans le système politique ou juridique ivoirien rend vulnérable la protection de l'environnement relatif au mouvement transfrontière de déchet nocif.

³³⁴Loi n° 87-776 portant ratification de la *Convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires et de son Protocole du 17 février 1978 (Marpol 73/78) en Côte d'Ivoire*, 28 juillet 1987.

³³⁵Décret portant protection de l'Environnement marin et lagunaire contre la pollution en Côte d'Ivoire, 97-678, 3 décembre 1997.

³³⁶La contribution du droit au développement durable, Réunion constitutive du comité sur l'environnement de Association des Hautes juridictions de Cassation des Pays Francophones(AHJUCAF), coll AHJUCAF, Paris, Cour de Cassation de France, 2005 à la p 128.

³³⁷Charlotte Nithart, *Le Probo Koala*, Conférence de presse, Abidjan-Côte d'Ivoire, ONG Robin des Bois, 2006 à la p 4.

B- Le principe d'interdiction générale des déchets dangereux.

Ce principe a pour objectif de protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets de déchets dangereux³³⁸. Il interdit l'exportation de déchets dangereux des États membres vers les États non membres qui ont prohibé leur importation³³⁹. En outre au regard de la *Convention de Bamako*, le principe d'interdiction s'applique sans exception à l'importation des déchets dangereux de tous les États africains signataires tels que la Côte d'Ivoire, provenant des autres États³⁴⁰. L'application de ce principe se perçoit à travers les principes de gestion de déchets dangereux.

De ce fait, nous aborderons ce principe sous l'angle national étant donné qu'il a été transposé dans le *Code de l'environnement ivoirien*, mais aussi dans la *loi n° 88-651 du 07 juillet 1988 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques, nucléaires et substances nocives* (1). Au demeurant, en cas de violation dudit principe, des sanctions sont prévues (2).

1) L'interdiction contenue dans la législation ivoirienne

Tout d'abord l'article 1 (24) de la *loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'environnement* définit les déchets dangereux comme : « des produits solides liquides ou gazeux, qui présentent une menace sérieuse ou des risques particuliers, pour la santé, la sécurité des êtres vivants et la qualité de l'environnement »³⁴¹.

³³⁸Programme des Nations Unies, *supra* note 84.

³³⁹*Convention de Bâle sur le Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, *supra* note 16, art 4.

³⁴⁰*Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique*, janvier 1991, art 4 (1) [Convention de Bamako].

³⁴¹*Loi n° 96-766 portant Code de l'environnement de la Côte d'Ivoire*, 3 octobre 1996, art 1 (24) [Code de l'environnement ivoirien].

En matière de gestion de déchets dangereux, La Côte d'Ivoire n'a malheureusement pas inclus dans sa législation les principes de gestion écologiquement rationnelle. C'est pourquoi nous analyserons plutôt les sept (07) principes de protection de l'environnement :

- Le premier principe concerne la prévention qui nécessite trois opérations majeures : l'évaluation des activités prévues (étude d'impact environnemental), l'autorisation préalable pour l'exercice de certaines activités et la surveillance continue de l'environnement en rapport avec ses activités communément appelées audit environnemental.
- Le deuxième principe concerne la précaution découlant du point 15 de la Déclaration de Rio³⁴². Ce principe a pour rôle de prendre des mesures préliminaires de sorte à éviter ou à réduire tout risque ou tout danger pour l'environnement³⁴³.

Ces deux premiers principes sont d'autant importants en ce sens qu'ils incitent l'État à prendre des responsabilités. Celui-ci ne doit différer en aucune circonstance l'adoption des mesures visant à prévenir la dégradation de l'environnement, s'il existe des risques de dommages graves ou irréversibles, même en cas d'absence de certitude scientifique.

- Le troisième principe concerne la substitution. « Si une action susceptible d'avoir un impact préjudiciable à l'environnement peut être substituée à une autre action qui présente un risque ou un danger moindre, cette dernière action est choisie même si elle entraîne des coûts plus élevés en rapport avec les valeurs à protéger »³⁴⁴.

³⁴²Principe 15 de la *Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement*, *supra* note 195.

³⁴³ « Lors de la planification ou de l'exécution de toute action, des mesures préliminaires sont prises de manière à éviter ou à réduire tout risque ou tout danger pour l'environnement. Toute personne dont les activités sont susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement doit, avant d'agir, prendre en considération les intérêts des tiers ainsi que la nécessité de protéger l'environnement. Si à la lumière de l'expérience ou des connaissances scientifiques, une action est jugée susceptible de causer un risque ou un danger pour l'environnement, cette action n'est entreprise qu'après une évaluation préalable indiquant qu'elle n'aura pas d'impact préjudiciable à l'environnement » Code de l'environnement ivoirien, *supra* note 341, art 35 (1).

³⁴⁴*Ibid*, art 35 (2).

- Le quatrième principe concerne la non-dégradation des ressources naturelles (eau, air et sols) pour réaliser un développement durable.
- Le cinquième principe concerne le pollueur-payeur défini par le code de l'environnement comme le fait de soumettre « toute personne physique/morale dont les agissements et/ou activités causent ou sont susceptibles de causer des dommages à l'environnement, au paiement d'une taxe ou d'une redevance et à la réalisation des mesures de remise en état »³⁴⁵, et qui sera appliqué par le biais des taxes environnementales.
- Le sixième principe concerne l'information, la participation qui s'inspirent des termes de l'article 35-6 du code de l'environnement « toute personne a le droit d'être informée de l'état de l'environnement et de participer aux procédures préalables à la prise de décision susceptible d'avoir des effets préjudiciables à l'environnement ». Ce principe est prévu par le code de l'environnement dont des articles en prévoient les mécanismes³⁴⁶.
- Le septième principe concerne la coopération au nom duquel « les autorités publiques, les institutions internationales, les associations de défense et les particuliers concourent à protéger l'environnement à tous les niveaux possibles. »³⁴⁷

³⁴⁵*Ibid*, art 35 (5).

³⁴⁶« Le projet soumis à l'étude d'impact environnemental fait l'objet d'une enquête publique. L'étude d'impact environnemental est portée à la connaissance du public dans le cadre de cette enquête et constitue une pièce du dossier ». Voir, *Décret déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement en Côte d'Ivoire*, 96-894, 8 novembre 1996, art 16.

³⁴⁷Code de l'environnement ivoirien, *supra* note 341, art 35 (7).

Par ailleurs, l'on retrouve aussi ces principes dans le code de l'eau de la Côte d'Ivoire³⁴⁸ qui, prenant en compte les principes de précaution, de pollueur-payeur, d'information-participation, de planification-coopération, ajoute le principe usager-payeur.

Toutefois, l'on note quelques contradictions au niveau des principes. Le législateur ivoirien avait prévu à l'article 1^{er} de la Constitution que « *l'État de Côte d'Ivoire reconnaît les libertés, les droits et devoirs fondamentaux énoncés dans la présente Constitution et s'engage à prendre des mesures législatives ou réglementaires pour en assurer l'application effective.* »³⁴⁹, mais cela ne fut pas le cas dans l'application.

En effet, certains principes ne peuvent valablement être mis en œuvre parce que les règles prévues sont insuffisantes ou inadaptées au contexte. C'est le cas du traitement des déchets industriels qui sont directement déversés dans les décharges publiques sans traitement préalable³⁵⁰. Ceci, en raison de l'absence d'une procédure fiable d'autorisation pour le transport, et d'agrément concernant de tels déchets, parmi lesquels l'on peut retrouver des déchets dangereux.

Cette faiblesse est également observée aussi bien à propos des déchets médicaux que des déchets ménagers qui sont tous destinés sans distinction au déversement à la décharge publique, s'ils ne sont pas purement et simplement déversés et entassés dans les rues, faute par l'administration d'honorer ses engagements financiers vis-à-vis des sociétés de collecte et de ramassage des ordures. Cela s'explique par le fait que pour le moment, il n'existe pas en Côte d'Ivoire des normes permettant de catégoriser les différents types de déchets. En d'autres termes, il n'existe pas de filière spécifique pour le traitement de chaque type de déchets, aussi bien au niveau des industries que des ménages, à l'effet d'optimiser leur traitement, ce, en dépit des dispositions légales le prescrivant.

³⁴⁸Loi n° 98-755 portant Code de l'eau de la Côte d'Ivoire, 23 décembre 1998 [Code de l'eau ivoirien].

³⁴⁹Constitution ivoirienne du 1er août 2000, *supra* note 320, art 1.

³⁵⁰Les déchets liquides sont quant à eux rejetés dans les cours d'eau, notamment la lagune, à Abidjan.

En outre, les dispositions de l'article 60 du *Code de l'environnement*³⁵¹ attirent notre attention. En effet, il en ressort que malgré le fait que l'État incite les entreprises à conclure des contrats sur le recyclage des déchets, l'on dénote toutefois le manque de coordination entre les structures chargées de la gestion des déchets dangereux. Cela se ressent à travers l'absence de communication entre elles en matière des déchets dangereux.

Il est important de mentionner que la gestion des déchets dangereux en Afrique est prévue par l'annexe III de la *Convention de Bamako*. L'analyse de celle-ci permet de constater que la gestion en Afrique est particulière. Pour l'élimination des déchets dangereux, les États sont conduits à mettre les déchets soit dans des décharges ordinaires ou spécialisées, soit à les incinérer³⁵².

Par ailleurs, au regard de la *loi n° 88-651 du 07 juillet 1988 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques, nucléaires et substances nocives*, le trafic de déchets dangereux est interdit clairement. En effet, selon l'article 1 de ladite loi³⁵³, toutes opérations commerciales telles que l'importation, exportation, transit, transport relié aux déchets dangereux sont interdites. Cette loi en application de la *Convention de Bâle et Bamako* interdit l'importation des déchets dangereux en Côte d'Ivoire. À ce niveau, la loi ne donne pas entièrement satisfaction à cause de son imprécision sur les importations faites entre les pays africains qu'autorise la *Convention de Bâle*. Elle nous paraît donc squelettique hormis le fait qu'elle prévoit des sanctions en cas d'infraction.

³⁵¹Code de l'environnement ivoirien, *supra* note 341, art 60.

³⁵²Baguidi, *supra* note 210 à la p 45.

³⁵³*Loi n°88-651 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives en Côte d'Ivoire*, 7 juillet 1988, art 1.

Pour ce qui est de la *loi portant Code de l'environnement ivoirien*, il est utile de préciser que son rôle est de définir les bases politiques relatives à l'environnement en Côte d'Ivoire ainsi que les conditions de son application.

2) Les sanctions

Si l'on se réfère à la *Convention de Bâle*, l'on remarque que le fait de transgresser l'interdiction des mouvements de déchets dangereux vers des États non membres constitue un acte criminel³⁵⁴. Ce constat a été observé dans les dispositions législatives ivoiriennes, à travers les articles 97,99 et 101 du *Code de l'environnement*, mais aussi à l'article 2 de la *loi portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives*.

En effet, les sanctions prévues à ces articles sont :

Article 97 du *Code de l'environnement ivoirien* :

« Est puni d'une amende de 2.000.000 de francs à 50.000.000 de francs et d'un emprisonnement de deux mois à deux ans ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne ayant pollué les eaux continentales par des déversements, écoulements, rejets et dépôts de substances de toute nature susceptible de provoquer ou d'accroître la pollution des eaux continentales et/ou des eaux maritimes dans les limites territoriales. En cas de récidive, la peine est portée au double. Le coupable peut être condamné à curer les lieux pollués. L'Autorité nationale compétente peut, en cas de négligence, refus ou résistance, y procéder ou y faire procéder aux frais et dépens de l'intéressé ».

Article 99 du *Code de l'environnement ivoirien* :

« Est passible d'un emprisonnement de 1 à 5 ans et d'une amende de 5.000.000 de francs à 100.000.000 de francs quiconque : — dépose des déchets dans le domaine public maritime national; — importe sans autorisation des déchets sur le territoire national; — immerge, incinère ou élimine par quelque procédé que ce soit des déchets dans les eaux continentales, lagunaires et/ou maritimes sous juridiction ivoirienne. »

Article 101 du *Code de l'environnement ivoirien* :

« Quiconque procède ou fait procéder à l'achat, à la vente, à l'importation, au transit, au stockage, à l'enfouissement ou au déversement sur le territoire national de déchets dangereux ou signe un accord

³⁵⁴Baguidi, *supra* note 210 à la p 27.

pour l'autorisation de telles activités, est puni d'un emprisonnement de 10 à 20 ans et d'une amende de 500.000.000 de francs à 5.000.000.000 de francs. La juridiction ayant prononcé la peine peut : — ordonner la saisie de tout moyen ayant servi à la commission de l'infraction; — ordonner la saisie et l'élimination des déchets aux frais dépens du propriétaire desdits déchets ».

Article 2 de ladite loi³⁵⁵ :

« Sera puni d'une peine d'emprisonnement de quinze à vingt années et d'une amende de cent millions à cinq cents millions de francs, quiconque se sera livré à l'une des opérations d'importation ou stockage des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives. »

À l'analyse de ces articles, l'on perçoit un conflit de lois dans les différentes sanctions. Étant donné que les peines d'emprisonnement et les amendes sont différentes, il serait arbitraire pour le juge de statuer en cas d'opération d'importation ou stockage des déchets industriels toxiques et substances nocives.

En outre, l'article 342 (4) du *Code pénal ivoirien*³⁵⁶ sanctionne toute atteinte à l'intégrité physique. En effet, il est prévu dans cet article que quiconque s'en prend à la vie d'une personne par l'émission d'une substance nocive causant la mort est passible d'une peine de mort.

De plus, en cas de responsabilité civile engagée, le coupable est condamné à nettoyer et restaurer les lieux pollués à ses propres frais³⁵⁷. À ce niveau, la législation ivoirienne pose le principe de la survie de l'action civile à l'extinction de l'action publique en raison de la transaction. La transaction relève de la compétence de l'administration ivoirienne et requiert l'existence d'un préjudice environnemental et un lien de causalité³⁵⁸. Par conséquent, nous comprenons l'énoncé de l'article 9-4 (2, 3,4) du Code de procédure pénal ivoirien : « la victime qui n'a pas pu obtenir de transiger avec le délinquant est renvoyée à se pourvoir

³⁵⁵Loi n°88-651 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives en Côte d'Ivoire, *supra* note 353, art 2.

³⁵⁶Loi n° 81-640 portant Code pénal de la Côte d'Ivoire, Crimes capitaux-coups et blessures volontaires, 31 juillet 1981, art 342(4) [Code pénal ivoirien].

³⁵⁷Loi n°88-651 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives en Côte d'Ivoire, *supra* note 353, art 6(2).

³⁵⁸Jean-Claude Dacourir, « La réparation des dommages liés aux transports des déchets dangereux en droit ivoirien: leçons à tirer d'un accord transactionnel relatif à l'affaire Probo Koala » (2014) vol.124:886 Penant 114 à la p 120.

devant la juridiction répressive pour qu'il soit statué sur les intérêts publics. La juridiction répressive saisie d'une action civile antérieurement à l'avènement de la transaction sur l'action publique pourra accorder à la partie civile et à sa demande des dommages et intérêts.»³⁵⁹. Aussi, en termes de réparation de dommage, l'article 10 bis du Code de procédure pénale ivoirien prévoit : « toute partie lésée... peut intervenir devant la juridiction répressive déjà saisie, en vue de réclamer la réparation du préjudice matériel qu'elle a subi, résultant de la faute de l'infraction. La transaction intervenue sur les intérêts civils éteint l'action civile. »³⁶⁰

Par ailleurs, c'est dommage qu'aucune affaire en Côte d'Ivoire ne puisse être donnée comme illustration, en raison de l'absence de jurisprudence en la matière³⁶¹. Néanmoins, l'accord de transaction passé entre la STN *Trafigura* et la Côte d'Ivoire ne semble pas respecter les dispositions de la législation ivoirienne.

Paragraphe 2 : La mise en œuvre de la législation ivoirienne

La législation ivoirienne qui a encadré la transaction pénale dans l'affaire *Probo Koala* s'analysera à travers l'effectivité des normes préventive (A) et protectrice (B).

A- L'application des normes préventives dans l'affaire Probo koala

Au regard de la préférence accordée à la transaction avec les dirigeants de la STN *Trafigura*, la Côte d'Ivoire s'est mise dans une position de sorte à révéler des entraves au niveau du droit pénal ivoirien (1) ainsi que le droit civil (2).

