

1

# CONVENTION DE BÂLE

ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN APPLICATION DES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRAFIC ILLICITE DE LA CONVENTION DE BÂLE (PARAGRAPHES 2, 3 ET 4 DE L'ARTICLE 9)



PNUE



CONVENTION DE BALE



7

# CONVENTION DE BÂLE

ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE  
EN APPLICATION DES DISPOSITIONS RELATIVES  
AU TRAFIC ILLICITE DE LA CONVENTION DE BÂLE  
(PARAGRAPHES 2, 3 ET 4 DE L'ARTICLE 9)



CONVENTION DE BALE

© Secrétariat de la Convention de Bâle, décembre 2019

La présente publication peut être reproduite, en totalité ou en partie, sous n'importe quelle forme, à des fins éducatives et non lucratives sans autorisation spéciale du détenteur des droits d'auteur, à savoir le SCB, à condition qu'il soit fait mention de la source. Le SCB souhaiterait recevoir une copie de tout ouvrage utilisant cette publication comme référence.

Cette publication ne peut être revendue ni utilisée à d'autres fins commerciales sans l'autorisation préalable écrite du SCB.

#### **Décharges de responsabilité**

Les versions du texte contenues dans ce livret n'ont pas été formellement éditées et ont seulement un but informatif. Celles-ci ne remplacent pas le texte officiel de la décision telle qu'adoptés par la Conférence des Parties à la Convention de Bâle. En cas d'erreur, omission, interruption, suppression, défaut, altération de leurs contenus, ainsi que toute contradiction entre les documents inclus dans le présent livret, d'une part, et le texte officiel de la décision, d'autre part, cette-dernière prévaut.

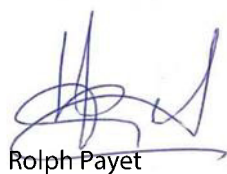
Le Secrétariat de la Convention de Bâle (SBC), le Programme des Nations Unies (PNUE) et les Nations Unies (ONU) ne peuvent être tenus pour responsables de l'exactitude ou de l'exhaustivité du contenu, de toute perte ou dommage qui seraient engendrés, directement ou indirectement, en utilisant ou en se basant sur le contenu de cette publication.

Les désignations utilisées et la présentation du contenu de cette publication n'impliquent l'expression d'aucune opinion de la part de SBC, du PNUE ou de l'ONU, ni concernant la situation géopolitique ou le statut juridique d'aucuns pays, territoire, ville, zone et de leurs autorités ni s'agissant de la démarcation de leurs frontières ou limites.

# PRÉFACE

Bienvenue au **premier numéro** de la **Série technique** du Secrétariat des Conventions de Bâle, de Rotterdam et de Stockholm. Lancée en 2019, la Série technique vous apporte les documents d'orientation faisant autorité adoptés par les Conférences respectives des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, la Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international et la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants.

Les **Orientations concernant la mise en application des dispositions relatives au trafic illicite de la Convention de Bâle (paragraphe 2, 3 et 4 de l'article 9)** fournissent des instructions et des conseils exhaustifs quant à la manière d'appliquer dans la pratique les dispositions de la Convention qui traitent des conséquences du trafic illicite selon la Convention de Bâle. Les Parties à la Convention de Bâle considèrent que le trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets constitue une infraction pénale, ce qui est une particularité rare pour un accord multilatéral sur l'environnement. La Convention définit les comportements qui représentent un « trafic illicite » et en énonce les conséquences, selon que le trafic illicite résulte du comportement de l'importateur ou de l'éliminateur, de l'exportateur ou du producteur, ou qu'il s'agit d'un cas où la responsabilité du trafic illicite ne peut être imputée à personne. La considération déterminante est que les Parties à la Convention sont tenues de coopérer et de veiller à ce que les déchets faisant l'objet d'un trafic illicite soient, au final, éliminés d'une manière écologiquement rationnelle, et que ceux qui se livrent à un trafic illicite soient punis. Dans un monde qui connaît une expansion du commerce international, dans lequel la distinction entre déchets et marchandises peut être complexe à établir, et où les cadres juridiques et les dispositifs institutionnels varient d'un pays à l'autre, cela est, bien sûr, plus facile à dire qu'à faire. Les présentes orientations sont là précisément pour faciliter cette tâche : le fruit de plusieurs années de travail de la part du Comité pour l'exécution et le respect des obligations de la Convention de Bâle, elles sont l'aboutissement de consultations avec un vaste éventail de parties prenantes, et notamment les services de détection et de répression qui jouent un rôle essentiel, d'une part en prévenant l'exportation de déchets qui devraient rester à l'intérieur d'un pays et, d'autre part, en veillant à ce que les déchets importés illicitement soient éliminés en toute sécurité.



Rolph Payet

Secrétaire exécutif des Conventions de Bâle, de Rotterdam et de Stockholm



# SOMMAIRE

<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>7</b>
<b>1. OBJECTIFS DU DOCUMENT D'ORIENTATION .....</b>	<b>9</b>
<b>2. COMMENT ÉTABLIR SI UNE EXPÉDITION EST RÉPUTÉE CONSTITUER UN TRAFIC ILLICITE .....</b>	<b>11</b>
2.1. LES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE BÂLE RELATIVES AU TRAFIC ILLICITE .....	11
2.2. COMMENT ÉTABLIR SI LES PARAGRAPHE 2, 3 OU 4 DE L'ARTICLE 9 SONT APPLICABLES .....	13
2.2.1. LES ÉTAPES À SUIVRE POUR ÉTABLIR SI LES PARAGRAPHE 2, 3 OU 4 DE L'ARTICLE 9 DE LA CONVENTION SONT APPLICABLES .....	13
2.2.2. LES ACTEURS QUI ÉTABLISSENT SI LES PARAGRAPHE 2, 3 OU 4 DE L'ARTICLE 9 DE LA CONVENTION SONT APPLICABLES .....	17
<b>3. ÉTATS ET ORGANISMES CONCERNÉS PAR LA MISE EN ŒUVRE DES EXIGENCES PRÉVUES AUX PARAGRAPHE 2, 3 ET 4 DE L'ARTICLE 9 .....</b>	<b>18</b>
3.1. LES ÉTATS CONCERNÉS .....	18
3.1.1. LES PARTIES.....	18
3.1.2. LES ÉTATS NON-PARTIES.....	19
3.2. LES ORGANISMES CONCERNÉS .....	19
3.3. PREMIÈRE PRISE DE CONTACT ET MESURES IMMÉDIATES .....	20
<b>4. TRAFIC ILLICITE RÉPUTÉ RÉSULTER DU COMPORTEMENT DE L'EXPORTATEUR OU DU PRODUCTEUR (PARAGRAPHE 2 DE L'ARTICLE 9) .....</b>	<b>21</b>
4.1. LA REPRISE DES DÉCHETS.....	21
4.1.1. LA DEMANDE DE REPRISE.....	22
4.1.2. LA NOTIFICATION DE LA REPRISE .....	23
4.1.3. LES COÛTS ASSOCIÉS À LA REPRISE .....	24
4.2. LES CAS OÙ LA REPRISE EST IMPOSSIBLE .....	25
4.2.1. L'ÉVACUATION DES DÉCHETS .....	25
4.2.2. LES COÛTS ASSOCIÉS À L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS.....	26
4.3. LES MESURES À PRENDRE À LA SUITE DE LA REPRISE OU DE L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS .....	26
<b>5. TRAFIC ILLICITE RÉPUTÉ RÉSULTER DU COMPORTEMENT DE L'IMPORTATEUR OU DE L'ÉLIMINATEUR (PARAGRAPHE 3 DE L'ARTICLE 9).....</b>	<b>27</b>
5.1. L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS PAR L'IMPORTATEUR OU L'ÉLIMINATEUR OU L'ÉTAT D'IMPORTATION .....	27
5.2. LES COÛTS ASSOCIÉS À L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS .....	28
5.3. LES MESURES À PRENDRE À LA SUITE DE L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS .....	29

<b>6. CAS OÙ LA RESPONSABILITÉ DU TRAFIC ILLICITE NE PEUT ÊTRE IMPUTÉE À PERSONNE (PARAGRAPHE 4 DE L'ARTICLE 9) .....</b>	<b>30</b>
6.1. L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS .....	30
6.2. LES COÛTS ASSOCIÉS À L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS .....	30
6.3. LES MESURES À PRENDRE À LA SUITE DE L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS .....	31
<b>7. PROCÉDURES ET MÉCANISMES EN CAS DE DÉSACCORD ENTRE LES PARTIES .....</b>	<b>31</b>
<b>8. SITUATIONS D'URGENCE ET RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE D'INDEMNISATION .....</b>	<b>32</b>
<b>APPENDICE 1 : FORMULAIRE DE REPRISE DES DÉCHETS RÉPUTÉS CONSTITUER UN TRAFIC ILLICITE CONFORMÉMENT AU PARAGRAPHE 2 DE L'ARTICLE 9 DE LA CONVENTION DE BÂLE : DEMANDE DE REPRISE (PARTIE I) ET NOTIFICATION DE REPRISE (PARTIE II).....</b>	<b>33</b>
<b>APPENDICE 2 : ILLUSTRATION GRAPHIQUE DE LA PROCÉDURE DE REPRISE PRÉCONISÉE (PARAGRAPHE 2 DE L'ARTICLE 9) .....</b>	<b>40</b>
<b>APPENDICE 3 : ÉTUDE DE CAS DE MISE EN ŒUVRE DE LA PROCÉDURE DE REPRISE (PARAGRAPHE 2 DE L'ARTICLE 9) .....</b>	<b>41</b>
<b>APPENDICE 4 : ILLUSTRATION GRAPHIQUE D'UN CAS OÙ LA REPRISE EST CONSIDÉRÉE IMPOSSIBLE (PARAGRAPHE 2 DE L'ARTICLE 9) .....</b>	<b>42</b>
<b>APPENDICE 5 : ILLUSTRATION GRAPHIQUE D'UN CAS OÙ LE TRAFIC ILLICITE EST RÉPUTÉ RÉSULTER DU COMPORTEMENT DE L'IMPORTATEUR OU DE L'ÉLIMINATEUR (PARAGRAPHE 3 DE L'ARTICLE 9) .....</b>	<b>43</b>
<b>APPENDICE 6 : ILLUSTRATION GRAPHIQUE DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'OBLIGATION DE COOPÉRER LORSQUE LA RESPONSABILITÉ DU TRAFIC ILLICITE NE PEUT ÊTRE IMPUTÉE À PERSONNE (PARAGRAPHE 4 DE L'ARTICLE 9) .....</b>	<b>44</b>
<b>APPENDICE 7 : ÉTUDE DE CAS DE MISE EN ŒUVRE DE L'OBLIGATION DE COOPÉRER LORSQUE LA RESPONSABILITÉ DU TRAFIC ILLICITE N'A PU ÊTRE IMPUTÉE À PERSONNE (PARAGRAPHE 4 DE L'ARTICLE 9) .....</b>	<b>45</b>

# AVANT-PROPOS

La Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (ci-après la Convention de Bâle), qui a été adoptée en 1989, est entrée en vigueur le 5 mai 1992. En juin 2016, 183 États et l'Union européenne étaient Parties à la Convention.

La Convention de Bâle établit, entre autres, un mécanisme contraignant convenu au niveau international pour le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets visés par la Convention. Ces mouvements ne peuvent avoir lieu que s'ils respectent certaines conditions et procédures spécifiques. Dans son article 9, la Convention définit dans quelles circonstances un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets est réputé constituer un trafic illicite et prévoit également des obligations par rapport à ce trafic illicite.

Au titre de la Convention, les Parties considèrent que le trafic illicite constitue une infraction pénale. De plus, chaque Partie a l'obligation de mettre en place une législation nationale/interne visant à prévenir et à réprimer tout trafic illicite. Les Parties ont l'obligation générale de coopérer en vue de la réalisation des objectifs de l'article 9 de la Convention. Lorsqu'un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets est considéré comme trafic illicite du fait du comportement de l'exportateur ou du producteur, aux termes du paragraphe 2 de l'article 9 l'État d'exportation est tenu de veiller à ce que les déchets en question soient repris par l'exportateur ou le producteur ou, s'il y a lieu, par lui-même sur son territoire ou, si cela est impossible, qu'ils soient éliminés d'une autre manière conformément aux dispositions de la Convention de Bâle. Le paragraphe 3 de l'article 9 énonce des dispositions réglementant les cas où un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets est considéré comme trafic illicite du fait du comportement de l'importateur ou de l'éliminateur. Dans ces cas-là, l'État d'importation est tenu de veiller à ce que les déchets en question soient éliminés de manière écologiquement rationnelle par l'importateur ou l'éliminateur ou, s'il y a lieu, par lui-même. 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 doivent coopérer pour veiller à ce que les déchets en question soient éliminés le plus tôt possible selon des méthodes écologiquement rationnelles, comme le prévoit le paragraphe 4 de l'article 9. Une mauvaise mise en application des paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 9 peut entraîner un déversement des déchets et par conséquent être à l'origine d'effets néfastes pour la santé humaine et l'environnement.

Le présent document a été préparé en vue d'apporter aux Parties des conseils quant à la manière de mettre concrètement en application les dispositions susmentionnées qui visent les conséquences d'un trafic illicite en vertu de la Convention. Les utilisateurs doivent aussi s'assurer de bien connaître les lois régionales, nationales ou autres lois internes applicables mettant en œuvre la Convention de Bâle, car l'approche adoptée par chaque État peut varier légèrement, et les Parties ont le droit, au titre de la Convention de Bâle, de compléter cette dernière en lui ajoutant leurs définitions nationales des déchets dangereux et leur propres restrictions et interdictions en matière d'importation, de transit et d'exportation. Les Parties peuvent également prendre des mesures plus rigoureuses que celles prévues par la Convention afin de mieux protéger la santé humaine et l'environnement.

