

**Eléments d'orientation pour la détection, la prévention et la répression
du trafic illicite de déchets dangereux**

(comme adopté par la Conférence des Parties à sa sixième réunion, décision VI/16)

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
INTRODUCTION	3
But des éléments d'orientation	3
Objectifs	3
Contexte.....	3
Renforcer les capacités nationales pour repérer et gérer le trafic illicite.....	4
Législation nationale	4
Définitions	4
Résumé des dispositions de la Convention de Bâle concernant le trafic illicite et des décisions de la Conférence des Parties.....	5
Première partie. Renforcement des capacités nationales et coopération internationale	9
Renforcement des capacités nationales	9
1a. Autorité compétente/correspondant	9
1b. Procédures administratives.....	9
1c. Inventaires nationaux	9
1d. Promotion du respect des obligations.....	9
1e. Formation du personnel de mise en application.....	11
1f. Compétences techniques /équipement	11
1g. Mise en application/capacités de renseignement	11
1h. Délivrance appropriée des autorisations et surveillance des installations.....	13
1i. Coopération interinstitutions efficace	13
Coopération internationale	13
Deuxième partie. Prévention	16
2a. Problèmes liés au transit.....	16
2b. Coopération avec les autorités douanières et d'autres autorités de réglementation	18
2c. Identification des flux de déchets à la source.....	18
2d. Emballage, étiquetage, échantillonnage et analyse	19
2e. Promouvoir la sensibilisation	19
2f. Documents d'orientation des autorités nationales.....	19
2g. Inspection effectuée ouvertement et inspection discrète.....	20
2h. Traiter l'ambiguïté	22
2i. Coopération internationale à tous les niveaux.....	22
2j. Assurance et cautionnement.....	23
Troisième partie. Gestion des cas présumés ou confirmés.....	24
3a. Déterminer si un trafic illicite a eu lieu.....	24
3b. Etablir qui est l'exportateur des déchets	25
3c. Déterminer comment renvoyer les déchets	26

3d.	Etablir si l'exportateur a respecté les obligations de la Convention de Bâle	26
3e.	Saisie des matières	26
3f.	Stockage temporaire.....	26
3g.	Traiter les cas de déchets abandonnés.....	27
3h.	Notification au SCB et aux Parties concernées.....	27
3i.	Différences d'interprétation entre pays concernés	28
Quatrième partie. Utilisation de l'information électronique.....		28
4a.	Exemples internes	28
4b.	Exemples internationaux.....	28
Appendice 1 Dispositions de la Convention de Bâle et décisions adoptées par la		
Conférence		
des Parties à la Convention de Bâle		29
Appendice 2 Etudes de cas/exemples d'actions des Parties ayant abouti.....		43
Appendice 3 Echantillonnage et analyse		53
Appendice 4 Directives pour l'approche de gestion des risques.....		55

PROJET D'ELEMENTS D'ORIENTATION POUR LA DETECTION, LA PREVENTION ET LA REPRESSION DU TRAFIC ILLICITE DE DECHETS DANGEREUX

INTRODUCTION

But des éléments d'orientation

1. La décision IV/12 a reconnu que la question du trafic illicite demeurerait une haute priorité, en mettant l'accent sur les cas de trafic illicite présumé. Cette décision a demandé au Groupe de travail technique et au sous-Groupe consultatif d'experts juridiques et techniques d'établir, à leur réunion conjointe, des procédures à recommander pour aider les Parties à prévenir, repérer et gérer le trafic illicite.
2. La décision V/23 a prorogé le mandat du Groupe de travail technique et a prié le Groupe de travail juridique d'examiner plus avant la question du trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets, afin d'établir des procédures à recommander pour traiter des cas présumés de trafic illicite et aider les Parties à prévenir, identifier, suivre et gérer les cas de trafic illicite, en tenant compte du projet d'éléments d'orientation pour la détection, la prévention et la répression du trafic illicite de déchets dangereux, approuvé à la réunion conjointe tenue à Pretoria en novembre 1998.
3. Le but du présent document est de servir de guide pratique pour aider à l'application de la législation nationale de mise en œuvre de la Convention de Bâle.
4. Les destinataires du présent document sont les gouvernements, les ministères, les organismes et les autorités fédérales et provinciales, les autorités chargées de la mise en application de la législation et les autorités compétentes.
5. Différents lecteurs seront intéressés par les paragraphes traitant de questions liées à leurs centres d'intérêt particuliers.
6. Les représentants des gouvernements et des ministères seront essentiellement intéressés par les paragraphes donnant des orientations pour élaborer leur législation nationale ou leurs dispositions institutionnelles (paragraphes 13 à 16; 38 à 45; 49 et 50 et appendice 1). Les agents de police seront davantage intéressés par les paragraphes qui pourraient être utiles à leurs fonctions et à leurs activités spécifiques (paragraphes 46 à 48; 52 à 56; 84 à 90). Les douaniers jugeront plus utile de prendre connaissance des paragraphes traitant de techniques d'inspection des expéditions et la manière de déterminer si un déchet est ou non dangereux.
7. Les présents éléments d'orientation ont pour objet de décrire les procédures recommandées dans les décisions IV/12 et V/23.

Objectifs

8. Ces éléments d'orientation se focalisent sur l'application de la législation au niveau national. En se référant aux documents de la Convention et à d'autres ressources, ils fournissent également des indications aux Parties devant encore élaborer une législation de mise en application.

Contexte

9. Assurer la mise en œuvre effective des lois d'application des accords multilatéraux sur l'environnement pose un problème largement reconnu, car faire appliquer des législations et des procédures nationales à travers des frontières internationales demeure difficile et

complexe. Toutefois, il y a eu beaucoup d'expériences utiles en matière de mise en œuvre effective des lois d'application des accords multilatéraux sur l'environnement menées entre les pays.

10. Par sa décision SS VII/4, la septième session extraordinaire du Conseil d'administration/Forum ministériel mondial sur l'environnement du PNUE a adopté les Directives sur le respect et l'application des accords multilatéraux sur l'environnement.

11. Le processus d'adoption de ces Directives a mis en évidence la nécessité pour les Parties de procéder avec souplesse pour ce qui est de concevoir des mesures d'application nationales qui soient adaptées à leurs circonstances et spécificités nationales.

Renforcer les capacités nationales pour repérer et gérer le trafic illicite

12. Pour mettre en œuvre la Convention de Bâle de manière efficace, il importe de renforcer et/ou de maintenir les capacités nationales pour identifier, contrôler et gérer le trafic illicite. Le secrétariat de la Convention de Bâle continuera d'appuyer les mesures destinées à renforcer les capacités nationales et locales pour faire respecter les accords. Ces mesures comprennent l'assistance technique et financière, la formation et le transfert de technologie. Le secteur privé devrait être également encouragé à jouer un rôle.

13. Dès lors qu'il y a un certain nombre d'aspects juridiques et techniques complexes dans la gestion efficace du trafic illicite, une approche multidimensionnelle sera nécessaire pour combattre ce trafic.

Législation nationale

14. Un élément-clé dans la prévention et la gestion du trafic illicite est un cadre réglementaire national efficace. Les Etats doivent élaborer et appliquer une approche participative dans la détermination des besoins nationaux et la définition des priorités afin d'encourager une culture de respect des obligations. Ils devraient aussi prévoir une participation effective de la société civile, en particulier de l'industrie et des organisations non gouvernementales, lorsqu'ils élaborent leurs législations et consolident leurs institutions, notamment les institutions judiciaires.

15. Les Parties devraient envisager la mise en place d'un cadre juridique et institutionnel efficace pour la mise en application et la sensibilisation, en tenant compte des interactions entre les obligations découlant de divers accords multilatéraux sur l'environnement.

16. Le secrétariat de la Convention de Bâle continuera de fournir l'assistance nécessaire aux Parties qui la demandent.

17. Les Parties qui ont besoin d'assistance pour élaborer leur législation nationale, outre le fait qu'elles peuvent contacter le secrétariat de la Convention de Bâle, pourraient entrer en relation avec la Division de l'élaboration des politiques et du droit du PNUE, les bureaux régionaux du PNUE, les Centres régionaux de la Convention de Bâle, les secrétariats des conventions régionales (Bamako, Waigani) et les représentants nationaux du PNUD, ou encore recourir à l'assistance bilatérale fournie par d'autres Parties. Il est également utile de consulter trois documents adoptés par la Conférence des Parties à la Convention de Bâle : la législation nationale modèle, le Manuel d'application de la Convention de Bâle et le Manuel d'instructions.

Définitions

18. Il y a différentes interprétations de termes comme « respect », « mise en application » et « délit environnemental » dans la pratique et le droit internationaux. Ces définitions font actuellement l'objet de larges débats sur la scène internationale.

19. La Convention de Bâle contient un certain nombre de définitions qui concernent la gestion du trafic illicite. Ce sont par exemple les définitions des termes « déchets », « mouvement transfrontières », « élimination », « gestion écologiquement rationnelle », « zone relevant de la compétence nationale d'un Etat », « Etat d'importation », « Etat d'exportation », « Etat de transit », « personne », « exportateur », « importateur », « transporteur », « producteur » et « éliminateur ». Toutes ces définitions ont une incidence sur la manière dont les renseignements sont recueillis et dont le trafic illicite est détecté et réprimé. De plus, les différentes Parties mettent en œuvre leurs obligations en vertu de la Convention de Bâle selon différentes formes de législations nationales qui ont toutes leurs propres définitions. Celles-ci peuvent être plus larges que celles énoncées dans la Convention de Bâle.

20. Les déchets dangereux sont définis au paragraphe 1 a) de l'article premier de la Convention de Bâle comme des déchets qui appartiennent à l'une des catégories figurant à l'Annexe I, à moins qu'ils ne possèdent aucune des caractéristiques indiquées à l'Annexe III. L'Annexe I de la Convention de Bâle donne la liste des catégories de déchets devant être contrôlés. Les Annexes VIII et IX de la Convention expliquent les dispositions du paragraphe 1 a) de l'article premier et précisent le champ d'application de l'Annexe I.

21. L'Annexe III énumère les caractéristiques dangereuses des déchets selon la Convention de Bâle. A sa septième session, le Groupe de travail technique a souligné que le Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses dans ses *Recommandations sur le transport des marchandises dangereuses - Edition anglaise révisée de 1993* avait défini des procédures d'analyse qui précisaient l'interprétation des caractéristiques de danger H1, H3, H4.1, H4.2, H4.3, H5.1, H5.2, H6.1 et H8. Cependant, le Groupe a également fait remarquer que celles-ci s'appliquaient seulement au transport des déchets, et non à leur élimination. L'Annexe III souligne que plusieurs pays ont mis en place des tests nationaux que l'on peut appliquer aux matières figurant à l'Annexe I, afin de décider si ces matières présentent une quelconque caractéristique figurant à l'Annexe III. Dans la décision V/24 il a été demandé au Groupe de travail de finaliser son travail sur les caractéristiques de danger H6.2, H11, H12 et H13 et de commencer son travail sur celles de H10.

22. Les déchets dangereux sont également définis au paragraphe 1 b) de l'article premier de la Convention de Bâle, comme étant des déchets auxquels les dispositions de l'alinéa a) ne s'appliquent pas mais qui sont définis ou considérés comme des déchets dangereux par la législation nationale de la Partie d'exportation, d'importation ou de transit. L'article 3 stipule que chacune des Parties informe le secrétariat de la Convention, dans un délai de six mois après être devenue Partie, des déchets qui, selon sa législation nationale, relèvent du paragraphe 1 b). Les Parties informent également le secrétariat de toute modification importante apportée aux informations fournies. Le secrétariat informe toutes les Parties des renseignements qu'il a reçus. Les Parties mettent ces renseignements à la disposition de leurs exportateurs.

23. L'interprétation de ces définitions est complexe et des cas de trafic illicite peuvent découler d'interprétations différentes des définitions des déchets dangereux. Cela devient encore plus compliqué lorsqu'il y a des problèmes de traduction d'une langue à une autre.

Résumé des dispositions de la Convention de Bâle concernant le trafic illicite et des décisions de la Conférence des Parties

24. Le trafic illicite fait l'objet de l'article 9 de la Convention de Bâle. L'article 9.1 définit le trafic illicite comme étant tout mouvement transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets :

- a) effectué sans qu'une notification ait été donnée à tous les Etats concernés conformément aux dispositions de la Convention; ou
- b) effectué sans le consentement que doit donner l'Etat intéressé, conformément aux dispositions de la Convention; ou
- c) effectué avec le consentement des Etats concernés obtenu par falsification, fausse déclaration ou fraude; ou
- d) qui n'est pas matériellement conforme aux documents; ou
- e) qui entraîne une élimination délibérée (par exemple, déversement) de déchets dangereux ou d'autres déchets en violation des dispositions de la Convention et des principes généraux du droit international.

25. L'Article 9.2 prescrit ce qu'il faut faire si un mouvement transfrontières est considéré comme trafic illicite du fait du comportement de l'exportateur ou du producteur. L'Etat d'exportation veille à ce que les déchets dangereux en question soient :

- a) repris par l'exportateur ou le producteur ou, s'il y a lieu, par lui même sur son territoire ou, si cela est impossible;
- b) éliminés d'une autre manière, conformément aux dispositions de la Convention dans un délai de 30 jours à compter du moment où l'Etat d'exportation a été informé du trafic illicite ou tout autre délai dont les Etats concernés pourraient convenir. A cette fin, les Parties concernées ne s'opposent pas au retour de ces déchets dans l'Etat d'exportation ni ne l'entravent ou ne l'empêchent.

26. L'article 9.3 prescrit ce qu'il faut faire si un mouvement transfrontières est jugé comme trafic illicite par suite du comportement de l'importateur ou de l'éliminateur. L'Etat d'importation veille à ce que les déchets dangereux en question soient éliminés d'une manière écologiquement rationnelle par l'importateur ou l'éliminateur ou, s'il y a lieu, par lui même. Cela doit être fait dans un délai de 30 jours à compter du moment où le trafic illicite a retenu l'attention de l'Etat d'importation ou tout autre délai dont les Etats concernés pourraient convenir. A cette fin, les Parties concernées coopèrent, selon les besoins, pour éliminer les déchets selon des méthodes écologiquement rationnelles.

27. L'article 9.4 prescrit ce qui doit être fait si la responsabilité du trafic illicite ne peut être imputée ni à l'exportateur ou au producteur, ni à l'importateur ou à l'éliminateur. Les Parties concernées ou d'autres Parties, le cas échéant, coopèrent pour veiller à ce que les déchets en question soient éliminés le plus tôt possible selon des méthodes écologiquement rationnelles, dans l'Etat d'exportation, dans l'Etat d'importation ou ailleurs, s'il y a lieu.

28. L'article 9.5 demande à chaque Partie d'adopter des lois nationales/internes pour interdire et réprimer sévèrement le trafic illicite. Les Parties coopèrent en vue de parvenir aux objectifs énoncés dans cet article.

29. La prévention et la répression du trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets a été une préoccupation majeure de la Convention de Bâle depuis son entrée en vigueur en 1992.

30. Les cinq réunions de la Conférence des Parties ont toutes examiné cette question du trafic illicite et adopté des résolutions à ce sujet.