³⁵⁹Loi n°60-366 portant Code de procédure pénale de la Côte d'Ivoire, De l'action publique et civile, 14 novembre 1960, art 9-4 (2,3,4).

³⁶⁰*Ibid*, art 10 BIS.

³⁶¹Le juge administratif et le droit de l'environnement, coll AIHJA, Congrès de Carthagène, Cour suprême de Côte d'Ivoire, 2013.

1) Au niveau pénal

Rappelons que le pouvoir de transiger en Côte d'Ivoire relève de la compétence de l'État qui décide d'effectuer une transaction avec le responsable de la pollution³⁶² au détriment de la partie civile. De ce fait, la responsabilité pénale du pollueur peut s'apprécier difficilement en l'espèce. Selon Jean-Claude Dacourir³⁶³, les incohérences de la transaction décelées se sont accrues dans le domaine de la transaction notamment dans l'affaire *Probo koala*.

En effet, lorsque l'on étudie en profondeur ce mode de règlement à l'amiable qui est la transaction, l'on s'aperçoit que celle-ci enfreint le droit positif ivoirien, en commençant par la violation de l'article 28 de la *Constitution ivoirienne*. Ledit article prévoit que : « La protection de l'environnement et la promotion de la qualité de la vie sont un devoir pour la communauté et pour chaque personne physique ou morale.»³⁶⁴. La lecture de cet article permet d'affirmer que la transaction n'est pas un mode conforme à la loi fondamentale de la Côte d'Ivoire.

En outre, l'article 8 (1) du *Code de procédure pénale* vient renforcer cette thèse et indiquer le cadre dans lequel la transaction est admissible. En effet, il est énoncé que la transaction est valable en cas d'infractions délictuelle et contraventionnelle jusqu'au prononcé du jugement non susceptible d'opposition³⁶⁵. Par cette disposition, l'on constate qu'en cas d'infraction de nature criminelle³⁶⁶, la transaction n'a pas lieu d'être. En l'espèce, l'État ivoirien a passé un accord avec *Trafigura* qui faisait l'objet d'une transaction en matière

³⁶²Code de l'environnement ivoirien, *supra* note 341, art 110.

³⁶³Dacourir, *supra* note 358 à la p 125.

³⁶⁴Constitution ivoirienne du 1er août 2000, *supra* note 320, art 28.

³⁶⁵*Loi n°60-366 portant Code de procédure pénale de la Côte d'Ivoire*, *supra* note 359, art 8 (1).

³⁶⁶Code pénal ivoirien, *supra* note 356, art 342(4). Rappelons que les déchets déversés en Côte d'Ivoire ont dégagés une odeur toxique causant la mort de 17 morts et plus de 100.000 personnes intoxiquées, selon l'ONG de promotion de protection et de défense des Droits humains. Voir, Fédération internationale des ligues des droits de l'Homme(FIDH), *supra* note 1 à la p 9.

criminelle dans l'affaire *Probo koala*. Cette transaction a donc violé la loi n° 60-366 portant Code de procédure pénale de la Côte d'Ivoire.

De plus, la *loi ivoirienne n° 88-651 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives* a été violée, en raison de l'activité menée qui a justifié la présence des déchets sur le territoire ivoirien. En effet, les déchets dangereux déversés en Côte d'Ivoire ont été importés par le navire *Probo Koala* bien que l'article 1 de ladite loi interdît toute importation de déchets sur le territoire³⁶⁷. Par ricochet, étant donné que cette loi est la résultante des Conventions de Bâle et Bamako, l'on affirme que ces Conventions furent aussi violées notamment à l'article 4 (1) de celles-ci³⁶⁸.

La violation du droit pénal ivoirien à travers la transaction passée entre la Côte d'Ivoire se constate de même au plan civil.

2) Au niveau civil

Le protocole d'accord du 13 février 2007 qui s'est effectué lors du règlement amiable entre l'État ivoirien et *Trafigura*, viole le principe de consensualisme que prévoit le droit des contrats civils³⁶⁹. Selon Dacourir, les clauses de l'accord regorgeaient des erreurs de qualification, en l'occurrence de l'emploi du terme transaction au sens de l'article 2044 du

³⁶⁷ *Loi n° 88-651 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives en Côte d'Ivoire*, *supra* note 353, art 1.

³⁶⁸ *Convention de Bâle sur le Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, *supra* note 16, art 4 (1). Il s'énonce comme suit : «Les Parties exerçant leur droit d'interdire l'importation de déchets dangereux ou d'autres déchets en vue de leur éliminations en informent les autres Parties conformément aux dispositions de l'article 13».

Quant à la Convention de Bamako, *supra* note 340, art 4 (1). L'interdiction se perçoit comme suit : «Toutes les Parties prennent les mesures juridiques, administratives et autres appropriées sur les territoires relevant de leur juridiction en vue d'interdire l'importation en Afrique de tous les déchets dangereux, pour quelque raison que ce soit, en provenance des Parties non contractantes. Leur importation est déclarée illicite et passible de sanctions pénales.

³⁶⁹ Dacourir, *supra* note 358 à la p 127.

*Code civil ivoirien*³⁷⁰. Cet article définit la transaction comme un contrat par lequel les Parties mettent fin à l'existence d'un litige ou d'un litige en devenir.

En outre, l'autre problème se situe au niveau de la clause de bonne foi inscrite dans le protocole où il est écrit que les Parties s'engagent à « exécuter de bonne foi le présent protocole valant transaction aux termes des dispositions de l'article 2044 du Code civil ivoirien et ayant l'autorité de la chose jugée en dernier ressort. »³⁷¹. Il décrit par la suite le rôle de l'État comme étant celui qui agit dans la transaction en son propre nom, mais aussi en tant que représentant de ses démembrements, des personnes physiques et morales et, des victimes intoxiquées. Cette clause vient en contradiction au principe de consensualisme³⁷².

Par ailleurs, l'objet du Protocole d'accord énonce que ce document est valable pour tout type de transaction en présence d'autre évènement similaire au déversement des déchets dangereux sur le territoire ivoirien³⁷³. Cela nous pousse à nous interroger si l'affaire *Probo koala* est considérée comme un acte regrettable ou une opportunité pour l'État ivoirien.

Toutefois, ce Protocole d'accord véhicule une version fautive de la notion de transaction, confondant les intérêts de l'État ivoirien avec ceux de la partie civile. Partie qui non seulement peut faire prévaloir ses droits en vertu de l'article 1 du *Code de procédure civile, commerciale et administrative de la Côte d'Ivoire*³⁷⁴, mais aussi peut saisir les juridictions étrangères notamment celle de la STN *Trafigura* pour réclamer une indemnisation en raison des dommages causés. Par conséquent, au regard de la précédente définition de

³⁷⁰ Albert Aggrey, « Code civil, Code de procédure civile commerciale et administrative » dans Recueil des codes et lois de Côte d'Ivoire : textes législatifs et réglementaires, Abidjan-Côte d'Ivoire, Juris-Éditions, 2012.

³⁷¹ Le parti Écologique Ivoirien (PEI), *Signature d'Accord entre l'État ivoirien et la société «Trafigura»*, 14 février 2007, en ligne : <<http://www.parti-ecologique-ivoirien.org/news/signature-d-accord-entre-l-etat-ivoirien-et-trafigura.php>>.

³⁷² Alain Bénabent, *Droit civil: les contrats spéciaux civils et commerciaux*, 9^e éd, 1, coll Domat droit privé, Paris, Montchrestien, 2011 à la p 672.

³⁷³ Le parti Écologique Ivoirien (PEI), *supra* note 371.

³⁷⁴ Il ressort de cet article que « toute personne physique ou morale peut agir devant les juridictions de la République de Côte d'Ivoire en vue d'obtenir la reconnaissance, la protection ou la sanction de son droit. Toute personne physique ou morale, peut dans tous les cas, être appelé devant les juridictions à l'effet de défendre une action dirigée contre elle.». Aggrey, *supra* note 370.

transaction, nous pouvons dire que ce Protocole engage juste l'Administration publique et *Trafigura*.

En outre, de ce qui a été vu au niveau pénal, la transaction est recevable en termes d'infraction délictuelle ou contraventionnelle. En l'espèce, les auteurs de l'infraction commise en Côte d'Ivoire sont poursuivis pour complicité de crime d'empoisonnement et de délits. Subséquemment, en vertu de la législation ivoirienne, le Protocole d'accord demeure invalide pour les intérêts mal définis ainsi que pour la confusion créée autour de la notion de transaction. Au certain que cela se ressent dans les normes curatives.

Analysons à présent les normes ayant servi à la réparation des dommages causés dans l'affaire *Probo Koala*, tant au pénal qu'au civil.

Au plan pénal, toujours en relation avec la notion de transaction, l'on constate une non-conformité avec les textes et lois en vigueur. Cela s'est senti au niveau de l'extinction de la peine d'emprisonnement des trois principaux auteurs de l'infraction criminelle. En effet, à la suite du déversement des déchets en Côte d'Ivoire, Claude Dauphin, Jean-Pierre Valentini et N'Zi Kablan tous responsables de *Trafigura* ont été mis en détention provisoire sur la base de violations du droit positif ivoirien. Ceux-ci ont été remis en liberté après la signature du Protocole d'accord, échappant à tous procès. Cette issue se justifie par l'article 4 dudit Protocole en ces termes : « l'État de la Côte d'Ivoire renonce définitivement à toute poursuite, réclamation, action ou instance présente ou à venir à l'encontre de l'autre partie »³⁷⁵.

Au certain, la transaction effectuée entre les deux parties a entraîné l'immunité aux sanctions des lois pour *Trafigura*. Bien plus, le fait que l'État sans consultation au préalable avec la partie civile, insère au point 12 du Protocole qu'il est prêt à accueillir les activités de la STN sur le territoire ivoirien sous prétexte que celle-ci contribue à l'amélioration de

³⁷⁵Le parti Écologique Ivoirien(PEI), *supra* note 371 (art 4 du Protocole d'Accord).

l'environnement. Cela nous paraît incompréhensible et va à l'encontre des ressources technologiques dont dispose la Côte d'Ivoire.

Pour revenir à la non-application des sanctions pénales dans cette affaire, l'on constate en outre que la Cour d'assises a manqué à son devoir lorsqu'elle a été saisie. En effet, après la signature du Protocole, la Cour d'assises s'est récusée de la comparution des auteurs de l'infraction. Face à cela, le principe de séparation de pouvoir érigé par Montesquieu³⁷⁶ est remis en question dans le système de fonctionnement de la Côte d'Ivoire. Mais aussi, le champ d'application de la loi pénale ivoirienne perd tout sens devant l'attitude de la Cour d'assises. En illustration, l'article 15 de ladite loi s'énonce comme suit :

« La loi pénale s'applique à toute infraction commise sur le territoire de la République lequel comprend : 1° l'espace terrestre délimité par les frontières de la République ; 2° ses eaux territoriales ; 3° l'espace aérien au-dessus de territoire terrestre et des eaux territoriales ; 4° les navires et aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire. Aucun membre de l'équipage ou passager d'un navire ou aéronef, étranger auteur d'une infraction commise à bord au préjudice d'un autre membre de l'équipage ou passager à l'intérieur des eaux territoriales ou de l'espace aérien ivoirien ne peut être jugé par les juridictions ivoiriennes sauf dans les cas suivants : 1° l'intervention des autorités ivoiriennes a été réclamée ; 2° l'infraction a troublé l'ordre public ; 3° l'auteur ou la victime de l'infraction est ivoirien. »³⁷⁷

Il en est de même de l'Administration publique dont le rôle rend la compréhension difficile dans l'affaire *Probo Koala*. En effet, le rôle de l'État est de défendre les intérêts du peuple et non d'agir en sa défaveur. La rapidité avec laquelle la transaction s'est effectuée sans consultation au préalable avec les victimes et mettant fin à toute poursuite, vient discréditer la bonne foi de l'État ivoirien.

Par ailleurs, la question indemnitaire des victimes se pose avec acuité face aux intentions cachées de l'État.

³⁷⁶Charles-Louis de Secondat Montesquieu, *De l'esprit des lois*, 1, S.I, s.n, 1997.

³⁷⁷Code pénal ivoirien, *supra* note 356, art 15 (Section 1: application dans l'espace).

Au plan civil, notons que le règlement à l'amiable a porté sur le versement d'un montant de 95 milliards de francs CFA³⁷⁸ dans les comptes de l'État pour les charges suivantes : soit 73 milliards de francs CFA affectés aux réparations des préjudices et à l'indemnisation des victimes, et 22 milliards pour les frais de dépollution³⁷⁹. À ce niveau, nous nous attarderons sur l'indemnisation des victimes.

En effet, il ressort de cette affectation monétaire que trois quarts devaient revenir à la partie civile, dont 725.000 de francs CFA (environ 1381 \$ CAD) pour chaque victime. Mais au regard des faits, seulement 250.000 francs CFA (environ 477 \$ CAD) qui ont été remis à 55.1 personnes intoxiquées³⁸⁰. Il est évident que cette situation a nécessité le recours à la justice ivoirienne même si cela ne fut pas un succès. Lors de la plaidoirie de la partie civile composée d'ONG telles que le collectif des victimes des déchets toxiques de Vridi (une localité d'Abidjan) et la fédération nationale des déchets toxiques, le problème posé fut l'abdication de la partie défenderesse sous prétexte de l'absence de représentants de *Trafigura* et de sa filiale *Puma Energy*. Cela a engendré la suspension des procès à une date ultérieure par la Cour d'assises ivoirienne.

De notre humble avis, la justice ivoirienne en ressort perdante dans l'affaire *Probo koala*, puisqu'elle a preuve d'un manque de fiabilité poussant les victimes à obtenir justice auprès des juridictions étrangères³⁸¹. En outre, l'État ivoirien à qui revenait la tâche d'effectuer une indemnisation dite équitable a failli à son rôle. Par conséquent, il importe d'analyser en profondeur le système institutionnel afin de trouver l'origine du problème. Par ailleurs, le régime de responsabilité en Côte d'Ivoire reste à ce jour que théorique face aux atteintes à l'environnement.

³⁷⁸Denoiseau, *supra* note 74 à la p 41.

³⁷⁹Le parti Écologique Ivoirien(PEI), *supra* note 371 (Article 2 du Protocole).

³⁸⁰Union des victimes des déchets toxiques d'Abidjan et Banlieues (UVDTAB), Déversement des déchets toxiques dans le district d'Abidjan et banlieues le 19 août 2006 par le navire Probo Koala affrété par Trafigura, Examen périodique universel, 6, Abidjan-Côte d'Ivoire, ONG, 2009 à la p 4.

³⁸¹Dacourir, *supra* note 358 à la p 133.

Enfin, l'affaire *Probo koala* a montré que le système judiciaire ivoirien est faible. L'absence en son sein d'une juridiction spécialisée responsable de la protection de l'environnement est à la base des lacunes dont fait preuve ce système.

Section 2 : Le cadre institutionnel et le dysfonctionnement des structures responsables de la gestion des déchets dangereux

Le déversement des déchets dangereux à différents sites dans la ville d'Abidjan permet de s'intéresser au système de gestion desdits déchets en Côte d'Ivoire. En effet, la multiplicité des structures publiques et privées encadrant cette notion (paragraphe 1) nous pousse à nous interroger sur la responsabilité de chacune (paragraphe 2). Cela est en conformité avec l'article 68 du *Code de l'environnement ivoirien* qui prévoit que l'État, les associations de défense ainsi que les collectivités locales sont responsables de l'éducation, la formation et la sensibilisation environnementales³⁸².

Paragraphe 1 : Les structures publiques et privées

Parmi ces structures, certaines jouent un rôle prépondérant (A) et d'autres agissent en complémentarité (B).

A- Les acteurs principaux

La gestion des déchets dangereux relève en partie du ressort du Port autonome d'Abidjan (1) du Ministère de l'Environnement, de la Salubrité urbaine et du Développement durable (MESUDD) ainsi que de ses institutions sous-tutelles (2).

1) Le Port autonome d'Abidjan

Le Port autonome d'Abidjan (PAA), une société d'État, est en service depuis 1951. Il comporte une superficie lagunaire (lagune ébrié) de 1000 ha, avec 800 ha de terrain. Le port est accessible par trois quais³⁸³. Le Quai Nord, avec cinq (05) postes sur une longueur totale de 775 mètres et cinq (05) magasins-cales d'une superficie de 28 800 m². Le Quai Ouest, avec

³⁸²Code de l'environnement ivoirien, *supra* note 341, art 68.