La préparation du présent document d'orientation a été amorcée dans le cadre du programme de travail pour l'exercice 2012–2013 du Comité chargé d'administrer le Mécanisme visant à favoriser l'exécution et le respect des obligations de la Convention de Bâle (ci-après le « Comité »), et en particulier de la demande que le Comité examine la mise en œuvre et le respect par les Parties de la disposition relative à la reprise énoncée dans le paragraphe 2 de l'article 9 de la Convention de Bâle et qu'il élabore également un document d'orientation basé sur les meilleures pratiques proposant une approche harmonisée de la mise en œuvre de cette disposition. La décision BC-12/7 prévoyait pour le Comité un mandat supplémentaire, dans le cadre duquel il a été convenu d'élargir les orientations de manière à inclure les cas qui relèvent du champ d'application des paragraphes 3 et 4 de l'article 9 de la Convention. La mise au point définitive de ce document d'orientation a été entreprise dans le cadre du programme de travail du Comité pour l'exercice 2016–2017, y compris par le biais de consultations avec le Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle lors de sa dixième réunion (tenue à Nairobi (Kenya) du 29 mai au 2 juin 2016). Il a été adopté par la Conférence des Parties lors de sa treizième réunion par la décision BC-13/9.

L'élaboration de ce document d'orientation a été rendue possible grâce au soutien financier de l'Union européenne et du Japon.





# 1. OBJECTIFS DU DOCUMENT D'ORIENTATION

1. Lors de sa dixième réunion, dans sa décision BC-10/11 la Conférence des Parties a confié au Comité chargé d'administrer le Mécanisme visant à favoriser l'exécution et le respect des obligations de la Convention de Bâle (ci-après le « Comité ») la tâche d'examiner la mise en œuvre et le respect par les Parties de la disposition relative à la reprise énoncée dans le paragraphe 2 de l'article 9 de la Convention de Bâle<sup>1</sup>, et d'élaborer également un document d'orientation basé sur les meilleures pratiques proposant une approche harmonisée de la mise en œuvre de cette disposition<sup>2</sup>. En vertu du mandat établi dans la décision BC-12/7, la portée des orientations a été élargie aux paragraphes 3 et 4 de l'article 9 de la Convention.

2. Le document d'orientation a pour objet de fournir des conseils pratiques et réalistes à tous les acteurs concernés par le contrôle des mouvements transfrontières des déchets visés par la Convention de Bâle : les autorités compétentes, ainsi que les divers organismes concernés directement ou indirectement par la mise en œuvre et le contrôle de l'application de la Convention (par exemple, douane, autorités portuaires, inspecteurs environnementaux, police, procureurs et juges). Ces orientations visent également à harmoniser la manière dont les Parties traitent le trafic illicite résultant du comportement de l'exportateur ou du producteur (paragraphe 2 de l'article 9), de l'importateur ou de l'éliminateur (paragraphe 3 de l'article 9), ainsi que les cas où la responsabilité du trafic illicite ne peut être imputée ni à l'exportateur ou au producteur, ni à l'importateur ou à l'éliminateur (paragraphe 4 de l'article 9).

3. Le contenu du présent document d'orientation est basé sur les expériences des Parties et sur des documents d'orientations élaborés par des réseaux pertinents de contrôle de l'application des lois<sup>3</sup>. Ces expériences ont été recueillies au moyen de deux questionnaires<sup>4</sup> élaborés par le Comité, qui visaient à recueillir auprès des Parties des informations sur leur mise en œuvre et leur respect de la disposition relative à la reprise énoncée dans le paragraphe 2 de l'article de la Convention de Bâle, ainsi que des dispositions énoncées aux paragraphes 3 et 4 de l'article 9, y compris sur les difficultés qu'elles ont rencontrées.

4. Les présentes orientations examinent plus particulièrement la manière d'établir si un mouvement transfrontière constitue un trafic illicite et quel intervenant est réputé en avoir été la cause du fait de son comportement. En fonction de la personne responsable, ou si la responsabilité ne peut être imputée à personne, les orientations se penchent sur les aspects soit de la mise en œuvre opérationnelle de l'obligation de reprise, soit de la gestion écologiquement rationnelle de l'évacuation des déchets en question. Le dernier chapitre traite des dispositions connexes de la Convention de Bâle qui portent sur la question des dommages résultant d'un trafic illicite, et notamment l'article 12 sur l'indemnisation en cas de dommages et le paragraphe 2 de l'article 14 sur le financement d'urgence. De cette manière, les orientations sont destinées à aider les Parties à mettre en application et à respecter ces dispositions de façon cohérente, et à leur permettre ainsi de résoudre plus facilement toutes questions qu'elles pourraient engendrer.

5. Sept appendices complètent ces orientations : l'appendice 1 consiste en un formulaire à utiliser pour déposer une demande de reprise et pour notifier la reprise de déchets réputés constituer un trafic illicite, l'appendice 2 présente une illustration graphique de la procédure de reprise suggérée (paragraphe 2 de l'article 9), l'appendice 3 consiste en une étude de cas montrant un exemple de mise en œuvre de la procédure de reprise, l'appendice 4 présente

<sup>1</sup> Le texte de la Convention est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/TheConvention/Overview/TextoftheConvention/tabid/1275/Default.aspx>.

<sup>2</sup> Il convient de noter qu'à sa dixième réunion, la Conférence des Parties a également adopté la décision BC-10/3 relative à l'Initiative de l'Indonésie et de la Suisse visant à améliorer l'efficacité de la Convention de Bâle, qui demande au Secrétariat de recueillir et de diffuser des exemples de meilleures pratiques en matière de respect des lois, outre des dispositions pratiques telles que des procédures pour la reprise des déchets en cas de trafic illicite détecté. La nécessité de clarté quant à la mise en œuvre concrète – ou opérationnalisation – de la disposition de reprise qui est établie dans le paragraphe 2 de l'article 9 semble donc particulièrement importante pour les Parties à la Convention. La question de la mise en œuvre de la disposition relative à la reprise a été débattue lors de la septième session du Comité pour la mise en œuvre et le respect des obligations. Au moment, les membres du Comité et les observateurs, dont le Réseau de l'Union européenne pour la mise en œuvre de la législation communautaire environnementale et le contrôle de son application (IMPEL) – Transferts frontaliers de déchets (TFS), ont engagé un débat sur les possibilités éventuelles de coopération afin d'assurer la reprise des déchets (paragraphe 10 du rapport de la septième session du Comité (UNEP/CHW/CC/7/10)).

<sup>3</sup> Manuel IMPEL TFS sur le renvoi des chargements illicites de déchets : <http://impel.eu/projects/manual-on-the-return-of-illegal-shipments-of-waste/> ; Orientations opérationnelles sur la reprise des expéditions de déchets illicites détectées du Réseau international pour la mise en œuvre et le contrôle de l'application du droit de l'environnement (INECE).

<sup>4</sup> Le document UNEP/CHW/CC.9/INF/4: Disposition relative à la reprise : réponses des Parties et exemples de reprises est consultable en ligne à l'adresse suivante: <http://www.basel.int/TheConvention/ImplementationComplianceCommittee/Meetings/ICC9/MeetingDocuments/tabid/2872/Default.aspx>. Les réponses des Parties au questionnaire relatif aux paragraphes 3 et 4 de l'article 9 sont consultables en ligne à l'adresse suivante: <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/Compliance/GeneralIssuesActivities/Activities201617/IllegalTraffic/tabid/4581/Default.aspx>.

une illustration graphique d'un cas où la reprise des déchets est considérée impossible (paragraphe 2 de l'article 9), l'appendice 5 présente une illustration graphique d'un cas où le trafic illicite est réputé résulter du comportement de l'importateur ou de l'éliminateur (paragraphe 3 de l'article 9), l'appendice 6 présente une illustration graphique de la mise en œuvre de l'obligation de coopérer lorsque la responsabilité du trafic illicite ne peut être imputée à personne (paragraphe 4 de l'article 9), et à l'appendice 7 figure une étude de cas de mise en œuvre de l'obligation de coopérer lorsque la responsabilité du trafic illicite ne peut être imputé à personne (paragraphe 4 de l'article 9).

6. Le présent document d'orientation s'appuie sur certaines des orientations élaborées dans le cadre de la Convention pour aider les Parties à mettre en œuvre et à s'acquitter de leur obligation, au titre du paragraphe 4 de l'article 4 et du paragraphe 5 de l'article 9, d'adopter des cadres juridiques, administratifs et autres adéquats, et renvoient s'il y a lieu à ces orientations. En ce qui concerne la disposition de reprise, le répertoire des législations destiné au législateur<sup>5</sup>, par exemple, mentionne le fait que la législation nationale doit inclure des dispositions prévoyant la prise de mesures par l'exportateur, le producteur, l'importateur ou l'éliminateur en cas de trafic illicite. Le présent document d'orientation a également pour but de compléter les orientations existantes disponibles dans le cadre de la Convention de Bâle concernant les activités de détection, d'enquête et de poursuite en cas de trafic illicite, à savoir :

- a) Les *Éléments d'orientation pour la détection, la prévention et la répression du trafic illicite de déchets dangereux* adoptés par la Conférence des Parties lors de sa sixième réunion<sup>6</sup> ;
- b) Le *Manuel de formation pour la mise en application des lois mettant en œuvre la Convention de Bâle : orientations pour mener de manière sûre et efficace les activités de détection, d'enquête et de poursuite concernant le trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets* adopté par le Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle<sup>7</sup>, au nom de la Conférence des Parties<sup>8</sup> ;
- c) Le *Manuel d'instructions sur les poursuites à engager en cas de trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets* approuvé par la Conférence des Parties lors de sa dixième réunion<sup>9</sup>.

7. Il est important de noter qu'une bonne compréhension de la procédure de contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets de la Convention de Bâle est une condition préalable à la mise en œuvre des dispositions de la Convention concernant le trafic illicite. Des informations et des orientations sur la procédure de contrôle de la Convention de Bâle, telle qu'énoncée à l'article 6 de la Convention, sont fournies dans une brochure sur le *Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux*<sup>10</sup>, dans le *Guide du système de contrôle*<sup>11</sup> et, plus généralement, dans le *Manuel de mise en œuvre de la Convention de Bâle*<sup>12</sup>. L'attention du lecteur est donc attirée aussi sur ces ressources.

8. Il convient également de noter que la priorité doit être accordée à la promotion de diverses mesures visant à empêcher en premier lieu qu'un trafic illicite ne se produise. Ces mesures peuvent inclure des mesures destinées à renforcer la coopération aux niveaux national et international, notamment avec la douane, des campagnes nationales et internationales de sensibilisation, des mesures efficaces de détection et de contrôle du respect des lois, l'obtention de renseignements sur les formes de non-conformité, et des stratégies permettant d'identifier certains flux de déchets à la source<sup>13</sup>.

<sup>5</sup> Le répertoire des législations destiné au législateur est présenté à l'annexe I du Manuel de mise en œuvre de la Convention de Bâle adopté par la Conférence des Parties à sa douzième réunion par sa décision BC-12/7. Ce manuel est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Implementation/Publications/GuidanceManuals/tabid/2364/Default.aspx>.

<sup>6</sup> Décision VI/16. La publication *Les éléments d'orientation pour la détection, la prévention et la répression du trafic illicite de déchets dangereux* est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/IllegalTraffic/Guidance/tabid/3423/Default.aspx>.

<sup>7</sup> Décision OEWG-V/9. Le Manuel de formation pour la mise en application des lois mettant en œuvre la Convention de Bâle : orientations pour mener de manière sûre et efficace les activités de détection, d'enquête et de poursuite concernant le trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/IllegalTraffic/Guidance/tabid/3423/Default.aspx#>

<sup>8</sup> Décision VII/34.

<sup>9</sup> Décision BC-10/18. Le Manuel d'instructions sur les poursuites à engager en cas de trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/IllegalTraffic/Guidance/tabid/3423/Default.aspx>.

<sup>10</sup> Cette publication, élaborée par le Comité pour la mise en œuvre et le respect des obligations, est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/TheConvention/Publications/BrochuresLeaflets/tabid/2365/Default.aspx>.

<sup>11</sup> Le Guide du système de contrôle a été adopté par la Conférence des Parties lors de sa douzième réunion par la décision BC-12/7. Ce guide est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Implementation/Publications/GuidanceManuals/tabid/2364/Default.aspx>.

<sup>12</sup> Le Manuel de mise en œuvre de la Convention de Bâle a été adopté par la Conférence des Parties lors de sa douzième réunion par la décision BC-12/7. Ce manuel est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Implementation/Publications/GuidanceManuals/tabid/2364/Default.aspx>.

<sup>13</sup> Voir les paragraphes 71 à 125 des *Éléments d'orientation pour la détection, la prévention et la répression du trafic illicite de déchets dangereux*, consultables en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/IllegalTraffic/Guidance/tabid/3423/Default.aspx>.

## 2. COMMENT ÉTABLIR SI UNE EXPÉDITION EST RÉPUTÉE CONSTITUER UN TRAFIC ILLICITE

### 2.1. LES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE BÂLE RELATIVES AU TRAFIC ILLICITE

9. La Convention de Bâle définit au paragraphe 1 de son article 9 dans quelles circonstances un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets est réputé constituer un trafic illicite. Cinq cas spécifiques sont cités :

- a) Tout mouvement transfrontière effectué sans qu'une notification n'ait été donnée à tous les États concernés conformément aux dispositions de la Convention.

L'État d'exportation ou le producteur ou exportateur des déchets<sup>14</sup>, doit informer<sup>15</sup> par écrit, par l'intermédiaire de l'autorité compétente de l'État d'exportation, l'autorité compétente des États concernés (États d'importation et de transit, s'il y a lieu) de tout mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets envisagé (paragraphe 1 de l'article 6). Tout mouvement transfrontière de déchets effectué sans que cette notification n'ait été donnée au préalable à toutes les autorités compétentes concernées constitue un trafic illicite ;

- b) Tout mouvement transfrontière effectué sans le consentement que doit donner l'État intéressé conformément aux dispositions de la Convention.

L'État d'importation doit répondre au notifiant (État d'exportation, producteur ou exportateur) par écrit, en consentant au mouvement avec ou sans réserves, ou en refusant l'autorisation de procéder au mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets envisagé, ou encore en demandant un complément d'information (paragraphe 2 de l'article 6). La Convention prévoit également des dispositions concernant l'État de transit (paragraphe 4 of Article 6). En vertu de cette disposition, il n'est pas permis à l'État d'exportation de déclencher le mouvement transfrontière avant d'avoir reçu l'autorisation écrite de l'État de transit. L'État de transit peut, cependant, décider de ne pas demander un accord préalable écrit, en général ou dans des conditions particulières, et autoriser par conséquent l'État d'exportation à procéder au mouvement transfrontière dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la notification donnée par l'État de transit, à condition que l'État d'exportation n'ait pas reçu de réponse de l'État de transit dans cet intervalle de temps. Pour pouvoir renoncer à l'exigence d'obtenir un accord préalable écrit, l'État de transit doit informer les autres Parties de sa décision par l'intermédiaire du Secrétariat, en application de l'article 13. Tout mouvement transfrontière de déchets effectué sans le consentement d'un État concerné, comme le prévoit la Convention, constitue un trafic illicite ;

- c) Tout mouvement transfrontière effectué avec le consentement des États intéressés obtenu par falsification, fausse déclaration ou fraude est jugé constituer un trafic illicite ;

- d) Tout mouvement transfrontière qui n'est pas conforme matériellement aux documents est considéré illicite.