31. Les principales dispositions des cinq décisions adoptées par la Conférence des Parties concernant le trafic illicite sont les suivantes :

- Prier les Parties à la Convention de Bâle qui ne l'ont pas encore fait de promulguer des législations qui considèrent le trafic illicite de déchets dangereux comme un délit pénal;
- Prier les Parties d'incorporer dans leur système juridique des sanctions ou des pénalités appropriées pour trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets, de prendre des mesures adéquates afin de s'assurer de l'application efficace de cette législation, et d'informer le secrétariat de la Convention de Bâle à cet effet;
- Encourager les Parties à renforcer leurs capacités de mise en application, grâce notamment à une coopération avec des organismes internationaux comme Interpol, l'Organisation mondiale des douanes et le Réseau international pour les plaintes environnementales, dans la mise en place de programmes de formation et de réseaux pour le personnel chargé de l'application des lois engagé dans l'instruction de cas de trafic illicite;
- Demander à tous les gouvernements de promouvoir une coordination interministérielle entre eux pour interdire et réprimer le trafic illicite des déchets dangereux et autres déchets;
- Classifier et déterminer les caractéristiques des déchets comme outil essentiel permettant d'aider à l'identification et à la prévention du trafic illicite;
- Inviter les Parties à promouvoir la cohérence lorsqu'elles traitent la question du trafic illicite auprès des organismes compétents des Nations Unies, tout en évitant les doubles emplois;
- Inviter les Parties à utiliser des formulaires approuvés pour rédiger leurs rapports sur des cas avérés de trafic illicite adressés au secrétariat;
- En appeler aux Parties pour qu'elles communiquent au secrétariat de la Convention de Bâle tout cas avéré ou, après consultation et accord avec les autres Parties concernées, tout cas présumé de trafic illicite, avec les informations nécessaires pour que le secrétariat puisse prendre les mesures appropriées, en particulier pour soutenir les efforts que déploieront les Parties pour parvenir à une solution, notamment en mettant à disposition les compétences techniques requises;
- Prier les Parties et le secrétariat de prendre les mesures préventives nécessaires, particulièrement en diffusant des informations sur la Convention de Bâle et en collaborant étroitement avec l'Organisation mondiale des douanes pour inclure dans le Système harmonisé, à titre prioritaire, les déchets visés par la Convention;
- Prier les Parties, avec l'assistance du secrétariat, d'organiser des stages de formation et d'élaborer des manuels de formation, aux niveaux régional et national, à l'intention des douaniers et des forces de police, en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes, l'Organisation internationale de police criminelle et d'autres organismes appropriés, y compris les commissions

régionales de l'ONU et les secrétariats d'accords régionaux traitant de questions analogues.

32. Le secrétariat de la Convention de Bâle a été prié, conformément aux décisions adoptées lors des cinq réunions de la Conférence des Parties, de :

- Collaborer étroitement avec le Comité d'experts des Nations Unies sur le transport de marchandises dangereuses pour harmoniser les systèmes de classification et d'étiquetage des déchets dangereux et des marchandises dangereuses;
- Poursuivre sa coopération avec les différentes commissions régionales et les secrétariats de conventions régionales et de leurs protocoles, les organisations non gouvernementales, les milieux industriels et le secteur privé, ainsi qu'avec l'Organisation mondiale des douanes et l'Organisation internationale de police criminelle, afin de mieux contrôler et surveiller les cas avérés ou les cas présumés de trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets;
- Assister les Parties dans le renforcement des capacités, notamment par la mise en place d'une infrastructure appropriée, en vue de prévenir et de sanctionner les cas de trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets et d'assurer l'implication d'autorités nationales et de correspondants nationaux dans la prévention et la surveillance du trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets.

33. L'appendice 1 contient toutes les dispositions de la Convention de Bâle liées au trafic illicite ainsi que toutes les dispositions des cinq décisions adoptées par la Conférence des Parties à la Convention de Bâle sur la question du trafic illicite.

34. La question du trafic illicite a été considérée comme l'une des priorités pour les dix prochaines années dans la Déclaration ministérielle adoptée à la cinquième réunion de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle.

35. Les cinq parties des éléments d'orientation pour la détection, la prévention et le contrôle du trafic illicite des produits dangereux devraient être considérées dans leur intégralité, y compris tous les appendices, chacune d'elles contenant des suggestions spécifiques pour atteindre le même but général.

36. L'appendice 2 contient des études de cas/exemples d'actions menées avec succès par les Parties.

37. Dans la décision V/23 il a été demandé au Groupe de travail juridique et au Groupe de travail technique d'examiner plus avant la question du trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets, afin d'établir des procédures à recommander pour traiter de cas présumés de trafic illicite et aider les Parties à prévenir, identifier, suivre et gérer le trafic illicite. Ce travail devrait prendre en compte le projet d'éléments d'orientation pour la détection, la prévention et la répression du trafic illicite de déchets dangereux approuvé à Pretoria en novembre 1998.

38. Le projet d'éléments d'orientation a été rédigé par le secrétariat sur la base des propositions formulées par les Parties.

PREMIERE PARTIE. RENFORCEMENT DES CAPACITES NATIONALES ET COOPERATION INTERNATIONALE

Renforcement des capacités nationales

1a. Autorité compétente/correspondant

39. L'article 5 de la Convention de Bâle demande aux Parties de désigner ou de créer une ou plusieurs autorités compétentes et un correspondant. Une autorité compétente doit être désignée pour recevoir les notifications dans le cas d'un Etat de transit. Les Parties doivent informer le secrétariat, dans un délai d'un mois à compter de la date de décision, de toute modification de ces arrangements.

40. Les autorités compétentes nationales ont l'obligation principale de prévenir, gérer et réprimer le trafic illicite de déchets dangereux. Le secrétariat doit continuer à organiser les activités de formation pour les autorités compétentes.

1b. Procédures administratives

41. Des procédures administratives transparentes et efficaces constituent un autre facteur clé dans la prévention et la gestion des cas illicites de déchets dangereux.

1c. Inventaires nationaux

42. Les autorités nationales devraient adopter une approche commune de la compilation de statistiques (y compris des statistiques des sociétés exportatrices et/ou importatrices) sur les mouvements transfrontières licites et illicites de déchets dangereux. Une telle approche doit incorporer à la fois la Convention de Bâle et le Système harmonisé de classification.

43. Des inventaires nationaux devraient être tenus sur une base annuelle et utilisés comme outil de politique générale contre le trafic illicite et de mise en œuvre de mesures pragmatiques axées sur la prévention et la coercition en matière de trafic illicite.

1d. Promotion du respect des obligations

44. Les autorités compétentes devraient élaborer des stratégies de respect et de mise en application pour les quatre principales composantes du respect des obligations : la formation et la diffusion de l'information, les autorisations, la détection des violations, et les enquêtes et les mesures coercitives.

a. Education et diffusion de l'information

45. Cette composante est axée sur la modification des comportements et comprend la diffusion de renseignements aux expéditeurs et aux exportateurs, pour répondre aux demandes concernant l'applicabilité de la Convention et assurer à l'industrie un accès facile aux documents d'orientation et de promotion. Un autre axe important concerne des activités de prévention et de recherche de solutions d'élimination des déchets dans le pays ou d'amélioration de pratiques industrielles. Ces activités peuvent inclure des annonces régulières, l'élaboration de documents d'orientation pour diffusion à l'industrie, l'organisation d'ateliers et la participation à ces ateliers, des groupes de travail et des discussions pour aider lorsque cela est possible à établir des solutions nationales appropriées en matière d'élimination de déchets et à inciter les compagnies à appliquer des pratiques de minimisation des déchets ainsi que des techniques de production propre et des méthodes et techniques de meilleures pratiques.

b. Délivrance d'autorisations

46. Cette composante vise à assurer que tout système d'autorisations s'appuie sur des mécanismes de contrôle. Elle vise à assurer la clarté des prescriptions, la vérification des renseignements, des exigences normatives minima pour des annonces publiques et l'adaptation aux circonstances des conditions des autorisations. Ces activités peuvent comprendre une révision des formulaires pour rendre les prescriptions claires, assurer la sécurité des numéros d'autorisations et établir des procédures pour vérifier les mouvements effectifs consignés dans les données douanières au regard des autorisations. Les autorisations devraient spécifier clairement les obligations des exportateurs.

c. Détection des violations

47. Cette composante implique des inspections ponctuelles des expéditions, le prélèvement d'échantillons par des inspecteurs, le ciblage de types particuliers de mouvements d'exportation/importation pour des vérifications du respect des obligations, la vérification des données douanières et la communication de renseignements aux douanes, en ciblant des situations à haut risque et en lançant des activités spécifiques de répression. Ces activités assurent un flux régulier de renseignements provenant des douanes et l'établissement de protocoles pour examiner les données douanières sur une base régulière et réagir à des données appelant une action plus poussée, le ciblage des expéditions à haut risque pour l'inspection et l'organisation de stages de formation à l'intention des inspecteurs et du personnel des douanes.

d. Enquêtes et mesures répressives

48. Cette composante consiste à renvoyer les cas de violations éventuelles de la législation de mise en application de la Convention aux organismes chargés de l'application des lois. Les activités peuvent inclure l'élaboration de procédures opérationnelles normalisées pour aider à mener des enquêtes et à mettre en place des procédures générales d'investigation ne risquant pas de compromettre une enquête.

49. La mise en application de la loi devenant de plus en plus variée et complexe, davantage de demandes sont adressées à tous les secteurs de la communauté pour veiller au respect de la loi. Cela peut être réalisé de manière préventive par l'éducation ou de manière réactive par le biais d'enquêtes, puis éventuellement de poursuites. Les organisations non gouvernementales et les groupes communautaires peuvent apporter d'importantes contributions à la mise en application, et les autorités compétentes doivent veiller à collaborer efficacement avec eux.

1e. Formation du personnel de mise en application

50. La formation du personnel engagé dans la prévention, l'identification et la gestion du trafic illicite est au centre d'un contrôle efficace. Là où existe une infraction à une loi, il est souvent nécessaire de mener une enquête. Compte tenu des complexités inhérentes à ce genre d'enquête, il est essentiel que les enquêteurs aient des compétences et des connaissances adéquates afin de remplir leur rôle d'une manière efficace et rigoureuse. Un manuel de formation de base rédigé conjointement par le SCB, Interpol et l'Organisation mondiale des douanes sera joint aux éléments d'orientation comme appendice 5.

1f. Compétences techniques/équipement

51. Le manque de compétences techniques et/ou d'équipement fait obstacle à la prévention, au contrôle et à la gestion efficaces du trafic illicite de déchets dangereux. Le secrétariat élaborera des directives sur la mise au point d'un plan d'intervention d'urgence en cas d'incident ou d'accident impliquant des déchets dangereux. Par ailleurs, la création de mécanismes régionaux et sous-régionaux pour le système d'alerte Dump Watch est encouragée.

52. Lorsque l'utilisation d'un laboratoire ou d'un équipement national n'est pas matériellement possible, une solution régionale doit être recherchée. Les Centres régionaux de formation pourront jouer un rôle clé dans le traitement de cette question. Des conseils peuvent être recherchés auprès du secrétariat de la Convention de Bâle, qui peut transmettre les demandes à des experts qualifiés. Le Réseau international pour le respect et la mise en application peut également apporter son assistance.

1g. Mise en application/capacités de renseignement

53. Lorsque les Parties établissent des stratégies de prévention et de gestion du trafic illicite de déchets dangereux, elles pourraient utiliser toutes les directives existantes sur le respect et la mise en application. En particulier les recommandations sur la transparence de l'approche, le renforcement des exigences en matière de rapports conventionnels, la surveillance des sites, les mesures d'incitation au respect, la consolidation des capacités nationales, l'éducation et la sensibilisation pourraient fournir une base solide pour un tel travail.

54. La collecte de données et l'analyse de l'information constituent également un outil très important. Le contrôle étroit, en particulier, des statistiques des déchets dangereux importés et exportés devrait s'appuyer sur la structure du commerce des déchets et sur le *modus operandi* des expéditions illicites confirmées pour donner une image d'ensemble. Par exemple, beaucoup de données sur le trafic illicite de déchets dangereux concernent des déchets contaminés (à savoir des déchets mélangés à des substances dangereuses) ou des déchets non recyclables. A la lumière de l'expérience acquise, les déchets illicitement importés ou exportés sont souvent déclarés comme déchets non dangereux (par exemple le mélange de déchets métalliques et plastiques) et ont tendance à être exportés par de petites sociétés ou des agents ne disposant pas d'installations de recyclage de déchets, plutôt que par les producteurs d'origine de ces déchets. Avant d'arriver à leur destination finale, les déchets ont probablement changé de mains plusieurs fois. En conséquence, le trafic illicite est généralement suspect lorsque l'origine ou l'exportateur d'une expédition est difficile à déterminer.

55. Certains pays ont établi des liaisons avec leurs principaux partenaires commerciaux pour partager l'expérience opérationnelle et affiner les critères de sélection des expéditions en vue d'une inspection. La coopération entre les autorités compétentes est également utile pour déterminer le statut juridique d'une expédition.

56. La densité du trafic dans beaucoup de ports internationaux et le temps que prennent des inspections sélectives et aléatoires font que parfois le trafic illicite n'est pas détecté avant le départ. Lorsqu'une expédition illicite est suspectée, les autorités compétentes peuvent échanger des informations sur le nom du navire, les numéros de conteneurs et la date de départ, de sorte que les déchets puissent être interceptés à leur destination. Ce type de coopération peut être bénéfique aux Parties concernées, car il donne assez de temps pour vérifier les documents de transport et organiser des inspections. Il est en outre utile pour tous les modes de transport (maritime, routier, ferroviaire, fluvial et aérien).

57. Les autorités compétentes devraient suivre une approche de gestion des risques pour fixer des priorités de respect et de mise en application et pour s'assurer que leurs ressources sont efficacement ciblées. Une approche typique comporterait les cinq étapes suivantes :

1. Etablir le contexte
2. Identifier les risques
3. Analyser les risques
4. Evaluer les risques et fixer des priorités
5. Traiter les risques
6. Assurer le suivi du processus

58. Des directives pour une telle approche de gestion des risques figurent à l'appendice 4.

1h. Délivrance appropriée des autorisations et surveillance des installations

59. La Convention de Bâle prescrit que chaque Partie doit interdire à toute personne sous sa juridiction nationale le transport et l'élimination de déchets dangereux et d'autres déchets à moins que ladite personne soit autorisée à mener de telles opérations. Afin de remplir cette obligation, toutes les Parties doivent disposer de systèmes d'autorisation et de surveillance.

1i. Coopération interinstitutions efficace

60. Les agences nationales pour l'environnement travaillent généralement en liaison avec les autorités locales, nationales et internationales pour appliquer les contrôles des mouvements transfrontières de déchets dangereux. Les organismes des douanes et les autorités compétentes sont des partenaires clés pour détecter, intercepter et inspecter les expéditions suspectes de déchets dangereux aux principaux points de contrôle.

61. Les agences nationales et internationales pour l'environnement doivent collaborer avec les autorités compétentes, la police locale, les compagnies de transport, les industries de recyclage, les ONG, etc. pour détecter, rechercher et gérer le trafic illicite de déchets. Un haut niveau de coopération est essentiel dans la gestion et la surveillance des déchets si ces derniers doivent être retournés rapidement et sans risque vers leurs sites d'origine.

62. Les expéditions illicites de déchets dangereux peuvent souvent être détectées en vérifiant l'information contenue dans les manifestes d'expédition. L'information reçue des agences partenaires est également utile pour dresser des profils destinés à cibler ceux qui pratiquent le commerce de déchets illicites. Par exemple, les compagnies précédemment impliquées dans des expéditions illicites ou problématiques sont repérées pour être inspectées de la même façon que les expéditions ayant les profils mentionnés ci-dessus. Souvent de telles expéditions sont identifiées en collaboration avec les autorités de contrôle d'outre-mer et complètent efficacement les inspections aléatoires.

Coopération internationale

a. Niveaux de coopération internationale

63. La coopération internationale en matière de détection, de prévention et de répression du trafic illicite de déchets dangereux peut intervenir aux niveaux suivants :

- Interaction entre les autorités compétentes
- Utilisation de réseaux internationaux du renseignement par des responsables de la répression et du renseignement

- Rôle/coopération d'autres organisations internationales comme l'Organisation mondiale des douanes, Interpol, etc.

64. L'interaction entre les autorités compétentes du pays d'exportation, du pays d'importation et des pays de transit est nécessaire et pourrait aider à détecter, prévenir et réprimer le trafic illicite de déchets dangereux. La communication formelle et informelle pourrait être utilisée, notamment par des messages électroniques, qui facilitent une interaction rapide.

65. L'Organisation mondiale des douanes a inauguré en juillet 2000 un réseau appelé Réseau de répression des douanes. L'objectif de ce réseau est de relier toutes les administrations douanières à des fins d'application et de leur fournir une base de données et un système de référence communs. Toute administration nationale des douanes devrait être reliée à ce réseau par son point de contact national. En utilisant ce réseau douanier, une administration nationale des douanes peut avoir un accès immédiat et direct à la base de données de tous les antécédents de trafic illicite de déchets dangereux.

66. Une autre source de renseignements et d'informations utiles concernant les antécédents du trafic illicite de déchets dangereux et son *modus operandi* pourrait être Interpol, grâce à ses bureaux nationaux centraux.