³⁸³Van Eeden, *supra* note 14 à la p 6.

dix (10) postes sur une longueur totale de 1525 mètres et dix (10) magasins-cales d'une superficie de 55 200 m². Le Quai Sud, avec cinq (05) postes sur une longueur de 800 mètres et quatre (04) magasins-cales de 26 400 m². Le PAA exploite également plusieurs terminaux spécialisés dont des postes pétroliers en mer pour l'accueil des pétroliers comportant : trois (03) postes de chargement/déchargement reliés par un pipeline aux installations de la Société ivoirienne de raffinage (SIR) et à la United Meridien International Corporation (UMIC); trois (3) postes pouvant accueillir des navires de 80 000 à 350 000 tonnes; et cinq (05) postes sur la rive est du Canal de Vridi³⁸⁴.

À ce niveau, il importe d'analyser le cadre réglementaire (a) de cette société ainsi que les procédures de contrôle (b).

a- Le cadre réglementaire

Les activités du PAA sont en principe réglementées sur la base des textes suivants³⁸⁵:

- Les Conventions internationales relatives aux affaires maritimes, aux mouvements de déchets dangereux et à l'environnement telles que : la *Convention Marpol 73/78* et la *Convention de Bâle*.
- Les lois sur les affaires maritimes, l'environnement, et les questions économiques et financières, telles que la loi n° 61-349 du 09 novembre 1961 sur la marine marchande et les autres lois traitées dans la section précédente.
- Les décrets tels que *décret n° 99-18 du 21 avril 1999 portant règlement de police du Port autonome d'Abidjan* et le *décret n° 85-949 du 12 septembre 1985 portant organisation du plan d'intervention d'urgence contre les pollutions accidentelles en mer, en lagune ou dans les zones côtières (« Plan Pollumar »)*...

³⁸⁴*Ibid* à la p 7.

³⁸⁵*Ibid* à la p 11.

- Les règles et procédures internes des parties prenantes comme *l'arrêté n° 00712 portant agrément d'enlèvement d'ordures des navires, l'arrêté n° 00710 portant permis d'importation/exportation des déchets, la décision n° 127/MT/DGAMP/DAPDP du 24 avril 2007 sur les directives de sécurité concernant l'entrée et le séjour des navires dans les ports ivoiriens*, ainsi que la *note de service n° 07/MT/DGAMP/DAPDP du 15 mars 2007 : modalités particulières de déchargement des résidus liquides dans les ports ivoiriens*.

Comme l'on peut le constater, les autorités ivoiriennes sont conscientes de l'importance d'élaborer des textes juridiques plus concrets et spécifiques sur les questions d'environnement. Reste à savoir si l'application de ces textes est effective dans les procédures de contrôle.

b-Les procédures de contrôle du PAA

Tout d'abord, il est à mentionner que dans l'objectif de faciliter la tâche aux acteurs impliqués dans les opérations maritimes dans l'application des normes de protection de l'environnement, l'OMI a mis en place le *Code international de gestion de la sécurité (ISM)* servant à élaborer une culture de la sécurité et de la conscience environnementale, tant à terre qu'à bord des navires.

En outre, le *Code ISM*³⁸⁶ oblige les États du pavillon à confirmer, par contrôle, que les systèmes de gestion à terre et les normes opérationnelles à bord des navires respectent bien le Code.

Concrètement cela se manifeste par le fait que chaque compagnie de transport maritime prévoit : une politique relative à la sécurité et à la protection de l'environnement ;

³⁸⁶*Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, A/741 modifié par la résolution MSC/353, 1993, art 1.2 [Code ISM].*

des consignes et des procédures en matière de sécurité de l'exploitation des navires conforme à la législation internationale et nationale, ainsi que la formation du personnel sur les risques environnementaux et sanitaires que peuvent représenter les déchets transportés.

En pratique internationale comme aux Pays-Bas, les sociétés d'installations de réception (APS) des déchets exigent au capitaine du navire, une notification au préalable sur la raison qui nécessite l'utilisation de ces dites installations³⁸⁷. La règle générale qui en ressort en cas d'un régime de redevance, est l'importance d'accorder à l'autorité portuaire le rôle de vérificateur d'informations fournies afin de favoriser une bonne communication entre lesdites sociétés et les douaniers³⁸⁸. En ce qui concerne le régime de redevance, il se traduit par l'application du principe pollueur payeur. Cela revient à fixer un montant autant pour l'utilisation des installations de réceptions portuaires que pour le traitement ou l'élimination des déchets. Il n'existe pas de tarif international dans ce domaine toutefois le Manuel de l'OMI sur les installations de réceptions portuaires permet aux sociétés d'installations de réception d'être guidées dans la fixation des coûts³⁸⁹. En outre, à toutes fins utiles, mentionnons qu'il existe deux types de régimes de redevances que sont la « sans-redevance spécifique »³⁹⁰ et le « marché libre ».

Par contre, le régime est particulier dans l'Union européenne notamment aux Pays-Bas. En effet, la redevance est perçue directement par les navires. Cette méthode conforme à la *directive 2000/59/UE sur les installations de réception portuaires pour les déchets*

³⁸⁷ Van Eeden, *supra* note 14 à la p 12.

³⁸⁸ *Ibid.*

³⁸⁹ Organisation maritime internationale, Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires, CIRCMEPC01671.doc, Londres, 2009 au para 18.

³⁹⁰ Selon le rapport d'évaluation de l'OMI écrit par Nathalie Van Eeden, le régime sans redevance spécifique signifie qu'il y a une redevance pour la réception et la manutention des déchets d'exploitation pour chaque navire faisant escale dans le port (qu'il ait ou non l'intention de déposer ses déchets). Quant au marché public, il prévoit que les navires versent une redevance de base à l'autorité portuaire pour leurs déchets, mais doivent néanmoins payer les fournisseurs des installations de réception portuaires pour pouvoir utiliser leurs installations. Les autorités portuaires utilisent les redevances ainsi perçues pour subventionner le dépôt effectif de déchets, ce qui implique que les navires peuvent prétendre à une restitution des redevances qu'ils ont versées pour l'utilisation des installations de réception.

*d'exploitation des navires et des résidus de cargaison*³⁹¹, s'avère efficace puisque les navires transitant dans un port de l'UE assument une part importante des coûts des installations de réception (au moins 30 %). Ce régime est mixte étant donné qu'il comporte une redevance non spécifique et un coût variable en fonction de la quantité et les types de déchets³⁹². Cela explique l'augmentation du coût de la société APS après analyse des déchets du *Probo Koala*.

Pour ce qui est de la procédure de contrôle en Côte d'Ivoire, il est à noter que le PAA a la capacité d'accueillir seulement les déchets dits « ordures » prévus à l'annexe V de la *Convention de Marpol*. En outre, contrairement à la pratique internationale, la Côte d'Ivoire présente des lacunes au niveau des procédures de contrôle.

Premièrement, le capitaine du navire prend contact avec l'agent maritime (autorité portuaire) en l'informant de la quantité des déchets. L'agent quant à lui, sans vérification ou contrôle, établit une relation d'affaires entre le capitaine du navire avec une société chargée de la collecte des déchets. Il est important de signaler que les coûts de réception et de collecte sont matières à négocier. Par déduction, aucun régime de redevance relatif aux déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison n'existe dans le PAA³⁹³.

Deuxièmement, au regard des cinq (05) annexes de la *Convention de Marpol*, il convient de démontrer l'incapacité du PAA à réceptionner les déchets en raison du manque d'installations de traitement des déchets. De ce fait, cette absence d'installations adéquates pour les déchets liquides contaminés par les hydrocarbures prévus à l'annexe I se ressent suite à la lecture du rapport d'évaluation de l'OMI³⁹⁴ stipulant que la Côte d'Ivoire, par le biais de l'ex-société de traitement de déchets (ITE), avait la capacité d'accepter jusqu'à 1000 tonnes de déchets/mois. À ce jour, le PAA ne peut accepter les déchets de cette catégorie exceptés

³⁹¹ Directive du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, *supra* note 88.

³⁹² Van Eeden, *supra* note 14 à la p 14.

³⁹³ *Ibid* à la p 15.

³⁹⁴ *Ibid* à la p 16.

ceux qui proviennent des bateaux de pêche. Ceux-ci sont stockés dans des conteneurs déposés dans le port.

Par ricochet, les déchets tels que les boues d'hydrocarbures, découlant de l'exploitation des plateformes pétrolières, sont traités par une société spécialisée dans le traitement de ce type de déchets appelé « Installations de thermiques industrielles (I.T.I) » sous-traitante de la SIR. Les déchets sont pompés des plateformes dans des superpétroliers qui les chargent dans des bateaux d'ITI, lesquels les transportent jusqu'au quai de PETROCI où ils sont chargés sur des camions et acheminés vers l'usine de traitement d'ITI. Environ 100 m³/mois de sables contaminés sont ainsi traités.

En ce qui concerne les substances liquides nocives de l'annexe II de *Marpol*, hormis le fait que son importation a été interdite par la *Convention de Bâle* et par sa législation, la Côte d'Ivoire dispose d'un incinérateur archaïque pour le traitement des résidus de pesticides. En raison du manque d'installation, le traitement de ces déchets est à éviter.

Quant aux substances nuisibles transportées en colis ou dans des conteneurs (annexe III de *Marpol*), un système de traitement est mis en place, mais celui-ci n'est pas fonctionnel. Toutefois, la direction générale des douanes est chargée de contrôler les marchandises entrantes et d'identifier les déchets dangereux expédiés illégalement en Côte d'Ivoire ou vicieusement déclarés comme marchandises d'occasion. Les agents de douanes de principe responsable du contrôle de toutes substances nuisibles se limitent juste à la détection des stupéfiants et des marchandises contrefaites³⁹⁵. Cela s'explique par le manque de formation des agents sur cette question. En cas de marchandises suspectes, celles-ci sont saisies et brûlées à la décharge d'Akouedo.

³⁹⁵ *Ibid* à la p 17.

Au reste, les déchets dits eaux usées (annexe IV de *Marpol*) ne sont pas traités. Ceux relevant de l'annexe V sont par contre traités. Ce sont les déchets de quarantaine c'est-à-dire capables de contaminer par simple contact humain avec du liquide. En outre, comme nous l'avons précédemment mentionné, les agents portuaires choisissent une entreprise pour un mandat spécifique de collecte de déchets sur la liste des entreprises agréées par le Ministère de l'Environnement. De plus, le retrait du PAA dans les négociations entre l'agent maritime et la société de collecte de déchet défavorise un bon système de gestion.

Par ailleurs, notons que le Port autonome d'Abidjan gère et traite les déchets issus de ses propres installations. Il est du ressort des entreprises telles que la société nationale d'opération pétrolière de Côte d'Ivoire (*PETROCI*)³⁹⁶ détentrice d'une concession à l'intérieur du PAA de gérer ses propres déchets. Ces entreprises sont agréées et contrôlées par le Ministère de l'Environnement. Dans l'affaire *Probo Koala*, la *PETROCI*, comme nous le verrons plus loin, a été impliquée puisque c'est au quai de *PETROCI* que le navire a accosté. Néanmoins selon le rapport d'évaluation, il est à souligner que les déchets dangereux produits par les concessionnaires sont généralement collectés par une entreprise privée responsable des déchets urbains puis déversés dans la décharge d'Akouedo³⁹⁷.

2) Le Ministère de l'Environnement et les sous-directions

a-Le Ministère de l'Environnement

Par le décret n° 2011-432 du 30 novembre 2011 portant organisation du MESUDD, la responsabilité de ce ministère s'étend à la protection de l'environnement, à la salubrité et au développement durable. À ce titre et en liaison avec les différents départements ministériels

³⁹⁶Port autonome d'Abidjan, « Terminal pétrolier », en ligne : <<http://www.portabidjan.ci/fr/content/terminal-p%C3%A9trolier>> (consulté le 25 mai 2015).

³⁹⁷Van Eeden, *supra* note 14 à la p 19.

intéressés, il a l'initiative et la responsabilité de différentes actions réparties dans les différentes branches que sont l'environnement et le développement durable³⁹⁸.

Au titre de l'environnement, il est chargé de planifier et contrôler la politique en matière d'évaluations, études et plans. Il porte un regard sur la mise en valeur des services environnementaux du réseau des parcs nationaux et réserves naturelles en liaison avec les ministères du Tourisme et des Eaux et forêts³⁹⁹, dans la mise en œuvre du code de l'environnement et de la législation en matière de protection de la nature et de l'environnement. Il reçoit un financement du FEM (Fonds pour l'environnement mondial)⁴⁰⁰ et du PNUÉ en vue d'une bonne protection et d'une mise en valeur des écosystèmes aquatiques, fluviaux, lagunaires et littoraux et des zones humides. Il effectue aussi un contrôle périodique des installations classées⁴⁰¹ en vue de détecter les risques naturels majeurs et déchets toxiques pouvant affecter gravement l'environnement.

Au titre de la salubrité urbaine, il lutte contre les nuisances et les pollutions à Abidjan et dans les villes intérieures en déployant la brigade de la salubrité⁴⁰². Cette responsabilité n'a

³⁹⁸Ministère de l'Environnement et du Développement Durable de la République de Côte d'Ivoire, « Attributions du Ministère de l'Environnement, de la Salubrité et du Développement Durable », en ligne : <<http://www.environnement.gouv.ci/missions.php>> (consulté le 21 mai 2015).

³⁹⁹*Ibid.*

⁴⁰⁰UNEP, « Le Fond pour l'Environnement Mondial », en ligne : <<http://www.unep.org/Documents.multilingual/Default.asp?DocumentID=340&ArticleID=4173&l=fr>> (consulté le 21 mai 2015).

⁴⁰¹ A ce niveau, avant leur ouverture, ces installations sont soumises à une autorisation préalable de conformité environnementale délivrée sur demande de l'exploitant, par arrêté du même ministre, après enquête publique. Cette autorisation d'ouverture d'installation classée, qui est toujours accordée sous réserve des droits des tiers, peut prescrire aux frais de l'exploitant, la réalisation des évaluations et la mise en œuvre des mesures que rendent nécessaires, soit les conséquences d'accident ou d'incident survenu dans l'installation, soit l'inobservation des conditions imposées par le décret.

Quant aux installations qui ne présentent pas les dangers et inconvénients susvisés, elles doivent néanmoins respecter les prescriptions générales prévues pour toutes les installations en vue de la protection de l'environnement. Elles sont pour cela soumises à une déclaration préalable. Avant leur ouverture, ces installations doivent faire l'objet d'une déclaration (en cas de silence du Ministre dans le délai imparti, le récépissé est réputé acquis) adressée au Ministre chargé de l'environnement qui vérifie la conformité du dossier et délivre dans les quinze jours, un récépissé de déclaration ainsi qu'une copie des prescriptions générales concernant l'activité en question.

⁴⁰²Ministère de l'Environnement et du Développement Durable de la République de Côte d'Ivoire, *supra* note 398.

pas lieu d'être, car elle relève de la compétence du Ministère de la Salubrité urbaine⁴⁰³. Toutefois, il y a une confusion au niveau des intitulés des Ministères. À l'évidence, il ne peut y avoir deux ministères ayant relativement la même dénomination. Nous considérons l'hypothèse selon laquelle, les deux ministères ont fusionné et donc, on dénote une absence de mise à jour du système informatique.

En outre, toujours dans le cadre de la salubrité urbaine, le ministère de l'Environnement a la responsabilité d'élaborer des textes en matière de guide de gestion des déchets. À ce jour, aucun guide de gestion n'a été élaboré. Par contre, un projet de gestion écologiquement rationnelle des pesticides obsolètes et déchets associés (PROGEP-CI) est en cours⁴⁰⁴.

Au titre du développement durable⁴⁰⁵, il élabore et met en œuvre la politique du gouvernement dans les domaines du développement durable. Il prépare et met en œuvre la politique du gouvernement en matière d'énergies renouvelables, de développement et de promotion des technologies vertes participant à l'amélioration de la qualité de l'environnement par la réduction des rejets toxiques dans l'eau, l'air et le sol ainsi qu'à la diminution de la consommation énergétique en liaison avec le Ministère des Mines du pétrole et de l'Énergie (MMPE). Il élabore et met en œuvre la politique de lutte contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique. Il encourage la promotion d'une gestion durable des ressources rares. Il participe aux négociations internationales sur le climat.