S'il existe un écart entre les informations figurant sur le document de mouvement<sup>16</sup> qui accompagne les déchets et la quantité/nature réelle des déchets, le mouvement transfrontière est jugé constituer un trafic illicite ;

- e) Tout mouvement transfrontière 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 est jugé constituer un trafic illicite.

<sup>14</sup> Lorsque, dans un mouvement transfrontière de déchets, les déchets ne sont juridiquement définis ou considérés comme dangereux que par l'État d'importation ou par les États d'importation et de transit qui sont Parties, les dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 qui s'appliquent à l'exportateur et à l'État d'exportation s'appliqueront *mutatis mutandis* à l'importateur ou à l'éliminateur et à l'État d'importation, respectivement.

<sup>15</sup> Les documents de notification et de mouvement ainsi que les instructions indiquant comment les remplir ont été adoptés par la COP-8 et sont disponibles en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Procedures/NotificationMovementDocuments/tabid/1327/Default.aspx>.

<sup>16</sup> Voir la note 15 de bas de page.

10. Toutes les autorités compétentes concernées, à savoir l'État d'exportation, l'État de transit (le cas échéant) et l'État d'importation, doivent vérifier si le mouvement est prévu, ou s'effectue, conformément aux règles et réglementations mettant en œuvre la Convention de Bâle.

11. La législation mettant en œuvre la Convention de Bâle doit, au minimum, mettre en application le paragraphe 1 de l'article 9. Parmi les exemples d'autres circonstances pouvant constituer des infractions connexes au regard de la loi nationale pourraient figurer les suivants :

- a) L'éliminateur prévu n'existe pas ;
- b) L'éliminateur prévu n'est pas agréé pour éliminer les déchets d'une manière écologiquement rationnelle ;
- c) L'éliminateur prévu ne dispose pas des moyens voulus pour traiter les déchets d'une manière écologiquement rationnelle ;
- d) Aucun contrat n'a été conclu entre l'exportateur et l'éliminateur spécifiant une gestion écologiquement rationnelle (ci-après « GER ») des déchets en question ;
- e) Il existe une interdiction d'importation dans l'État d'importation ;
- f) Il existe une interdiction d'exportation dans l'État d'exportation.

12. Toutefois, il est important de noter que lorsqu'une expédition de déchets dangereux et d'autres déchets est réputée constituer un trafic illicite aux termes du paragraphe 1 de l'article 9, les Parties sont liées uniquement par les obligations énoncées aux paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 9.

13. Non seulement la Convention de Bâle définit ce qui est réputé constituer un trafic illicite, mais elle stipule que les Parties doivent considérer le trafic illicite comme une infraction pénale<sup>17</sup>, et que chaque Partie a l'obligation d'adopter les lois nationales/internes voulues pour prévenir et réprimer le trafic illicite<sup>18</sup>.

14. La Convention de Bâle va encore un peu plus loin en spécifiant les obligations des États concernés dans le cas d'un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets réputé constituer un trafic illicite.

15. Le paragraphe 2 de l'article 9 de la Convention traite des cas spécifiques où un mouvement transfrontière est réputé constituer un trafic illicite du fait du comportement de l'exportateur ou du producteur :

« 2. Au cas où un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets est considéré comme trafic illicite du fait du comportement de l'exportateur ou du producteur, l'État d'exportation veille à ce que les déchets 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'État d'exportation a été informé du trafic illicite ou tout autre délai dont les États pourraient convenir. À cette fin, les Parties concernées ne s'opposent pas au retour de ces déchets dans l'État d'exportation, ni ne l'entravent ou ne l'empêchent. »

16. Dans le paragraphe 3 de l'article 9, la Convention précise les exigences lorsqu'un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets est réputé constituer un trafic illicite par suite du comportement de l'importateur ou de l'éliminateur, ainsi que les obligations de l'État d'importation et des autres États concernés dans ces cas-là :

« 3. Lorsqu'un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets est considéré comme trafic illicite par suite du comportement de l'importateur ou de l'éliminateur, l'État d'importation veille à ce que les déchets en question soient éliminés d'une manière écologiquement rationnelle par l'importateur ou l'éliminateur 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'État d'importation ou tout autre délai dont les États concernés pourraient convenir. À cette fin, les Parties concernées coopèrent, selon les besoins, pour éliminer les déchets selon des méthodes écologiquement rationnelles. »

17. Le paragraphe 4 de l'article 9 prévoit les exigences 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 :

<sup>17</sup> Paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention de Bâle.

<sup>18</sup> Paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bâle ; paragraphe 5 de l'article 9 de la Convention de Bâle.

« 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'État d'exportation, dans l'État d'importation ou ailleurs, s'il y a lieu. »

18. Quel que soit le scénario, les Parties ont l'obligation de coopérer en vue de parvenir aux objectifs de l'article 9 de la Convention<sup>19</sup>.

19. Outre l'adoption de lois nationales appropriées visant à interdire et à réprimer le trafic illicite, une base juridique adéquate doit être en place au niveau national pour appliquer intégralement tous les aspects de l'article 9.

## **2.2. COMMENT ÉTABLIR SI LES PARAGRAPHES 2, 3 OU 4 DE L'ARTICLE 9 SONT APPLICABLES**

20. La détection d'une expédition particulière dont le mouvement transfrontière pourrait constituer un trafic illicite, ainsi que du lieu où se trouve cette expédition, marque le point de départ de l'application des dispositions de la Convention de Bâle relatives aux obligations en cas de trafic illicite. La question de déterminer s'il s'agit d'un cas de trafic illicite pouvant entraîner l'application des paragraphes 2, 3 ou 4 de l'article 9 exige une approche en trois étapes pour établir : 1) si le cas relève du champ d'application de la Convention ; 2) s'il semble s'agir d'un cas de trafic illicite ; et 3) quel est l'intervenant dont le comportement a conduit au trafic illicite. Cette partie du document d'orientation examine également en plus grand détail les acteurs qui participent à l'établissement de ces faits.

### **2.2.1. Les étapes à suivre pour établir si les paragraphes 2, 3 ou 4 de l'article 9 de la Convention sont applicables**

#### **2.2.1.1. Comment établir si le cas entre dans le champ d'application de la Convention**

21. Les Parties concernées doivent établir si :

- a) Le contenu de l'expédition entre dans la définition des « déchets »<sup>20</sup> ;
- b) Les déchets en question sont des déchets « dangereux »<sup>21</sup> ou « d'autres » déchets<sup>22</sup> ;
- c) Un « mouvement transfrontière »<sup>23</sup> a été effectué (l'établissement de ce dernier fait exige l'identification de l'État d'exportation, de l'État importation et de tout État de transit).

22. L'établissement de ces faits exigera la participation et la coopération des autorités compétentes des États d'importation et d'exportation et, le cas échéant, de l'état ou des États de transit. Parmi les orientations disponibles énonçant les obligations des Parties en la matière figurent la brochure susmentionnée sur le *Contrôle*

<sup>19</sup> Paragraphe 5 de l'article 9 de la Convention de Bâle.

<sup>20</sup> Aux fins de la Convention, on entend par « déchets » des substances ou objets qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national (paragraphe 1 de l'article 2). Pour aider les Parties à distinguer un « déchet » d'un « non-déchet », la Conférence des Parties a adopté par la décision BC-13/2 un glossaire, consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/LegalClarity/Glossaryofterms/tabid/3623/Default.aspx>.

<sup>21</sup> « Les déchets ci-après, qui font l'objet de mouvements transfrontières, seront considérés comme des « déchets dangereux » aux fins de la présente Convention : a) Les 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 ; et b) Les déchets auxquels les dispositions de l'alinéa a) ne s'appliquent pas, mais qui sont définis ou considérés comme dangereux par la législation interne de la Partie d'exportation, d'importation ou de transit. » (paragraphe 1 de l'article premier). L'annexe I est développée dans les annexes VIII et IX à la Convention.

<sup>22</sup> « Les déchets qui appartiennent à l'une des catégories figurant à l'annexe II et font l'objet de mouvements transfrontières seront considérés comme « d'autres déchets » aux fins de la présente Convention. » (paragraphe 2 de l'article premier). À l'annexe II figurent les déchets ménagers collectés et les résidus provenant de l'incinération des déchets ménagers.

<sup>23</sup> Aux fins de la Convention, on entend par mouvement transfrontière tout mouvement de déchets dangereux ou d'autres déchets en provenance d'une zone relevant de la compétence nationale d'un État et à destination d'une zone relevant de la compétence nationale d'un autre État, ou en transit par cette zone, ou d'une zone ne relevant de la compétence nationale d'aucun État, ou en transit par cette zone, pour autant que deux États au moins soient concernés par le mouvement (paragraphe 3 de l'article 2).

des mouvements transfrontières de déchets dangereux,<sup>24</sup> le Guide du système de contrôle (qui s'adresse au secteur privé)<sup>25</sup> et, plus généralement, le Manuel de mise en œuvre de la Convention de Bâle<sup>26</sup>.

23. Lorsque l'on tente d'établir si le cas entre dans le champ d'application de la Convention, on doit se rappeler que le cadre juridique interne peut prévoir une définition nationale des déchets dangereux en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article premier et de l'article 3, ou des restrictions et interdictions d'importation/de transit/d'exportation en application de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 4 et du paragraphe 2 de l'article 13. Ces spécificités nationales doivent être notifiées à toutes les Parties par l'intermédiaire du Secrétariat qui en conserve une liste sur son site Internet<sup>27</sup>. Si elles ont été notifiées comme il se doit en application de la Convention, ces spécificités nationales doivent être respectées car elles influenceront sur la question de savoir si un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets entre ou non dans le champ d'application de la Convention de Bâle. Il convient également de noter que le paragraphe 5 de l'article 6 prévoit différentes responsabilités dans le cas où les déchets faisant l'objet du mouvement transfrontière ne sont considérés comme dangereux que par une des Parties à la transaction, et cela devra être pris en compte lorsque l'on tentera d'évaluer ce qui constitue un cas de « trafic illicite ».

24. Le paragraphe 5 de l'article 6 peut entrer en jeu, par exemple, dans les cas suivants :

- a) Selon l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article premier de la Convention, une Partie peut également classer des déchets autres que ceux qui figurent aux annexes I et II de la Convention comme dangereux conformément à sa législation nationale ; ou
- b) Les autorités compétentes peuvent ne pas être d'accord sur la question de savoir si un certain déchet possède ou non l'une des caractéristiques de danger énumérées à l'annexe III à la Convention<sup>28</sup>.

25. Dans de tels cas, on devra se reporter au paragraphe 5 de l'article 6 pour voir quelle Partie ou quel acteur doit assumer la responsabilité du mouvement transfrontière dans son contexte particulier.

26. L'alinéa a) du paragraphe 5 de l'article 6 prévoit que lorsque, dans un mouvement transfrontière de déchets, ces déchets ne sont juridiquement définis ou considérés comme dangereux que par l'État d'exportation, les dispositions du paragraphe 9 de l'article 6 qui s'appliquent à l'importateur ou à l'éliminateur et à l'État d'importation s'appliqueront *mutatis mutandis* à l'exportateur et à l'État d'exportation, respectivement. Cela veut dire que l'exportateur, et non pas l'éliminateur, doit informer l'autorité compétente de l'État d'exportation de la réception par l'éliminateur des déchets en question et, en temps voulu, de l'achèvement des opérations d'élimination, telles que spécifiées dans la notification. Si l'État d'exportation ne reçoit pas ces informations, l'autorité compétente de l'État d'exportation ou l'exportateur doit en informer l'État d'importation<sup>29</sup>.

27. L'alinéa b) du paragraphe 5 de l'article 6 prévoit que lorsque, dans un mouvement transfrontière de déchets, ces déchets ne sont juridiquement définis ou considérés comme dangereux que par l'État d'importation ou les États d'importation et de transit qui sont Parties, les dispositions des paragraphes 1, 3, 4 et 6 de l'article 6 qui s'appliquent à l'exportateur et à l'État d'exportation s'appliqueront *mutatis mutandis* à l'importateur ou à l'éliminateur et à l'État d'importation, respectivement. Cela veut dire que dans un tel cas :

- a) L'importateur ou l'éliminateur, ou bien l'État d'importation sont tenus d'informer, par écrit, les États de transit et/ou d'importation du mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets envisagé ;

<sup>24</sup> Cette publication, élaborée par le Comité, est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/TheConvention/Publications/BrochuresLeaflets/tabid/2365/Default.aspx>.

<sup>25</sup> Ce manuel est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/TheConvention/Publications/GuidanceManuals/tabid/2364/Default.aspx>.

<sup>26</sup> Cette publication est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/TheConvention/Publications/GuidanceManuals/tabid/2364/Default.aspx>.

<sup>27</sup> <http://www.basel.int/Countries/NationalDefinitions/tabid/1480/Default.aspx>; and <http://www.basel.int/Countries/ImportExportRestrictions/tabid/1481/Default.aspx>.

<sup>28</sup> Voir le paragraphe 29 du Guide du système de contrôle et les pages 16/17 du Manuel de mise en œuvre de la Convention de Bâle, adopté par la Conférence des Parties lors de sa douzième réunion. Ces documents sont tous les deux consultables en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Implementation/Publications/GuidanceManuals/tabid/2364/Default.aspx>. Voir également le paragraphe 42 des Directives techniques sur les mouvements transfrontières de déchets d'équipements électriques et électroniques et d'équipements électriques et électroniques usagés, en particulier en ce qui concerne la distinction entre déchets et non-déchets, figurant dans le document UNEP/CHW.12/5/Add.1/Rev.1 à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/TheConvention/ConferenceoftheParties/Meetings/COP12/tabid/4248/mctl/ViewDetails/EventModID/8051/EventID/542/xmid/13027/Default.aspx>.