67. Les profils de ce genre auront besoin d'être continuellement réactualisés pour que les autorités de réglementation suivent l'évolution des tendances du trafic illicite.

b. Rôle du secrétariat de la Convention de Bâle

68. Le secrétariat de la Convention de Bâle améliore rapidement ses capacités pour faciliter la coopération internationale en matière de prévention, d'identification et de gestion du trafic illicite de déchets dangereux. En particulier le secrétariat a identifié un grand nombre d'organisations internationales pertinentes qui pourraient collaborer à des activités conjointes pour mieux contrôler et surveiller les cas présumés ou avérés de trafic illicite. Parmi ces organisations on peut citer Interpol, l'Organisation mondiale des douanes, la Commission des Nations Unies pour la prévention de la criminalité et la justice pénale, le PNUE, le PNUD, l'AIEA/World Atom, le secrétariat de la Convention sur les changements climatiques, la CITES, le Secrétariat de l'ozone, le Haut Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), la Commission européenne, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et l'Organisation pour l'interdiction des armes chimiques.

69. Le secrétariat envisage d'élaborer des mémorandums d'accord ou des accords analogues avec la plupart ou l'ensemble de ces organisations. Ces accords détailleront le domaine de responsabilité et les modalités de coopération de chaque Partie.

70. Les efforts de coopération futurs seront orientés vers de résultats concrets et pratiques dans les domaines prioritaires suivants :

- i) Identification de possibilités de lutte contre le trafic illicite;
- ii) Echange d'informations;
- iii) Amélioration de la collecte et de l'analyse des données;
- iv) Actualisation des profils délictueux;
- v) Amélioration des méthodologies pour le respect et la mise en application;
- vi) Identification et comblement des lacunes de la législation nationale existante;
- vii) Formation dans le domaine du respect et de la mise en application des obligations;

viii) Sensibilisation et diffusion des informations.

DEUXIEME PARTIE. PREVENTION

71. Il est très important pour les Parties qui interdisent l'importation de divers déchets de faire en sorte que les informations en question soient communiquées aux autres Parties par le biais du secrétariat, comme le prescrivent l'article 4.1 a) et l'article 13 de la Convention.

72. L'article 3.1 de la Convention de Bâle demande à chaque Partie d'informer, dans un délai de six mois après être devenue Partie à la Convention, le secrétariat de la Convention sur les déchets, autres que ceux indiqués dans les Annexes I et II, qui sont considérés ou définis comme dangereux par sa législation nationale, ainsi que de toute autre disposition concernant les procédures en matière de mouvements transfrontières applicables à ces déchets.

73. L'article 3.4 demande aux Parties de mettre à la disposition de leurs exportateurs les renseignements qui leur sont communiqués par le secrétariat.

74. Dans les cas où la législation nationale est déficiente et où il existe des obstacles aux informations ou des obstacles techniques en matière de respect des obligations, il existe tout un éventail de mesures de nature à améliorer la capacité des Parties en matière de respect, comme l'assistance juridique et technique qui peut être demandée au secrétariat de Bâle.

75. La prévention peut englober la détection, l'investigation, la gestion des cargaisons interceptées et l'action juridique.

2a. Problèmes liés au transit

76. La Convention de Bâle définit comme « Etat de transit » tout Etat autre que l'Etat d'exportation ou d'importation à travers lequel un mouvement de déchets dangereux ou d'autres déchets est prévu ou en cours. La définition du « mouvement transfrontières » comprend tout mouvement dans une zone relevant de la compétence nationale d'un autre Etat, y compris tout territoire, zone maritime ou espace aérien où un Etat exerce une responsabilité administrative et réglementaire conformément au droit international, en matière de protection de la santé humaine et de l'environnement. L'article 4.12 stipule qu'aucune disposition de la Convention ne portera atteinte de quelque façon que ce soit à la souveraineté des Etats sur leur mer territoriale ni à la juridiction qu'exercent les Etats dans leur zone économique exclusive, ni à l'exercice par les navires et les aéronefs de tous les Etats des droits et de la liberté de navigation.

77. La Convention permet à un Etat d'exiger une notification et son consentement pour le transit prévu de déchets dangereux dans sa mer territoriale ou sa zone économique exclusive. Dans la pratique cependant, la plupart des Parties ne peuvent exiger une notification ou leur consentement que si un navire entre dans un port relevant de leur juridiction. C'est parce que lors d'une escale il y a toujours un risque que les déchets soient déchargés, même si cela n'est pas prévu, puis abandonnés. Cela dit, certaines Parties n'exigent une notification et leur consentement que s'il est prévu que les déchets seront déchargés puis rechargés.

78. Du fait qu'il y a un risque associé au déchargement des déchets, certaines Parties exigent une notification et leur consentement dans le cas où un navire mouille dans une rade plutôt que dans un port. En droit international, une rade est une étendue d'eau normalement utilisée pour le chargement, le déchargement et l'amarrage des navires. La définition d'un port n'inclurait pas une rade : en se référant aux ports, l'article 11 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer n'inclut pas expressément les rades. En revanche, cette disposition comprend des « installations permanentes du port qui font partie intégrante du système du port » mais ne comprend pas expressément des installations au large et des îles

artificielles. L'article 12 de la Convention sur le droit de la mer prescrit que les rades soient considérées comme faisant partie de la mer territoriale et non comme des eaux intérieures.

79. Il est recommandé que les autorités compétentes suivent la procédure de notification et de consentement pour tous les mouvements transfrontières exigeant l'accès d'un port ou d'une rade, à moins qu'elles sachent que le déchargement des déchets n'est pas prévu et que l'Etat de transit concerné n'exige pas de notification dans ces circonstances. Il est recommandé ensuite que les Parties qui exigent une notification et leur consentement pour le transit dans leur mer territoriale ou leur zone économique exclusive avisent les autres Parties de leurs exigences par le biais du secrétariat.

80. Des principes analogues s'appliquent au transit prévu par l'espace aérien et les aéroports.

81. Un consentement écrit d'un Etat de transit est exigé pour chaque mouvement qui le traverse. Les voies d'eau internationales et les ports francs posent des problèmes spécifiques pour lesquels un système de contrôle central devrait être institué.

2b. Coopération avec les autorités douanières et d'autres autorités de réglementation

82. La coopération avec les autorités douanières et d'autres autorités de réglementation est cruciale pour prévenir le trafic illicite. Le travail actuellement en cours sur le Système harmonisé de l'Organisation mondiale des douanes fera beaucoup mieux comprendre l'étendue du problème du trafic illicite et donnera plus de possibilités d'identifier et de cibler les domaines qui posent des problèmes. Les autorités douanières jouent un rôle clé dans le repérage et l'interception du trafic illicite. Cependant, le Code du système harmonisé actuel ne prévoit pas l'identification des déchets dangereux et d'autres déchets, rendant la tâche des autorités douanières encore plus difficile pour ce qui est de découvrir le trafic illicite. Pour cette raison, les autorités compétentes, en coopération avec les douanes, ont commencé à mettre au point des procédures pour aligner les déchets définis dans la Convention de Bâle sur les catégories arrêtées dans le cadre du Système harmonisé. Seule une étroite coopération entre les autorités douanières et les agences nationales pour l'environnement permettra aux autorités douanières de devenir des agents efficaces dans la lutte contre le trafic illicite de déchets dangereux.

83. Il serait utile en particulier d'élaborer un tableau rapportant les Annexes VIII et IX de la Convention aux codes harmonisés des douanes. Cela aiderait les Parties à identifier des domaines prioritaires nécessitant un examen. Ces domaines pourraient ensuite être portés à l'attention de l'Organisation mondiale des douanes.

84. Il existe aujourd'hui un large accord sur l'importance du renforcement des liens entre accords multilatéraux sur l'environnement pour permettre une plus grande vérification du respect des obligations et une meilleure identification des problèmes. La coopération s'instaure de plus en plus entre secrétariats et experts d'institutions gouvernementales et non gouvernementales pour la surveillance sur place, comme mesure d'amélioration de la transparence.

2c. Identification des flux de déchets à la source

85. Les pays d'exportation devraient mettre en place des stratégies pour identifier les filières de déchets dangereux au point de sortie. Cela pourrait être réalisé en identifiant les exportateurs réguliers de déchets dangereux, en maintenant un contrôle administratif strict au stade de la notification, en intensifiant la coopération et l'échange d'informations entre autorités nationales compétentes, et en resserrant les dispositions juridiques concernant le « devoir de réimporter » en vertu de leur législation nationale, conformément à l'article 8 de la Convention de Bâle.

86. Pour certains déchets cependant, il importe d'identifier les filières à la source. Par exemple, un déchet électronique dangereux sera vraisemblablement transporté selon une rubrique douanière générale : « déchets métalliques mélangés ». Il est très difficile d'identifier un déchet électronique parmi les nombreuses inscriptions de cette rubrique. Cependant, les compagnies qui recueillent et éliminent des déchets électroniques font la publicité de leurs services et il devrait être possible de vérifier ce que chaque compagnie fait des déchets qu'elle ramasse.

2d. Emballage, étiquetage, échantillonnage et analyse

87. La Convention de Bâle astreint chaque Partie à veiller à ce que tous les déchets dangereux et autres déchets qui sont transportés soient emballés, étiquetés et transportés conformément aux règles et normes internationales généralement acceptées et reconnues. Des normes internationalement acceptées ont été établies en vertu des Codes des marchandises dangereuses des Nations Unies des normes de la série ISO 14000, et toutes les procédures d'emballage, d'étiquetage et de transport doivent être conformes à ces normes.

88. Un emballage et un étiquetage non conformes peuvent dénoter un trafic illicite, et toute expédition qui ne répond pas aux normes susmentionnées doit faire l'objet d'une enquête.

89. L'échantillonnage et l'analyse sont traités à l'appendice 3.

2e. Promouvoir la sensibilisation

90. Certains cas de trafic illicite sont dus à l'absence d'information; c'est pourquoi des campagnes internationales et nationales de sensibilisation constituent une stratégie clé pour la prévention. Cela pourrait comprendre des activités comme des stages de formation, des séminaires, ou celles relatives à la production de messages publicitaires, de documents d'information et de documents d'orientation ciblés sur ceux qui sont impliqués dans l'importation et l'exportation de déchets dangereux. Une autre mesure de prévention efficace est une réglementation claire et applicable.

91. Pour des cas intentionnels, la publicité de cas illicites ayant fait l'objet de poursuites pourra être une dissuasion efficace si les mesures de détection et de répression donnent de bons résultats. D'autres options de prévention pourraient être la publicité et le renforcement de mesures de détection et de répression, le comblement des lacunes de la législation et l'aggravation des sanctions pour atteindre un niveau dissuasif.

2f. Documents d'orientation des autorités nationales

92. Des documents d'orientation à l'intention des importateurs et des exportateurs sont essentiels pour prévenir les violations non intentionnelles de la législation. Dans les cas incertains où il est difficile de faire la distinction entre déchets et non-déchets ou déchets dangereux et non dangereux, ou déterminer ce qui constitue une gestion écologique rationnelle, des documents d'orientation peuvent être utiles pour clarifier les obligations de la Convention. Ils fournissent en outre une base transparente et cohérente pour déterminer comment la Convention sera interprétée. Pour les importateurs et exportateurs de déchets dangereux une telle orientation fournit des éclaircissements sur des questions qui pourraient conduire potentiellement à une activité illicite et assure plus de certitude dans la planification et l'administration.

93. Des documents d'orientation sont également utiles pour fournir une explication simple des règles qu'il est nécessaire de respecter. La législation est souvent difficile à interpréter et contient des ambiguïtés qui pourraient conduire à des infractions potentielles non intentionnelles. Apporter une explication simple et une clarification des instruments

législatifs crée un environnement de transparence, de coopération, de sensibilisation et de confiance, ce qui peut être un outil très utile pour prévenir le trafic illicite.

2g. *Inspection effectuée ouvertement et inspection discrète*

94. Pour prévenir une activité illicite, il importe de savoir comment et pourquoi se produisent des infractions. Il est également fort utile de savoir s'il y a des schémas ou des liens de non-respect qui pourraient signaler une activité illicite potentielle ou la poursuite d'une telle activité ou s'il existe des obstacles ou des échappatoires qui incitent au non-respect. Des stratégies doivent être encouragées pour promouvoir la transparence, la coopération entre Parties, la sensibilisation du public et des possibilités pour un grand éventail de parties prenantes de contribuer à l'identification des problèmes et à des solutions éventuelles.

95. Il est important et nécessaire que chaque Partie désigne une ou plusieurs autorités compétentes pour traiter ensemble la question du trafic illicite et pour partager des informations de mise en application grâce à un réseau confidentiel.

96. La collecte et l'analyse des données peuvent intervenir en plusieurs étapes, particulièrement là où une activité a été considérée par des activités de renseignement comme étant potentiellement illicite. Cela peut susciter l'envoi de demandes aux autorités douanières pour qu'elles mènent des enquêtes comme le suggère le paragraphe suivant.

97. L'enquête sur un trafic illicite présumé est généralement déclenchée lorsqu'une matière suspecte est découverte par les responsables des douanes dans le pays d'importation. D'une manière générale, ces expéditions ne sont pas accompagnées d'une documentation pertinente, ou la documentation fournie ne correspond pas à la description des matières transportées. De tels cas ont tendance à être intentionnels et sont généralement plus difficiles à résoudre que les violations non intentionnelles de la Convention impliquant des compagnies qui se conforment ordinairement aux réglementations établies.

98. Le renseignement sur les intentions d'un trafic illicite identifié est important pour la prévention, la surveillance et la détection d'activités illicites. Lorsque des infractions non intentionnelles sont décelées, les raisons du non-respect peuvent être établies, les procédures affinées ou des programmes éducatifs ciblés pour réduire le risque de récidive. Des infractions intentionnelles peuvent mettre en évidence des lacunes dans la législation nationale ou des procédures susceptibles d'être amendées, ou indiqueraient une activité délictueuse plus largement organisée qui exige une surveillance plus poussée.

99. Une fois qu'un chargement illicite est décelé, une plus ample investigation est nécessaire pour établir qui est responsable des activités illicites, et si les poursuites vont aboutir ou non. Recueillir des preuves est important pour l'aboutissement des poursuites, et cela doit être fait strictement suivant les procédures établies.

100. Une procédure adéquate est essentielle pour recueillir des preuves et interroger des témoins afin que les poursuites aient lieu conformément à la juridiction pertinente.

101. Dans certains cas il serait plus approprié d'inspecter un chargement transfrontières quand il arrive dans les locaux de l'importateur plutôt qu'au point de franchissement de la frontière. Dans de tels cas, les inspecteurs pourraient souhaiter assurer le suivi de leur inspection de l'expédition transfrontières en inspectant l'équipement et les procédés de l'importateur pour évaluer si les déchets correspondent aux opérations de recyclage et/ou d'élimination indiquées dans l'autorisation. Des conditions non tarifaires pourraient être établies pour qu'à la frontière les inspecteurs de l'environnement puissent vérifier les documents concernant les déchets dangereux.

102. Dans d'autres cas, et en tenant compte de données de renseignement, l'inspection pourrait être faite sur le site d'exportation.

103. En tout état de cause, les procédures d'inspection commenceront par la collecte de tous les documents liés à la production des déchets dangereux, à l'exportation/importation, aux activités de recyclage, aux installations d'élimination et de tout autre document pouvant être utile (antécédents de l'exportateur, du transporteur, de l'importateur, etc.).

104. Après la collecte et la vérification des documents, une inspection visuelle des déchets dangereux est nécessaire, ainsi que des installations de stockage. Les personnes qui procèdent aux inspections devraient toujours prendre les précautions nécessaires. Des chaussures fermées à protections métalliques devraient être normalement portées dans les aires de déchargement. Il faut faire attention à l'ouverture des conteneurs lorsque les cargaisons ont bougé pendant le transit. Une protection respiratoire et le port de gants devraient être assurés en cas de risque d'exposition à des poussières dangereuses.

105. Enfin, mais ce n'est pas le moins important, un échantillonnage pourrait être nécessaire pour déterminer avec précision les caractéristiques des déchets dangereux. Cet échantillonnage devrait toujours être fait selon les instructions de l'appendice 3. Comme pour les inspections visuelles, il est toujours nécessaire de prendre des précautions adéquates de sécurité.

106. Dans tous les cas d'inspection, s'il y a des indices de violation, les inspecteurs doivent garder à l'esprit que le but de l'inspection est de recueillir des preuves pour confirmer s'il y a eu violation. En pareil cas, des procédures d'enquête appropriées doivent être suivies.

2h. Traiter l'ambiguïté

107. Les ambiguïtés peuvent être de caractère juridique, technique et/ou pratique et des ambiguïtés importantes doivent être résolues avant qu'une expédition illicite soit confirmée.