⁴⁰³Ministère de la Salubrité Urbaine, « Structure rattachées :Anasur », en ligne : <<http://www.salubrite.gouv.ci/structuresrat.php?ville=ANASUR>> (consulté le 21 mai 2015).

⁴⁰⁴Ministère de l'Environnement et du Développement Durable de la République de Côte d'Ivoire et Ministère de l'Agriculture, Projet de Gestion des pesticides obsolètes et déchets associés en Côte d'Ivoire (PROGEP-CI), Etude d'impact environnemental et social, Côte d'Ivoire, 2015.

⁴⁰⁵Ministère de l'Environnement et du Développement Durable de la République de Côte d'Ivoire, *supra* note 398.

Par ailleurs, de concert avec ses structures sous-tutelles, il veille à l'intégration des objectifs de développement durable dans l'élaboration et la mise en œuvre de l'ensemble des politiques conduites par le gouvernement ainsi qu'à leur évaluation environnementale.

b-Les institutions sous-tutelles

Les structures susceptibles d'avoir un lien avec la gestion des déchets dangereux sont entre autres l'ANDE, l'ANASUR et le CIAPOL.

En ce qui concerne l'Agence nationale de l'environnement (ANDE), elle est instituée par le *décret n° 97-393 du 09 juillet 1997 portant création et organisation d'un établissement public à caractère administratif*. En effet, l'ANDE a pour rôle l'exécution des projets et programmes environnementaux en Côte d'Ivoire. Concrètement, elle a pour rôle de veiller à l'application des Conventions internationales relatives à la protection de l'environnement⁴⁰⁶ ainsi que la mise en œuvre du principe pollueur-payeur. À ce niveau, cela nous paraît un échec en raison de l'inapplication des Conventions de *Marpol* et de *Bâle* dans l'affaire *Probo Koala*. Pour ce qui est du principe pollueur-payeur, la Côte d'Ivoire le prévoit théoriquement à travers le *décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur tel que défini par la loi n° 96-766 du 03 octobre 1996 portant Code de l'environnement*. La légalité de ce principe étant relativement récente, nous sommes d'avis que son application effective fera la différence dans la gestion des déchets dangereux au regard de l'article 7 (1) dudit décret⁴⁰⁷.

⁴⁰⁶ Agence nationale de l'environnement, « Qui sommes-nous », en ligne : <<http://www.ande.ci/qsn.php>> (consulté le 21 mai 2015).

⁴⁰⁷ «Le principe pollueur-payeur s'applique aux procédures d'élimination de toutes les formes de pollutions, de nuisances ainsi qu'à toutes les activités qui causent ou sont susceptibles de causer des dommages à l'environnement.(...)» Voir, *Décret fixant les modalités d'applications du principe pollueur-payeur tel que défini par la loi n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'environnement de la Côte d'Ivoire*, 2012/1047, 24 octobre 2012, art 7 (1).

En outre, l'ANDE a pour rôle d'établir un plan de gestion de déchets industriel et dangereux. Il est à mentionner que l'ANDE travaille avec le secteur pétrolier pour l'élaboration de la réglementation environnementale et l'établissement d'un système de suivi de l'exécution du plan de gestion environnementale sociale en vue du développement du secteur des hydrocarbures en Côte d'Ivoire. Néanmoins, de cette responsabilité, aucun résultat n'a vu le jour⁴⁰⁸.

Pour ce qui est de l'Agence Nationale de la Salubrité urbaine (ANASUR), elle est responsable de la collecte et le traitement de tout type de déchet. En effet, au regard de l'article 2 du *décret n° 2007 — 587 du 4 octobre 2007 portant création d'un Établissement Public à caractère industriel et commercial*, l'ANASUR a pour mission de concéder le traitement et la transformation des déchets, ainsi que de gérer et d'organiser les opérations d'urgence⁴⁰⁹. À ce niveau, dans la perspective de la modernisation de la gestion des déchets, l'ANASUR fait de la valorisation des déchets, un axe essentiel de sa stratégie globale. Elle concède à ce titre, le service de tri, de transformation, de valorisation des déchets. La transformation des déchets plastiques, la production de compost et bien d'autres activités sont en cours de lancement. Quant aux opérations d'urgence, elles consistent à éliminer les dépôts sauvages d'ordures constituées.

En outre, l'ANASUR assure l'assistance aux collectivités et le contrôle de conformité à la réglementation de l'intervention des entreprises prestataires du service public de salubrité aux termes de références tels que définis par les cahiers de charges ou à défaut, par toute disposition réglementaire prise par l'autorité compétente⁴¹⁰. Ainsi, elle se charge de coordonner les activités des entreprises chargées de la collecte des déchets opérant dans

⁴⁰⁸Ministère de l'Environnement et du Développement Durable de la République de Côte d'Ivoire et Ministère de l'agriculture, *supra* note 404.

⁴⁰⁹Agence nationale de la salubrité Urbaine (ANASUR), « Les missions et attributions », en ligne: <<http://anasur.salubrite.gouv.ci/index2.php?page=pre&ID=2>> (consulté le 22 mai 2015).

⁴¹⁰*Ibid.*

l'enceinte du port, ainsi que de la gestion de la décharge d'Akouédo (lieu où ont été déversés les déchets du *Probo Koala*).

Face à ses attributions, la question qui se dégage est de savoir quel a été son rôle dans l'affaire du *Probo Koala* étant donné sa responsabilité à gérer tous types de déchets. Toutefois, dans les faits, l'implication de l'ANASUR n'a été nullement constatée. Aussi, du fait qu'elle ne se concentre pas sur la spécialisation dans le traitement d'un type de déchet, elle est maintenue, selon nous, dans une position de faiblesse. Cela s'illustre sur la base qu'aucune installation de déchets dangereux n'est présente sur le territoire ivoirien.

Quant au Centre ivoirien antipollution (CIAPOL), il est aussi un établissement public à caractère administratif créé par *décret n° 91-662 du 9 octobre 1991 dont la tutelle administrative et technique est assurée par le ministère chargé de l'environnement*. Le CIAPOL possède deux laboratoires d'analyse des déchets et des effluents, et constitue le principal mécanisme de contrôle en ce qui concerne les déchets déchargés au PAA. La police de l'Environnement, UNIPOL, une sous-entité du CIAPOL, a pour mission de vérifier où et comment les déchets sont entreposés. Au terme de l'article 4 du décret⁴¹¹, le CIAPOL a pour mission :

- l'analyse systématique des eaux naturelles (marines, lagunaires, fluviales, souterraines et météoriques), des déchets (solides, liquides et gazeux) et des résidus ;
- l'évaluation des pollutions et nuisances ;
- l'établissement d'un système de surveillance continue des milieux, dénommé RNO-CI en relation avec les divers ministères et organismes concernés dans le cadre de la protection de l'environnement ;

⁴¹¹Décret portant création d'un établissement public à caractère administratif (E.P.A), Dénommé «centre ivoirien antipollution»(CIAPOL) et déterminant ses attributions, son organisation et son fonctionnement, 91-662, 9 octobre 1991, art 4.

- la collecte et la capitalisation des données environnementales ;
- la diffusion des données environnementales et des résultats du réseau national d'observation en Côte d'Ivoire (RNO-CI) aux ministères et organismes concernés par les problèmes de sauvegarde de l'environnement⁴¹².

Il assure également :

- la surveillance continue du milieu marin et lagunaire ainsi que des zones côtières par des patrouilles régulières ;
- la lutte contre les pollutions de ces milieux ;
- le contrôle de l'application des lois, décrets et conventions nationales, régionales et internationales, édictés ou ratifiés par la Côte d'Ivoire, relatifs aux règles de prévention et de lutte contre les pollutions du milieu marin et lagunaire par les entreprises, les navires, les engins de mer et de lagune ;
- la mise en œuvre du plan POLLUMAR (pollution maritime)⁴¹³ qui porte sur les aspects juridiques, techniques et financiers en cas de pollution de grande envergure par les hydrocarbures en mer ou en lagune et dans les zones côtières de la Côte d'Ivoire.

Notons que le plan POLLUMAR permet à la Côte d'Ivoire de satisfaire aux exigences des conventions internationales pertinentes et de l'initiative mondiale sur la planification d'urgence. Il a été mis en place à la suite de l'affaire *Probo Koala* en 2006 et mis en application pour la première fois avec succès dans la nuit du 31 janvier 2008 lors du déversement accidentel d'hydrocarbures à l'île Boulay due à la défectuosité des installations de la *Société ivoirienne de raffinerie (SIR)*. Ce plan obéit à la *Directive de l'UEMOA de*

⁴¹²*Ibid*, art 11.

⁴¹³*Ibid*, art 12.

2008⁴¹⁴, instrument de mise en œuvre du principe de lutte contre la pollution marine en cas de situation critique.

Le CIAPOL abrite le service d'inspection des installations classées (SIIC) qui est une structure chargée de la prévention des pollutions et des risques d'origine industrielle. Pour mener à bien ses missions, il procède à des inspections destinées aux établissements à risques ou à enjeux environnementaux importants. Les inspections ont lieu dans les établissements régulièrement inspectés dans le cadre du programme prioritaire conformément aux prescriptions légales.

Par ailleurs, bien que son rôle dans la gestion de déchets dangereux ne soit pas explicitement défini, le CIAPOL en a joué de façon notoire dans l'affaire *Probo Koala*, car grâce elle, les déchets déversés en Côte d'Ivoire ont pu être identifiés⁴¹⁵. Son implication demeure insuffisante, étant donné que le déchargement des navires se fait manuellement. L'absence de vérification et de contrôle, mais aussi le fait que les analyses du CIAPOL ne se limitent qu'aux déchets liquides paralysent le fonctionnement de cette structure⁴¹⁶.

En somme, le Ministère de l'Environnement, de la salubrité urbaine et du Développement est responsable de la gestion des déchets dangereux (ou non) et possède la compétence de suivi et de contrôle dans ce domaine. En principe, la compétence relative aux infrastructures de traitement doit dépendre du type de structure (CIAPOL, ANASUR et ANDE). Cette distinction reste toutefois à clarifier à cause des ambiguïtés dans l'attribution des compétences. Nous sommes d'avis que cela rend difficile la coopération entre les structures au niveau de l'accès à l'information sur l'environnement, la compétence législative et normative ainsi que la compétence de suivi, de contrôle et d'octroi de permis.

⁴¹⁴ Directive relative à la recherche et au sauvetage en mer et à la protection de l'environnement marin au sein de l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA), 02/2008/CM/UEMOA, 21 mars 2008.

⁴¹⁵ Denoiseux, *supra* note 74 à la p 8.

⁴¹⁶ Van Eeden, *supra* note 14 à la p 19.

À présent, il importe d'analyser la responsabilité des autres acteurs impliqués dans l'affaire *Probo koala*.

B- Les autres acteurs impliqués

En plus de l'implication du PAA, du MESUDD et des structures sous-tutelles, d'autres institutions nationales ont un rôle prépondérant dans la gestion de déchets en Côte d'Ivoire. Ces dernières ont eu leur part de responsabilité dans le déversement des déchets dangereux en Côte d'Ivoire. Ainsi donc, tous les acteurs ministériels (1) et les autres structures (2) qui ont joué un rôle important dans cet événement seront abordés dans ce paragraphe.

1) Les acteurs ministériels

Deux ministères feront l'objet d'une analyse : le ministère des Mines, du Pétrole et de l'Énergie (a) et le ministère du Transport (b).

a-Le Ministère des Mines, du Pétrole et de l'Énergie (MMPE)

Institué par le *décret n° 2009-399 du 17 décembre 2009 portant organisation du Ministère des Mines et de l'Énergie*⁴¹⁷, le MMPE est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement en matière de mines, pétrole et énergie. En effet, il conçoit et coordonne la mise en place de la politique nationale en matière de mines et d'hydrocarbures. Il soumet après avis technique favorable de la Direction générale des hydrocarbures (DGH) et de PETROCI (Société Nationale d'Opérations pétrolières de la Côte d'Ivoire), les demandes de blocs pétroliers, de permis de recherche et autres problèmes d'envergure du secteur à l'attention du Conseil des ministres pour la prise des décisions.

Les renouvellements successifs des titres miniers et pétroliers, autorisations d'exploration et de production, l'octroi et les renouvellements successifs des autorisations

⁴¹⁷Ministère du pétrole et de l'énergie, « Mission », en ligne : <<http://energie.gouv.ci/index.php/informations-generales/ministere/mission.html>> (consulté le 25 mai 2015).

diverses (exploration artisanale d'or et de diamant, exploration des carrières de sables et matériaux de construction, commercialisation des métaux précieux, exportation, importation et utilisation des substances explosives, exploration, création de stations-service, de dépôts consommateurs, des nominations de gaz, des importations de produits pétroliers, etc.) sont du ressort exclusif du ministre des Mines, du Pétrole et de l'Énergie⁴¹⁸.

Spécifiquement, le MMPE fonctionne à travers ses structures sous-tutelles que sont : GESTOCI (société de gestion des stocks pétroliers de Côte d'Ivoire), la direction générale des hydrocarbures, la SIR et la PETROCI. En raison du lien existant avec notre sujet, nous nous attarderons sur cette dernière structure.

De ce fait, la PETROCI est la société d'État placée sous tutelle depuis 1975. Elle a pour mission de valoriser les ressources pétrolières du pays en signant des accords de partenariat avec d'autres sociétés nationales et étrangères.

En outre, au niveau de sa logistique, elle dispose de deux (02) quais permettant de réceptionner les navires en accostage pour les importations vers la SIR et les dépôts pétroliers, mais aussi en chargement pour les exportations à partir de la SIR. Ce sont uniquement les navires transportant des produits pétroliers qui sont acceptés au quai de PETROCI⁴¹⁹. En l'espèce, cette règle a été dérogée puisque le navire *Probo Koala* qui ne transportait pas de pétrole a accosté au quai de PETROCI. Son implication va plus loin, étant donné qu'elle a aidé dans l'établissement d'un contact avec des chauffeurs de camion-citerne de déchets, mais aussi elle a démantelé ses canalisations afin de faciliter le transfert des eaux usées (déchets dangereux)⁴²⁰.

⁴¹⁸ *Ibid.*

⁴¹⁹ Société nationale d'opérations pétrolières en Côte d'Ivoire, « Logistique: Appontement », en ligne : <<http://www.petroci.ci/index.php?numlien=51>> (consulté le 26 mai 2015).

⁴²⁰ Aline Serin, *L'affaire du Probo Koala: Abidjan, sacrifice sur l'autel du profit*, Conte, 2007 à la p 3, en ligne : <http://conte.u-bordeaux4.fr/Enseig/trav_etudiants/06_07/probo_serin.pdf>.

Comme mentionné précédemment, dans l'enceinte du PAA il existe plusieurs sociétés (dont PETROCI) ayant signé un contrat d'occupation de terrain portuaire. À ce titre, elles agissent pour leur compte. Par conséquent, la responsabilité pour complicité de PETROCI est retenue en raison de la dérogation accordée au *Probo koala*, mais aussi de son indifférence face au type de déchets transportés par le navire. Rappelons que PETROCI n'a ni été condamnée ni été citée en comparution.

b-Le Ministère des Transports

Le Ministère des Transports a pour mission principale de suivre et de mettre en œuvre la politique du Gouvernement en matière de transports en vue de moderniser notre système des transports⁴²¹. Sur le plan environnemental, ce ministère est partie prenante de l'étude d'impact environnemental (EIE) et du suivi du Plan de Gestion environnemental à travers la direction générale des affaires maritimes et portuaires (DGAMP). À ce niveau, deux services sont visés à savoir⁴²² :

- Le service de l'environnement marin et lagunaire qui a pour mission de suivre l'application de réglementation en matière de prévention et de lutte contre la pollution ; mais aussi d'établir en collaboration avec les structures des plans d'urgences environnementales.
- La direction de la navigation, de la sécurité et de la garde côtière dont le rôle est d'assurer la protection et la sécurité de toutes approches maritimes, ainsi que de veiller à la sécurité des transports maritimes.

⁴²¹Ministère des transports de la Côte d'Ivoire, « Missions » (12 décembre 2012), en ligne : <<http://www.transports.gouv.ci/bulletins.php>> (consulté le 26 mai 2015).