<sup>29</sup> Voir le paragraphe 32 du Guide du système de contrôle, consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Implementation/Publications/GuidanceManuals/tabid/2364/Default.aspx>.

- b) Le déclenchement du mouvement ne sera pas autorisé avant que le notifiant n'ait reçu le consentement écrit de l'État d'importation et le consentement écrit de l'État de transit ou son consentement tacite en application du paragraphe 4 de l'article 6, et que le notifiant n'ait reçu de l'État d'importation confirmation de l'existence d'un contrat entre l'exportateur et l'éliminateur spécifiant une gestion écologiquement rationnelle des déchets en question.

28. Enfin, l'alinéa c) du paragraphe 5 de l'article 6 précise que lorsque, dans un mouvement transfrontière de déchets, ces déchets ne sont juridiquement définis ou considérés comme dangereux que pour tout État de transit qui est Partie, les dispositions du paragraphe 4 de l'article 6 s'appliqueront audit État. Cela veut dire que le mouvement transfrontière ne peut être déclenché qu'une fois que l'État de transit a fourni par écrit son consentement au mouvement ou, dans le cas où l'État de transit n'exige pas de consentement préalable écrit, dans un délai de 60 jours à compter de la réception par l'État de transit d'une notification donnée, à condition que l'État de transit ne se soit pas opposé au mouvement dans cet intervalle de temps. La Convention ne définit pas les procédures qui doivent être appliquées pour informer l'État de transit dans une telle situation. Pour des raisons pratiques, il est recommandé que l'exportateur ou l'État d'exportation prenne, par le biais de négociations ou par d'autres moyens, les dispositions nécessaires pour informer l'autorité compétente de l'État de transit conformément au paragraphe 4 de l'article 6.

29. En cas de désaccord entre les États quant à la classification de l'expédition comme déchet ou non-déchet, ou la classification des déchets comme dangereux ou non, la Convention de Bâle ne résout pas cette situation particulière. Cependant, le paragraphe 4 de l'article 9 exige que 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 en question soient éliminés le plus tôt possible selon des méthodes écologiquement rationnelles dans l'État d'exportation, dans l'État d'importation ou ailleurs, le cas échéant. Le paragraphe 5 de l'article 9 exige que les Parties coopèrent en vue de parvenir aux objectifs de cet article.

30. L'Union européenne (UE) gère les expéditions pouvant être constituées de déchets ou de non-déchets ou donnant lieu à un désaccord quant au caractère dangereux des déchets en les traitant comme s'il s'agissait, respectivement, de déchets, de déchets dangereux ou d'autres déchets entrant dans le champ d'application de la Convention de Bâle<sup>30</sup>.

31. Si, malgré les communications à différents niveaux (opérationnels et politiques), on ne peut parvenir à un accord, le Secrétariat de la Convention de Bâle peut aider les Parties, sur leur demande, à déceler les cas de trafic illicite (alinéa i) du paragraphe 1 de l'article 16).

#### **2.2.1.2. Comment établir s'il semble s'agir d'un cas de trafic illicite**

32. Les Parties concernées doivent établir qu'au moins une des cinq conditions énoncées au paragraphe 1 de l'article 9, qui définit ce qui constitue un « trafic illicite », est remplie :

- a) L'absence de notification peut être déterminée par l'autorité compétente étant donné son rôle primordial dans la mise en œuvre de la procédure de contrôle ;
- b) L'absence de consentement peut être déterminée par l'autorité compétente étant donné son rôle primordial dans la mise en œuvre de la procédure de contrôle ;
- c) Il se peut que l'établissement du fait que le consentement a été obtenu par fausse déclaration, fraude ou falsification nécessite une enquête plus approfondie ;
- d) Tout manque de conformité matérielle entre les documents (par exemple, contrats d'élimination, relevés commerciaux, bordereaux de pesée, documents de livraison, factures et documents de notification et de mouvement) et les déchets peut être établi par une inspection visuelle, mais il se peut qu'il faille aussi procéder à une inspection physique, y compris à un échantillonnage et à une analyse des déchets ;

<sup>30</sup> Voir les paragraphes 1 et 2 de l'article 28 du Règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 sur les transferts de déchets : « 1. Si les autorités compétentes d'expédition et de destination ne peuvent pas se mettre d'accord sur sa classification en tant que déchets ou non, l'objet du transfert est traité comme s'il s'agissait de déchets. Ceci est sans préjudice du droit du pays de destination de traiter les matières transférées conformément à sa législation nationale, après l'arrivée desdites matières, et lorsqu'une telle législation est conforme au droit communautaire ou international. 2. Si les autorités compétentes d'expédition et de destination ne peuvent pas se mettre d'accord sur la classification des déchets notifiés en tant que déchets figurant à l'annexe III, IIIA, IIIB ou à l'annexe IV, les déchets sont considérés comme des déchets figurant à l'annexe IV. »



- e) Les déchets ont été éliminés délibérément en violation de la Convention et des principes généraux du droit international. Pour les opérations d'élimination appropriées, voir l'annexe IV à la Convention<sup>31</sup>.

33. Des orientations sur la détection et la façon d'établir si une expédition est réputée constituer un trafic illicite, y compris sur des questions telles que le stockage de l'expédition et la manière de mener une enquête, sont fournies dans les documents suivants qui sont susmentionnés : *Éléments d'orientation sur la détection, la prévention et la répression du trafic illicite de déchets dangereux*, *Manuel de formation de la Convention de Bâle sur le trafic illicite pour les services des douanes et les organismes d'application des lois* et *Manuel d'instructions sur les poursuites à engager en cas de trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets*.

### **2.2.1.3. Comment établir quel est l'intervenant dont le comportement a conduit au trafic illicite**

34. Pour pouvoir activer les dispositions des paragraphes 2, 3 ou 4 de l'article 9, les Parties concernées doivent établir, selon le cas :

- a) Qui est le producteur ou l'exportateur des déchets et si le trafic illicite résulte de son comportement (paragraphe 2 de l'article 9) ;
- b) Qui est l'importateur ou l'éliminateur des déchets et si le trafic illicite résulte de son comportement (paragraphe 3 de l'article 9) ;
- c) Qui sont le producteur, l'exportateur, l'importateur et l'éliminateur des déchets et que la responsabilité du trafic illicite ne peut être imputée à aucun d'entre eux (paragraphe 4 de l'article 9).

35. L'établissement de ces faits devra être basée sur le recueil d'éléments de preuve figurant dans le document de mouvement ou, s'il n'est pas disponible, par le biais d'une enquête plus approfondie. Cette dernière qui nécessitera probablement une coopération internationale étant donné que l'on devra évaluer la part de responsabilité de certaines des parties prenantes qui peuvent se trouver en dehors du territoire de l'État chargé d'établir les faits. Il est également important aux fins de l'article 9 d'enquêter sur la responsabilité de chacune des parties prenantes : exportateur, producteur, importateur et éliminateur.

36. Parmi les documents qui peuvent être utilisés pour déterminer et établir si le trafic illicite résulte du comportement de l'exportateur, du producteur, de l'importateur ou de l'éliminateur des déchets dans l'absence d'un document de mouvement, figurent par exemple les contrats, les factures, les accords avec les fournisseurs garantissant la qualité de l'expédition et les documents de transport. L'enquête peut également prendre en compte des sources d'information supplémentaires (flux d'argent, rapports de laboratoire), y compris les informations obtenues d'intermédiaires concernés (p. ex. transporteur, courtier).

37. Il peut être particulièrement difficile d'identifier les courtiers de déchets et de prendre des mesures juridiques contre eux. Du fait que les courtiers de déchets ne sont pas forcément en possession des déchets qu'ils commercialisent et qu'ils opèrent souvent de l'étranger, ils peuvent se soustraire à l'exécution des dispositions réglementaires ou échapper au champ d'application de la législation nationale. Il est suggéré que les Parties prévoient dans leur législation nationale des dispositions visant à assurer que les mesures réglementaires et répressives couvrent adéquatement le cas des courtiers. Par exemple, la législation nationale pourrait prévoir que lorsque la responsabilité du courtier ne peut pas être établie ou le courtier ne respecte pas ses obligations, les obligations de reprise, s'il y a lieu, et l'élimination écologiquement rationnelle des déchets peuvent être imposées aux autres acteurs concernés par le trafic illicite, tels que la personne qui a autorisé le courtier à agir en son nom, par exemple le producteur de déchets<sup>32</sup>.

38. Pour établir les responsabilités du trafic illicite, le respect des obligations des Parties et des exigences des parties prenantes, le cas échéant, devra être analysé afin de pouvoir évaluer le comportement de tous les intervenants. Ce faisant, il convient de se souvenir que le paragraphe 5 de l'article 6 modifie les obligations énoncées aux paragraphes 1, 3, 4, 6 et 9 de l'article 6 dans les cas où les déchets ne sont considérés dangereux que par l'une des Parties concernées.

<sup>31</sup> Aux fins de la Convention, par « élimination » on entend toute opération prévue à l'annexe IV à la Convention de Bâle (paragraphe 4 de l'article 2). Afin d'aider les Parties à mieux comprendre quelles opérations sont couvertes par le terme « élimination » aux termes de la Convention, la Conférence des Parties a adopté par la décision BC-13/2 un glossaire, consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/LegalClarity/Glossaryofterms/tabid/3623/Default.aspx>.

<sup>32</sup> En vertu de la législation de l'Union européenne, par exemple, les autorités intervenant lors des inspections sont en droit d'orienter leurs enquêtes vers le producteur initial, le nouveau producteur habilité ou le collecteur agréé, dans le cas où un courtier ou négociant de déchets a reçu du producteur initial, du nouveau producteur habilité ou du collecteur agréé l'autorisation écrite d'agir en son nom en tant que notifiant et est responsable du trafic illicite. Si le courtier ou le négociant manque à son obligation de reprendre les déchets ou de les éliminer selon des méthodes écologiquement rationnelles, l'obligation subsidiaire revient à la personne qui a autorisé le courtier ou le négociant à agir en son nom. Voir l'alinéa a) du paragraphe 15 de l'article 2 du Règlement (CE) n° 1013/2006.

39. Les orientations données dans les paragraphes 6 et 7 ci-dessus du présent document peuvent également aider les Parties à établir quel est l'intervenant dont le comportement a conduit au trafic illicite.

## **2.2.2. Les acteurs qui établissent si les paragraphes 2, 3 ou 4 de l'article 9 de la Convention sont applicables**

### **2.2.2.1. Les acteurs au niveau national**

40. Le processus par lequel on établit si un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets entre dans le champ d'application des paragraphes 2, 3 ou 4 de l'article 9, c'est-à-dire si le mouvement est réputé constituer un trafic illicite par suite du comportement de l'exportateur, du producteur, de l'importateur ou de l'éliminateur, peut relever de la compétence de divers organismes qui sont responsables au niveau national de détecter et d'établir les cas de trafic illicite. Comme un véritable et prompt échange d'informations ainsi qu'une coordination réelle et rapide des efforts sont essentiels, il est recommandé de mettre en place et d'utiliser un mécanisme de coopération au niveau national, comme par exemple un groupe de travail interorganisations. Un tel mécanisme peut être créé de façon formelle ou informelle. La coopération avec les parties prenantes du secteur privé (producteur, exportateur, transporteur, importateur, éliminateur, courtiers, compagnies maritimes, agents stockant les déchets) et la sensibilisation de celles-ci peuvent permettre d'établir plus facilement s'il s'agit d'un cas de trafic illicite et quel intervenant en est responsable. Cette coopération et cette sensibilisation peuvent également permettre d'empêcher en premier lieu qu'un trafic illicite ne se produise.

41. Quel que soit le cadre institutionnel national, il est important que le rôle et la responsabilité de chaque organisme soient clairement définis et connus. Étant donné que la Convention de Bâle assigne à l'autorité compétente la responsabilité de recevoir la notification d'un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets, ainsi que toute information y afférant, et de répondre à cette notification, il est important de veiller à ce que l'autorité compétente concernée participe de manière adéquate au processus national visant à établir si un mouvement transfrontière de déchets dangereux et d'autres déchets entre dans le champ d'application des paragraphes 2, 3 ou 4 de l'article 9.

### **2.2.2.2. Les acteurs au niveau international**

42. Une coopération entre l'État de transit ou l'État d'importation et l'État d'exportation peut également être nécessaire pour établir un cas de trafic illicite. Il est donc important d'assurer de bonnes voies de communication au niveau international. Comme indiqué précédemment, étant donné les responsabilités assignées à l'autorité compétente au titre de la Convention de Bâle, il est important de veiller à ce que l'autorité compétente concernée participe de manière adéquate au processus international visant à établir si un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets entre dans le champ d'application des paragraphes 2, 3 ou 4 de l'article 9.

43. La liste des autorités compétentes et leurs coordonnées, telles qu'elles ont été transmises au Secrétariat par les Parties, se trouvent sur le site Internet de la Convention<sup>33</sup>. Dans le cas où une autorité compétente ne pourrait pas être contactée, il est possible de contacter un État par l'intermédiaire du correspondant officiel ou, si nécessaire, par la voie diplomatique (p. ex. ministère des Affaires étrangères, ambassade ou mission permanente). Dans de tels cas, il est recommandé de veiller à ce qu'une copie de la communication soit néanmoins envoyée à l'autorité compétente.

44. Conformément à la Convention, et comme indiqué précédemment, les Parties peuvent également contacter le Secrétariat de la Convention de Bâle qui est chargé d'aider les Parties, sur leur demande, à déceler les cas de trafic illicite<sup>34</sup>.

45. Une fois que les Parties concernées ont conclu qu'il s'agit bien d'un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets réputé constituer un trafic illicite, elles doivent déterminer lequel des paragraphes 2, 3 ou 4 de l'article 9 est applicable. Si le trafic illicite résulte du comportement de l'exportateur ou du producteur, la disposition prévue dans le paragraphe 2 de l'article 9 peut être activée. Une fois que les Parties concernées ont conclu qu'il s'agit bien d'un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets réputé constituer un trafic illicite résultant du comportement de l'importateur ou de l'éliminateur, la disposition prévue dans le paragraphe 3 de l'article 9 est applicable. Enfin, une fois que les Parties concernées ont conclu qu'il s'agit bien d'un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets réputé constituer un trafic illicite et que la responsabilité de ce trafic illicite ne peut être imputée ni à l'exportateur ou au producteur, ni à l'importateur ou à l'éliminateur, la disposition prévue dans le paragraphe 4 de l'article 9 est applicable.