108. Les ambiguïtés juridiques découlent de différentes interprétations de ce qui est ou n'est pas couvert par la Convention. Elles sont encore compliquées par les définitions que chaque Partie donne des déchets dangereux. En conséquence, et malgré la clarification et l'affinement des listes de Bâle, un certain niveau d'ambiguïté subsistera toujours. Les Parties devront en fin de compte résoudre ces difficultés par des mécanismes existants établis par la Convention ou par des procédures longues et coûteuses devant les tribunaux.

109. Les ambiguïtés techniques sont liées à la détermination des propriétés physiques d'une matière. Elles renvoient aux questions de savoir si une substance est réputée être un déchet ou si un déchet est considéré comme dangereux. Actuellement, ces ambiguïtés sont résolues par le Groupe de travail technique de la Convention de Bâle, qui examine des demandes d'inscription ou de radiation des annexes de la Convention. Des discussions ouvertes dans ce forum donnent aux Parties l'occasion d'exposer les faits les impliquant et de faire examiner leurs propositions par des experts d'un certain nombre de pays.

110. Les ambiguïtés peuvent également découler de litiges concernant les méthodes d'échantillonnage et d'analyse (voir l'appendice 3, Echantillonnage et analyse).

111. Les ambiguïtés pratiques sont associées à des problèmes comme l'identification d'une partie ou des parties responsables d'une expédition illicite, la capacité d'une partie lésée de recouvrer les coûts, les divergences de vues sur des concepts comme le stockage provisoire et l'établissement de la responsabilité des Parties concernées au regard du respect des obligations de la Convention de Bâle pour une résolution concertée du trafic illicite.

112. Pour établir la certitude des faits, il est utile de consulter la troisième partie des éléments d'orientation, en particulier les paragraphes 130 à 136.

2i. Coopération internationale à tous les niveaux

113. La coopération internationale entre acteurs clés et à tous les niveaux est primordiale pour prévenir et gérer le trafic illicite. Sont concernés notamment les autorités nationales compétentes, le secrétariat de la Convention de Bâle, les secrétariats d'autres conventions sur l'environnement, le PNUE, Interpol, l'Organisation mondiale des douanes.

114. En outre, les Parties doivent promouvoir, selon les besoins, des stratégies pour faire connaître leurs mesures et celles d'autres participants pertinents, pour qu'elles soient examinées de manière appropriée par les Parties et, le cas échéant, d'autres groupes dans le système international. Le public doit avoir accès à l'information sur la Convention, notamment aux rapports sur le respect au niveau national présentés conformément à l'article

13 de la Convention, ainsi que sur les possibilités d'assistance pour la surveillance de ce respect.

115. Les Parties doivent envisager des mesures pour renforcer les capacités locales et nationales afin de se conformer aux exigences de la Convention de Bâle. Ces mesures comprennent une assistance technique et financière, la formation et la fourniture de l'équipement nécessaire. On devrait exhorter le secteur privé à accorder une assistance pour renforcer les capacités nationales en matière de respect. Des mesures d'incitation économique et autres devraient être envisagées pour faciliter une application efficace de la Convention de Bâle.

116. Une coopération doit être instaurée entre les secrétariats des conventions internationales pertinentes, les experts gouvernementaux et non gouvernementaux, des associations de l'industrie et des milieux d'affaires, les industries de recyclage, les universités, les instituts techniques, les centres de recherche, les ONG et les particuliers afin de prévenir et de réduire le trafic illicite.

2j. Assurance et cautionnement

Assurance

117. L'article 6 11) de la Convention de Bâle dispose que tout mouvement transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets doit être couvert par une assurance, un cautionnement ou d'autres garanties, selon les exigences de l'Etat d'importation ou de tout Etat de transit Partie à la Convention. Il ne prescrit pas le niveau ou le type d'assurance exigé.

118. Il y a beaucoup de formules d'assurance que les autorités compétentes peuvent envisager lorsqu'elles définissent ce qui pourrait constituer un niveau d'assurance « raisonnable ». Par exemple, la responsabilité juridique à l'égard des tiers couvre des litiges concernant des dommages corporels ou à la propriété. Cette assurance peut également couvrir le coût de toute élimination ou nettoyage d'une contamination ou pollution causée par un fait « soudain et accidentel » (les polices d'assurance excluent normalement la responsabilité résultant ou découlant d'une contamination ou d'une pollution, à moins qu'elle ne soit provoquée par un fait soudain, identifiable, non intentionnel, imprévu et accidentel). Les autorités compétentes pourraient choisir d'accepter cette double exclusion ou exiger un type d'assurance moins restrictif (mais plus cher) comme l'assurance sur la responsabilité des dommages à l'environnement. Cela peut couvrir tout cas d'élimination, rejet, dispersion, déversement ou infiltration, même s'il n'est pas « soudain et accidentel ».

119. Les exclusions et conditions géographiques sont également communes dans les polices d'assurance. Les autorités compétentes jugeront peut-être utile de ne pas accepter ces exclusions si les pays exclus comprennent les Etats d'importation, d'exportation ou de transit prévus.

120. Un élément commun des polices d'assurance est qu'elles ne couvrent pas généralement les cas où les expéditions sont jugées illicites. Lorsqu'un accident résulte d'une expédition illicite, il peut être difficile d'attribuer la responsabilité et encore plus difficile d'appliquer des lois assurant un nettoyage adéquat de l'environnement. Dans des cas où une expédition illicite est le résultat d'une erreur commise par inadvertance, des garanties financières ou un cautionnement, en plus de l'assurance, peuvent minimiser le risque pour le pays exportateur de devoir assumer le coût des dommages à l'environnement.

121. Une analyse du montant demandé pour l'assurance, le cautionnement ou d'autres garanties, en rapport avec la quantité et la qualité des déchets dangereux décrits dans les

documents d'expédition ou de mouvement, pourrait également être utile pour la détection ou la prévention du trafic illicite.

Garanties financières et cautionnement

122. L'article 8 de la Convention de Bâle prescrit aux Etats d'exportation de veiller à ce que les déchets soient réimportés par l'exportateur si un mouvement transfrontières ne peut être effectué conformément aux clauses du contrat. Pour s'assurer que les exportateurs sont en mesure de le faire, les autorités compétentes peuvent exiger des garanties financières ou un cautionnement. Le montant demandé devrait être calculé de sorte que soient couverts tous les coûts éventuels d'un retour et d'une élimination imposés des déchets. Des garanties financières et un cautionnement peuvent ne pas être exigés si l'autorité compétente estime que l'exportateur a des avoirs suffisants pour pouvoir assumer ces coûts.

123. Le principal avantage des garanties financières et du cautionnement par rapport à l'assurance est que les paiements sont assurés quel que soit le statut juridique de l'expédition. En bref, ils assurent que la responsabilité pour les risques incombe aux responsables de l'expédition des déchets.

124. Des garanties financières ou cautionnements multiples peuvent être exigés par tous les Etats concernés - d'importation, d'exportation et de transit. Il n'est pas normalement approprié qu'un Etat compte sur les garanties financières d'un autre Etat, car, par exemple, l'Etat d'importation peut demander une garantie financière dans des circonstances non couvertes par la garantie financière détenue par l'Etat d'exportation.

Protocole sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages résultant de mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination

125. Le Protocole sur la responsabilité et l'indemnisation adopté à la cinquième réunion de la Conférence des Parties, en décembre 1999, bien qu'il ne soit pas encore entré en vigueur, contient d'importantes dispositions qui pourraient néanmoins être prises en compte comme guide utile par les Parties.

TROISIEME PARTIE. GESTION DES CAS PRESUMES OU CONFIRMES

126. Il existe de nombreuses difficultés auxquelles font face les personnes chargées de la réglementation dans les efforts qu'elles déploient pour gérer efficacement les cas présumés de trafic illicite. Parmi leurs tâches les plus ardues figure celle d'établir si un cas présumé constitue un trafic illicite. Une autre question clé est de déterminer celui qui est responsable jusqu'au moment où le trafic illicite est confirmé. Une fois la responsabilité attribuée, la question de savoir comment traduire l'auteur ou les auteurs devant la justice pose de nouveaux problèmes qui peuvent être extrêmement difficiles à résoudre.

127. Compte tenu des multiples juridictions et des différents systèmes juridiques qui entrent souvent en jeu, résoudre ces difficultés peut être un processus compliqué et long. Dans plusieurs cas, la législation nationale n'est pas en mesure de traiter efficacement des questions interjuridictionnelles, rendant les incidents de trafic illicite extrêmement difficiles, sinon impossibles à résoudre dans le délai de 30 jours prévu à l'article 9 de la Convention. Toutefois, grâce à une coopération efficace de toutes les autorités concernées, les cas de trafic illicite peuvent être résolus avec succès, avec un minimum d'impact sur l'environnement.

3a. Déterminer si un trafic illicite a eu lieu

128. Lorsque des expéditions illicites suspectées sont repérées, de plus amples investigations doivent être menées pour établir s'il y a ou non trafic illicite. Grâce aux renseignements émanant de diverses sources nationales et internationales, les expéditions de déchets peuvent être interceptées pour inspection à des points de contrôle clés comme les terminaux de conteneurs. A des étapes ultérieures, les enquêtes viseront à déterminer ceux qui sont responsables des activités illicites présumées et si les poursuites sont susceptibles d'aboutir ou non. Au fur et à mesure que des preuves sont obtenues sur le plan aussi bien local qu'international, la coopération entre autorités compétentes concernées devient de plus en plus cruciale pour la gestion du trafic illicite. L'arsenal juridique (dispositions de la Convention de Bâle, lois et règlements nationaux) doit être pris en compte pour déterminer si une expédition transfrontières de déchets dangereux est illicite.

129. L'identification de déchets dangereux dans un pays ne fournit pas nécessairement un argument pour la répression dans un autre pays. Même lorsqu'il y a un accord général, les droits qu'ont les Parties en vertu de l'article 3 de la Convention de définir les déchets ne figurant pas sur les listes de Bâle comme des déchets dangereux selon la législation nationale peuvent rendre les poursuites difficiles. Cela met en évidence l'importance des procédures de notification et de consentement de la Convention de Bâle et l'obligation, selon l'article 3, d'informer le secrétariat de tout déchet dangereux ne figurant pas sur les listes de Bâle mais défini comme tel par la législation nationale.

130. Il peut aussi y avoir un décalage entre l'arrivée des déchets dans l'Etat d'importation et la notification à l'Etat d'exportation d'un trafic illicite. Dans un délai de 30 jours à partir du moment où l'Etat d'exportation est informé du trafic illicite, l'Etat d'exportation ou le producteur doit reprendre les déchets en question. Les Etats concernés pourront convenir de la prorogation du délai de 30 jours. S'il est impossible de reprendre les déchets, l'Etat d'exportation ou le producteur les éliminent conformément aux dispositions de la Convention de Bâle. Néanmoins, l'obligation qu'ont les Parties de coopérer pour résoudre les incidents de trafic illicite doit permettre de renvoyer les déchets au pays d'origine et de les traiter de manière écologiquement rationnelle le plus tôt possible.

131. La tendance qu'ont les pays de rejeter l'application extraterritoriale des lois nationales dans des affaires pénales rend difficile au pays exportateur de poursuivre les opérateurs illicites sur la seule base d'allégations du pays d'importation. Le pays d'exportation doit disposer de l'autorité juridique nécessaire pour exiger la réimportation et le pays d'importation a le droit d'insister sur le devoir qu'a la Partie d'exportation de reprendre les déchets illicites.

3b. Etablir qui est l'exportateur des déchets

132. Selon la Convention de Bâle, on entend par exportateur toute personne relevant de la juridiction de l'Etat d'exportation qui procède à l'exportation de déchets dangereux ou d'autres déchets. Une législation nationale tenant compte des aspects de la Convention pourrait prévoir que l'exportateur peut être le producteur, le courtier, le transporteur ou toute personne ayant une responsabilité à l'égard des déchets.

133. Déterminer la personne ou les personnes responsables d'une expédition illicite pourrait exiger énormément de temps. Les complications augmentent selon le degré de complexité des relations entre compagnies, particulièrement lorsque des compagnies étrangères sont impliquées. Par exemple, l'utilisation de filiales, d'intermédiaires et d'agents étrangers et la vente des déchets à des compagnies étrangères avant leur transfert physique peut entraîner des complications qui jettent la confusion sur l'identité de l'exportateur. Des questions supplémentaires peuvent être soulevées si l'exportateur est une compagnie basée outre-mer sans une représentation ou un agent dans l'Etat d'exportation. En l'absence de dispositions législatives adéquates permettant d'établir que la responsabilité juridique est engagée, le pays

d'exportation doit accepter la responsabilité de conclure des arrangements pour rapatrier les déchets. Il est donc de l'intérêt d'une Partie de s'assurer que toutes les lacunes de sa législation nationale sont comblées.

3c. Déterminer comment renvoyer les déchets

134. Bien que les dispositions de la Convention de Bâle exigent de l'Etat d'exportation qu'il veille à ce que l'exportateur ou le producteur reprennent les déchets illicites - ou qu'il le fasse lui-même, s'il y a lieu - dans un délai de 30 jours à partir du moment où il a été avisé du trafic illicite, ou dans tout autre délai dont pourraient convenir les Etats concernés, lorsque le trafic illicite a eu lieu par suite du comportement de l'importateur ou du producteur, l'expérience passée montre que des complications pourraient survenir, par exemple au sujet de la propriété des déchets.

135. Lorsqu'il y a un litige entre des Parties quant à la propriété légale des déchets, le temps nécessaire au règlement du litige pourrait être long, retardant ainsi le retour rapide des déchets exigé par la Convention de Bâle.

136. Les lois internes de certains pays exigent qu'une condamnation intervienne avant que des mesures soient prises pour réimporter l'expédition illicite. Dans de tels cas, si la compagnie impliquée dans l'expédition illicite n'entreprend pas, de son plein gré, de réimporter les déchets, le temps nécessaire pour résoudre l'incident de trafic illicite sera probablement long.

137. Malheureusement, en raison des difficultés mentionnées aux paragraphes ci-dessus, lorsqu'un chargement illicite de déchets dangereux ou contaminés a été intercepté, le pays d'importation est souvent tenu de prendre des dispositions pour renvoyer les déchets au pays d'origine. En vue de faciliter le retour rapide des déchets conformément aux exigences de la Convention de Bâle, une coopération et une liaison efficaces doivent être établies en priorité entre l'autorité compétente de l'Etat d'importation et d'autres Etats concernés.

3d. Etablir si l'exportateur a respecté les obligations de la Convention de Bâle

138. Le pays d'exportation peut prendre toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'une expédition illicite soit réimportée et éliminée conformément à la Convention. Néanmoins, il est possible que la Convention soit une fois encore violée, soit frauduleusement soit de manière non intentionnelle, au cours de la réimportation. En de tels cas, la réimportation des déchets serait également considérée comme un trafic illicite. Une fois ce trafic confirmé, des mesures devraient être prises pour enquêter sur l'infraction et pour traduire le ou les auteurs en justice.

3e. Saisie des matières

139. Si les déchets (en particulier des matières recyclables qui ont une valeur économique) sont encore la propriété légale de la compagnie exportatrice ou importatrice, et que cette compagnie refuse de donner suite à la demande de renvoyer les déchets, les autorités gouvernementales peuvent éprouver des difficultés juridiques à saisir ou déplacer des déchets dont elles ne sont pas propriétaires. Les difficultés rencontrées par les gouvernements dans la saisie et le déplacement des déchets doivent être traitées par des dispositions de la législation nationale.

3f. Stockage temporaire

140. Il importe que les déchets soient entreposés dans de bonnes conditions de sécurité tout au long d'une enquête sur un trafic illicite. Il est nécessaire de veiller en particulier à la

protection de la santé humaine et de l'environnement, à la consignation des preuves et à éviter toute réclamation des compagnies pour endommagement de leurs déchets.

141. Lorsqu'une expédition de déchets illicites présumés est identifiée, l'échantillonnage et l'analyse sont entrepris pour déterminer si les déchets sont dangereux ou non. Puisque la qualité de l'échantillonnage et de l'analyse est essentielle à la procédure judiciaire et plus tard pour savoir si une poursuite va aboutir ou non, il est crucial que des procédures régulières soient suivies et que les preuves soient solides. En vue d'assurer des résultats de la plus haute qualité, les considérations figurant à l'appendice 3 doivent être prises en compte dans les enquêtes sur un trafic illicite présumé.