⁴²²Nexun Consulting, *Réactualisation des études d'impact environnemental et social (EIES) des plateformes de FOXTROT International sur son Bloc CI-27 offshore Côte d'Ivoire*, Bureau d'Études Environnementales, avril 2013 à la p 25, en ligne : <http://www.miga.org/documents/Reactualisation_Etudes_Impact_Block_CI.pdf>.

Sur le plan gestion des déchets, le Ministère des Transports n'est pas compétent pour s'occuper de ce domaine. Toutefois, la DGAMP est celle qui retiendra notre attention en raison de son implication dans l'affaire *Probo Koala*.

En effet, la direction générale des affaires maritimes portuaires est celle qui a octroyé, sans procès-verbal, l'agrément de service spécialisé de la société *Tommy*, dont rappelons que dans les faits cette dite société a accepté de vidanger et transférer les déchets du navire. La DGAMP, par le biais du ministre des Transports, a octroyé par Arrêté l'agrément « d'avitailleur maritime spécialisé dans la vidange, l'entretien et le soutage » des navires à l'escale sans conformité avec l'objet social des statuts de *Tommy*⁴²³. Aucune charge n'a été retenue contre cette direction bien que son directeur fut placé en détention provisoire pour délit d'importation de déchets toxiques causant des morts⁴²⁴. Mais nous notons le manque d'intérêt de l'autorité compétente dans l'exécution des tâches administratives.

2) Les autres structures

Dans cet espace affecté aux autres structures, nous nous attarderons sur toutes les structures qui ont une part active dans la gestion des déchets dangereux, mais aussi celles liées directement ou indirectement dans l'affaire *Probo Koala*.

a-Les collectivités territoriales : le district d'Abidjan

Créé par le *décret n°2001-478 portant création du district d'Abidjan*, le district d'Abidjan (DA) est composé de treize (13) communes qui sont : Abobo, Yopougon, Cocody, Songon, Bingerville, Macory, Port-Bouet, Treichville, Anyama, Attécoubé, Adjamé, Plateau et Koumassi. Son champ d'application a été réduit à la suite des transferts de compétences

⁴²³Fédération internationale des ligues des droits de l'Homme(FIDH), *supra* note 1 à la p 18.

⁴²⁴*Ibid* à la p 33.

relatives à la gestion des déchets⁴²⁵. À ce jour, c'est le Ministère de l'Environnement qui s'en occupe. Néanmoins, les collectivités territoriales indirectement ont toujours une part de responsabilité dans la gestion de déchets dans la mesure où le DA est impliqué dans la planification urbaine et le financement de la collecte et pré-collecte des déchets.

En outre dans la présente affaire *Probo Koala*, l'on comprend aisément pourquoi le Gouverneur du DA contestait toute responsabilité engagée dans la méconnaissance des règlements relatifs à la gestion des déchets. Notre avis cependant est que la responsabilité administrative du Gouverneur a lieu d'être retenue puisque ce dernier est responsable du DA donc responsable des faits d'autrui. Il est à noter que sans justification ou du moins sans que cela ne soit officiel, la révocation sur une période de trois (03) mois du Gouverneur a permis de lui éviter toute inculpation⁴²⁶.

b-La Cellule opérationnelle de Coordination du Plan national de lutte contre les déchets toxiques

Étant une structure, elle a été créée le 18 septembre 2006 par *l'arrêté n° 174/PM/CAB portant création, attributions, composition et fonctionnement de la cellule opérationnelle de coordination du plan national de lutte contre les déchets toxiques*. La cellule a été mise sur place pour répondre aux trois (03) besoins spécifiques que sont : la coordination et l'évaluation de l'ensemble des actions menées dans la lutte contre la pollution consécutive au déversement des déchets toxiques à Abidjan ; la garantie d'une cohérence et d'une efficacité

⁴²⁵Programme des Nations Unies pour l'environnement, *Plan de gestion des déchets dangereux pour le District d'Abidjan*, Hannoa Guillaume, février 2010 à la p 14, en ligne : <http://www.unep.org/disastersandconflicts/portals/155/disastersandconflicts/docs/cdvore/HWMP_final%20laid%20out%20version.pdf>.

⁴²⁶Base de données juridiques de Côte d'Ivoire, « Le déversement des déchets toxiques à Abidjan », en ligne : <<http://www.loidici.com/sujets%20de%20culture%20generale/culturedechets/toxiques.php>> (consulté le 28 mai 2015).

dans la gestion de la crise des déchets toxiques ; la mise en œuvre opérationnelle du Plan de lutte contre les déchets toxiques⁴²⁷.

À titre indicatif, cette cellule a été financée par les Parties de la *Convention de Bâle* pour son fonctionnement⁴²⁸. Nous pensons que cela explique sa mission de courte durée bien avant que la dépollution des sites pollués ne soit terminée. En effet, le 11 septembre 2007 soit un an plus tard, le Gouvernement ivoirien met fin à son existence par *l'arrêté n° 186/PM/CAB portant fin de la Cellule opérationnelle de Coordination du Plan national de lutte contre les déchets toxiques*. L'on ne peut expliquer le bien-fondé d'une telle décision alors que grâce à cette Cellule, le dénombrement des victimes de déchets toxiques a eu lieu⁴²⁹.

c- La Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan

Créée le 15 septembre 2006 par *l'arrêté n° 167/PM/CAB portant création de la Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan*, la Commission a pour but de diligenter une enquête sur le déversement des déchets toxiques ainsi que de nommer les personnes responsables en indiquant leur degré de responsabilité dans ce déversement⁴³⁰.

Tout comme la Cellule, la mise sur pied de cette Commission fut de courte durée en ce sens qu'elle exerça seulement sur une période d'un mois. Mais retenons que sa mission fut d'une grande efficacité puisqu'outre celle de la responsabilité de *Trafigura* et du gouvernement, la responsabilité de *Tommy, Waibs* ainsi que *Puma Energy CI* fut connue⁴³¹.

⁴²⁷Cellule Opérationnelle de Coordination du Plan National de lutte Contre les Déchets Toxiques, « Mission de la Cellule », en ligne : <<http://www.dechetstoxiques.gouv.ci/cellule.php>> (consulté le 28 mai 2015).

⁴²⁸Fédération internationale des ligues des droits de l'Homme(FIDH), *supra* note 1 à la p 17.

⁴²⁹*Ibid.*

⁴³⁰*Ibid* à la p 18.

⁴³¹*Ibid.*

En effet, *Tommy* est une société à responsabilité limitée dans l'avitaillement maritime créée le 07 juin 2006 soit deux mois avant l'Affaire *Probo Koala*. Il est important de noter que cette société ivoirienne est détenue à 50 % par Ugborugbo Salomon, un Nigérian, et à 50 % par un ivoirien, Konaté Ibrahim, appartiendrait en réalité à la société *Puma Energy*, représentant agréé de la société *Trafigura*⁴³². Sa responsabilité dans l'affaire *Probo Koala* est retenue puisque n'étant pas compétente dans le traitement des déchets, elle s'est déclarée apte à en prendre le contrôle.

À ce niveau, la valeur monétaire qu'elle a réclamée en échange de ce service soit 10 millions de FCFA (20.760 \$ CAD) contre 164 millions de FCFA (340.464 \$ CAD) demandés par l'APS, nous laisse croire que cette société serait une « société-écran » dissimulant les actes frauduleux de *Puma Energy*. Cette hypothèse peut se justifier par le fait que *Tommy* créée pour la circonstance a agi pour le compte de *Puma Energy*. Toutefois, peu importe le type d'accord passé, il est à noter qu'Ugborugbo fut condamné à 20 ans d'emprisonnement pour empoisonnement de la population⁴³³. En outre, à la lecture du commentaire de la *Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques en Côte d'Ivoire* qui stipule : « face à la déclaration de non-lieu de *Trafigura*, *Tommy* ne saurait pour autant être considérée comme seule responsable, dès lors que de multiples fautes ont été commises avant l'arrivée du *Probo Koala* à Abidjan et que son inaptitude à traiter des produits qu'une entreprise aussi compétente qu'APS (Amsterdam Port Services) ne pouvait éliminer elle-même ne pouvait être ignorée de ceux qui lui ont confié cette mission »⁴³⁴, nous pensons que ce jugement rendu est discriminatoire en raison de l'impartialité du système judiciaire.

⁴³²Serin, *supra* note 420 à la p 2.

⁴³³Base de données juridiques de Côte d'Ivoire, *supra* note 426.

⁴³⁴Bogui, *supra* note 29 à la p 14.

Concernant *Puma Energy ci*⁴³⁵, basée à Abidjan-Côte d'Ivoire elle est une filiale de *Trafigura*. Son objet social est le stockage et la vente des produits pétroliers sous douane. Dans l'affaire *Probo Koala*, la société a servi d'interconnexion entre les sociétés *WAIBS* et *Tommy*. Il est à noter que *Puma Energy* à titre de représentant de la société mère. Néanmoins, la Commission d'enquête a retenu des charges contre elle pour avoir enfreint aux codes de l'environnement et de la santé publique, mais aussi pour avoir empoisonné la population⁴³⁶.

Sa responsabilité ne fut pas engagée donc elle bénéficie d'un non-lieu au motif que : « la complicité des faits d'empoisonnement ne peut être objectivement et à bon droit mise à sa charge (...) et que l'analyse de ses agissements (...) n'établit pas qu'il a accompli des actes tombant sous le coup des lois portant code de l'Environnement et de la Santé publique »⁴³⁷. Cette décision du juge, selon nous, a été réellement motivée par l'accord de transaction passée entre *Trafigura* et la Côte d'Ivoire qui, rappelons-le, met fin à toute poursuite.

Quant à *WAIBS*, elle est une société dont la dénomination est West African International Business Service. En tant qu'agent consignataire en Côte d'Ivoire, elle a eu sa part de responsabilité dans l'affaire *Probo Koala*. En effet, le télex⁴³⁸ envoyé par *Trafigura* à *WAIBS* confirme l'implication de cette dernière dans le déversement des déchets dangereux. Dans le télex, il était question d'informer l'un des représentants de *WAIBS* du nom de David Adja sur l'arrivée du navire qui en retour lui fournirait un contact pour la réception et le traitement des déchets. Ce dernier lui fournit en retour les coordonnées de la société *Tommy*⁴³⁹.

⁴³⁵Puma Energy, « Historique de la marque Puma », en ligne : <<http://www.pumaenergy.com/fr/nous-sommes-puma-energy/brand-history>> (consulté le 29 mai 2015).

⁴³⁶Fédération internationale des ligues des droits de l'Homme(FIDH), *supra* note 1 à la p 32.

⁴³⁷*Ibid.*

⁴³⁸Annexe 6 du mémoire portant *Télex de Trafigura*.

⁴³⁹Fédération internationale des ligues des droits de l'Homme(FIDH), *supra* note 1 à la p 14.

En outre à l'analyse du Télex, *Trafigura* avait mentionné qu'il recherchait une société qui lui fournirait une documentation adéquate sur la conformité des règlements locaux de l'administration environnementale et des douanes sur l'élimination de ces eaux sales.

Par conséquent à la lumière du rôle de facilitateur dans la fourniture de moyens techniques conduisant à la violation des lois et règlements qu'a joué WAIBS, nous permet d'abonder dans le même sens que la Commission d'enquête qui porta plainte contre cet agent. Toutefois, le juge ivoirien n'a pas trouvé ces charges suffisantes pour l'incrimination du représentant Adja qu'il acquitte. Au contraire, il prononce un jugement d'une peine de cinq (05) ans d'emprisonnement à l'égard d'un employé de WAIBS au motif que ce dernier a transmis, certainement sur ordre, les coordonnées à *Trafigura*⁴⁴⁰.

Nous pensons que ces jugements prononcés à l'égard de ces différents acteurs dans l'affaire *Probo Koala* n'ont pas été équitables.

d-Les organismes privés

Selon Guétondé Touré⁴⁴¹, les ONG environnementales de la Côte d'Ivoire telles que Croix verte, Côte d'Ivoire Écologie et le Plan national d'action pour l'environnement (PNAE) ne jouent pas un grand rôle dans la gestion des déchets dangereux ou non étant donné qu'aucune de leur action n'est visible à ce jour.

En effet, la Croix verte de Côte d'Ivoire est une organisation non gouvernementale créée en 1982. Elle a pour champ d'activité la conscientisation de la population relative à l'environnement à travers les formations et enseignements. Son objectif est de préserver l'environnement contre les dangers de la mauvaise gestion.

⁴⁴⁰*Ibid* à la p 32.

⁴⁴¹Guétondé Touré, *La politique de l'environnement dans les capitales africaines: le cas de la ville d'Abidjan en Côte d'Ivoire*, Publibook, 2006 à la p 231.

Pour ce qui est de l'ONG écologie en Côte d'Ivoire, créée en 1991 elle a pour but de conserver les ressources naturelles et de lutter contre toutes les formes de dégradations de l'environnement par la formation, l'éducation et la sensibilisation de la population⁴⁴².

Quant au Plan national d'Action pour l'Environnement (PNAE), il est une ONG internationale créée en 1992. Concrètement, elle est un projet coordinateur de la Banque mondiale. Ses activités sont la réalisation des opérations, l'évaluation des projets.

Ajouté à ceux-ci, le Parti Écologique Ivoirien (PEI) est l'ONG qui retiendra notre attention en raison de sa mobilisation dans le déversement des déchets toxiques. En effet, le PEI est une Organisation non gouvernementale écologique créée par une assemblée générale le 22 septembre 2001⁴⁴³. Œuvrant dans le domaine écologique, le PEI fit une déclaration sur les déchets toxiques invitant les autorités ivoiriennes au changement de mentalité tout en condamnant l'acte du Gouvernement, qu'il qualifia de laxiste et d'irresponsable.

Par ailleurs, nous abondons dans le même sens que l'auteur Touré lorsqu'il affirme que « redynamiser les ONG serait une bonne action »⁴⁴⁴, car cela permettra d'impliquer cette partie prenante dans la gestion des déchets en Côte d'Ivoire.

Paragraphe 2 : Le dysfonctionnement de ces structures

La multiplicité des structures observée dans le paragraphe précédent ne constitue pas un gage d'efficacité. Le PNUE identifie un dysfonctionnement de ces structures dans la gestion des déchets dangereux⁴⁴⁵ et l'explique de la façon suivante :

Premièrement, ce dysfonctionnement provient de l'inaccessibilité de l'information entre ces structures. La difficulté réside d'une part au niveau de l'indisponibilité de

⁴⁴²*Ibid.*

⁴⁴³Parti Écologique Ivoirien, « Historique du P.E.I », en ligne : <<http://www.parti-ecologique-ivoirien.org/organisation/historique.php>> (consulté le 29 mai 2015).

⁴⁴⁴Touré, *supra* note 441 à la p 231.

⁴⁴⁵Programme des Nations Unies pour l'environnement, *supra* note 425 à la p 10.

l'information sur le traitement ou l'élimination des déchets et d'autre part au niveau de l'échange de l'information entre le Port autonome d'Abidjan et le Ministère de l'environnement, de la salubrité et du développement durable. Cette difficulté se justifie par l'absence de mise à jour du système des registres des structures en charge de la gestion de déchets.

Deuxièmement, ce dysfonctionnement est dû au cloisonnement de ces structures ayant chacune ses propres normes, surtout pour ce qui concerne les institutions. À ce niveau, il fait remarquer qu'il n'existe aucune interactivité entre les textes réglementaires de sorte que chaque institution agisse séparément.

En outre, en dépit de la multiplicité des structures publiques et privées, il n'existe aucune structure chargée d'identifier l'importation illicite des déchets dangereux, mais aussi capable de différencier ces déchets des marchandises. Ce problème pose la question de formation technique et juridique des agents portuaires sur la notion de mouvements transfrontières des déchets dangereux⁴⁴⁶.

En guise de conclusion à ce chapitre, l'on retient que celui-ci a permis de mettre en lumière les difficultés de la mise en œuvre du droit international dans le droit national au regard du cadre législatif et institutionnel ivoirien. Ces difficultés sont la résultante des lacunes systémiques de ce cadre législatif et institutionnel qu'on observe à profusion dans l'affaire *Probo koala*.

⁴⁴⁶Van Eeden, *supra* note 14 à la p 20.

CONCLUSION

Au terme de ce mémoire qui valide, à la lumière de l'affaire *Probo koala*, notre hypothèse de départ énoncée dans l'introduction, quelles solutions et recommandations à préconiser pour apporter une réponse efficace à notre problématique?