<sup>33</sup> <http://www.basel.int/Countries/CountryContacts/tabid/1342/Default.aspx>.

<sup>34</sup> Alinéa i) du paragraphe 1 de l'article 16.

# 3. ÉTATS ET ORGANISMES CONCERNÉS PAR LA MISE EN ŒUVRE DES EXIGENCES PRÉVUES AUX PARAGRAPHES 2, 3 ET 4 DE L'ARTICLE 9

## 3.1. LES ÉTATS CONCERNÉS

### 3.1.1. Les Parties

46. Les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 9 de la Convention assignent des responsabilités à « l'État d'importation », à « l'État d'exportation », aux « États concernés » ou aux « Parties concernées » et « autres Parties ». La Convention définit « l'État d'importation », « l'État d'exportation » et les « États concernés » dans son article 2. En particulier, on entend par « États concernés » les Parties qui sont États d'exportation ou d'importation et les États de transit, qu'ils soient ou non-Parties. Le terme « autres Parties » doit être interprété comme désignant les Parties autres que les « Parties concernées », à savoir les Parties qui ne sont ni État d'exportation ou État d'importation, ni État de transit.

#### 3.1.1.1. Le paragraphe 2 de l'article 9

47. La Convention de Bâle prévoit que, quand les conditions énoncées au paragraphe 2 de l'article 9 sont réunies, c'est-à-dire quand un mouvement transfrontière de déchets dangereux et d'autres déchets est considéré comme trafic illicite du fait du comportement de l'exportateur ou du producteur, l'État d'exportation veille à ce que les déchets 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'État d'exportation a été informé du trafic illicite ou de tout autre délai dont les États concernés pourraient convenir. »

48. Par conséquent, l'État d'exportation est responsable en premier lieu de se conformer à la procédure de reprise telle qu'énoncée à l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 9, ou si cela est impossible, d'éliminer les déchets conformément aux dispositions de la Convention, dans le délai spécifié au paragraphe 2 de l'article 9.

49. Au moins un autre État, et éventuellement plusieurs autres, seront concernés par les actions prescrites dans le paragraphe 2 de l'article 9. L'expédition illicite peut être détectée dans un État d'importation ou un État de transit. La Convention ne précise pas expressément le rôle de ces États, sinon l'obligation générale de tous les « États concernés » de coopérer les uns avec les autres. En conséquence, la Partie qui est un État d'importation ainsi que tout État de transit, qu'il soit ou non-Partie à la Convention, peut avoir un rôle à jouer pour assurer la reprise des déchets ou, si cela est impossible, leur élimination conformément aux dispositions de la Convention.

50. Sur le plan pratique, il faut souligner que renvoyer les déchets faisant l'objet d'un trafic illicite sans en informer les autorités compétentes de l'État d'exportation et de tout État de transit, et/ou sans engager leur participation, peut conduire à une reprise inadéquate, voir même à l'envoi des déchets vers une autre destination (illicite) située en dehors de l'État d'exportation – les déchets peuvent par exemple être transférés illicitement vers un autre État hors de la vue des autorités compétentes. Il est donc essentiel que tout État d'importation ou de transit concerné par une expédition illicite fasse tous les efforts possibles pour veiller à ce que l'État d'exportation et l'État de transit en soit informé et à ce que l'État d'exportation assume sa responsabilité concernant la reprise des déchets. À cet égard, le paragraphe 2 de l'article 9 prévoit que les Parties concernées ne s'opposent pas au retour de ces déchets dans l'État d'exportation, ni ne l'entravent ou ne l'empêchent.

#### 3.1.1.2. Le paragraphe 3 de l'article 9

51. En vertu du paragraphe 3 de l'article 9, lorsqu'un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets est considéré comme trafic illicite par suite du comportement de l'importateur ou de l'éliminateur, l'État d'importation veille à ce que les déchets en question soient éliminés d'une manière écologiquement rationnelle par l'importateur ou l'éliminateur 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'État d'importation ou tout autre délai dont les États concernés pourraient convenir.

52. En conséquence, la responsabilité première de veiller à ce que les déchets en question soient éliminés d'une manière écologiquement rationnelle incombe à l'État d'importation. L'État d'importation peut faire appel à l'importateur ou à l'éliminateur pour prendre les dispositions voulues en vue de l'élimination des déchets en question, en fonction de la situation de ces parties prenantes et des exigences nationales mises en place.

53. La mise en œuvre des obligations énoncées au paragraphe 3 de l'article 9 peut concerner deux ou plusieurs États, par exemple si l'expédition illicite est détectée dans un État de transit. À cet égard, le paragraphe 3 de l'article 9 précise que les Parties concernées coopèrent, selon les besoins, pour éliminer les déchets.

### **3.1.1.3. Le paragraphe 4 de l'article 9**

54. 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 en question soient éliminés le plus tôt possible selon des méthodes écologiquement rationnelles, tel qu'énoncé dans le paragraphe 4 de l'article 9<sup>35</sup>. La Convention ne définit pas plus précisément les rôles respectifs des différents États concernés par le mouvement transfrontière.

### **3.1.2. Les États non-Parties**

55. La Convention interdit aux Parties d'autoriser l'exportation de déchets dangereux ou d'autres déchets vers un État non-Partie ou l'importation de tels déchets en provenance d'un État non-Partie<sup>36</sup>, à moins qu'elles n'aient conclu un accord ou un arrangement avec l'État non-Partie en vertu de l'article 11.

56. Dans son article 11, la Convention permet aux Parties d'autoriser l'exportation de déchets dangereux ou d'autres déchets vers un État non-Partie ou l'importation de tels déchets en provenance d'un État non-Partie, si ces Parties concluent des accords ou des arrangements bilatéraux, multilatéraux ou régionaux touchant les mouvements transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets, et à condition que ces accords ou arrangements ne dérogent pas à la GER des déchets dangereux et autres déchets prescrite dans la Convention. Une liste des accords qui ont été notifiés au Secrétariat est disponible sur le site Internet de la Convention<sup>37</sup>. Ces accords peuvent prévoir que l'État d'exportation non-Partie ou l'État d'importation non-Partie assume les responsabilités assignées à l'État d'exportation ou à l'État d'importation, respectivement, en application des paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 9, mais en tout état de cause, tous ces accords ou arrangements ne doivent pas déroger à la GER des déchets dangereux et autres déchets exigée par la Convention<sup>38</sup>.

57. Si de tels accords ou arrangements n'existent pas, tout État d'exportation ou État d'importation qui n'est pas Partie à la Convention se sera pas dans l'obligation de respecter les dispositions de la Convention relatives à la reprise des déchets ou à leur gestion écologiquement rationnelle, et la Partie à la Convention ne sera dans aucune obligation réciproque envers l'État non-Partie. Dans de tels cas, il est conseillé que les États concernés coopèrent en vue de trouver une solution qui convienne à tous. La seule exception à cette situation se produirait dans le cas d'un État de transit non-Partie car les Parties à la Convention ont l'obligation en vertu de l'article 7 d'informer ces États, par écrit, ou respectivement d'exiger que le producteur ou l'exportateur les informe par écrit, de tout mouvement transfrontière proposé.

## **3.2. LES ORGANISMES CONCERNÉS**

58. La Convention de Bâle ne précise pas quel organisme au sein des États concernés mettra en œuvre, dans la pratique, les obligations énoncées dans les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 9. Il est mentionné ci-dessus que la détection d'un cas éventuel de trafic illicite et la conduite d'une enquête à ce sujet peuvent engager la participation de divers organismes au niveau national (par exemple, les autorités portuaires, la douane, la police, les institutions/organisations/agences/autorités environnementales, la justice et les bureaux des procureurs). Étant donné les responsabilités assignées à l'autorité compétente en vertu de la Convention de Bâle, on devra veiller à ce que les autorités compétentes concernées participent de manière adéquate au processus

<sup>35</sup> Voir l'appendice 5.

<sup>36</sup> Paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bâle.

<sup>37</sup> <http://www.basel.int/Countries/Agreements/tabid/1482/Default.aspx>.

<sup>38</sup> Des travaux sur l'article 11 de la Convention de Bâle ont été effectués par la Conférence des Parties entre sa première réunion et sa septième (décisions I/9, II/10, III/1, IV/2, V/21, VI/18 et VII/36), quand la Conférence des Parties « a convenu de cesser les travaux sur les éléments d'orientation relatifs aux accords et arrangements bilatéraux, multilatéraux et régionaux ». Pour la toute dernière version de ce projet d'éléments d'orientation relatifs aux accords ou arrangements bilatéraux, multilatéraux ou régionaux, voir le document UNEP/CHW.6/15.

international visant à établir si un mouvement transfrontière de déchets dangereux et d'autres déchets entre dans le champ d'application des paragraphes 2, 3 ou 4 de l'article 9.

59. Pour des raisons similaires, on devrait également assigner aux autorités compétentes des États concernés la responsabilité première de mettre en œuvre les obligations énoncées dans les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 9. Par conséquent, on devrait assigner à l'autorité compétente concernée de l'État d'exportation et à l'autorité compétente concernée de la Partie qui est un État d'importation ou à celle de tout État de transit, dans lequel se trouvent les déchets, la responsabilité de mettre en œuvre ces obligations en étroite coopération avec l'organisme qui a décelé le trafic illicite de déchets.

60. En outre, du fait que le trafic illicite peut être considéré comme résultant du comportement de l'exportateur ou du producteur, ou encore de l'importateur ou de l'éliminateur, ces acteurs, y compris leurs éventuelles interactions, seront, le cas échéant, concernés.

### 3.3. PREMIÈRE PRISE DE CONTACT ET MESURES IMMÉDIATES

61. Il est recommandé qu'une prise de contact soit établie dès que possible entre les États concernés (exportation, importation, transit) afin de faciliter, le cas échéant, une reprise sans accroc, de veiller à ce que les déchets en question soient éliminés selon des méthodes écologiquement rationnelles et d'augmenter les chances de réussir à imputer la responsabilité du trafic illicite à ceux qui en sont responsables et à engager ensuite contre eux des procédures judiciaires.

62. Divers scénarios peuvent se présenter, dont les suivants :

- a) Un État concerné a pris conscience, avant le déclenchement du mouvement transfrontière de déchets dangereux et d'autres déchets, du fait que l'expédition pourrait donner lieu à un cas de trafic illicite si on l'autorisait à s'effectuer. Conformément à l'obligation générale qu'ont toutes les Parties de prendre les mesures juridiques, administratives et autres qui sont nécessaires pour mettre en œuvre et faire respecter les dispositions de la Convention, y compris les mesures voulues pour prévenir et réprimer tout comportement en contravention de la Convention<sup>39</sup>, l'État qui a conscience de la situation devra contacter rapidement l'État d'exportation afin que ce dernier veille à ce que l'expédition illicite ne quitte pas son territoire.
- b) Un État concerné a pris conscience d'un cas éventuel de trafic illicite après le déclenchement du mouvement transfrontière de déchets, mais avant que l'expédition n'atteigne un État de transit ou d'importation. Là encore, toutes les Parties concernées ont l'obligation générale de prendre les mesures juridiques, administratives et autres qui sont nécessaires pour mettre en œuvre et faire respecter les dispositions de la Convention, y compris les mesures voulues pour prévenir et réprimer tout comportement en contravention de la Convention<sup>40</sup>. Dans le cas où un État concerné dispose d'informations sur l'itinéraire ou la destination des déchets (ou leurs éventuels itinéraire ou destination), cet État doit prendre le premier contact avec les autres États concernés.
- c) L'expédition de déchets pouvant constituer un éventuel cas de trafic illicite est arrivée dans un autre État (État de transit ou État d'importation). Dans ce cas, cet État doit prendre contact avec l'État d'exportation dès que possible au cours du stade de l'enquête.

63. Cette première prise de contact entre le ou les États concernés peut être une conversation téléphonique. Cependant, il est conseillé aux autorités compétentes des États concernés de communiquer entre elles par écrit (de préférence par des moyens électroniques tels que courriel, ou bien par fax ou courrier postal) pour s'assurer que tous les États concernés soient correctement informés par les canaux appropriés. Afin de surmonter d'éventuelles difficultés d'ordre linguistique, il est recommandé d'utiliser tous les moyens possibles, c'est-à-dire à la fois les canaux de communication orale et écrite.

<sup>39</sup> Paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bâle.

<sup>40</sup> Paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bâle.

64. Ce premier contact entre tous les États concernés doit être pris dès que possible, ce qui veut dire immédiatement après la prise de conscience ou la détection d'un cas éventuel de trafic illicite.

65. Comme le trafic illicite peut être détecté en divers points de la chaîne du mouvement, des mesures de sécurité et de protection doivent être prises dès que possible pour sécuriser les déchets en question afin de protéger la santé humaine et l'environnement. Le transport des déchets du lieu de détection à une installation d'élimination doit être effectué conformément aux exigences nationales et internationales applicables, par exemple celles qui concernent le transport, l'emballage et l'étiquetage. Si un stockage temporaire est nécessaire durant le déroulement de l'enquête, là encore, il doit s'effectuer conformément aux exigences nationales applicables. Les déchets doivent être stockés de manière à éviter qu'ils nuisent à la santé humaine et à l'environnement par suite d'écoulements/de fuites/de mélange des déchets, mais aussi pour s'assurer qu'il ne puisse y avoir aucune altération des éléments de preuve. Toutes ces mesures immédiates doivent être autorisées ou supervisées par l'autorité compétente concernée.

## **4. TRAFIC ILLICITE RÉPUTÉ RÉSULTER DU COMPORTEMENT DE L'EXPORTATEUR OU DU PRODUCTEUR (PARAGRAPHE 2 DE L'ARTICLE 9)**

### **4.1. LA REPRISE DES DÉCHETS**

66. La Convention de Bâle énonce une procédure de contrôle détaillée, dite Procédure de consentement préalable en connaissance de cause (PIC), à laquelle on doit se conformer pour que les mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets puissent avoir lieu. Cette procédure vise, entre autres, à s'assurer que les États concernés par le transit ou l'importation de déchets consentent au mouvement envisagé et que les déchets soient éliminés d'une manière écologiquement rationnelle dans l'État d'importation. La procédure de notification et de consentement, ainsi que l'utilisation d'un document de mouvement, sont des outils spécifiques permettant la mise en œuvre de la procédure de contrôle.