3g. Traiter les cas de déchets abandonnés

142. Les cas d'expéditions illicites de déchets dangereux abandonnés sont de plus en plus nombreux. Il importe par conséquent d'établir des dispositions et mécanismes juridiques et techniques nationaux pour traiter chaque cas. Par exemple, de vieux navires sont abandonnés dans les ports de pays en développement ou sont coulés dans les eaux territoriales de ces pays.

3h. Notification au SCB et aux Parties concernées

143. L'article 16.1 i) de la Convention de Bâle donne mandat au secrétariat pour aider les Parties, à leur demande, à déceler des cas de trafic illicite et à communiquer immédiatement aux Parties concernées tous les renseignements qu'il aura reçus au sujet de ce trafic.

144. Veiller à ce que tous les pays concernés soient informés des expéditions illicites présumées est d'une grande importance dans la prévention du trafic illicite. La notification, soit par le secrétariat aux Parties, soit directement entre Parties, encourage les gouvernements, les compagnies, les ONG et d'autres parties prenantes à œuvrer ensemble pour mettre en place des stratégies de prévention efficaces et stimule la recherche de solutions rapides et efficaces aux incidents de trafic illicite, dans la mesure où cela répond aux exigences juridiques et aux pratiques de mise en application.

3i. Différences d'interprétation entre pays concernés

145. Des négociations entre pays concernés sont cruciales pour résoudre les cas de trafic illicite lorsque les pays d'exportation et d'importation ne se mettent pas d'accord sur le statut de l'expédition. Lorsqu'un accord ne peut se faire, en dépit de réels efforts des deux Parties, il peut être nécessaire d'avoir recours à la procédure de règlement des différends décrite à l'article 20 de la Convention.

QUATRIEME PARTIE. UTILISATION DE L'INFORMATION ELECTRONIQUE

4a. Exemples internes

146. Les possibilités d'administration automatisée de la législation nationale deviennent de plus en plus nombreuses. Cela comprend à la fois la collecte d'informations sur les notifications provenant des compagnies au sujet des importations, des exportations et des transits prévus, la délivrance électronique d'autorisations et l'élaboration de logiciels pour suivre électroniquement les expéditions. Certaines expériences portent non seulement sur les capacités en logiciels et en matériel de l'agence administrante, mais aussi sur des systèmes électroniques parallèles et compatibles dans l'industrie et parmi les partenaires commerciaux.

147. Une administration automatisée aurait besoin d'une grande base de données électroniques, par exemple constituée à partir de documents de notification et de mouvement. D'autres utilisations de logiciels pourraient inclure des systèmes d'interrogation de bases de données pouvant rapidement donner des informations aux agents sur le terrain sur un site Web sécurisé limitant l'accès à des personnes autorisées. Ces systèmes permettent d'avoir un accès direct à la base de données, ainsi que la possibilité de reproduire, partager et transmettre électroniquement des rapports. Ce sont là autant de technologies que les Parties à la Convention ont déjà appliquées ou pourraient envisager d'appliquer.

148. En ce qui concerne la communication avec les compagnies faisant l'objet d'une réglementation, la possibilité existe d'un système d'échange de données électroniques via Internet. Grâce à un tel système, il est possible auxdites compagnies de déposer des documents de notification et de mouvement directement dans la base de données en utilisant une des méthodes suivantes :

- remplir des formulaires électroniques sur Internet; ou
- transférer de manière réglementée les renseignements des documents de notification et de mouvement à partir de leurs bases de données au moyen de fichiers électroniques joints.

149. Etant donné que lesdites compagnies ne disposent pas toutes des mêmes capacités techniques, un système électronique doit permettre l'interface avec les systèmes conventionnels sur papier.

150. Les systèmes esquissés ci-dessus assurent la production et la collecte de données. Les données recueillies peuvent alors être utilisées pour contrôler le respect des règlements. De plus, les mêmes bases de données ou des bases de données analogues peuvent être utilisées à l'appui des activités de renseignement et de mise en application. Les détails concernant ces activités peuvent être considérés comme confidentiels pour des raisons de sécurité. La possibilité existe d'utiliser des bibliothèques électroniques contenant des évaluations de cas.

4b. Exemples internationaux

151. Dans le contexte international, il existe aussi des procédés automatisés pour les douanes, le commerce et les enquêtes qui peuvent incorporer une information électronique et permettre aux agents des douanes et de l'application des lois de suivre les expéditions et la détention de déchets et de repérer des expéditions ou des déversements illicites. Par exemple, l'Organisation mondiale des douanes dispose d'un réseau d'application douanière dont l'accès international est limité aux agents autorisés des douanes et de l'application des règlements.

152. Des codes barres et le système mondial de localisation constituent d'autres technologies électroniques applicables aux mouvements transfrontières de déchets dangereux, en particulier au cours de leur transport. Des partenariats entre les autorités de réglementation et de mise en application et le secteur concerné (par exemple les transports) peuvent constituer des éléments importants d'un fonctionnement efficace de telles initiatives. Ces technologies peuvent accélérer la procédure de dédouanement aux frontières internationales et permettre de repérer les expéditions non conformes.

Appendice 1

Dispositions de la Convention de Bâle et décisions adoptées par la Conférence des Parties à la Convention de Bâle

Article 4

Obligations générales

1. a) 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;

b) Les Parties interdisent ou ne permettent pas l'exportation de déchets dangereux et d'autres déchets dans les Parties qui ont interdit l'importation de tels déchets, lorsque cette interdiction a été notifiée conformément aux dispositions de l'alinéa a) ci-dessus;

c) Les Parties interdisent ou ne permettent pas l'exportation de déchets dangereux et d'autres déchets si l'Etat d'importation ne donne pas par écrit son accord spécifique pour l'importation de ces déchets, dans le cas où cet Etat d'importation n'a pas interdit l'importation de ces déchets;

2. Chaque Partie prend les dispositions voulues pour :

[.....]

d) Veiller à ce que les mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets soient réduits à un minimum compatible avec une gestion efficace et écologiquement rationnelle desdits déchets et qu'ils s'effectuent de manière à protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets nocifs qui pourraient en résulter;

e) Interdire les exportations de déchets dangereux ou d'autres déchets à destination des Etats ou groupes d'Etats appartenant à des organisations d'intégration politique ou économique qui sont Parties, particulièrement les pays en développement, qui ont interdit par leur législation toute importation, ou si elle a des raisons de croire que les déchets en question n'y seront pas gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles telles que définies par les critères que retiendront les Parties à leur première réunion;

f) Exiger que les renseignements sur les mouvements transfrontières proposés de déchets dangereux et d'autres déchets soient communiqués aux Etats concernés, conformément à l'Annexe V-A, pour qu'ils puissent évaluer les conséquences pour la santé humaine et l'environnement des mouvements envisagés;

g) Empêcher les importations de déchets dangereux et d'autres déchets si elle a des raisons de croire que les déchets en question ne seront pas gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles;

h) 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;

3. Les Parties considèrent que le trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets constitue une infraction pénale.

4. 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.

5. Les Parties n'autorisent pas les exportations de déchets dangereux ou d'autres déchets vers un Etat non Partie ou l'importation de tels déchets en provenance d'un Etat non Partie.

6. Les Parties conviennent d'interdire l'exportation de déchets dangereux ou d'autres déchets en vue de leur élimination dans la zone située au sud du soixantième parallèle de l'hémisphère Sud, que ces déchets fassent ou non l'objet d'un mouvement transfrontières.

7. En outre, chaque Partie :

[.....]

b) Exige que les déchets dangereux et d'autres déchets qui doivent faire l'objet d'un mouvement transfrontières soient emballés, étiquetés et transportés conformément aux règles et normes internationales généralement acceptées et reconnues en matière d'emballage, d'étiquetage et de transport, et qu'il soit dûment tenu compte des pratiques internationalement admises en la matière;

c) Exige que les déchets dangereux et d'autres déchets soient accompagnés d'un document de mouvement depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination.

Article 6

Mouvements transfrontières entre Parties

1. L'Etat d'exportation informe par écrit, par l'intermédiaire de l'autorité compétente de l'Etat d'exportation, l'autorité compétente des Etats concernés de tout mouvement transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets envisagé, ou exige du producteur ou de l'exportateur qu'il le fasse. Ces notifications doivent contenir les déclarations et renseignements spécifiés à l'Annexe V-A, rédigés dans une langue acceptable pour l'Etat d'importation. Une seule notification est envoyée à chacun des Etats concernés.

2. L'Etat d'importation accuse par écrit réception de la notification à celui qui l'a donnée en consentant au mouvement avec ou sans réserve, ou en refusant l'autorisation de procéder au mouvement, ou en demandant un complément d'information. Une copie de la réponse définitive de l'Etat d'importation est envoyée aux autorités compétentes des Etats concernés qui sont Parties.
3. L'Etat d'exportation n'autorise pas le producteur ou l'exportateur à déclencher le mouvement transfrontières avant d'avoir reçu confirmation écrite que :
 - a) L'auteur de la notification a reçu le consentement écrit de l'Etat d'importation; et que
 - b) L'auteur de la notification a reçu de l'Etat d'importation confirmation de l'existence d'un contrat entre l'exportateur et l'éliminateur spécifiant une gestion écologiquement rationnelle des déchets considérés.
4. Chaque Etat de transit qui est Partie accuse sans délai réception de la notification à celui qui l'a donnée. Il peut ultérieurement prendre position par réponse écrite à l'auteur de la notification dans un délai de 60 jours en consentant au mouvement avec ou sans réserve, ou en refusant l'autorisation de procéder au mouvement, ou en demandant un complément d'information. L'Etat d'exportation n'autorise pas le déclenchement du mouvement transfrontières avant d'avoir reçu le consentement écrit de l'Etat de transit. Cependant, si, à quelque moment que ce soit, une Partie décide de ne pas demander un accord préalable écrit, en général ou dans des conditions particulières, pour ce qui concerne des mouvements transfrontières de transit de déchets dangereux ou d'autres déchets, ou si elle modifie ses exigences à cet égard, elle informe immédiatement les autres Parties de sa décision conformément aux dispositions de l'article 13. Dans ce dernier cas, si l'Etat d'exportation ne reçoit aucune réponse dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la notification donnée par l'Etat de transit, l'Etat d'exportation peut permettre que cette exportation se fasse à travers l'Etat de transit.
5. Lorsque, dans un mouvement transfrontières de déchets, ces déchets ne sont juridiquement définis ou considérés comme dangereux que:
 - a) Par l'Etat d'exportation, les dispositions du paragraphe 9 du présent article qui s'appliquent à l'importateur ou à l'éliminateur et à l'Etat d'importation s'appliqueront mutatis mutandis à l'exportateur et à l'Etat d'exportation, respectivement;
 - b) Par l'Etat d'importation ou par les Etats d'importation et de transit qui sont Parties, les dispositions des paragraphes 1, 3, 4 et 6 du présent article qui s'appliquent à l'exportateur et à l'Etat d'exportation s'appliqueront mutatis mutandis à l'importateur ou à l'éliminateur et à l'Etat d'importation, respectivement;
 - c) Pour tout Etat de transit qui est Partie, les dispositions du paragraphe 4 s'appliqueront audit Etat.
6. L'Etat d'exportation peut, sous réserve du consentement écrit des Etats concernés, autoriser le producteur ou l'exportateur à utiliser une procédure de notification générale lorsque des déchets dangereux ou d'autres déchets ayant les mêmes caractéristiques physiques et chimiques sont régulièrement expédiés au même éliminateur par le même poste douanier de sortie de l'Etat d'exportation, le même poste douanier d'entrée du pays d'importation et, en cas de transit, par les mêmes postes douaniers d'entrée et de sortie du ou des Etats de transit.
7. Les Etats concernés peuvent subordonner leur consentement écrit à l'emploi de la procédure de notification générale visée au paragraphe 6 pour la communication de certains

renseignements, tels que la quantité exacte des déchets dangereux ou d'autres déchets, à expédier ou la liste périodique de ces déchets.

8. La notification générale et le consentement écrit visée aux paragraphes 6 et 7 peuvent porter sur des expéditions multiples de déchets dangereux ou d'autres déchets au cours d'une période maximum de 12 mois.

9. Les Parties exigent de toute personne prenant en charge un mouvement transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets qu'elle signe le document de mouvement à la livraison ou à la réception des déchets en question. Elles exigent aussi de l'éliminateur qu'il informe l'exportateur et l'autorité compétente de l'Etat d'exportation de la réception des déchets en question et, en temps voulu, de l'achèvement des opérations d'élimination selon les modalités indiquées dans la notification. Si cette information n'est pas reçue par l'Etat d'exportation, l'autorité compétente de cet Etat ou l'exportateur en informe l'Etat d'importation.

10. La notification et la réponse exigées aux termes du présent article sont communiquées à l'autorité compétente des Parties concernées ou à l'organisme gouvernemental compétent dans le cas des Etats non Parties.

11. Les Etats d'importation ou de transit qui sont Parties peuvent exiger comme condition d'entrée que tout mouvement transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets soit couvert par une assurance, un cautionnement ou d'autres garanties.

Article 7

Mouvements transfrontières en provenance d'une Partie à travers le territoire d'Etats qui ne sont pas Parties

Les dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention s'appliquent mutatis mutandis aux mouvements transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets en provenance d'une Partie à travers un ou plusieurs Etats qui ne sont pas Parties.

Article 8

Obligation de réimporter

Lorsqu'un mouvement transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets auquel les Etats concernés ont consenti, sous réserve des dispositions de la présente Convention, ne peut être mené à terme conformément aux clauses du contrat, l'Etat d'exportation veille, si d'autres dispositions ne peuvent être prises pour éliminer les déchets selon des méthodes écologiquement rationnelles dans un délai de 90 jours à compter du moment où l'Etat concerné a informé l'Etat d'exportation et le secrétariat, ou tout autre période convenue par les Etats concernés, à ce que l'exportateur réintroduise ces déchets dans l'Etat d'exportation. A cette fin, l'Etat d'exportation et toute Partie de transit ne s'opposent pas à la réintroduction de ces déchets dans l'Etat d'exportation, ni ne l'entravent ou ne l'empêchent.

Article 9

Trafic illicite

1. Aux fins de la présente Convention, est réputé constituer un trafic illicite tout mouvement transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets:
 - a) effectué sans qu'une notification ait été donnée à tous les Etats concernés conformément aux dispositions de la présente Convention; ou
 - b) effectué sans le consentement que doit donner l'Etat intéressé conformément aux dispositions de la présente Convention; ou
 - c) effectué avec le consentement des Etats intéressés obtenu par falsification, fausse déclaration ou fraude; ou
 - d) qui n'est pas conforme matériellement aux documents; ou
 - e) qui entraîne une élimination délibérée (par exemple, déversement) de déchets dangereux ou d'autres déchets, en violation des dispositions de la présente Convention et des principes généraux du droit international.
2. Au cas où un mouvement transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets est considéré comme trafic illicite du fait du comportement de l'exportateur ou du producteur, l'Etat d'exportation veille à ce que les déchets dangereux en question soient :
 - a) repris par l'exportateur ou le producteur ou, s'il y a lieu, par lui-même sur son territoire ou, si cela est impossible,
 - b) éliminés d'une autre manière conformément aux dispositions de la présente Convention, dans un délai de 30 jours à compter du moment où l'Etat d'exportation a été informé du trafic illicite ou tout autre délai dont les Etats concernés pourraient convenir. A

cette fin, les Parties concernées ne s'opposent pas au retour de ces déchets dans l'Etat d'exportation ni ne l'entravent ou ne l'empêchent.

3. Lorsqu'un mouvement transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets est considéré comme trafic illicite par suite du comportement de l'importateur ou de l'éliminateur, l'Etat d'importation veille à ce que les déchets dangereux en question soient éliminés d'une manière écologiquement rationnelle par l'importateur ou, s'il y a lieu, par lui-même dans un délai de 30 jours à compter du moment où le trafic illicite a retenu l'attention de l'Etat d'importation ou tout autre délai dont les Etats concernés pourraient convenir. A cette fin, les Parties concernées coopèrent, selon les besoins, pour éliminer les déchets selon des méthodes écologiquement rationnelles.

4. Lorsque la responsabilité du trafic illicite ne peut être imputée ni à l'exportateur ou au producteur, ni à l'importateur ou à l'éliminateur, les Parties concernées ou d'autres Parties, le cas échéant, coopèrent pour veiller à ce que les déchets dangereux en question soient éliminés le plus tôt possible selon des méthodes écologiquement rationnelles dans l'Etat d'exportation, dans l'Etat d'importation ou ailleurs, s'il y a lieu.