D'abord par rapport à notre hypothèse de départ qui permet de comprendre le transfert illicite des déchets dangereux des pays développés vers ceux du Sud, nous faisons remarquer la nécessité pour les populations africaines et leurs dirigeants de veiller scrupuleusement à la sécurité de leur environnement afin d'éviter les désastres écologiques tels que ceux observés dans l'affaire *Probo koala* en Côte d'Ivoire. Leur réaction éviterait à leur continent d'être banalisé.

Ensuite, s'agissant de la réponse à notre problématique soulevée par cette étude, nous procéderions à une série de recommandations applicables à un double niveau.

Au niveau international, les *Conventions de Bâle et Bamako* doivent comporter une obligation pour les États membres de disposer d'installations de traitements de déchets dangereux. Cela correspondra à la mise en œuvre des objectifs de ces Conventions qui, rappelons-le, sont le contrôle des mouvements transfrontières des déchets et le renforcement de la capacité des États membres à traiter de manière écologique et rationnelle les déchets⁴⁴⁷. Le problème de contrôle des déchets sortant de la zone UE doit être remédié en renforçant la coopération policière. Ce renforcement permettra la mise en œuvre d'un système de contrôle aléatoire, mais aussi efficace au niveau de la collecte et l'échange d'information entre les États⁴⁴⁸. En cas de crimes environnementaux, il faut une uniformisation des sanctions administratives et pénales qui favoriserait un réel effet dissuasif pour tous mouvements

⁴⁴⁷Denoiseux, *supra* note 43 à la p 78.

⁴⁴⁸Sarah Stafford, « The Effect of Punishment on Firm Compliance with Hazardous Waste Regulations » (2002) vol. 44:2 *Journal of Environmental Economics and Management* 290-308.

transfrontières illégaux de déchets⁴⁴⁹. Aussi, l'harmonisation des coûts de traitement de déchets dans l'Union européenne et l'Union africaine limiterait le choix des entreprises productrices de déchets. Cela permettrait également d'éviter les rejets de déchets en mer.

Au plan national, l'optimisation des textes relatifs à la gestion des déchets dangereux⁴⁵⁰ permettrait aux acteurs impliqués dans ladite gestion de respecter les lois et règlements. Cette optimisation ne serait bénéfique sans l'élaboration d'un Code ivoirien relatif à la gestion des déchets. Ce nouveau Code permettrait de redéfinir plus clairement la notion de déchets dangereux. Une application stricte du principe pollueur-payeur en lieu et place de la transaction en cas de crime contre l'environnement ainsi qu'un renforcement de l'encadrement juridique du traitement des déchets et des mouvements transfrontières éviteraient des scandales.

Enfin, plus généralement, notre sujet a posé avec acuité la difficile équation des relations Nord-Sud. Des relations complexes à cause des positions revendiquées par ces deux entités et leurs stratégies pour parvenir à leurs fins. En règle générale, les États faibles, dont ceux de l'Afrique subsaharienne, subissent toutes sortes de pressions de la part des plus forts.

L'affaire *Probo koala* a relevé un pan de ces relations tumultueuses en mettant à nu les failles des textes internationaux et nationaux encadrant le mouvement transfrontière des déchets dangereux. Dans les autres parties du monde cependant, notamment en Amérique du Nord dont fait partie le Canada, les États regroupés autour de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement au sein de *l'Accord de libres échanges nord-*

⁴⁴⁹Bertolini, *supra* note 98 à la p 99.

⁴⁵⁰Ruben Ludovic Longo, *La gestion des déchets dangereux au Cameroun*, Mémoire en relations internationales option diplomatie, Université de Yaoundé II, 2011 à la p 114.

américain (ALENA)⁴⁵¹ manifestent une grande rigueur et probité dans la mise en œuvre des textes destinés à la protection de leur environnement.

Au Canada, par exemple, il existe une forte coopération entre les différentes structures publiques, privées et les populations pour protéger l'environnement contre la pollution. À preuve, les lois fédérales en matière de protection de l'environnement que sont : la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE)⁴⁵² et la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* prévoient cette forte coopération. La législation québécoise sur l'environnement qui retient notre attention s'appuie sur ces deux Lois fédérales en s'inspirant de la *Charte des droits et libertés des personnes* au Québec.

A notre humble avis, ce modèle pourrait servir aux États africains subsahariens, notamment à la Côte d'Ivoire, pour corriger les lacunes des textes internationaux qu'ils ont adoptés, ajuster leurs législations environnementales et associer étroitement leurs populations à la gestion de la chose publique afin de combattre efficacement la pollution d'où qu'elle provienne. C'est donc d'une part en résolvant les lacunes du droit relatif au mouvement transfrontière des déchets dangereux, et d'autre part de façon systémique et synergique que ces États dont la Côte d'Ivoire, se protégeraient efficacement de la pollution de leur environnement par les déchets dangereux.

⁴⁵¹Affaires étrangères et Commerce international, « Accord de libre-échange nord-américain », en ligne : <http://www.alenaaujourd'hui.org/about/default_fr.asp> (consulté le 4 juin 2015).

⁴⁵²*Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, LC, c 33, 1999.

BIBLIOGRAPHIE

1- Législation, Traités et Conventions et Déclarations

- Amendements à l'annexe I du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires*, MEPC117(52), 15 octobre 2004.
- Amendements à l'annexe II du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires*, MEPC118(52), 15 octobre 2004.
- Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution*, A/741 modifié par la résolution MSC/353, 1993.
- Code pénal de la France*, 1 mars 1994.
- Code pénal des Pays-Bas*, 3 mars 1881.
- Convention de Bâle sur le Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, 1673 RTNU 57, 22 mars 1989.
- Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique*, janvier 1991.
- Convention de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets*, 1046 RTNU 129, 29 décembre 1972.
- Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs*, 932 RTNU 4, 15 février 1972.
- Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est*, 2354 RTNU 104, 22 septembre 1992.
- Convention sur la protection de l'environnement marin dans la région de la mer Baltique*, 2213 RTNU 249, 9 avril 1992.
- Décision de la Commission modifiant la décision 2000/532/CE établissant la liste des déchets, conformément à la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil*, 2014/955/UE, 18 décembre 2014.
- Décision du Conseil concernant le contrôle des mouvements transfrontières de déchets destinés à des opérations de valorisation*, C(2001)107/FINAL amendée le C(2008)156, 14 juin 2001.
- Décision III/1: Amendement à la Convention de Bâle*, UNEP/CHW3/35, 22 septembre 1995.
- Décision VIII/I sur la Côte d'Ivoire relative à l'assistance de l'UNEP*, 2006.
- Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement*, A/CONF151/26, 1992.
- Déclaration finale de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement*, 16 juin 1972.
- Décret déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement en Côte d'Ivoire*, 96-894, 8 novembre 1996.
- Décret fixant les modalités d'applications du principe pollueur-payeur tel que défini par la loi n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'environnement de la Côte d'Ivoire*, 2012/1047, 24 octobre 2012.
- Décret portant création d'un établissement public à caractère administratif (E.P.A), Dénommé «centre ivoirien antipollution»(CIAPOL) et déterminant ses attributions, son organisation et son fonctionnement*, 91-662, 9 octobre 1991.
- Décret portant protection de l'Environnement marin et lagunaire contre la pollution en Côte d'Ivoire*, 97-678, 3 décembre 1997.

Directive du Conseil modifiant la directive 75/442/CEE relative aux déchets, 91/156/CEE, 18 mars 1991.

Directive du Parlement européen et du Conseil sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, 2004/35/CE, 21 avril 2004.

Directive du Parlement européen et du Conseil relative aux déchets et abrogeant certaines directives, 2008/98/CE, 19 novembre 2008.

Directive du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, (2000) 81 et suivant, 2000/59/CE.

Directive relative à la recherche et au sauvetage en mer et à la protection de l'environnement marin au sein de l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA), 02/2008/CM/UEMOA, 21 mars 2008.

Loi canadienne sur la protection de l'environnement, LC, c 33, 1999.

Loi néerlandaise sur les crimes internationaux, 1 octobre 2003.

Loi n° 81-640 portant Code pénal de la Côte d'Ivoire, Crimes capitaux-coups et blessures volontaires, 31 juillet 1981.

Loi n° 87-776 portant ratification de la Convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires et de son Protocole du 17 février 1978 (Marpol 73/78) en Côte d'Ivoire, 28 juillet 1987.

Loi n° 96-766 portant Code de l'environnement de la Côte d'Ivoire, 3 octobre 1996.

Loi n° 98-755 portant Code de l'eau de la Côte d'Ivoire, 23 décembre 1998.

Loi n°2000/513 portant Constitution de la Côte d'Ivoire, Des libertés, des droits et des devoirs, 2000/513, 1 août 2000.

Loi n°5271 portant Code néerlandais de procédure pénale, 4 décembre 2004.

Loi n°60-366 portant Code de procédure pénale de la Côte d'Ivoire, De l'action publique et civile, 14 novembre 1960.

Loi n°88-651 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives en Côte d'Ivoire, 7 juillet 1988.

Loi relative la gestion de l'environnement des Pays-Bas, 2004.

Loi sur la prévention de la pollution par les navires aux Pays-Bas, 14 décembre 1983.

Loi sur la protection de l'environnement du Royaume-Uni, c43, 1990.

Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, Droits de l'Homme, 14531, 16 décembre 1966.

Protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux, 1999.

Recommandation du Conseil sur l'application du principe pollueur-payeur aux pollutions accidentelles, C(89)88/FINAL, 7 juillet 1989.

Règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la surveillance et au contrôle des transferts des déchets à l'intérieur, à l'entrée et la sortie de la Communauté européenne(CEE), 259/93, 1 février 1993.

Règlement (CE) de la Commission concernant l'exportation de certains déchets destinés à être valorisés, 1418/2007, 29 novembre 2007.

Règlement (UE) du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n ° 1013/2006 concernant les transferts de déchets, 660/2014, 15 mai 2014.

Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les transferts de déchets, 1013/2006, 14 juin 2006.

Résolution de l'Assemblée générale pour le renforcement et la revalorisation du Programme des Nations Unies sur l'environnement, 66/288, 27 juillet 2012.

Versions consolidées du traité sur l'Union européenne et du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, 2012/C 326/01, 2007.

2- Jurisprudence

Affaire Matteo Peralta, 1994 CJUE C-379/92.

Arco chemie Nederland ldt c Minister van Volkshuisvesting, 2000 CJUE C-418/97 et C-419/97.

Arrêt Probo Koala (Broom II, Trafigura), 2010 Tribunal du District d'Amsterdam 267.

Commission des Communautés européennes c Belgique (région wallonne), 1992 CJCE C-2/90.

3- Doctrine

3-1 Monographies, Thèses, dictionnaire

———. *MARPOL 73/78 : articles, protocoles, annexes et interprétations uniformes de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif*, Récapitulative de 1997, coll Publication gouvernementale, Londres, OMI, 1998.

Andersen, Robert, François Ost et Jacques Malherbe. *L'entreprise et la gestion des déchets*, Bruxelles, Belgique, Bruylant, 1993.

Arbour, Jean-Maurice, Sophie Lavallée et Hélène Trudeau. *Droit international de l'environnement*, 2^e éd, Québec, Yvon Blais, 2012.

Association française de normalisation. *Dictionnaire de l'environnement*, 3^e éd, Paris, AFNOR, 2001.

Attenoukon, Serge Armel, Théodore Holo et Michael G Faure. *L'Afrique, poubelle de l'Occident ? La gestion de déchets dangereux*, Paris, l'Harmattan, 2009.

Baguidi, Adiatou Goura. *L'impact de la Convention de Bamako sur la politique du Bénin en matière de gestion des déchets dangereux*, Mémoire de fin de formation, Université nationale du Bénin, 1999.

Bénabent, Alain. *Droit civil: les contrats spéciaux civils et commerciaux*, 9^e éd, 1, coll Domat droit privé, Paris, Montchrestien, 2011.

Bitar, Fouad. *Les mouvements transfrontières de déchets dangereux selon la Convention de Bâle*, Paris, Pedone, 1997.

Champaud, Claude. *Le pouvoir de concentration de la société par actions*, n°5, Paris, Sirey, 1962.

Convention ACP-CEE de Lomé: recueil de textes, Bruxelles, Conseil des ministres ACP-CEE, 1976.

Denoiseux, Delphine. *L'exportation des déchets dangereux de l'Union européenne vers l'Afrique : le cas du Probo Koala*, mémoire en science et gestion de l'environnement, Université Libre de Bruxelles, 2009.

Dussol, Bernard et Charlotte Nithart. *Le cargo de la honte : l'effroyable odyssée du Probo koala*, Stock, 2010.

Jadot, Benoît. *L'entreprise et la gestion des déchets*, Bruxelles, Bruylant, 1993.

Kamto, Maurice. *Droit de l'environnement en Afrique*, Paris, Edicef-Aupelf, 1996.

La Gestion des déchets dangereux: principes directeurs et code de bonne pratique, coll OMS Publication régionales, série européenne, n°14, Copenhague, Organisation mondiale de la Santé, Bureau régional de l'Europe, 1984.

- Larousse. *Le Petit Larousse illustré*, 2014.
- Longo, Ruben Ludovic. *La gestion des déchets dangereux au Cameroun*, Mémoire en relations internationales option diplomatie, Université de Yaoundé II, 2011.
- Manirabona, Amissi Melchaide. *La responsabilité pénale des sociétés canadiennes pour les crimes contre l'environnement survenus à l'étranger*, Thèse de doctorat en droit, Université de Montréal, 2009.
- Martin, Maria-Teresa Perez. *Que fait le village planétaire de ses déchets dangereux? La mise en œuvre de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, Bruxelles, Bruylant, 2001.
- Montesquieu, Charles-Louis de Secondat. *De l'esprit des lois*, 1, S.I, s.n, 1997.
- Nahon, Laurence. *le transport maritime des déchets dangereux*, D.E.S.S en droit maritime, Université d'Aix-Marseille, 1998.
- Nations Unies. *Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme: mise en œuvre du cadre de référence « Protéger, respecter et réparer »*, Haut-Commissariat aux droits de l'homme, New York, 2011.
- Neuray, Jean-François. *Principes du droit de l'environnement: droit international, droit européen, droit interne*, Bruxelles, Story scientia et Cluwer, 1995.
- Nguyên, Quôc Dinh, Patrick Daillier et Alain Pellet. *Droit international public: formation du droit, sujets, relations diplomatiques et consulaires...*, Paris, LGDJ, 2002.
- Normand, Xavier. *Leçons sommaires sur l'industrie du raffinage du pétrole*, 5^e éd, coll Cours de l'Ecole nationale supérieure du pétrole et des moteurs, Paris, Technip, 1978.
- OECD(Direction de l'environnement). *Le principe pollueur-payeur*, Paris, Organisation de coopération et de développement économiques, 1992.
- Organisation de l'unité africaine(OUA). *Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique*, Addis Abeba- Éthiopie, OUA, 1991.
- Organisation maritime internationale(OMI). *Code maritime international des marchandises dangereuses*, Récapitulative, II, coll Code maritime international des marchandises dangereuses, Londres, OMI, 1990.
- Organisation maritime internationale. *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits dangereux en vrac*, Londres, IMO Publishing, 2007.
- Ost, François, Serge Gutwirth et Centre d'étude du droit de l'environnement (Bruxelles). *Quel avenir pour le droit de l'environnement?*, coll Travaux et recherches, Bruxelles, Facultés universitaires Saint-Louis, 1996.
- Petit, Yves. *Environnement*, Paris, Dalloz, 2010.
- Pigou, Arthur Cécil. *Economics of welfare*, 3, Houndsmills, Macmillan Archive Press, 1999.
- Proglio, Henri. *Les 100 mots de l'environnement*, coll Que sais-je, n°3787, Paris, PUF, 2007.
- Programme des Nations Unies. *Convention de Bâle : une solution mondiale pour contrôler les déchets dangereux*, New York : Nations Unies, PNUE, 1997.
- Responsabilité élargie des producteurs dans les pays de l'OCDE: phase 1*, 4, coll Documents de travail de l'OCDE, n°66, Paris, OCDE, 1996.
- Sabran-Pontevès, Elzéar De. *Les transcriptions juridiques du principe pollueur-payeur*, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2007.
- Sadeleer, Nicolas De. *Environnement et marché intérieur*, 3^e éd, coll Commentaire Mégret, Bruxelles, Université de Bruxelles, 2010.
- Touré, Guétondé. *La politique de l'environnement dans les capitales africaines: le cas de la ville d'Abidjan en Côte d'Ivoire*, Publibook, 2006.