67. Bien que des procédures similaires ne soient pas prévues dans le cas de la reprise, certains des aspects de la procédure de contrôle tels qu'ils sont mis en œuvre par le biais de la procédure PIC et l'utilisation d'un document de mouvement peuvent contribuer à la réalisation des objectifs de la Convention, en particulier la GER des déchets repris et la répression des comportements en contravention de la Convention. En conséquence, les présentes orientations proposent que les éléments pertinents de la procédure de contrôle des mouvements transfrontières soient utilisés lors de l'application de la disposition relative à la reprise, notamment un document de notification et un document de mouvement modifiés<sup>41</sup>. L'utilisation de procédures standard permettrait d'harmoniser la mise en application par les Parties de la disposition relative à la reprise tout en assurant la réalisation des objectifs de la Convention.

68. Dans la plupart des cas, le trafic illicite concerne un mouvement transfrontière de déchets pour lequel on n'a donné aucune notification ni aucun consentement. Pour assurer l'application d'une procédure standard de reprise des déchets en question, il est proposé que deux formulaires soient utilisés<sup>42</sup>.

- a) Un formulaire à remplir par l'État dans lequel se trouvent les déchets pour demander à l'État d'exportation de veiller à ce que les déchets soient repris (voir appendice 1, partie I) ;

<sup>41</sup> Les documents de notification et de mouvement sont disponibles en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Procedures/NotificationMovementDocuments/tabid/1327/Default.aspx>.

<sup>42</sup> Dans le cas où toutes les Parties (représentées par leurs autorités compétentes) concernées par la reprise ne sont pas d'accord pour adopter l'approche préconisée dans les présentes orientations, y compris l'utilisation des formulaires proposés, les Parties peuvent alors suivre la procédure standard prévue par l'article 6, à l'exception du paragraphe 2 et de l'alinéa a) du paragraphe 3, c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire que l'État d'importation qui reprend les déchets consente au mouvement envisagé.

- b) Un formulaire à utiliser par l'exportateur, le producteur ou l'État d'exportation pour notifier la reprise, compte tenu du fait que le consentement spécifique des États concernés n'est pas requis (voir appendice 1, partie II).

Un document de mouvement dûment rempli doit accompagner l'expédition renvoyée à l'État d'exportation.

69. Dans le cas où le trafic illicite concerne un mouvement transfrontière de déchets pour lequel une notification a été envoyée conformément au paragraphe 1 de l'article 6 mais aucun consentement n'a été donné par l'autorité compétente de l'État d'importation, il est proposé de réutiliser pour la reprise le formulaire de notification existant utilisé lors de la procédure de notification initiale. Dans les cases 20 et 21 du formulaire de notification on devra indiquer la ou les raisons pour lesquelles on s'oppose au mouvement envisagé initialement<sup>43</sup>. De plus, dans ce cas, un document de mouvement établi conformément à la Convention de Bâle doit accompagner l'expédition renvoyée à l'État d'exportation.

70. Les paragraphes ci-dessous donnent une description de la procédure de reprise dans les cas où le mouvement transfrontière de déchets a eu lieu sans notification. Une illustration graphique de la procédure de reprise est présentée à l'appendice 2.

#### 4.1.1. La demande de reprise

71. Dans le présent document d'orientation, la demande de reprise des déchets réputés constituer un cas de trafic illicite revient à l'engagement officiel de la procédure de reprise par l'État de transit ou l'État d'importation dans lequel se trouvent les déchets.

72. L'autorité compétente de la Partie qui est un État d'importation ou celle de tout État de transit dans lequel se trouvent les déchets sera responsable de demander à l'État d'exportation de reprendre les déchets.

73. Comme il est mentionné ci-dessus, l'État d'exportation et l'État demandant la reprise des déchets sont censés avoir communiqué entre eux préalablement à la formulation officielle de la demande de reprise des déchets. La demande doit être envoyée rapidement à l'État d'exportation, ce qui veut dire que les mesures à prendre afin de pouvoir recueillir les informations nécessaires pour émettre cette demande doivent aussi être prises rapidement. La Convention ne fixe pas de délais pour ces étapes<sup>44</sup>, mais une action tardive peut entraîner des effets néfastes pour la santé humaine et pour l'environnement si les conteneurs fuient ; l'altération d'éléments de preuve si l'expédition n'est pas stockée dans des locaux sécurisés ; une augmentation des frais de stockage de l'expédition ; et peut également compromettre la mise en œuvre sans accroc de la procédure de reprise ; la gestion écologiquement rationnelle des déchets et l'engagement ensuite de procédures judiciaires contre ceux qui sont responsables du trafic illicite. Il est par conséquent suggéré que la demande de reprise soit envoyée dans les 30 jours qui suivent la détection d'une expédition illicite.

74. Comme la demande est censée conduire à la reprise des déchets, elle doit présenter les informations qui ont conduit à la conclusion, par l'État auteur la demande, qu'il y avait lieu d'appliquer cette procédure. Ces informations comprennent :

- a) La ou les raisons pour lesquelles l'expédition est réputée constituer un trafic illicite ;
- b) La date et le lieu de détection du trafic illicite ;
- c) Les organismes concernés (producteur, exportateur, États, autres parties prenantes) lorsqu'ils ont été identifiés, ainsi que des informations sur la responsabilité de chaque organisme impliqué dans le trafic illicite, y compris en ce qui concerne les coûts associés à la reprise ;
- d) La liste des preuves disponibles à l'appui des informations figurant dans la demande ;
- e) La description des déchets (nature et quantité) ;
- f) La copie d'un contrat entre l'exportateur et l'importateur/éliminateur/transporteur, si disponible<sup>45</sup> ;

<sup>43</sup> Voir le paragraphe 31 des instructions sur la manière de remplir les documents de notification et de mouvement, qui sont consultables en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Procedures/NotificationMovementDocuments/tabid/1327/Default.aspx>.

<sup>44</sup> Certaines législations, dispositions réglementaires et autres mesures nationales spécifient un délai à respecter pour la demande de reprise des déchets en cas de trafic illicite (p. ex. sous la forme d'un délai de prescription).

<sup>45</sup> Il est possible que l'accord contractuel entre le transporteur (compagnie maritime/de transport) et l'exportateur ou entre l'importateur ou l'éliminateur et l'exportateur renferme des informations utiles pour déceler un cas de trafic illicite. Il se peut également qu'il prévoie un moyen de gérer les expéditions illicites, en plus de la procédure de reprise. Le contrat conclu avec le transporteur peut notamment prévoir la couverture de toute expédition illicite par une garantie financière qui pourrait être utilisée pour couvrir les frais de stockage et de transport, ainsi que les frais de récupération ou d'élimination, y compris toute opération intermédiaire jugée nécessaire.

- g) Le lieu où se trouvent les déchets et d'où ils devront être repris ;
- h) Les mesures prises, notamment pour s'assurer que les déchets soient entreposés dans des locaux sécurisés et ne puissent pas être altérés ;
- i) Les mesures qu'il pourrait être nécessaire de prendre pour s'assurer que les déchets soient correctement emballés et étiquetés conformément aux règles et normes internationales généralement acceptées et reconnues ;
- j) Les frais qui sont censés être encourus à compter de la réception de la demande de reprise par l'État d'exportation (stockage, emballage, étiquetage).

75. Il est recommandé aux Parties d'utiliser la partie I – Demande de reprise – du formulaire joint au présent document (appendice 1).

76. Lorsque la demande est envoyée à l'autorité compétente de l'État d'exportation, il est conseillé de fournir à ce moment-là certaines preuves qu'un cas de trafic illicite est réputé s'être produit. Ces preuves peuvent être des photos des déchets, des copies de documents (reçus, étiquettes, contrats, documents d'expédition, document de notification si disponible, document de mouvement si disponible, déclarations écrites faites au cours de l'enquête, relevé d'inspection visuelle), ou des résultats d'analyse du contenu de l'expédition illicite. Ces types de preuves sont également considérés utiles lors de la première prise de contact ; c'est-à-dire au stade qui précède le remplissage et l'envoi du formulaire utilisé pour la demande de reprise.

77. Les autorités compétentes des États concernés doivent se rappeler que toute preuve recueillie au cours de l'enquête pourra être utilisée lors de toute(s) action(s) en justice engagée(s) à la suite d'un trafic illicite. Les autorités compétentes sont par conséquent fortement encouragées à s'assurer que des preuves solides soient préparées et attestées et à collaborer pour partager leurs preuves au sein des cadres juridiques existants (par exemple par le biais de procédures d'entraide juridique mutuelle) sur demande.

78. Il peut être utile de joindre le formulaire de déclaration des cas confirmés de trafic illicite<sup>46</sup> aux informations ou aux preuves. Ces informations faciliteront également la coopération entre les autorités compétentes concernées. Elles peuvent être aussi partagées par l'autorité compétente avec les organismes concernés chargés de l'application des lois (douane, autorités portuaires, inspecteurs de l'environnement, procureurs et police) au sein du pays. Il se peut également que ces preuves soient utiles aux autorités administratives de l'État d'exportation, ou à celles chargées de l'application des lois, pour leur permettre d'engager des procédures contre les personnes responsables du trafic illicite qui relèvent de la compétence de cet État.

79. Après avoir reçu la demande de reprise, l'autorité compétente de l'État d'exportation doit rapidement en accuser réception auprès de l'autorité compétente de l'État ayant demandé la reprise, qui la lui a envoyée. Cet accusé de réception doit être donné par écrit (de préférence par un moyen de correspondance électronique tel que courriel, ou bien par fax ou courrier postal) et sa date inscrite sur le formulaire de demande de reprise. Après examen de la demande par son autorité compétente, l'État d'exportation doit confirmer son intention de veiller à ce que les déchets soient repris ou, si la demande est incomplète ou n'est pas claire, demander un complément d'information ou des éclaircissements. Si l'autorité compétente de l'État d'exportation considère que la reprise est impossible, il doit en informer l'autorité compétente de l'État qui en a fait la demande en même temps qu'il accuse réception de la demande de reprise.

80. Le délai de 30 jours énoncé au paragraphe 2 de l'article 9 (ou tout autre délai dont les États concernés pourraient convenir), qui est fixé pour la reprise des déchets en question, part de la date de réception de la demande par l'État d'exportation.

#### **4.1.2. La notification de la reprise**

81. Une fois que l'État d'exportation a accusé réception de la demande de reprise, des dispositions sont mises en place en vue de cette reprise. Bien que la Convention de Bâle ne dise rien à ce sujet, il est suggéré conformément aux meilleures pratiques que la demande de reprise soit suivie d'une notification confirmant la reprise des déchets en question, à moins que toutes les autorités compétentes concernées ne conviennent que cela n'est pas nécessaire, par exemple dans le cas où une demande dûment motivée est faite auprès de l'autorité compétente de l'État d'exportation initial.

82. Les dispositions suivantes de la Convention de Bâle s'appliquent mutatis mutandis à la notification de reprise :

<sup>46</sup> Ce formulaire est disponible en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Procedures/ReportingonIllegalTraffic/tabid/1544/Default.aspx>.



- a) Le paragraphe 1 de l'article 6, concernant la notification par l'État d'exportation ;
- b) L'alinéa b) du paragraphe 3 de l'article 6, concernant la confirmation d'un contrat spécifiant la GER des déchets repris.

83. Comme la reprise est, au bout du compte, la responsabilité de l'État d'exportation, c'est à l'État qui a exporté les déchets faisant l'objet d'un trafic illicite qu'il revient d'organiser la reprise et d'informer l'État ou les États concernés de ce fait, ou de demander au producteur ou à l'exportateur de le faire.

84. Il est recommandé d'utiliser la partie II - Notification de la reprise – du formulaire joint au présent document (appendice 1), qui est une version modifiée du document de notification des mouvements transfrontières de déchets dangereux avec une différence importante : aucun consentement écrit à la reprise n'est requis. Pour refléter cette différence fondamentale par rapport au document de notification standard, le formulaire de notification de reprise omet les cases suivantes :

- a) Case 20 (consentement écrit au mouvement) ;
- b) Case 21 (conditions particulières du consentement ou raisons de l'objection).

Une autre différence concerne la case 3, où l'option de reprise a été ajoutée. Il convient de noter également qu'il ne sera pas toujours possible de remplir toutes les cases du document de notification ; le producteur des déchets, par exemple, peut ne pas être connu.

85. En plus des informations qui figurent normalement sur le document de notification des mouvements transfrontières, le formulaire devra présenter des informations sur le calendrier de la reprise. Comme il est mentionné ci-dessus, la Convention prévoit un délai de 30 jours (ou tout autre délai dont les États concernés pourraient convenir) pour la reprise des déchets en question, et il est proposé que ce délai parte de la date de réception par l'État d'exportation d'une demande dûment remplie de reprise des déchets.

86. Comme la Convention prévoit au paragraphe 2 de l'article 9 que « les Parties concernées ne s'opposent pas au retour de ces déchets dans l'État d'exportation, ni ne l'entravent ou ne l'empêchent », il est sous-entendu que toutes les Parties ont déjà convenu de consentir à ce que les expéditions illicites de déchets transitent par leur pays et que, de ce fait, le consentement spécifique de l'État ou des États concernés (État dans lequel se trouvent les déchets et l'État de transit, le cas échéant) n'est pas requis pour procéder au mouvement transfrontière.

87. La reprise commence une fois que les autorités compétentes concernées ont accusé réception de la notification.

88. Un document de mouvement doit accompagner les déchets et les dispositions du paragraphe 9 de l'article 6 doivent s'appliquer *mutatis mutandis*. La responsabilité de s'assurer que le document de mouvement a bien été rempli sera confiée à l'État d'exportation, qui l'enverra ensuite à l'État dans lequel se trouvent les déchets en vue de sa réutilisation au cours de la reprise.

89. À tout moment, les Parties peuvent, conformément à l'alinéa i) du paragraphe 1 de l'article 16 de la Convention de Bâle, demander au Secrétariat de les aider à déceler les cas de trafic illicite.