5. 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.

Article 13

Communication de renseignements

1. Les Parties s'informent mutuellement par l'intermédiaire du secrétariat :

a) Des changements concernant la désignation des autorités compétentes et/ou des correspondants, conformément à l'article 5;

b) Des changements dans la définition nationale des déchets dangereux conformément à l'article 3; et, dès que possible;

c) Des décisions prises par elles de ne pas autoriser, en totalité ou en partie, l'importation de déchets dangereux ou d'autres déchets pour élimination dans une zone relevant de leur compétence nationale;

d) Des décisions prises par elles pour limiter ou interdire les exportations de déchets dangereux ou d'autres déchets;

e) De tout autre renseignement demandé conformément au paragraphe 4 du présent article.

Article 16

Secrétariat

1. Les fonctions du secrétariat sont les suivantes :

[.....]

i) Aider les Parties, sur leur demande, à déceler les cas de trafic illicite et à communiquer immédiatement aux Parties concernées tous les renseignements qu'il aura reçus au sujet de trafic illicite;

Décisions adoptées par la Conférence des Parties à la Convention de Bâle

I/15. TRAFIC ILLICITE DE DECHETS DANGEREUX

La Conférence,

Se déclarant préoccupée par le problème du trafic illicite de déchets dangereux, notamment à destination de pays en développement,

Consciente des conséquences nocives du trafic illicite sur la santé humaine et l'environnement,

Convaincue que la prévention du trafic illicite exige une coopération étroite entre les Etats, avec l'appui du secrétariat de la Convention de Bâle et de tous les organismes concernés,

1. Se félicite du projet conjoint du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), actuellement en cours d'exécution, portant sur la surveillance et l'évaluation du trafic illicite de produits et de déchets toxiques et dangereux dans cette région;
2. Prie le secrétariat de soumettre un rapport analytique sur les résultats du projet conjoint PNUE-CESAP à la deuxième réunion de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle;
3. Prie en outre le secrétariat de coopérer avec d'autres commissions régionales en vue d'atteindre l'objectif de prévention du trafic illicite de déchets dangereux
4. Invite instamment les Parties à la Convention de Bâle qui ne l'auraient pas encore fait à promulguer une législation faisant du trafic illicite de déchets dangereux un délit pénal;
5. Appelle les Parties qui sont en mesure de le faire à coopérer avec le secrétariat pour permettre à celui-ci d'apporter un concours à d'autres Parties en vue d'identifier les cas de trafic illicite conformément au paragraphe 1 i) de l'article 16 de la Convention de Bâle;
6. Prie le Comité spécial à composition non limitée d'étudier les méthodes et moyens de renforcer la surveillance et la prévention du trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets, et de communiquer ses observations à la Conférence des Parties à sa deuxième réunion.

II/4. TRAFIC ILLICITE DE DECHETS DANGEREUX ET D'AUTRES DECHETS

La Conférence,

Se déclarant préoccupée par le problème du trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets, notamment à destination de pays en développement et de pays en transition,

Rappelant la décision I/15 de la première réunion de la Conférence des Parties,

Ayant examiné le rapport du secrétariat contenu dans le document UNEP/CHW.2/8,

Ayant en outre examiné les recommandations du Comité spécial à composition non limitée contenues dans sa décision I/6 sur « le trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets »,

1. Prie les Parties d'élaborer et d'adopter une législation nationale visant à contrôler sévèrement les mouvements transfrontières de déchets dangereux, en tenant compte des éléments contenus dans le document UNEP/CHW.1/1/7;

2. Prie en outre les Parties de prévoir, dans leur système juridique, des sanctions ou des peines appropriées pour le trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets;

3. Prie les commissions régionales et les secrétariats des conventions et protocoles régionaux de participer activement à la surveillance et à la prévention du trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets et de coordonner leurs efforts et leurs activités dans ce domaine avec le secrétariat de la Convention de Bâle;

4. Prie tous les gouvernements de promouvoir au niveau national, la coordination interministérielle pour prévenir et sanctionner le trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets;

5. Prie le secrétariat de la Convention de Bâle :

a) D'aider les Parties à élaborer une législation nationale sur le trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets;

b) D'aider les Parties à renforcer leurs capacités, y compris à se doter d'une infrastructure appropriée pour prévenir et sanctionner le trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets et à faire en sorte que les autorités et les correspondants désignés, au niveau national, en application de la Convention de Bâle, participent à la prévention et à la surveillance du trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets;

c) De nouer des liens avec les diverses commissions régionales et les secrétariats des conventions et protocoles régionaux afin de promouvoir la mise au point de mécanismes et systèmes régionaux compatibles;

d) De promouvoir l'application des parties du chapitre 20 du Programme Action 21, qui ont trait au trafic illicite de déchets dangereux, notamment la section D; à cet égard un rapport devrait être soumis à la Commission du développement durable (ONU), à la session de fond au cours de laquelle elle traitera de cette question;

e) De poursuivre sa coopération avec le Conseil de coopération douanière en vue d'assurer un meilleur contrôle de l'importation et de l'exportation de déchets dangereux et d'autres déchets et, notamment, de repérer dans le Système harmonisé les déchets dangereux et les autres déchets qui sont régis par la Convention de Bâle;

f) D'inscrire à son programme de formation, en collaboration avec les gouvernements concernés, des activités destinées à permettre aux fonctionnaires des douanes de se familiariser avec les questions touchant l'importation et l'exportation de déchets dangereux et d'autres déchets;

g) De recevoir, classer et diffuser, promptement et systématiquement, des renseignements sur le trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets afin que les déchets dangereux repérés et rejetés par un pays ne soient pas mis en décharge dans un autre pays;

- h) D'étudier la possibilité de coopérer avec Interpol en cas de trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets;
- i) De mettre sur pied un système bien défini pour la communication de renseignements sur les cas de trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets, prévoyant :
 - i) L'obligation pour les Parties de signaler au secrétariat tout cas de trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets tels que définis dans la Convention de Bâle, ainsi que les mesures de prévention et de surveillance prises à leur sujet;
 - ii) La présentation, par le secrétariat, à la Conférence des Parties à la Convention de Bâle, de rapports établis à partir des renseignements sur les cas de trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets, communiqués par les Parties, et la publication de ces rapports;
 - iii) D'intensifier sa coopération, aux fins de la prévention et de la surveillance du trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets, avec les organisations non gouvernementales, l'industrie et le secteur privé;
 - iv) De soumettre un rapport sur les activités susmentionnées à la Conférence des Parties à la Convention de Bâle, à sa troisième réunion.

III/5. TRAFIC ILLICITE DE DECHETS DANGEREUX ET D'AUTRES DECHETS

La Conférence,

Rappelant la décision II/4 de la deuxième réunion de la Conférence des Parties,

1. Décide qu'il y a lieu d'établir un formulaire destiné à être utilisé par les Parties pour rendre compte des cas de trafic illicite confirmés.
2. Prie le Groupe de travail technique d'examiner et de réviser le projet de formulaire mis au point par le secrétariat de la Convention de Bâle et joint en appendice au présent document.
3. Prie les Parties d'examiner le projet de formulaire et de soumettre leurs observations à l'examen du Groupe de travail technique.
4. Prie les Parties de coopérer entre elles et avec le secrétariat de la Convention de Bâle en cas d'allégations de trafic illicite.
5. Prie les Parties :
 - a) De promulguer ou mettre au point des lois rigoureuses pour le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'inscrire dans cette législation des sanctions ou pénalités pertinentes pour le trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets, de prendre les mesures appropriées pour faire en sorte que ces lois soient effectivement appliquées et d'en informer le secrétariat;
 - b) De fournir au secrétariat de la Convention de Bâle des réponses concernant les cas signalés de trafic illicite;

c) De renforcer la coopération avec Interpol en vue de soumettre aux futures réunions des Parties contractantes des rapports détaillés sur les activités entreprises par le secrétariat de la Convention de Bâle et Interpol pour empêcher le trafic illicite des déchets dangereux, et de fournir au Bureau et aux réunions des Parties contractantes des rapports détaillés sur les cas de trafic illicite, leur provenance, les mesures prises par les gouvernements lorsque des cas sont découverts et les activités de suivi des Parties contractantes.

6. Prie le secrétariat de la Convention de Bâle :

a) d'aider les Parties à mettre au point des lois nationales pour faire face au trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets;

b) d'aider les Parties à renforcer leurs capacités, notamment à se doter d'une infrastructure appropriée en vue de prévenir et de sanctionner le trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets et de faire en sorte que les autorités nationales et les correspondants pour la Convention de Bâle participent à la prévention et à la surveillance du trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets;

c) de continuer à coopérer avec les divers commissions régionales et secrétariats des conventions et protocoles régionaux, les ONG, les milieux industriels et le secteur privé, ainsi qu'avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et Interpol, afin de parvenir à mieux contrôler et surveiller les cas observés ou présumés de trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets;

d) d'organiser des stages de formation pour les agents des douanes, le personnel des autorités portuaires, les magistrats et les membres des forces de police en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes, Interpol et les autres organes compétents, dont les commissions régionales des Nations Unies et les secrétariats des accords régionaux traitant de questions analogues.

IV/12. TRAFIC ILLICITE DE DECHETS DANGEREUX ET AUTRES DECHETS

La Conférence,

1. Félicite le Groupe de travail technique pour ses travaux sur les cas avérés de trafic illicite et reconnaît que la question du trafic illicite demeure largement prioritaire, en particulier pour ce qui est des cas présumés de trafic illicite,

a) Prie instamment les Parties de porter à l'attention du secrétariat tous les cas de trafic illicite ou, éventuellement, tous les cas présumés de trafic illicite, et de lui remettre tous les renseignements voulus pour lui permettre de prendre toute mesure appropriée, y compris des mesures préventives consistant à diffuser initialement des informations auprès des Parties intéressées;

b) Se félicite des mesures prises par les Parties en vue de fournir des informations sur la manière dont elles pourraient avoir traité les cas de trafic illicite, y compris les cas présumés de trafic illicite, s'agissant des difficultés qu'elles pourraient rencontrer pour faire appliquer les dispositions de la Convention de Bâle;

c) Constate que le trafic illicite peut prendre de nombreuses formes différentes et peut être d'une ampleur variable, allant par exemple de la falsification de documents à des activités organisées à grande échelle;

d) Prie les Parties de coopérer entre elles et avec le secrétariat dans les cas présumés de trafic illicite;

e) Charge le Sous-groupe consultatif composé d'experts juridiques et techniques de définir les procédures à mettre en œuvre dans les cas présumés de trafic illicite;

f) Adopte le projet de formulaire de communication des cas avérés de trafic illicite à utiliser par les Parties en cas de trafic illicite avéré;

g) Invite les Parties à faire rapport au secrétariat sur les cas avérés de trafic illicite à l'aide de ce formulaire;

h) Prie le secrétariat de faire rapport à la Conférence des Parties à sa cinquième réunion, par l'intermédiaire du Comité spécial à composition non limitée pour la mise en œuvre de la Convention de Bâle, selon qu'il conviendra, sur les renseignements communiqués par les Parties concernant les cas de trafic illicite.

2. Se félicite de la tenue de réunions et de conférences sur la prévention du trafic illicite approuvées en vertu de la décision III/28 et prie instamment les Parties d'encourager la participation effective des pays en développement à ces réunions;

3. Prie instamment les Parties de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du paragraphe 5 de l'article 9 de la Convention de Bâle et, en particulier :

- a) De promulguer, mettre à jour et/ou élaborer une législation rigoureuse sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux;
- b) De prévoir dans leur législation nationale des sanctions et peines adaptées destinées à réprimer le trafic illicite des déchets dangereux et autres déchets visés par la Convention de Bâle.
4. a) Note que la classification des déchets et la définition de leurs caractéristiques constituent des outils essentiels lorsqu'il s'agit d'identifier les cas de trafic illicite et de les prévenir;
- b) Prie le secrétariat de la Convention de Bâle, en ayant à l'esprit les décisions I/18 et II/23, de travailler en collaboration étroite avec le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses, de l'Organisation des Nations Unies, à la mise au point d'une classification et d'un système d'étiquetage adaptés;
- c) Prie le secrétariat de continuer de coopérer avec diverses commissions régionales et divers secrétariats de conventions et protocoles régionaux, ainsi qu'avec des ONG, les milieux industriels et le secteur privé et avec l'Organisation mondiale des douanes et Interpol, afin de parvenir à mieux contrôler et surveiller les cas avérés ou présumés de trafic illicite de déchets dangereux et autres déchets;
- d) Prie le secrétariat d'organiser des stages de formation à l'intention des agents des douanes et des membres des forces de police, en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes, Interpol et d'autres organes compétents, dont les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies et les secrétariats d'accords régionaux traitant de questions analogues;
- e) Prie le secrétariat d'aider les Parties à renforcer leurs capacités, notamment à se doter d'une infrastructure appropriée, en vue de prévenir et de réprimer les cas de trafic illicite de déchets dangereux et autres déchets, et afin que les autorités nationales et les correspondants du secrétariat de la Convention de Bâle puissent prendre part à la prévention et à la surveillance du trafic illicite de déchets dangereux et autres déchets;
- f) Encourage les Parties à renforcer leurs moyens de coercition, notamment en coopérant avec les organes internationaux tels qu'Interpol et le Réseau international pour les plaintes en matière d'environnement, au développement de la formation et à la création de réseaux, à l'intention des personnels chargés de la prévention du trafic illicite;
- g) Invite les Parties à rechercher la cohérence lorsqu'elles traitent les questions relatives au trafic illicite au sein des organismes compétents des Nations Unies, tout en évitant les doubles emplois;
5. Prie le Groupe de travail technique et le Sous-Groupe consultatif d'experts juridiques et techniques à leur réunion conjointe, en ayant présentes à l'esprit les discussions du Groupe de travail spécial composé d'experts juridiques et techniques chargés d'étudier et de mettre au point un projet de protocole sur la responsabilité et l'indemnisation, d'élaborer des procédures qui seraient recommandées pour aider les Parties à prévenir, identifier et gérer les cas de trafic illicite.

V/23. PREVENTION ET SURVEILLANCE DU TRAFIC ILLICITE DE DECHETS DANGEREUX ET D'AUTRES DECHETS

La Conférence,

1. Proroge le mandat du Groupe de travail technique et prie le Groupe de travail juridique d'examiner plus avant la question du trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets, afin d'établir des procédures à recommander pour traiter des cas présumés de trafic illicite et aider les Parties à prévenir, identifier, suivre et gérer les cas de trafic illicite, en tenant compte du projet d'éléments d'orientation pour la détection, la prévention et la répression du trafic illicite de déchets dangereux, approuvé par le Groupe de travail technique et le Sous-Groupe consultatif d'experts juridiques et techniques à leur première réunion conjointe, tenue à Pretoria en novembre 1998;

2. Engage les Parties à porter à l'attention du secrétariat de la Convention de Bâle tout cas avéré ou, après consultation et avec l'accord des autres Parties concernées, tout cas présumé de trafic illicite, en lui fournissant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de prendre les mesures voulues, en particulier pour soutenir les efforts que déploieront les Parties pour parvenir à une solution, notamment en mettant à disposition les compétences techniques requises;

3. Invite les Parties, lorsqu'elles présentent au secrétariat leur rapport sur tout cas avéré de trafic illicite, à utiliser le formulaire prévu à cet effet;

4. Prie le secrétariat de poursuivre sa coopération avec les diverses commissions régionales et les secrétariats des conventions et protocoles régionaux, les organisations non gouvernementales, les milieux industriels, le secteur privé, ainsi que l'Organisation mondiale des douanes et l'Organisation internationale de police criminelle (Interpol), pour mieux surveiller et contrôler les cas avérés ou présumés de trafic illicite de déchets dangereux et autres déchets;

5. Prie les Parties et le secrétariat de prendre les mesures préventives nécessaires, en particulier en diffusant des informations sur la Convention de Bâle et en collaborant étroitement avec l'Organisation mondiale des douanes, en vue d'inclure dans le Système harmonisé, à titre prioritaire, les déchets visés par la Convention de Bâle;

6. Prie le secrétariat, en ayant à l'esprit la décision IV/12, de travailler en étroite collaboration avec le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses de l'ONU, en vue d'harmoniser le système de classification et d'étiquetage des déchets dangereux et des marchandises dangereuses;

7. Prie les Parties, avec l'assistance du secrétariat, d'organiser des stages de formation et de mettre au point des manuels de formation, à l'échelon national et régional, à l'intention des douaniers et des forces de police, en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes, l'Organisation internationale de police criminelle (Interpol) et d'autres organismes appropriés, y compris les commissions régionales de l'ONU et les secrétariats des accords régionaux traitant de questions analogues.