- Union européenne et Direction générale de l'environnement. *Livre blanc sur la responsabilité environnementale: COM 2000, 66 final du 9 février 2000, présenté par la Commission*, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes, 2000.
- United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). *Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD): rapport explicatif*, New York, Nations Unies, 1990.
- Viney, Geneviève et Bernard Dubuisson. *Les responsabilités environnementales dans l'espace européen: point de vue franco-belge*, coll Bibliothèque de la Faculté de droit de l'Université catholique de Louvain, n°45, Paris, LGDJ, 2006.

3-2 Chapitres de livre et articles

- « Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, 13 juin 1992 » (1992) 96:4 Revue générale de droit international public 975-980.
- Aggrey, Albert. « Code civil, Code de procédure civile commerciale et administrative » dans Recueil des codes et lois de Côte d'Ivoire : textes législatifs et réglementaires, Abidjan-Côte d'Ivoire, Juris-Éditions, 2012.
- Andrew, Tetley. « Pollutions maritimes des zones côtières – comparaison entre les infractions pénales en matière internationale » [2010] Hors-série 8 Vertigo.
- Baechler, Laurent. « Le discours sur la stratégie nationale de développement durable en France : Anatomie du Grenelle de l'environnement » [2009] 352 L'Europe en Formation 41.
- Bertolini, Gérard. « La régulation des mouvements transfrontières de déchets. Un dispositif à consolider » [2003] 5 Géographie Société 99-101.
- Bohand, Monpeurt, Bohand et Cazoulat. « Déchets toxiques déversés à Abidjan (Côte-d'Ivoire) et conséquences sanitaires » (2007) Vol. 67 Médecine Tropicale 620.
- Bourdon, William. « Entreprises multinationales, lois extraterritoriales et droit international des droits de l'homme » [2005] 4 Revue de science criminelle et de droit pénal comparé 747.
- Bourrel, Marie et Joseph Brehm. « L'Affaire du « Probo Koala » ou les insuffisances du Droit face au trafic illicite de déchets dangereux » (2010) vol. 2:23 Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports.
- Bourrel, Marie. « la complaisance du droit face aux trafics illicites transfrontières de déchets dangereux : l'affaire du Probo Koala » (2012) vol.1 Revue Juridique de l'Environnement.
- Corre, Laurent Le. « Marée noire de l'Erika : vers une réparation du préjudice écologique » [2002] 97 Droit de l'environnement 91.
- Dacourir, Jean-Claude. « La réparation des dommages liés aux transports des déchets dangereux en droit ivoirien: leçons à tirer d'un accord transactionnel relatif à l'affaire Probo Koala » (2014) vol.124:886 Penant 114.
- Denoiseau, Delphine. « L'exportation de déchets dangereux vers l'Afrique : le cas du Probo Koala » (2010) vol. 2071:26 Courrier hebdomadaire du CRISP 5-47.
- Donald, J. Wylie. « The Bamako Convention as a solution to the problem of hazardous waste exports to less developed countries » (1992) vol.17:2 Columbia journal of environmental law.
- Fronza, Emanuela. « La réception des crimes contre l'humanité en droit interne » [2009] Le crime contre l'humanité 44.

- Goldman, Berthold. « Les entreprises multinationales » [1977] 57 Annuaire de l'Institut de droit international 266.
- Larroumet, Christian. « La responsabilité civile en matière d'environnement. Le projet de convention du Conseil de l'Europe et le livre vert de la Commission des Communautés européennes » [1994] 14 Recueil Dalloz Sirey.
- Leost, Raymond. « L'agrément des associations de protection de l'environnement » [1995] 2 Revue juridique de l'environnement 265.
- Lizée, Marcel. « Le droit des multinationales: une impasse juridique ? » (1985) vol. 2 RQDI 271.
- Mossoux, Youri. « L'application du principe du pollueur-payeur à la gestion du risque environnemental et à la mutualisation des coûts de la pollution » (2012) vol.17:1 Lex Electronica, en ligne : Lex Electronica <http://www.lex-electronica.org/docs/articles_312.pdf> (consulté le 4 mai 2015).
- Pambou-Tchivounda, Guillaume. « L'interdiction de déverser des déchets toxiques dans le Tiers Monde : le cas de l'Afrique » (1988) vol.34:1 afdi 709, DOI : 10.3406/afdi.1988.2865.
- Prieur, Michel. « Le protocole de Madrid à la convention de Barcelone relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée » (2012) 2012:spe Revue juridique de l'environnement 215-224.
- Puckett, Jim. « Déchets sans frontières : les enjeux de la Convention de Bâle » dans Sabelli Sabrizio, dir, Écologie contre nature. Développement et politique d'ingérence, Paris, PUF, 1995.
- Sadeleer, Nicolas De. « La réglementation de l'exportation des déchets de l'UE vers les États tiers : une harmonisation à géométrie variable » dans Les mouvements transfrontières de déchets dangereux, 1^{re} éd, Bruxelles, Bruylant, 2015.
- Stafford, Sarah. « The Effect of Punishment on Firm Compliance with Hazardous Waste Regulations » (2002) vol. 44:2 Journal of Environmental Economics and Management 290-308.
- Steenblik, Ronald. « Mesure et classification des subventions: Mise au point d'un cadre commun » dans Les subventions dommageables à l'environnement, Problèmes et défis, Paris, OCDE, 2003.
- Yann Queinnec. « L'affaire Probo Koala, symbole d'une responsabilité sociétale des entreprises en quête de sécurité juridique. » dans La responsabilité pénale des personnes morales: Perspectives européennes et internationales, 30, coll UMR de droit comparé de Paris, Paris, Société de législation comparée, 2013.

4-Rapport, comptes rendu, Etudes

« “Pétrole contre nourriture”, un scandale mondial », Le Monde.fr, sect Société (5 août 2011).
 « Les déchets toxiques à Abidjan ont déjà fait 6 morts et 9.000 intoxiqués », Le Monde.fr (12 septembre 2006).

« Probo Koala: 110.000 victimes assignent Trafigura », Journal de l'environnement (23 février 2015).

Akohou, Dossou Rodrigue. *Exploitation pétrolière en mer et droit international: aspects juridiques et environnementaux pour les États côtiers du Golfe de Guinée*, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Nations Unies, 2008.

- Amnesty International et Greenpeace Pays-Bas. Une vérité toxique : À propos de Trafigura, du Probo Koala, et du déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire, AFR 31/002/2012, 2012.
- Bogui, Ziriyo. Rapport de la Commission internationale d'Enquête sur les déchets toxiques dans le District d'Abidjan (CIEDT/DA), Abidjan-Côte d'Ivoire, Gouvernement ivoirien, 2007.
- Complicité des entreprises et Responsabilité juridique, rapport de la Commission internationale de juristes Comité d'experts juridiques sur la complicité des entreprises dans les crimes internationaux, 2, coll Droit pénal et crimes internationaux, Genève, Commission internationale de juristes, 2008.
- Dupont, Gaëlle. « Déchets électroniques : produits polluants délocalisés », Le Monde.fr, sect Planète (1 septembre 2006).
- Eeden, Maliza Van. Le port d'Abidjan, Rapport d'évaluation préparé par le Programme des Nations Unies pour l'environnement et l'Organisation maritime internationale en coopération avec le Secrétariat de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination avec le soutien du gouvernement de la Côte d'Ivoire, Genève, PNUE, 2009.
- Essai sur la genèse des principes du droit de l'environnement: l'exemple du droit communautaire*, La documentation Française.
- Fédération internationale des ligues des droits de l'Homme(FIDH). L'affaire du Probo koala ou la catastrophe du déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire, 560f, 2011.
- Greenhouse, Steven. « Toxic Waste Boomerang: Ciao Italy! », The New York Times, sect World (3 septembre 1988).
- Kerambrun, Loïc et Evrard Estérine. *Déchet sur le littoral*, CEDRE.
- Kote, Gilles van. « Greenpeace et Amnesty réclament une enquête pénale sur le Probo Koala », Le Monde.fr, sect Planète (25 septembre 2012).
- L'association Robin des Bois. *Conférence de presse sur le Probo Koala*, 2006.
- La compétence extraterritoriale dans l'Union européenne: Étude des lois et des pratiques dans les 27 États membres de l'Union européenne*, REDRESS, 2010.
- La contribution du droit au développement durable, Réunion constitutive du comité sur l'environnement de Association des Hautes juridictions de Cassation des Pays Francophones(AHJUCAF), coll AHJUCAF, Paris, Cour de Cassation de France, 2005.
- Le juge administratif et le droit de l'environnement, coll AIHJA, Congrès de Carthagène, Cour suprême de Côte d'Ivoire, 2013.
- Le parti Écologique Ivoirien(P.E.I). *Signature d'Accord entre l'État ivoirien et la société «Trafigura»*, 14 février 2007.
- Les déchets toxiques déversés à Abidjan ne sont pas radioactifs, Compte-rendu de la conférence de presse conjointe du système des Nations Unies, Abidjan-Côte d'Ivoire, Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire (ONUCI).
- Manuel d'application pour le contrôle des mouvements transfrontières de déchets recyclables*, Organisation de coopération et de développement économique(OCDE), 2009.
- Ministère de l'Environnement et du Développement Durable de la République de Côte d'Ivoire et Ministère de l'agriculture. *Projet de Gestion des pesticides obsolètes et déchets*

associés en Côte d'Ivoire (PROGEP-CI), Etude d'impact environnemental et social, Côte d'Ivoire, 2015.

Mise en décharge sauvage de déchets toxiques à Abidjan (Côte d'Ivoire), UNEP/CHW/OEWG/6/2, Genève, PNUE, 2007.

Nassa, Dabié Desiré Axel. *Le tourisme des déchets toxiques en direction de la Côte d'Ivoire*, HAL, 2007.

Nexun Consulting. *Réactualisation des études d'impact environnemental et social (EIES) des plateformes de FOXTROT International sur son Bloc CI-27 offshore Côte d'Ivoire*, Bureau d'Études Environnementales, avril 2013.

Nithart, Charlotte. Le Probo Koala, Conférence de presse, Abidjan-Côte d'Ivoire, ONG Robin des Bois, 2006.

Okechukwu, Ibeanu. Rapport sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements illicites de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, Commission des droits de l'homme de l'ONU, 2008.

Organisation maritime internationale. Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires, CIRCMEPC01671.doc, Londres, 2009.

Oxfam International. Une tasse de café au goût d'injustice, ONG, 2002.

Plan de gestion des déchets dangereux pour le District d'Abidjan, Hannoa Guillaume, février 2010.

Senet, Stéphanie. « Probo Koala: les victimes veulent une enquête sur le détournement des indemnités », Journal de l'environnement (24 mai 2012).

Serin, Aline. *L'affaire du Probo Koala: Abidjan, sacrifice sur l'autel du profit*, Conte, 2007.

SHERPA et Les Amis de la Terre. *Sept (7) agriculteurs camerounais attaquent le groupe français et sa filiale camerounaise SFID devant les tribunaux français*. 26 mars 2002.

Union des victimes des déchets toxiques d'Abidjan et Banlieues (UVDTAB). Déversement des déchets toxiques dans le district d'Abidjan et banlieues le 19 août 2006 par le navire Probo Koala affrété par Trafigura, Examen périodique universel, 6, Abidjan-Côte d'Ivoire, ONG, 2009.

United Nations office on drugs and crime (UNODC). *Transnational trafficking and the rule of law in west Africa: A Threat Assessment*, July 2009.

United State environmental protection agency (EPA). *In re Pyramid Chemical Company-Default order and final decision*, 16 September 2004.

5- Sites internet

Accord de Libre-échange Nord-Américain:

<http://www.alenaaujourd'hui.org/about/default_fr.asp>.

Agence européenne pour l'environnement (AEE): <<http://www.eea.europa.eu/fr/articles/pas-dans-mon-jardin-les-transports-internationaux-de-dechets-et-lenvironnement>>.

Agence nationale de l'environnement : <<http://www.ande.ci/qsn.php>>.

Agence nationale de la salubrité Urbaine (ANASUR) en Côte d'Ivoire:
<<http://anasur.salubrite.gouv.ci/index2.php?page=pre&ID=2>> .

Association Sherpa :

<<http://www.asso-sherpa.org/reguler-les-entreprises-transnationales-46-propositions>>.

Base de données juridiques de la Côte d'Ivoire:

<<http://www.loidici.com/sujets%20de%20culture%20generale/culturedechets/toxiques.php>>.

Cellule Opérationnelle de Coordination du Plan National de lutte Contre les Déchets Toxiques : <<http://www.dechetstoxiques.gouv.ci/cellule.php>> (consulté le 28 mai 2015).

Comité sectoriel de main d'œuvre de l'industrie maritime :
<http://www.csmoim.qc.ca/Fr/S_informer_sur_l_industrie_maritime/Les_marchandises_et_les_navires.html>.

Environnement Canada : <<https://ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=2A241D76-1>>

European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law (IMPEL): <<http://impel.eu/projects/seaport-project-i/>>.

France 24: <<http://www.france24.com/fr/20101007-catastrophes-ecologiques-ces-40-dernieres-annees-tchernobyl-amoco-cadiz-erika-maree-noire>>.

Global Integrated Shipping Information System:

<<https://gis.imo.org/Public/ISPS/ViewFacility.aspx?ID=8255&Action=View&Contact=View&Country=CIV>> (consulté le 13 mai 2015).

Ministère de l'Environnement et du Développement Durable de la République de Côte d'Ivoire : <<http://www.environnement.gouv.ci/missions.php>>.

Ministère de la Salubrité Urbaine:

<<http://www.salubrite.gouv.ci/structuresrat.php?ville=ANASUR>>.

Ministère des transports de la Côte d'Ivoire: <<http://www.transports.gouv.ci/bulletins.php>>.

Ministère du pétrole et de l'énergie : <<http://energie.gouv.ci/index.php/informations-generales/ministere/mission.html>>.

MultiWatch: <<http://www.mutiwatch.ch/fr/p97001855.html>>.

Next Afrique:

<<http://www.nextafrique.com/showroom/styles-de-vie/3136-gestion-des-dechets-en-cote-d-ivoire-quels-defis-apres-l-affaire-du-probo-koala>>.

Parti Écologique Ivoirien :

<<http://www.parti-ecologique-ivoirien.org/organisation/historique.php>>.

Port autonome d'Abidjan : <<http://www.portabidjan.ci/fr/content/terminal-p%C3%A9trolier>>.

Programme des Nations Unies pour l'environnement :

<<http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?DocumentID=424&ArticleID=4733&l=fr>>.

Puma Energy: <<http://www.pumaenergy.com/fr/nous-sommes-puma-energy/brand-history>>.

RTBF Info: <http://www.rtbf.be/info/monde/detail_cote-d-ivoire-les-milliers-d-intoxiques-du-probo-koala-reclament-reparation?id=8962204>.

Société nationale d'opérations pétrolières en Côte d'Ivoire :

<<http://www.petroci.ci/index.php?numlien=51>>.

Trafigura : <<http://www.trafigura.com/about-us/leadership/>>.