### 4.1.3. Les coûts associés à la reprise

90. Bien que la Convention ne dise rien à ce sujet, les coûts associés à la reprise (emballage et étiquetage, transport et élimination) doivent être pris en charge par l'exportateur ou par le producteur, en fonction de leur responsabilité, ou, s'il y a lieu, par l'État d'exportation. Il semblerait légitime que les frais de stockage encourus à compter de la date à laquelle l'État d'exportation a été correctement informé de l'expédition illicite soient également assumés par l'exportateur, le producteur ou, s'il y a lieu, par l'État d'exportation. Le droit de réclamer un remboursement de ces frais et des autres coûts occasionnés par le trafic illicite (par exemple, le stockage avant notification et l'enquête) doit être précisé dans le cadre juridique national des États concernés et ce point doit être réglé dans le contexte des procédures administratives, civiles ou criminelles existantes, mises en place pour prévenir et réprimer le trafic illicite.

91. Le paragraphe 11 de l'article 6 de la Convention prévoit que :

« Les États d'importation ou de transit qui sont Parties peuvent exiger comme condition d'entrée que tout mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets soit couvert par une assurance, un cautionnement ou d'autres garanties. »<sup>47</sup>

<sup>47</sup> Des orientations pour l'amélioration de la mise en application du paragraphe 11 de l'article 6 de la Convention sont en cours d'élaboration par le Comité chargé d'administrer le Mécanisme visant à favoriser l'exécution et le respect des obligations de la Convention de Bâle (voir le projet d'orientations présenté dans le document UNEP/CHW.13/INF/24).

92. Bien que les résultats d'un sondage réalisé par le Comité au cours de la période biennale 2014-2015 ait révélé que les Parties mettent le paragraphe 11 de l'article 6 en application de diverses manières en raison des différentes interprétations, certaines Parties ont mis cette disposition en œuvre en exigeant une garantie financière pour couvrir certains coûts occasionnés par la reprise. Si l'expédition illicite était couverte par une garantie financière, cette garantie peut être utilisée pour couvrir le coût du stockage, le coût du transport, ainsi que le coût des opérations d'élimination, y compris celui de toute opération intermédiaire jugée nécessaire, en fonction des dispositions des cadres juridiques nationaux applicables<sup>48</sup>. Cependant, dans la plupart des cas, les déchets faisant l'objet d'un trafic illicite sont transportés sans qu'aucune notification quelconque n'ait été adressée aux autorités compétentes concernées et par conséquent sans la mise en place d'aucune assurance, aucun cautionnement, ni autre garantie (ci-après « garantie financière »).

93. Certaines Parties ont adopté une législation exigeant que dans le cas d'une reprise de déchets faisant l'objet d'un trafic illicite une garantie financière doit être mise en place pour couvrir les risques associés à l'opération de reprise<sup>49</sup>. Dans l'absence de la prévision dans les cadres juridiques nationaux des États concernés d'une telle obligation juridique générale de couvrir la reprise des déchets par une garantie financière, les autorités compétentes concernées peuvent, à condition qu'elles soient autorisées à le faire par la loi nationale, décider au cas par cas si la reprise des déchets faisant l'objet d'un trafic illicite doit ou non être couverte par une garantie financière, et en convenir. La garantie financière pourrait, par exemple, servir pour couvrir le coût du stockage, du transport et/ou des autres options d'élimination au cas où l'opération de reprise serait illicite ou ne pourrait pas être menée à son terme comme prévu.

## 4.2. LES CAS OÙ LA REPRISE EST IMPOSSIBLE

### 4.2.1. L'évacuation des déchets

94. L'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 9 prévoit que dans le cas où la reprise de l'expédition illicite est « impossible », l'État d'exportation doit veiller à ce que les déchets en question soient « éliminés d'une autre manière conformément aux dispositions de la Convention de Bâle ».

95. Parmi les exemples de situations dans lesquelles une reprise est impossible figurent les suivants :

- a) L'État d'exportation ne dispose pas d'installations adéquates pour éliminer les déchets en question ;
- b) Les risques associés au transport nécessités par la reprise sont élevés en raison d'emballages endommagés ou altérés, ou en raison du fait que les déchets sont devenus instables ;
- c) Les cas où l'État d'importation, ou l'État de transit dans lequel se trouvent les déchets, est un État non-Partie et n'est pas disposé à coopérer pour la reprise des déchets.

96. La meilleure solution pourrait être que l'État d'exportation coopère avec l'État d'importation pour assurer l'élimination des déchets d'une manière écologiquement rationnelle dans l'État d'importation. D'autres arrangements en vue de l'élimination des déchets dans un autre État seraient également viables, à condition que les déchets soient éliminés d'une manière écologiquement rationnelle et que tous les États concernés consentent à cette solution.

97. Dans le cas où il serait préférable que les déchets soient éliminés dans un autre État, la procédure PIC, telle que décrite à l'article 6 de la Convention, sera applicable, la Partie d'importation initiale constituant désormais la Partie d'exportation. Comme il relève de la responsabilité de l'État d'exportation de prendre toutes les mesures nécessaires pour parvenir à cet objectif, l'État qui a exporté les déchets faisant l'objet d'un trafic illicite devra assumer les obligations de l'État d'exportation telles qu'énoncées dans l'article 6 de la Convention, même si

<sup>48</sup> C'est le cas de l'Union européenne. L'article 6 du Règlement (CE) n° 1013/2006 concernant les transferts de déchets prévoit que pour tous les transferts de déchets soumis à l'exigence de notification il y a lieu de souscrire une garantie financière ou une assurance équivalente couvrant : a) le coût du transport ; b) le coût des opérations de valorisation ou d'élimination, y compris celui d'une opération intermédiaire jugée nécessaire ; et c) le coût du stockage pendant 90 jours. La garantie financière ou l'assurance équivalente est destinée à couvrir les coûts comprenant : a) les cas où un transfert ou la valorisation ou l'élimination ne peut pas être mené à son terme comme prévu ; et b) les cas de transfert, de valorisation ou d'élimination illicite.

<sup>49</sup> C'est le cas de l'Union européenne. L'article 24 du Règlement (CE) n° 1013/2006 exige que la reprise soit couverte par une nouvelle garantie financière ou une assurance équivalente, à moins que les autorités compétentes ne conviennent qu'une demande dûment motivée de l'autorité compétente d'expédition initiale suffit. Si l'expédition illicite était couverte par une garantie financière qui pouvait être utilisée pour couvrir les frais, l'autorité compétente peut, le cas échéant, réduire le montant de couverture de la nouvelle garantie financière.

les déchets se trouvent dans un autre État. Une illustration graphique d'un cas où la reprise des déchets est considérée impossible est présentée à l'appendice 4.

#### **4.2.2. Les coûts associés à l'élimination des déchets**

98. Bien que la Convention ne dise rien à ce sujet, les coûts associés à l'élimination doivent être pris en charge par l'exportateur ou le producteur, en fonction de leur responsabilité, ou, s'il y a lieu, par l'État d'exportation. Il semblerait légitime que les frais de stockage encourus à compter de la date à laquelle l'État d'exportation a été correctement informé de l'expédition illicite soient également assumés par l'exportateur, le producteur ou, s'il y a lieu, par l'État d'exportation. Le droit de réclamer un remboursement de ces frais et des autres coûts occasionnés par le trafic illicite (par exemple, le stockage avant notification et l'enquête) doit être précisé dans le cadre juridique national des États concernés et ce point doit être réglé dans le contexte de procédures administratives, civiles ou criminelles existantes, mises en place dans la législation pour prévenir et réprimer le trafic illicite.

99. Si l'expédition illicite était couverte par une garantie financière en vertu du paragraphe 11 de l'article 6 de la Conventions, cette garantie peut être utilisée pour couvrir le coût du stockage, le coût du transport, ainsi que le coût des opérations d'élimination, y compris celui de toute opération intermédiaire jugée nécessaire, en fonction des dispositions des cadres juridiques nationaux applicables<sup>50</sup>. Cependant, dans la plupart des cas, les déchets faisant l'objet d'un trafic illicite sont transportés sans qu'aucune notification quelconque n'ait été adressée aux autorités compétentes concernées et par conséquent sans la mise en place d'aucune garantie financière.

100. Si l'élimination des déchets exige un nouveau mouvement transfrontière vers un troisième État, la législation nationale des États concernés par ce mouvement transfrontière peut exiger la mise en place d'une garantie financière. Dans l'absence de la prévision dans les cadres juridiques nationaux des États concernés d'une obligation juridique de couvrir le mouvement transfrontière de déchets par une garantie financière, les autorités compétentes concernées peuvent, à condition qu'elles soient autorisées à le faire par la loi nationale, décider au cas par cas si la reprise des déchets faisant l'objet d'un trafic illicite doit ou non être couverte par une garantie financière, et en convenir. Cette garantie financière pourrait, par exemple, servir pour couvrir le coût du stockage, du transport et/ou des autres options d'élimination au cas où le mouvement transfrontière serait illicite ou ne pourrait pas être mené à son terme comme prévu.

### **4.3. LES MESURES À PRENDRE À LA SUITE DE LA REPRISSE OU DE L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS**

101. La communication entre les autorités compétentes intéressées des États concernés doit être maintenue jusqu'à confirmation que les déchets ont été éliminés d'une manière écologiquement rationnelle, conformément au paragraphe 9 de l'article 6 de la Convention. Dans le cas où les déchets faisant l'objet d'un trafic illicite sont repris, il est conseillé aux autorités compétentes de l'État ou des États concernés de surveiller la reprise des déchets en question afin de veiller à ce qu'ils arrivent bien dans l'État d'exportation. L'État d'exportation, par le biais de son autorité compétente, doit confirmer aux États concernés par le trafic illicite la réception des déchets dans son pays et, en temps voulu, de l'achèvement de l'élimination telle que spécifiée dans la notification.

102. Lorsque la reprise des déchets est impossible et que les déchets sont éliminés dans l'État où ils se trouvaient au moment de la découverte du trafic illicite, cet État doit confirmer aux États concernés par le trafic illicite l'achèvement de l'élimination des déchets d'une manière écologiquement rationnelle en accord avec les objectifs du paragraphe 9 de l'article 6 de la Convention. Si les déchets sont éliminés dans un autre État, il est conseillé que le nouvel éliminateur confirme l'achèvement de l'élimination de manière écologiquement rationnelle à la fois à l'État d'exportation initial, qui est responsable du respect des obligations au titre de l'article 6 de la Convention concernant le nouveau mouvement transfrontière, et au nouvel État d'exportation, où se trouvaient les déchets lors de la découverte du trafic illicite.

103. Il est également conseillé que les États concernés coopèrent en ce qui concerne les procédures judiciaires qui seront engagées par la suite contre toutes les parties prenantes concernées, afin de veiller à ce que les Parties répriment tout comportement en contravention de la Convention, comme l'exige celle-ci. Des orientations sur

<sup>50</sup> Des orientations pour l'amélioration de la mise en application du paragraphe 11 de l'article 6 de la Convention sont en cours d'élaboration par le Comité chargé d'administrer le Mécanisme visant à favoriser l'exécution et le respect des obligations de la Convention de Bâle (voir le projet d'orientations présenté dans le document UNEP/CHW.13/INF/24).

les poursuites à engager en cas de trafic illicite sont présentées dans le *Manuel d'instructions sur les poursuites à engager en cas de trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets*<sup>51</sup>.

104. L'autorité compétente est également invitée à faire part au Secrétariat de la Convention de Bâle et aux autres Parties et parties prenantes de ses expériences et des enseignements qu'elle en a tirés. En temps voulu, le formulaire de déclaration des cas confirmés de trafic illicite<sup>52</sup> devra également être communiqué au Secrétariat.

## **5. TRAFIC ILLICITE RÉPUTÉ RÉSULTER DU COMPORTEMENT DE L'IMPORTATEUR OU DE L'ÉLIMINATEUR (PARAGRAPHE 3 DE L'ARTICLE 9)**

105. Si le trafic illicite résulte du comportement de l'importateur ou de l'éliminateur, l'État d'importation doit veiller à ce que les déchets en question soient éliminés d'une manière écologiquement rationnelle par l'importateur ou l'éliminateur ou, s'il y a lieu, par lui-même dans les 30 jours à compter du moment où le trafic illicite a retenu l'attention de l'État d'importation ou tout autre délai dont les États concernés pourraient convenir. Il est important de se souvenir que pour pouvoir appliquer cette disposition l'État d'importation doit avoir adopté des lois ou réglementations la reflétant au niveau national<sup>53</sup>. Les cadres nationaux, y compris les cadres juridiques, pourraient même aller jusqu'à définir des questions de procédure en ce qui concerne l'identification de la nature des déchets, la communication avec les autres États concernés et la coordination entre les organismes (p ex. autorité compétente, douane, autorités portuaires, inspecteurs de l'environnement, police et procureurs) et les parties prenantes (producteur, exportateur, importateur ou éliminateur) concernées. Les cadres juridiques nationaux peuvent également préciser les mesures à prendre en cas de non-respect des obligations par l'importateur ou l'éliminateur, par exemple la possibilité pour les organismes chargés de l'application des lois de délivrer des mises en demeure exigeant qu'une personne ou une entité juridique agisse en accord avec le paragraphe 3 de l'article 9 de la Convention dans un délai spécifié. Le non-respect d'une mise en demeure pourrait constituer lui-même une infraction<sup>54</sup>.

### **5.1. L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS PAR L'IMPORTATEUR OU L'ÉLIMINATEUR OU L'ÉTAT D'IMPORTATION**

106. Comme il est précisé dans le paragraphe 3 de l'article 9, il relève de la responsabilité de l'État d'importation de veiller à ce que les déchets qui sont réputés constituer un trafic illicite par suite du comportement de l'importateur ou de l'éliminateur soient éliminés d'une manière écologiquement rationnelle par l'importateur ou par l'éliminateur ou, s'il y a lieu, par lui-même. Cette dernière situation pourrait se produire par exemple lorsque l'importateur ou l'éliminateur ne peut pas être identifié, a fait faillite ou refuse d'assumer toute responsabilité et qu'il n'est pas possible dans le contexte national de forcer une action en temps opportun.

<sup>51</sup> Approuvé par la décision BC-10/18 prise lors de la dixième réunion de la Conférence des Parties. Le Manuel d'instruction sur les poursuites à engager en cas de trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/TheConvention/Publications/GuidanceManuals/tabid/2364/Default.aspx>.

<sup>52</sup> Ce formulaire est disponible en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Procedures/ReportingonIllegalTraffic/tabid/1544/Default.aspx>.