DECLARATION DE BALE POUR UNE GESTION ECOLOGIQUEMENT RATIONNELLE

Nous, Ministres et autres chefs de délégation des Parties à la Convention de Bâle et d'autres Etats,

Nous étant réunis à Bâle (Suisse), du 6 au 10 décembre 1999, à l'occasion de la cinquième réunion de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle et du dixième anniversaire de l'adoption de la Convention,

[.....]

6. Reconnaissons qu'il nous faudra, au cours des dix prochaines années, axer nos activités sur des actions spécifiques visant à promouvoir l'application de la Convention et de ses amendements dans le monde entier, à tous les niveaux, et, à cette fin, décidons d'intensifier et de renforcer nos efforts de coopération pour parvenir à une gestion écologiquement rationnelle dans les domaines suivantes :

[.....]

a) Prévention et surveillance du trafic illicite;

Appendice 2

Etudes de cas/exemples d'actions des Parties ayant abouti

Trois affaires instruites en Australie

1. PREMIERE AFFAIRE INSTRUITE EN AUSTRALIE

CAS CONFIRMES DE TRAFIC ILLICITE

A. AUTORITE AYANT TRANSMIS LE DOSSIER

Nom :	<u>Environment Australia</u>	
Adresse :	<u>GPO Box 787 Canberra</u> <u>LOI 2601</u>	Partie
Téléphone :	<u>61 2 6274 1411</u>	Autorité compétente <input type="checkbox"/>
Télécopieur :	<u>61 2 6274 1164</u>	Correspondant <input type="checkbox"/>
		Autorité nationale <input type="checkbox"/>

Adresse électronique : hwa@ea.gov.au

Date de transmission : _____

B. ORGANE AYANT SIGNALÉ LE CAS

Nom :	<u>voir ci-dessus</u>	
Adresse :	_____	Partie ² <input type="checkbox"/>
		Etat observateur <input type="checkbox"/>
Téléphone :		ONG <input type="checkbox"/>
Télécopieur :	_____	Société <input type="checkbox"/>
Adresse électronique :	_____	Particulier <input type="checkbox"/>

C. DESCRIPTION DE L'ACTE ILLICITE

C.1 Acte(s) réputé(s) constituer un trafic illicite (veuillez indiquer quelle(s) disposition(s) de la Convention de Bâle a (ont) été violée(s))

Description :

Le 13 décembre 1996, 84 tonnes de batteries plomb-acide usagées ont été exportées d'Australie pour des opérations de recyclage/récupération à Manille (Philippines). Cette exportation était en violation des articles 6.1 et 6.3 de la Convention de Bâle parce que les exigences de notification et de consentement n'étaient pas respectées. Elle violait aussi le paragraphe 40 du *Hazardous Wastes (Regulation of Exports and Imports) Act du 1989* de l'Australie, qui interdit l'exportation de déchets dangereux sans autorisation.

² Veuillez préciser si ce n'est pas l'autorité ayant transmis le dossier.

Code des déchets: **Numéro Y :** Y 31 **Classe ONU :** 6.1

Numéro(s) H : 6.1, 11, 12 **Numéro ONU :**

CIID **OCDE** **SH**

CED

D.2. Echantillonnage et analyse

Aucun échantillonnage ni analyse n'a été effectué sur les déchets.

Résultats :

D.3. Autres renseignements pertinents (par ex. apparence des conteneurs, etc.) :

Néant

E. DETECTION DU TRAFIC ILLICITE, TYPES DE DOMMAGES, MESURES CORRECTRICES ET ELIMINATION

E.1. Détection du trafic illicite

Par qui : Environment Australia

Où : Australie

Quand : Avril 1997

E.2. Dommages :

Précisions sur le type et l'ampleur des dommages connus : _____

Aucun dommage résultant du trafic illicite n'a été signalé.

E.3. Mesures correctives

Types de mesures : _____

Aucune mesure corrective n'a été nécessaire.

Date : _____

Coût : _____

Allocation : _____

E.4. Elimination finale des déchets ayant fait l'objet du trafic illicite (mesures prises, Etat où l'élimination a eu lieu, etc.)

Les déchets ont été éliminés par recyclage/récupération des métaux et de leurs composants dans l'Etat d'importation, par Philippine Recyclers, Inc. à Manille (Philippines).

F. SANCTION

F.1. Etat où la condamnation a été prononcée : Australie

F.2. Date de la condamnation

Condamnation : Jour Mois Année
 25 / 05 / 1999

F.3. Description de la sanction prononcée par l'autorité de l'Etat ou la condamnation a eu lieu

La société exportatrice a plaidé coupable d'avoir violé par négligence le *Hazardous Wastes (Regulation of Exports and Imports) Act de 1989* en exportant des déchets dangereux sans autorisation d'exportation. Un responsable de la société a plaidé coupable d'avoir violé la section 40B 1) du *Hazardous Wastes (Regulation of Exports and Imports) Act de 1989* en négligeant de vérifier si une violation de la section 40B 1) pouvait se produire, alors qu'il était en mesure d'influer sur la conduite de la société et en ne prenant pas toutes les mesures raisonnables pour empêcher une telle violation. La société exportatrice a été condamnée à une amende de 2 000 dollars australiens. Le responsable a été condamné à une amende de 500 dollars australiens.

Comme il s'agissait de la première poursuite en vertu des amendements à cette loi, qui est entrée en vigueur le 12 décembre 1996, le juge a fait un certain nombre d'observations générales concernant les violations de ce texte avant de prononcer la sanction. En particulier il a fait observer qu'il ne s'agissait pas d'une affaire où il y aurait eu préméditation d'exporter les déchets de batteries ou volonté délibérée de ne pas solliciter une autorisation. Le délit était plutôt le résultat non intentionnel d'une série de faits survenus pendant une période de plusieurs mois. Le juge a noté que les accusés avaient

plaidé coupable de négligence en exportant sans autorisation des déchets de batteries au plomb, et non d'un acte délibéré.

Si davantage d'espace est nécessaire, veuillez utiliser des feuilles supplémentaires.

L'autorité qui remplit le formulaire doit en adresser un exemplaire à toutes les autorités compétentes ou correspondants de l'Etat ou des Etats concernés, selon qu'il convient.

2. DEUXIEME AFFAIRE INSTRUITE EN AUSTRALIE

Le 1er septembre 1997 une expédition d'environ 60 tonnes de déchets, principalement de résidus d'ordinateurs, a été exportée de Sydney (Australie) vers Hong Kong. Le 22 septembre 1997 les autorités de Hong Kong, averties par Greenpeace Australie du caractère dangereux des marchandises, ont refusé au navire l'autorisation d'entrée. Les conteneurs ont été par la suite renvoyés à Sydney, avec deux autres conteneurs, également à destination de Hong Kong, qui avaient été déchargés d'un autre navire avant qu'il quitte Brisbane (Australie), le 1er octobre 1997.

Ces expéditions violaient les articles 6.1 et 6.3 de la Convention de Bâle parce que les prescriptions de notification et de consentement n'avaient pas été respectées. L'exportation était également en violation de l'article 40 du *Hazardous Wastes (Regulation of Exports and Imports) Act de 1989*, qui interdit l'exportation de déchets dangereux sans autorisation. La violation présumée de la loi australienne a fait l'objet d'une enquête conjointe de la Police fédérale australienne et du Département de l'environnement et du patrimoine.

Cette enquête a établi que les résidus d'ordinateurs avaient été recueillis par une société australienne qui s'occupait du ramassage et de la revente de la plupart des types de déchets métalliques et de déchets de matériel électrique. En août 1997 cette société australienne a vendu les déchets en question à une société étrangère pour la somme de 26 693 dollars australiens. La société australienne a ensuite chargé les conteneurs et les a transportés jusqu'au quai d'embarquement. C'est au cours du chargement des conteneurs que Greenpeace Australie a réalisé le caractère éventuellement dangereux des marchandises.

Le problème au cours de l'enquête a consisté à déterminer quelle société était responsable de l'exportation illégale des marchandises. L'enquête a établi que selon les clauses du contrat entre la société australienne et la société étrangère l'expédition était franco à bord; selon le droit commercial cela faisait de la société étrangère le propriétaire et l'exportateur des déchets. Cependant il n'y avait pas matière à poursuites pénales contre la société étrangère parce qu'une violation de l'article 40 de la loi de 1989 ne peut être commise que par une personne qui agit sciemment ou par négligence. Il n'a pas pu être établi que quiconque travaillant pour la société étrangère savait ou aurait dû savoir que les conteneurs renfermaient des déchets dangereux.

Il pouvait être objecté que la société australienne était exportatrice des déchets aux fins de l'article 40, puisqu'elle avait vendu les déchets et les avait chargés dans les conteneurs sachant qu'ils allaient être expédiés à Hong Kong. Néanmoins l'enquête a conclu que des poursuites n'aboutiraient probablement pas, en partie parce que la seule personne qui savait clairement et précisément ce qu'il y avait dans les conteneurs était décédée au cours de l'enquête, et en partie parce qu'il n'était pas certain qu'une compagnie pouvait être exportatrice aux fins de l'article 40 si elle ne l'était pas aussi en droit commercial. La société australienne a cessé ses activités au cours de l'enquête.

La loi de 1989 est actuellement en cours de modification pour combler cette lacune en déclarant illégal pour des sociétés australiennes de vendre des déchets dangereux à des sociétés étrangères sans qu'une autorisation d'exportation ait été délivrée.

Les déchets dangereux ont été éliminés en Australie, en vertu du droit australien, aux dépens du Gouvernement fédéral australien, pour un coût total de 94 426 dollars australiens. Il y a dans la loi de 1989 des dispositions qui permettent au Gouvernement australien de recouvrer ces coûts auprès de la société étrangère.

3. TROISIEME AFFAIRE INSTRUITE EN AUSTRALIE

Une importation présumée d'huiles usées d'un pays insulaire du Pacifique Sud a été repérée en octobre 1999; lorsque ces huiles ont été transportées d'un port australien vers une installation de stockage, sans les autorisations de transport de déchets requises par l'organisme local de protection de l'environnement.

Une enquête de la Police fédérale australienne a confirmé que 20 000 litres d'huiles usées avaient été importées le 12 octobre 1999 dans un conteneur isolant qui appartenait à une compagnie pétrolière australienne ou était loué par elle. Les huiles appartenaient à une compagnie minière dont le siège se trouvait dans le pays insulaire du Pacifique Sud. Cette compagnie ne pouvait pas les éliminer de la même manière que précédemment, c'est à dire en s'adressant à un fabricant local de savon liquide, parce que ce fabricant avait cessé ses activités en raison de troubles civils.

Des vérifications ultérieures ont établi qu'il y avait eu une importation antérieure de 16 800 litres d'huiles usées le 17 juin 1999. Ces huiles avaient été traitées dans une installation locale de recyclage avant d'être éliminées dans une centrale électrique.

Le Directeur du Service des poursuites a conclu qu'il existait des charges suffisantes contre la compagnie pétrolière australienne, mais que des poursuites ne seraient pas dans l'intérêt général, pour les raisons suivantes :

- a) L'importation avait pour but d'assurer l'élimination des huiles usées d'une manière plus favorable pour l'environnement, étant donné les troubles civils qui affectaient l'île du Pacifique Sud à l'époque;
- b) Aucune huile usée n'a été déversée ni été la cause de dommages du fait de l'importation; et
- c) Ces deux incidents qui avaient eu lieu dans le cadre d'importation étaient des cas isolés, étaient survenus à quatre mois d'intervalle et ne faisaient pas partie d'une activité continue.

Une lettre d'avertissement a été envoyée officiellement à la compagnie pétrolière australienne.

Affaire traitée au Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord

Veillez préciser si ce n'est pas l'autorité ayant transmis le dossier.

(Formulaire) CAS CONFIRMES DE TRAFIC ILLICITE

A **AUTORITE AYANT TRANSMIS LE DOSSIER**

Nom : Département de l'environnement, de l'alimentation et des affaires
rurales

Adresse : Division de la politique des déchets
Ashdown House
123 Victoria Street
Londres SW1 6DE

Téléphone : +44 (0) 20 7944 6424

Télécopieur : +44 (0) 20 7944 6409

Adresse électronique : waste_policy@defra.gsi.gov.uk

Date de transmission : 3 septembre 2001

B. ORGANE AYANT SIGNALE LE CAS

Nom : Voir ci-dessus

Adresse :

Téléphone:

Télécopieur :

Adresse électronique :

C. DESCRIPTION DE L'ACTE ILLICITE

C.1 Acte(s) réputé(s) constituer un trafic illicite (veuillez indiquer quelle(s) disposition(s) de la Convention de Bâle a (ont) été violée(s))

Description :

Expédition de déchets dangereux de Suède au Royaume-Uni sans notification aux autorités compétentes concernées. Cela était en violation de l'article 9.1 a) de la Convention de Bâle et de l'article 26. 1) a) du règlement No 259/93 du Conseil de la CEE sur la surveillance et le contrôle des expéditions de déchets dans la Communauté européenne et à destination ou en provenance de la Communauté européenne.

C.2. Nom des Etats affectés par le trafic illicite (pays d'origine, de transit et de destination)

Suède (pays d'origine) et Royaume-Uni (pays de destination)

C.3. Brève description du (des) déchet(s) ayant fait l'objet de l'acte illicite, y compris les modes de transport, le lieu de découverte et les conditions écologiques de ce lieu :

Déchets de chiffons, gants, blouses et solvants liquides, y compris l'acétone. Ces déchets sont parvenus dans des barils de 45 gallons dans une installation de récupération de solvants de Morecambe (Lancashire). Un employé sur le site a contacté l'Environment Agency parce que l'expédition n'était pas accompagnée de tous les documents nécessaires. Les déchets ont été inspectés par des agents de l'Environment Agency, qui ont constaté que certains des barils étaient endommagés; une forte odeur de solvants en émanait et du bois et des chiffons étaient visibles dans un certain nombre de barils sans couvercles. L'expédition était mal fixée et l'étiquetage n'était pas clair. Un examen plus poussé a révélé des chiffons, des blouses, des gants et des solvants liquides. Les documents qui accompagnaient les barils révélaient l'existence d'une autre expédition (également dans des barils de 45 gallons) sur les quais d'Immingham. Les barils étaient grossièrement emballés dans du polyéthylène contractable et il n'y avait pas de description des déchets, ni de notices concernant les risques.

Date de découverte des déchets

Le 1er décembre 1999

C.4. Date de l'infraction

Le 1er décembre 1999

D. IDENTIFICATION DES DECHETS

D.1. Description des déchets

Désignation des déchets : Acétone et résidus textiles contaminés avec des résines et des polymères

Origine des déchets : Malmö (Suède)

Etat physique : Liquides, boues et solides contaminés

Principaux composants : Chiffons contaminés, emballages, vêtements de protection, polymères et résines

Contaminants typiques : Résines et polymères

Volume/quantité : 13 500 kg

Code du déchet : Numéro(s) Y : Y 13 Classe ONU : 3

Numéros H : H3 Numéro ONU : 1993

CIID : Q16D9/P13/C42/H3/A243 OCDE SH

CED : 080102

D.2. Echantillonnage et analyse

Le 13 décembre 1999 des échantillons de déchets de solvants liquides ont été soumis par l'Environment Agency au laboratoire du Conseil de comté du Lancashire pour analyse. Les agents de l'Environnement Agency se sont procurés ces échantillons le 10 décembre 1999.

Résultats

On a constaté que les échantillons avaient des teneurs en acétone variant entre 4,1% et 67%. L'analyse du point d'inflammabilité effectuée sur les déchets contenus dans les échantillons variait de - 10 à 55 degrés centigrades.

D.3. Autres renseignements pertinents (par ex. apparence des conteneurs, etc.) :

Les déchets étaient conditionnés grossièrement dans des barils de 45 gallons dont certains n'avaient ni couvercles ni bondes de fermeture. Il en émanait de fortes odeurs de solvants et le mélange de substances était potentiellement explosif.