Annexes

1- Annexe 1 : itinéraire du navire *Probo Koala*

2005	
30 octobre	Paldiski (Estonie)
X	Banana (Congo Brazzaville)
28 novembre	Tema (Ghana)
2006	
20 janvier	Paldiski (Estonie)
8 février	Lagos (Nigéria)
Fin février	Abidjan (reste en rade ; transfert de matériaux vers ou depuis <i>l'Eco Princess</i> , petit chimiquier)
3 avril 2006	Gibraltar (Territoire britannique d'outre-mer)
14 avril 2006	Au large de Malte où le navire aurait chargé de l'essence
5 mai 2006	Gibraltar , déchargé l'essence pris à Malte
7 mai 2006	Gibraltar, en provenance de la Skhira (port pétrolier tunisien)
11 mai 2006	Partie Est de Gibraltar
17 mai 2006	Gibraltar, en provenance d'Algesiras (Espagne)
19 mai 2006	Gibraltar
27 mai 2006	Gibraltar
29/30 mai 2006	Gibraltar, en provenance d'Algesiras
1 ^{er} juin 2006	Gibraltar
6 juin 2006	Gibraltar
9 juin 2006	Partie Est de Gibraltar
14 juin 2006	Gibraltar
18 juin 2006	Gibraltar
26 juin 2006	Gibraltar
27 juin 2006	Départ de Gibraltar
2 juillet 2006	Arrivée du <i>Probo Koala</i> à Amsterdam et déchargement des slops(déchets maritime, des boues qui restent au fond des citernes de navires à l'issue du stockage du pétrole brut ou d'autres produits pétroliers après un certain temps)
5 juillet 2006	Les déchets sont rechargés à bord du <i>Probo Koala</i> et le navire quitte Amsterdam pour Paldiski

9-13 juillet 2006	Paldiski
17 juillet 2006	Passe devant Dunkerque
30 juillet 2006	Au large de Lomé (Togo), déchargement partiel de cargaison à couple, selon Prime Marine Management.
1 ^{er} août 2006	Lagos (pour décharger 36.000 m ³ de « gasoil »), selon Trafigura, Prime Marine Management et le capitaine (dans sa déposition devant la police estonienne), tandis que les autorités nigérianes affirment que le bateau n'a été autorisé ni à entrer dans le port, ni à décharger
17 août 2006	Départ de Lagos
19 août 2006	Arrivée du <i>Proko Koala</i> à Abidjan au quai Petroci (Société Nationale d'Opérations Pétrolières de Cote d'Ivoire)
22 août 2006	Départ du <i>Probo Koala</i> d'Abidjan

2- Annexe 2 : note d'information de l'OMS sur les déchets toxiques à Abidjan.

Le tableau ci-dessous fait référence aux résultats d'analyses de la SIR dont les échantillons ont été prélevés par le CIAPOL, le 22/08/2006:

ANALYSE	MESURE	RESULTATS	UNITE
Teneur en H ₂ S	Teneurs en H ₂ S	6129	mg/kg
Masse volumique à 15° C	Masse volumique à 15° C	750,6	kg/m ³
Soufre mercaptans	Soufre mercaptans	1287	mg/kg
Teneur en soufre et plomb LABS3500	Teneur en soufre	2,18	% masse
FIA Olfines	FIA Olfines	2,5	% volume
FIA Paraffines	FIA Paraffines	51,4	% volume
FIA Aromatiques	FIA Aromatiques	46,1	% volume

3- Annexe 3 : liste des déchets à contrôler

Flux de déchets

- Y1 Déchets cliniques provenant de soins médicaux dispensés dans des hôpitaux, centres médicaux et cliniques
- Y2 Déchets issus de la production et de la préparation de produits pharmaceutiques
- Y3 Déchets de médicaments et produits pharmaceutiques
- Y4 Déchets issus de la production, de la préparation et de l'utilisation de biocides et de produits phytopharmaceutiques
- Y5 Déchets issus de la fabrication, de la préparation et de l'utilisation des produits de préservation du bois
- Y6 Déchets issus de la production, de la préparation et de l'utilisation de solvants organiques
- Y7 Déchets cyanurés de traitements thermiques et d'opérations de trempé
- Y8 Déchets d'huiles minérales impropres à l'usage initialement prévu
- Y9 Mélanges et émulsions huile/eau ou hydrocarbure/eau
- Y10 Substances et articles contenant, ou contaminés par, des diphényles polychlorés (PCB), des terphényles polychlorés (PCT) ou des diphényles polybromés (PBB)
- Y11 Résidus goudronneux de raffinage, de distillation ou de toute opération de pyrolyse
- Y12 Déchets issus de la production, de la préparation et de l'utilisation d'encres, de colorants, de pigments, de peintures, de laques ou de vernis
- Y13 Déchets issus de la production, de la préparation et de l'utilisation de résines, de latex, de plastifiants, de colles ou adhésifs
- Y14 Déchets de substances chimiques non identifiées et/ou nouvelles qui proviennent d'activités de recherche, de développement ou d'enseignement, et dont les effets sur l'homme et/ou sur l'environnement ne sont pas connus
- Y15 Déchets de caractère explosible non soumis à une législation différente
- Y16 Déchets issus de la production, de la préparation et de l'utilisation de produits et matériels photographiques
- Y17 Déchets de traitements de surface des métaux et matières plastiques
- Y18 Résidus d'opérations d'élimination des déchets industriels

Déchets ayant comme constituants :

- Y19 Métaux carbonyles

- Y20 Béryllium, composés du béryllium
- Y21 Composés du chrome hexavalent
- Y22 Composés du cuivre
- Y23 Composés du zinc
- Y24 Arsenic, composés de l'arsenic
- Y25 Sélénium, composés du sélénium
- Y26 Cadmium, composés du cadmium
- Y27 Antimoine, composés de l'antimoine
- Y28 Tellure, composés du tellure
- Y29 Mercure, composés du mercure
- Y30 Thallium, composés du thallium
- Y31 Plomb, composés du plomb
- Y32 Composés inorganiques du fluor, à l'exclusion du fluorure de calcium
- Y33 Cyanures inorganiques
- Y34 Solutions acides ou acides sous forme solide
- Y35 Solutions basiques ou bases sous forme solide
- Y36 Amiante (poussières et fibres)
- Y37 Composés organiques du phosphore
- Y38 Cyanures organiques
- Y39 Phénols, composés phénolés, y compris les chlorophénols
- Y40 Éthers
- Y41 Solvants organiques halogénés
- Y42 Solvants organiques, sauf solvants halogénés
- Y43 Tout produit de la famille des dibenzofurannes polychlorés
- Y44 Tout produit de la famille des dibenzoparadioxines polychlorées
- Y45 Composés organohalogénés autres que les matières figurant dans le présent Appendice (par exemple Y39, Y41, Y42, Y43, Y44).

4- Annexe 4 : Liste des caractéristiques de danger

Numéro de Code Caractéristiques

H1 Matières explosives

Une matière ou un déchet explosif est une matière (ou un mélange de matières) solide ou liquide qui peut elle-même, par réaction chimique, émettre des gaz à une température et une pression et à une vitesse telle qu'il en résulte des dégâts dans la zone environnante.

H3 Matières liquides inflammables

Les liquides inflammables sont les liquides, mélanges de liquides ou liquides contenant des solides en solution ou suspension (peintures, vernis, laques, etc., par exemple, à l'exclusion cependant des matières ou déchets classés ailleurs en raison de leurs caractéristiques dangereuses), qui émettent des vapeurs inflammables à une température ne dépassant pas 60,5°C en creuset fermé ou 65,6°C en creuset ouvert. (Comme les résultats des essais en creuset ouvert et en creuset fermé ne sont pas strictement comparables entre eux et que même les résultats de plusieurs essais effectués selon la même méthode diffèrent souvent, les règlements qui s'écarteraient des chiffres ci-dessus pour tenir compte de ces différences demeureraient conformes à l'esprit de cette définition.)

H4.1 Matières solides inflammables

Les solides ou déchets solides inflammables sont les matières solides autres que celles classées comme explosives, qui, dans les conditions rencontrées lors du transport, s'enflamment facilement ou peuvent causer un incendie sous l'effet du frottement ou le favoriser.

H4.2 Matières spontanément inflammables

Matières ou déchets susceptibles de s'échauffer spontanément dans des conditions normales de transport ou de s'échauffer au contact de l'air, et pouvant alors s'enflammer.

H4.3 Matières ou déchets qui, au contact de l'eau, émettent des gaz inflammables

Matières ou déchets qui, par réaction avec l'eau, sont susceptibles de s'enflammer spontanément ou d'émettre des gaz inflammables en quantités dangereuses.

H5.1 Matières comburantes

Matières ou déchets qui, sans être toujours combustibles eux-mêmes, peuvent, en général en cédant de l'oxygène, provoquer ou favoriser la combustion d'autres matières.

H5.2 Péroxydes organiques

Les matières organiques ou déchets contenant la structure bivalente $-O-O-$ sont des matières thermiquement instables, qui peuvent subir une décomposition auto-accélérée exothermique.

H6.1 Matières toxiques (aiguës)

Matières ou déchets qui, par ingestion, inhalation ou pénétration cutanée, peuvent causer la mort ou une lésion grave ou nuire à la santé humaine.

H6.2 Matières infectieuses

Matières ou déchets contenant des micro-organismes viables ou leurs toxines, dont on sait, ou dont on a de bonnes raisons de croire, qu'ils causent la maladie chez les animaux ou chez l'homme.

H8 Matières corrosives

Matières ou déchets qui, par action chimique, causent des dommages graves aux tissus vivants qu'elles touchent ou qui peuvent en cas de fuite endommager sérieusement, voire détruire, les autres marchandises transportées ou les engins de transport et qui peuvent aussi comporter d'autres risques.

H10 Matières libérant des gaz toxiques au contact de l'air ou de l'eau

Matières ou déchets qui, par réaction avec l'air ou l'eau, sont susceptibles d'émettre des gaz toxiques en quantités dangereuses.

H11 Matières toxiques (effets différés ou chroniques)

Matières ou déchets qui, par inhalation, ingestion ou pénétration cutanée, peuvent entraîner des effets différés ou chroniques ou produire le cancer.

H12 Matières écotoxiques

Matières ou déchets qui, s'ils sont rejetés, provoquent ou risquent de provoquer, par bioaccumulation et/ou effets toxiques sur les systèmes biologiques, des impacts nocifs immédiats ou différés sur l'environnement.

H13 Matières susceptibles après élimination de donner lieu, par quelque moyen que ce soit, à une autre substance, par exemple un produit de lixiviation, qui possède l'une des caractéristiques énumérées ci-dessus.

5- Annexe 5 : Propriétés qui rendent les déchets dangereux

H1 «Explosif»: substances et préparations pouvant exploser sous l'effet de la flamme ou qui sont plus sensibles aux chocs ou aux frottements que le dinitrobenzène.

H2 «Comburant»: substances et préparations qui, au contact d'autres substances, notamment de substances inflammables, présentent une réaction fortement exothermique.

H3A «Facilement inflammable»:

—substances et préparations à l'état liquide (y compris les liquides extrêmement inflammables) dont le point d'éclair est inférieur à 21 °C, ou

—substances et préparations pouvant s'échauffer au point de s'enflammer à l'air à température ambiante sans apport d'énergie, ou

—substances et préparations à l'état solide qui peuvent s'enflammer facilement par une brève action d'une source d'inflammation et qui continuent à brûler ou à se consumer après l'éloignement de la source d'inflammation, ou

—substances et préparations à l'état gazeux qui sont inflammables à l'air à une pression normale, ou

—substances et préparations qui, au contact de l'eau ou de l'air humide, produisent des gaz facilement inflammables en quantités dangereuses.

H3B «Inflammable»: substances et préparations liquides dont le point d'éclair est égal ou supérieur à 21 °C et inférieur ou égal à 55 °C.

H4 «Irritant»: substances et préparations non corrosives qui, par contact immédiat, prolongé ou répété avec la peau ou les muqueuses, peuvent provoquer une réaction inflammatoire.

H5 «Nocif»: substances et préparations qui, par inhalation, ingestion ou pénétration cutanée, peuvent entraîner des risques de gravité limitée.

H6 «Toxique»: substances et préparations (y compris les substances et préparations très toxiques) qui, par inhalation, ingestion ou pénétration cutanée, peuvent entraîner des risques graves, aigus ou chroniques, voire la mort.

H7 «Cancérogène»: substances et préparations qui, par inhalation, ingestion ou pénétration cutanée, peuvent produire le cancer ou en augmenter la fréquence.

H8 «Corrosif»: substances et préparations qui, en contact avec des tissus vivants, peuvent exercer une action destructrice sur ces derniers.

H9 «Infectieux»: substances et préparations contenant des micro-organismes viables ou leurs toxines, dont on sait ou dont on a de bonnes raisons de croire qu'ils causent la maladie chez l'homme ou chez d'autres organismes vivants.

- H10 «Toxique pour la reproduction»: substances et préparations qui, par inhalation, ingestion ou pénétration cutanée, peuvent produire des malformations congénitales non héréditaires ou en augmenter la fréquence.
- H11 «Mutagène»: substances et préparations qui, par inhalation, ingestion ou pénétration cutanée, peuvent produire des défauts génétiques héréditaires ou en augmenter la fréquence.
- H 12 Déchets qui, au contact de l'eau, de l'air ou d'un acide, dégagent un gaz toxique ou très toxique.
- H 13 «Sensibilisant»: substances et préparations qui, par inhalation ou pénétration cutanée, peuvent donner lieu à une réaction d'hypersensibilisation telle qu'une nouvelle exposition à la substance ou à la préparation produit des effets néfastes caractéristiques.
- H14 «Écotoxique»: déchets qui présentent ou peuvent présenter des risques immédiats ou différés pour une ou plusieurs composantes de l'environnement.
- H15 Déchets susceptibles, après élimination, de donner naissance, par quelque moyen que ce soit, à une autre substance, par exemple un produit de lixiviation, qui possède l'une des caractéristiques énumérées ci-dessus.

6- Annexe 6 : Téléx de Trafigura

«La nomination officielle de *Waibs* en tant que consignataire de tous les navires affrétés par la société *Trafigura* à destination de la Côte d'Ivoire intervient le même jour aux environs de 15 heures par un message de M. Paul Short de *Trafigura* adresse à M. Adja David libelle comme suit :

"De : Paul Short de *Trafigura* à *Waibs Shipping*

Envoyé : le 18 aout 2006

Objet : 20951 Nomination d'agence : *Probo Koala* –Déchargement d'Eaux sales à Abidjan

Le numéro de référence *Trafigura* pour cette opération sera 20951 et il doit être mentionné sur toute correspondance et facture s'y rapportant. En tant qu'affréteur du navire ci-dessus référence, nous avons donné instruction à l'armateur de vous nommer pour vous occuper du navire en tant qu'agent pour l'opération suivante d'élimination d'eaux sales. Comme nous l'avons discuté au téléphone, prière couvrir ces frais ainsi que d'autres frais Portuaires pour un règlement direct par notre bureau d'Athènes.

Prière confirmer que vous pouvez faire des arrangements pour l'enlèvement et l'élimination de ces eaux sales et obtenir une documentation adéquate de la part de la société d'enlèvement, concernant la conformité avec les règlements locaux de l'administration environnementale et des douanes sur l'élimination de ces eaux sales.

Prière coordonner cette opération avec la société compagnie tommy SARL (détails de correspondance ci-joints)

Port de déchargement : Abidjan

Quantité : environ 528 m3

Produit : eaux sales – voir ci-dessous

Point d'amarrage : PETROCI

Temps d'attente : néant

Arrivée estimée du navire : 19 aout à 2h00

Inspecteurs : néant

Prière nous tenir informés à tout moment sur les Mouvements du navire, les perspectives d'amarrage, les variations de l'heure estimée d'arrivée, etc.

Prière noter les détails de la composition des eaux sales : DOC (demande d'oxygène chimique – mesurée à environ 21.000 mg/l – la quantité d'oxygène consommée en oxydation complète des matières présentes dans les eaux sales; cela indique la teneur en matière organique lentement dégradable qui y sont présentes.

Chlore organique Total (COT) – mesuré à > 5% - C'est le chlore organique total dans l'eau sale. Typiquement mesuré en utilisant des analyses AOX. La réaction du chlore chimique avec les lignines dans la décoloration de pulpe, produit des composés de chlore organique de tailles différentes, les composés COT. Les composés les plus nuisibles aux cours d'eaux sont de petites molécules toxiques de composés de chlore. Parce que les composants de ces composés sont difficiles à isoler, un effort est fait pour réduire la totalité de l'AOX.

Prière nous informer immédiatement par téléphone ainsi que par écrit, de tous les retards/incidents/ irrégularités survenant pendant le séjour du navire au port. À la fin du séjour du navire, prière nous envoyer par fax les documents suivants : une fiche complète d'horaire d'activités et/ou relève des faits, signée à la fois par le représentant du terminal et le capitaine/officier en chef.

Prière accuser réception du présent télex pour confirmer que vous vous en occupez et communiquez le nom, l'adresse personnelle et les numéros de téléphone de la personne-contact qui s'occupera de toutes les questions de représentation pour ce navire, ainsi que votre adresse personnelle/adresse de société/numéro de Téléphone et de fax.»⁴⁵³

⁴⁵³ *Responsabilité de WAIBS dans l'affaire Probo Koala*, en ligne : <http://www.maveritesur.com/files/verites/159/fichier/doc_9_nomination_de_waibs_en_tant_que_co.pdf>.