Une petite partie seulement de la quantité totale de solvants se serait prêtée à une récupération des solvants, mais la plus grande partie aurait exigé une élimination finale.

E. DETECTION DU TRAFIC ILLICITE, TYPES DE DOMMAGES, MESURES CORRECTIVES ET ELIMINATION

E.1. Détection du trafic illicite

Par qui : Un employé de l'installation de récupération des solvants à Morecambe, au Lancashire (Royaume-Uni)

Où : Installation de récupération des solvants à Morecambe, au Lancashire (Royaume-Uni)

Quand : le 1er décembre 1999

E.2. Dommages :

Précisions sur le type et l'ampleur des dommages connus : Aucune

E.3. Mesures correctives

Types de mesures :

Date :

Coût :

Allocation :

E.4. Elimination finale des déchets ayant fait l'objet du trafic illicite (mesures prises, Etat où l'élimination a eu lieu, etc.)

L'Environment Agency a organisé la réexpédition en Suède aux frais de Stirling Lloyd's. Numéro de notification TFS : GB 004528

F. SANCTION

F.1. Etat où la condamnation a été prononcée :

Royaume-Uni

F.2. Date de la condamnation :

Le 17 novembre 2000

F.3. Description de la sanction prononcée par l'autorité de l'Etat où la condamnation a eu lieu :

Une amende de 1500 livres sterling a été infligée à Stirling Lloyd's Contracts Ltd. pour l'expédition illicite. Cette société a en outre été condamnée à verser 4594,80 livres de frais à l'Environment Agency.

Si davantage d'espace est nécessaire, veuillez utiliser des feuilles supplémentaires.

L'autorité qui remplit le formulaire doit en adresser un exemplaire à toutes les autorités compétentes ou correspondants de l'Etat ou des Etats concernés, selon qu'il convient.

Texte adopté à la quatrième réunion de la Conférence des Parties
à la Convention de Bâle
Février 1998

Appendice 3

Echantillonnage et analyse

A. *Qualité des enquêtes*

1. Il importe que les enquêteurs connaissent bien les procédures d'échantillonnage et d'analyse avant d'entreprendre les enquêtes. Si les preuves sont recueillies d'une manière inappropriée, cela peut compromettre les chances de voir aboutir les poursuites. Il faut donc que les enquêteurs soient formés pour déterminer la chaîne de responsabilité en matière de garde et de conservation des échantillons et les procédures de sécurité que l'équipe d'échantillonnage et les laboratoires envisagent de mettre en place.

2. Des organes officiels expérimentés s'occupant régulièrement de délits environnementaux disposeront des qualifications et des compétences nécessaires pour mener des enquêtes d'un niveau élevé. Cependant si la personne chargée de prélever des échantillons est un fonctionnaire local moins expérimenté, il faudra veiller à ce que la chaîne appropriée de procédures de garde soit suivie.

B. *Qualité de l'analyse*

3. De même, on ne peut pas présumer que les laboratoires suivront nécessairement des procédures appropriées lorsque des échantillons auront été prélevés. Cela est particulièrement vrai lorsqu'il s'agit de laboratoires ou de personnel manquant relativement d'expérience dans la collecte et l'analyse d'échantillons pour les procédures pénales. En conséquence il importe de travailler avec des laboratoires accrédités ou homologués qui connaissent bien les procédures pertinentes.

C. *Procédures d'échantillonnage*

4. Un certain nombre de questions peuvent être posées pour bien traiter les échantillons, de la manière suivante :

a) Le formulaire de la procédure de garde accompagne-t-il les échantillons depuis le moment où ils sont prélevés jusqu'au moment où ils sont livrés au laboratoire pour l'analyse?

b) Si l'échantillonnage prend plus d'une journée ou exige un stockage avant que les échantillons soient livrés au laboratoire, les enquêteurs doivent déterminer à quoi sont destinés les échantillons et quelles procédures de sécurité sont en place pour protéger les échantillons existants. Les procédures devraient prévoir un stockage du jour au lendemain pour tous les échantillons devant être utilisés comme preuves dans des affaires pénales. Par exemple, si les échantillons doivent être stockés dans un véhicule verrouillé, ce véhicule doit alors être parké dans des conditions sûres. Lorsque des échantillons sont prélevés pour déterminer le coût du nettoyage dans des affaires civiles il n'est pas nécessaire d'assurer un parking sûr. Il faut aussi déterminer s'il existe des prescriptions particulières de stockage ou d'emballage pour les objets échantillonnés et vérifier comment les échantillons seront emballés. Par exemple les échantillons peuvent devoir être stockés à une certaine température, dans un lieu sombre et/ou non humide jusqu'au moment où l'analyse est effectuée, pour en assurer l'intégrité. Il faut veiller à ce que toutes les conditions de stockage et d'emballage soient remplies.

c) Une procédure d'enchaînement de la garde ou une autre forme d'enregistrement sont-elles engagées lorsque le laboratoire reçoit les échantillons?

- d) Comment le laboratoire conserve-t-il les échantillons avant l'analyse?
- e) Les échantillons seront-ils manipulés par un personnel nombreux au cours de l'analyse? Dans l'affirmative quels registres sont tenus pour consigner les échantillons et les procédures?
- f) Qu'advient-il des échantillons après l'analyse? Le laboratoire conserve-t-il les échantillons? Dans l'affirmative, pendant combien de temps, et les échantillons sont-ils en sécurité?

5. **D. Capacités du laboratoire**

- a) Des méthodes d'analyse homologuées sont-elles utilisées pour traiter les échantillons et des méthodes adéquates sont-elles utilisées en fonction des circonstances?
- b) Des procédures appropriées de garantie et de contrôle de la qualité sont-elles strictement appliquées?
- c) Le laboratoire a-t-il un bilan de services de haute qualité pour les enquêtes pénales? L'expérience et la réputation du laboratoire qui entreprend l'analyse auront une incidence directe sur sa qualité. Une certification ou un agrément sont une exigence minimum dans toutes les affaires qui exigent des enquêtes pénales. Aussi faudrait-il envisager d'établir un réseau régional de laboratoires agréés pour être employés à cette fin.
- d) Le laboratoire comprend-il les objectifs de l'enquête?

E. Capacités des inspecteurs

6. Un certain nombre de questions peuvent être posées pour s'assurer des capacités du laboratoire, comme suit :

- a) Les enquêteurs comprennent-ils les procédures analytiques adéquates à suivre et les renseignements qui sont demandés? Comme pour l'échantillonnage, il importe de mettre à disposition du personnel scientifique ayant une expérience aussi pertinente que possible avant l'analyse, afin de maximiser l'exactitude des résultats.
- b) Les enquêteurs peuvent-ils interpréter les résultats avec précision? Dans la négative, ont-ils/elles éclairci tous les domaines de confusion? Il importe d'obtenir des éclaircissements rapides sur les résultats dans les domaines où il peut y avoir confusion ou manque de compréhension.
- c) Les enquêteurs ont-ils demandé au laboratoire de conserver les échantillons pendant la période voulue?

F. Traitement des preuves vidéo et photographiques

7. En règle générale, les preuves photographiques ou d'enregistrements vidéo ne sont pas recommandées à l'appui des procédures d'échantillonnage ou d'analyse. Cependant, si ce genre de preuves est exigé, les mesures suivantes doivent être prises :

- a) Le personnel qui procède à l'échantillonnage ou à l'analyse ne devrait pas être soumis à des enregistrements vidéo ou photographié ;

b) L'aire d'échantillonnage et les récipients des échantillons devraient être enregistrés ou photographiés avant et après l'échantillonnage pour confirmer que des procédures adéquates ont été suivies ;

c) Lorsqu'un enregistrement vidéo des procédures d'échantillonnage ou d'analyse est effectué il faut utiliser une cassette neuve, le son devrait être débranché et la cassette originale conservée par l'enquêteur responsable;

d) Lorsqu'un enregistrement photographique des procédures d'échantillonnage et d'analyse est effectué, il faudrait conserver tous les clichés, avec les numéros dans les séquences, une description des clichés et l'heure et le lieu des clichés. Comme les preuves sur vidéocassettes, les pellicules devraient être conservées par l'enquêteur responsable.

e) Si la société soumise à une enquête demande d'enregistrer ou de photographier les procédures d'échantillonnage, la permission ne devrait pas être accordée si cela risque de perturber l'échantillonnage.

G. Traitement des documents originaux

8. L'équipe d'échantillonnage et les autres membres du personnel technique qui participent aux enquêtes devraient être informés que tous les originaux devraient être conservés dans un endroit sûr jusqu'à ce que les enquêteurs les informent qu'ils ne sont plus utiles. Ces documents comprennent les formulaires de garde, les notes de terrain et les rapports.

9. De même, il devrait être demandé au laboratoire chargé d'analyser les échantillons de conserver tous les documents originaux jusqu'à nouvel avis. Ces documents comprennent les notes de laboratoire, les chromatogrammes et les rapports finals.

H. Traitement en laboratoire

10. Le traitement en laboratoire comprend les opérations suivantes :

a) Prétraitement des échantillons, homogénéisation, sous-échantillonnage, extraction, nettoyage, purification, irradiation, etc.;

b) Séparation des composants, chimiques et physico-chimiques;

c) Mesure des composants : détection, identification, quantification.

I. Résultats et données

11. Pour être fiables, les données de l'analyse doivent être précises et exactes. On parvient à la précision en minimisant les erreurs aléatoires. L'exactitude est atteinte lorsque les erreurs systématiques sont éliminées.

Note : Ultérieurement, l'appendice 3 pourrait être enrichi d'exemples types comportant une analyse de la procédure. Ces exemples pourraient y être inclus après l'adoption et la mise en pratique des éléments d'orientation.

Appendice 4

Directives pour l'approche de gestion des risques

Etape 1 : Etablir le contexte

1. L'environnement politique, social, économique, juridique et physique dans lequel l'autorité compétente agit doit être étudié pour établir le contexte. Les questions suivantes peuvent être posées :

- Quelle législation est mise en application?
- Qu'est-ce que cette législation vise à réglementer?
- Quelles sont, en gros, la nature, l'ampleur et la complexité de l'activité industrielle ou commerciale ou de l'activité communautaire considérées?
- Quelles sont les principales menaces posées par le non-respect des obligations?
- Quels sont les principaux résultats attendus/souhaités?
- Qui a intérêt à ce que la législation soit respectée?
- Qui doit se conformer à la législation?
- Quel est l'intérêt pour les aspects que la législation protège?
- Que doivent faire les particuliers ou les organisations extérieurs à l'autorité compétente pour se conformer à la législation?
- Quels problèmes ou obstacles ont été identifiés?

Etape 2 : Identifier les risques

2. Aux fins du respect et de la mise en application des obligations, on entend par risques les risques ou incidents de non-respect, ou de défaut d'observation de la législation. Cette étape vise à identifier les incidents potentiels ou survenus. Les conséquences et la probabilité de ces risques ou incidents de non-respect seront analysés dans le cadre de l'étape 3. Les questions suivantes peuvent être posées :

- Quelle est la source de chaque risque ou incident de non-respect?
- Quand un incident de non-respect ou de défaut d'observation de la Convention risquent-ils de se produire?
- Quel est actuellement le taux de respect pour des activités similaires?
- Y a-t-il des régions géographiques où les violations de la Convention sont particulièrement courantes?
- Pourquoi un particulier ou une organisation pourraient-ils ne pas se conformer à la Convention?
- Ignorance de l'existence de la Convention
- connaissance de la Convention mais manque de conscience de ses dispositions
- non-respect délibéré
- manque de clarté de la Convention/des processus/de la réglementation
- Ignorance/inadvertance/insouciance/négligence
- Quels avantages peut-il y avoir à ne pas appliquer la Convention?
- Quelle est la nature des sanctions par rapport aux avantages potentiels du non-respect?
- Les particuliers ou les organisations sont-ils conscients de leurs responsabilités en vertu de la Convention?
- Des particuliers ou des catégories de personnes ou d'organisations ont-ils manifesté une tendance particulière à ne pas appliquer la Convention dans le passé?
- Quels problèmes pourraient être créés par une activité d'application coercitive excessive ou inappropriée?

Etape 3 : Analyser les risques

3. Au cours de cette étape le niveau de risque sera déterminé. Il est fonction de la relation entre la probabilité qu'une personne ou une organisation ne se conforme pas à la Convention et les conséquences de ce non-respect. Les conséquences du non-respect doivent être envisagées sous trois angles :

- Les conséquences sur l'environnement;
- Les conséquences présentes et futures pour la communauté;
- Les conséquences pour l'Etat.

4. Le niveau de risque peut être déterminé en répondant aux questions suivantes :

- Quelle est la probabilité de risques ou d'incidents de non-respect?
- Quel est le taux de respect actuellement pour des activités similaires?
- Y a-t-il des régions géographiques où les violations de la Convention sont particulièrement courantes?
- Quels avantages peut-il y avoir à ne pas appliquer la Convention?
- Quelle est la nature des sanctions par rapport aux avantages potentiels du non-respect?
- Les particuliers ou les organisations sont-ils conscients de leurs responsabilités en vertu de la Convention?
- Des particuliers ou des catégories de personnes ou d'organisations ont-ils manifesté une tendance particulière à ne pas appliquer la Convention dans le passé?
- Quelles sont les conséquences potentielles de chaque risque ou incident éventuel de non-respect?
- Quels dommages pour l'environnement peuvent résulter de la non application de la législation?
- Y a-t-il des catégories d'activités illicites qui peuvent vraisemblablement endommager l'environnement plus que d'autres?
- Y a-t-il des régions géographiques où les dommages causés par le non-respect de la législation peuvent être particulièrement graves?
- Y a-t-il des éléments protégés de l'environnement (par ex. certaines espèces, objets, lieux ou valeurs culturelles) qui sont particulièrement vulnérables aux actes illicites (ou à l'inertie)?
- Y a-t-il des questions traitées par la législation qui sont très connues du public, et qui suscitent un grand intérêt communautaire ou politique?
- Quelles sont les mesures de contrôle actuelles permettant de détecter ou de prévenir les risques ou les incidents potentiels de non-respect?

Etape 4 : Evaluer les risques et fixer les priorités

5. Dans le cadre de cette étape il faut décider si un risque donné (classé dans l'étape 3 comme grave, élevé, etc.) est acceptable ou non. Une évaluation de l'acceptabilité du risque tient compte des conséquences du risque sur les coûts, les avantages et les opportunités. Des seuils peuvent être indiqués dans certains cas, pour déterminer le degré d'effort justifié par rapport à chaque niveau de risque.

6. Pour fixer les priorités et évaluer les risques il faudrait répondre aux questions clés suivantes:

- Quel est le niveau acceptable de risque (pour l'environnement, pour la communauté et pour l'Etat)?
- Y a-t-il des questions traitées par la législation qui sont très connues du public, et qui suscitent un grand intérêt communautaire ou politique?
- Quels sont le niveau ou la priorité du risque (grave, élevé, etc.)?

Etape 5 : Traiter les risques

7. Dans le cadre de cette étape il faut décider quelles mesures prendre pour minimiser les risques identifiés et leurs conséquences. Promouvoir l'application de la législation réduira les risques et les incidents; certaines mesures peuvent être nécessaires à cet effet. Les informations obtenues dans les étapes précédentes aideront à identifier les stratégies qui sont les plus appropriées dans un ensemble de circonstances donné.

- Quelles sont les mesures de contrôle actuelles permettant de détecter ou de prévenir les risques ou les incidents potentiels de non-respect?
- Comment ces mesures peuvent être améliorées?
- Quelles autres stratégies peuvent promouvoir les activités visant à assurer le respect et l'application des obligations?

8. Les stratégies possibles sont notamment les suivantes :

- Assistance pour le respect des obligations;
- Education et sensibilisation;
- Assistance technique;
- Arrangements de partenariat;
- Surveillance et enquêtes;
- Traitement des violations;
- Solutions coercitives;
- Mesures correctives;
- Gestion de partenariats clés;
- Veiller à ce que l'on puisse s'appuyer sur d'autres organismes pour certaines des fonctions visant à assurer le respect et la mise en application.

Surveillance et examen

9. Un examen périodique est nécessaire pour que les changements des circonstances ne modifient pas les priorités en matière de risques.

Note : A une date ultérieure, l'appendice 4 pourrait être enrichi de quelques exemples analysés. Ces exemples pourraient être ajoutés après l'adoption et la mise en œuvre des éléments d'orientation.