<sup>53</sup> Sur la base des 52 réponses reçues des Parties au questionnaire sur la mise en application des paragraphes 3 et 4 de l'article 9 de la Convention, 19 Parties ne l'avaient pas fait alors que 32 l'avaient fait. (Voir : <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/Compliance/GeneralIssuesActivities/Activities201617/IllegalTraffic/tabid/4581/Default.aspx>). Dans les pays dotés d'un système juridique moniste qui considèrent que ces dispositions sont auto-applicables, les paragraphes 3 et 4 de l'article 9 de la Convention seraient directement applicables au niveau national. Cela peut vouloir dire que ces États n'auraient pas besoin de s'appuyer sur une législation de mise en œuvre pour faire respecter les paragraphes 3 et 4 de l'article 9 de la Convention.

<sup>54</sup> Pour un exemple de réglementation nationale qui a établi ces pouvoirs d'exécution, voir : [http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2007/1711/pdfs/ukxi\\_20071711\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2007/1711/pdfs/ukxi_20071711_en.pdf).

107. Le paragraphe 3 de l'article 9 ne précise pas où l'élimination doit avoir lieu. L'État d'importation doit prendre en compte le principe de proximité et la question de savoir si la meilleure solution consisterait à éliminer les déchets le plus près possible du lieu où ils se trouvent lorsqu'un cas de trafic illicite a été établi. Si les déchets se trouvent dans l'État d'importation, l'élimination des déchets dans cet État devrait être l'option privilégiée.

108. Cependant, lorsque l'État d'importation ne dispose pas des capacités nécessaires pour traiter les déchets concernés, d'autres destinations situées en dehors de cet État doivent être prises en considération<sup>55</sup>. Dans ce cas, la procédure PIC telle qu'elle est décrite dans l'article 6 de la Convention est applicable<sup>56</sup>. Si l'importateur ou l'éliminateur initial prend en charge l'élimination, le notifiant serait alors l'importateur ou l'éliminateur initial des déchets et l'État d'importation initial deviendrait le nouvel État d'exportation. S'il n'est pas possible d'obliger l'importateur ou l'éliminateur à agir, l'obligation de notifier le mouvement transfrontière incombe à l'État d'importation initial.

109. La Convention ne précise pas expressément le rôle des Parties concernées autres que l'État d'importation pour ce qui est de veiller à ce que les déchets soient éliminés d'une manière écologiquement rationnelle des déchets. Toutes les Parties concernées sont, toutefois, soumises à l'obligation générale de coopérer, s'il y a lieu, pour éliminer les déchets selon des méthodes écologiquement rationnelles conformément au paragraphe 3 de l'article 9. Si les déchets se trouvent dans l'État de transit lorsque le cas de trafic illicite est établi, selon le principe de proximité les déchets devraient être éliminés dans l'État de transit, à condition que celui-ci dispose des capacités d'élimination nécessaires et qu'il y consente. L'État d'importation initial resterait toutefois responsable de veiller à ce que les déchets soient éliminés d'une manière écologiquement rationnelle, en vertu de sa responsabilité de prendre toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les déchets soient éliminés selon des méthodes écologiquement rationnelles en application du paragraphe 3 de l'article 9.

## 5.2. LES COÛTS ASSOCIÉS À L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS

110. Bien que le paragraphe 3 de l'article 9 impose aux Parties concernées une obligation générale de coopérer, selon les besoins, pour éliminer les déchets selon des méthodes écologiquement rationnelles, il n'énonce pas spécifiquement leurs responsabilités respectives quant à la prise en charge des coûts associés à l'élimination des déchets. Il est suggéré que les coûts associés à l'élimination (emballage et étiquetage, stockage, transport et élimination d'une manière écologiquement rationnelle) soient assumés par l'importateur ou l'éliminateur, en fonction de leur responsabilité, ou, s'il y a lieu, par l'État d'importation. La prise en charge de ces coûts et d'autres frais occasionnés par le trafic illicite doit être précisée dans le cadre juridique national des États concernés et ce point doit être réglé dans le contexte des procédures administratives, civiles ou criminelles existantes, mises en place pour prévenir et réprimer le trafic illicite<sup>57</sup>. La législation nationale peut prévoir que l'État d'importation soit habilité à se faire rembourser les coûts associés à l'élimination des déchets par l'importateur ou l'éliminateur responsable.

111. Si l'expédition illicite était couverte par une garantie financière en application du paragraphe 11 de l'article 6<sup>58</sup>, cette garantie peut être utilisée pour couvrir le coût du stockage, le coût du transport, ainsi que le coût de l'élimination, y compris celui de toute opération intermédiaire jugée nécessaire, en fonction des dispositions des cadres juridiques nationaux applicables. Cependant, dans la plupart des cas, les déchets faisant l'objet d'un trafic illicite sont transportés sans qu'aucune notification quelconque n'ait été adressée aux autorités compétentes intéressées et par conséquent sans la mise en place d'aucune garantie financière.

112. Si l'élimination des déchets exige un nouveau mouvement transfrontière, la législation nationale des États concernés par ce mouvement transfrontière peut exiger la mise en place d'une garantie financière. Dans l'absence de la prévision dans les cadres juridiques nationaux des États concernés d'une obligation juridique de couvrir le mouvement transfrontière des déchets par une garantie financière, les autorités compétentes concernées peuvent, à condition qu'elles soient autorisées à le faire par la loi nationale, décider au cas par cas si

<sup>55</sup> Certains ont répondu dans le questionnaire qu'ils ne disposaient pas des capacités voulues pour traiter les déchets dangereux.

<sup>56</sup> Voir <http://www.basel.int/Procedures/NotificationMovementDocuments/tabid/1327/Default.aspx>.

<sup>57</sup> Un exemple de l'obligation d'assumer les coûts se trouve au paragraphe 2 de l'article 25 du règlement européen concernant les transferts de déchets : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02006R1013-20160101&qid=1461588990431&from=EN>.

<sup>58</sup> C'est le cas de l'Union européenne. L'article 6 du Règlement (CE) n° 1013/2006 concernant les transferts de déchets prévoit que pour tous les transferts de déchets soumis à l'exigence de notification il y a lieu de souscrire une garantie financière ou une assurance équivalente couvrant : a) le coût du transport ; b) le coût des opérations de valorisation ou d'élimination, y compris celui d'une opération intermédiaire jugée nécessaire ; et c) le coût du stockage pendant 90 jours. La garantie financière ou l'assurance équivalente est destinée à couvrir les coûts comprenant : a) les cas où un transfert ou la valorisation ou l'élimination ne peut pas être mené à son terme comme prévu ; et b) les cas de transfert, de valorisation ou d'élimination illicite.

le mouvement transfrontière doit ou non être couvert par une garantie financière, et en convenir. Cette garantie financière pourrait, par exemple, servir pour couvrir le coût du stockage, du transport et/ou les autres options d'élimination au cas où le mouvement transfrontière serait illicite ou ne pourrait pas être mené à son terme comme prévu.

### **5.3. LES MESURES À PRENDRE À LA SUITE DE L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS**

113. La communication entre les autorités compétentes intéressées des États concernés doit être maintenue jusqu'à confirmation que les déchets ont été éliminés d'une manière écologiquement rationnelle.

114. Lorsque les déchets sont éliminés dans l'État où ils se trouvaient au moment de la découverte du trafic illicite, cet État devrait, selon les meilleures pratiques, confirmer aux États concernés par le trafic illicite l'achèvement de l'élimination des déchets d'une manière écologiquement rationnelle, en conformité avec l'objectif du paragraphe 9 de l'article 6 de la Convention.

115. Lorsque les déchets sont éliminés dans un autre État que l'État où ils se trouvaient, en raison du fait que ce dernier ne dispose pas des capacités voulues pour les éliminer d'une manière écologiquement rationnelle, l'éliminateur qui se trouve dans le nouvel État d'importation sera tenu d'informer à la fois le nouvel exportateur et l'autorité compétente du nouvel État d'exportation de la réception des déchets en question et, en temps voulu, de l'achèvement de l'élimination telle que spécifiée dans le document de notification en application du paragraphe 9 de l'article 6 de la Convention. Il est suggéré qu'après réception de la confirmation de l'élimination, le nouvel État d'exportation confirme l'élimination des déchets à toutes les autres Parties initialement concernées par le trafic illicite.

116. Il est en outre conseillé que les États concernés coopèrent en ce qui concerne les procédures judiciaires qui seront engagées par la suite contre toutes les parties prenantes concernées, afin de veiller à ce que les Parties répriment tout comportement en contravention de la Convention, comme l'exige celle-ci. Des orientations sur les poursuites à engager en cas de trafic illicite sont présentées dans le *Manuel d'instructions sur les poursuites à engager en cas de trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets*<sup>59</sup>.

117. L'autorité compétente est également invitée à faire part au Secrétariat de la Convention de Bâle et aux autres Parties et parties prenantes de ses expériences et des enseignements qu'elle en a tirés. En temps voulu, le formulaire de déclaration des cas confirmés de trafic illicite<sup>60</sup> devra également être communiqué au Secrétariat.

<sup>59</sup> Approuvé par la décision BC-10/18 adoptée par la Conférence des Parties lors de sa dixième réunion. Le Manuel d'instructions sur les poursuites à engager en cas de trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/TheConvention/Publications/GuidanceManuals/tabid/2364/Default.aspx>.

<sup>60</sup> Ce formulaire est disponible en ligne à l'adresse suivante : <http://www.basel.int/Procedures/ReportingonIllegalTraffic/tabid/1544/Default.aspx>.

## **6. CAS OÙ LA RESPONSABILITÉ DU TRAFIC ILLICITE NE PEUT ÊTRE IMPUTÉE À PERSONNE (PARAGRAPHE 4 DE L'ARTICLE 9)**

118. 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 en question soient éliminés le plus tôt possible selon des méthodes écologiquement rationnelles, soit dans l'État d'exportation ou l'État d'importation, soit ailleurs selon qu'il convient, conformément au paragraphe 4 de l'article 9. Une illustration graphique de la mise en œuvre de l'obligation de coopérer lorsque la responsabilité du trafic illicite ne peut être imputée à personne (paragraphe 4 de l'article 9) est présentée à l'appendice 6. L'appendice 7 présente une étude de cas de mise en œuvre de l'obligation de coopérer lorsque la responsabilité du trafic illicite ne peut être imputée à personne (paragraphe 4 de l'article 9).

### **6.1. L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS**

119. La responsabilité d'éliminer les déchets conformément aux dispositions de la Convention incombe aux « Parties concernées » ou « autres Parties », s'il y a lieu. Les « Parties concernées » comprennent l'État d'importation, tout État de transit et l'État d'exportation. Par « autres Parties » on entend les Parties autres que celles-ci. Par leur coopération, les Parties veilleront à ce que les déchets soient éliminés le plus tôt possible selon des méthodes écologiquement rationnelles.

120. Le paragraphe 4 de l'article 9 de la Convention ne fournit pas d'orientations spécifiques quant au lieu où les déchets doivent être éliminés. Le texte de la disposition suggère, toutefois, que la responsabilité première de l'élimination incombe aux Parties concernées. D'autres dispositions de la Convention, et notamment les obligations générales établies dans son article 4, sont également pertinentes en ce qu'elles éclairent le processus d'identification du lieu de l'élimination. Par conséquent, la priorité devrait être accordée à l'identification de capacités adéquates permettant la GER des déchets dans l'État où ils se trouvent.

121. Comme le précise le paragraphe 4 de l'article 9, l'élimination des déchets peut également faire intervenir d'autres États que les Parties concernées, comme par exemple dans le cas où aucune des Parties concernées ne dispose des capacités voulues pour éliminer les déchets d'une manière écologiquement rationnelle. À cet égard, le paragraphe 4 de l'article 9 précise que « d'autres parties », le cas échéant, coopèrent pour veiller à ce que les déchets soient éliminés selon des méthodes écologiquement rationnelles. Là encore, selon le principe de proximité établi dans l'article 4, les déchets devraient être éliminés aussi près que possible de l'endroit où ils se trouvent. Lorsqu'un mouvement transfrontière doit s'effectuer, les dispositions pertinentes de la Convention de Bâle s'appliquent. L'État où se trouvent les déchets (précédemment l'État d'importation ou l'État de transit) devient le nouvel État d'exportation et sera tenu de notifier le mouvement transfrontière en application de l'article 6 de la Convention.

122. L'étude de cas présentée à l'appendice 5 fournit un exemple pratique de la coopération entre l'État d'exportation et les États respectifs d'importation pour assurer l'élimination écologiquement rationnelle des expéditions illicites de déchets dangereux dans un cas où la responsabilité du trafic illicite ne pouvait être imputée à personne.

### **6.2. LES COÛTS ASSOCIÉS À L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS**

123. La Convention ne dit rien sur la question de savoir qui doit assumer les coûts associés à l'élimination (emballage et étiquetage, stockage, transport et élimination d'une manière écologiquement rationnelle). La prise en charge de ces coûts peut être précisée dans le cadre juridique national des États concernés, mais si elle ne l'est pas, ou si les dispositions prévues ne sont pas mutuellement compatibles, les États concernés ou d'autres États devront trouver une solution acceptable pour tous.

124. Si l'expédition illicite était couverte par une garantie financière en application du paragraphe 11 de l'article 6, cette garantie peut être utilisée pour couvrir le coût du stockage, le coût du transport, ainsi que le coût de l'élimination, y compris celui de toute opération intermédiaire jugée nécessaire, en fonction des dispositions

des cadres juridiques nationaux applicables<sup>61</sup>. Cependant, dans la plupart des cas, les déchets faisant l'objet d'un trafic illicite sont transportés sans qu'aucune notification quelconque n'ait été adressée aux autorités compétentes intéressées et par conséquent sans la mise en place d'aucune garantie financière.

125. Si l'élimination des déchets exige un nouveau mouvement transfrontière, la législation nationale des États concernés par ce mouvement transfrontière peut exiger la mise en place d'une garantie financière. Dans l'absence de la prévision dans les cadres juridiques nationaux des États concernés d'une obligation juridique de couvrir le mouvement transfrontière de déchets par une garantie financière, les autorités compétentes concernées peuvent, à condition qu'elles soient autorisées à le faire par la loi nationale, décider au cas par cas si le mouvement transfrontière doit ou non être couvert par une garantie financière, et en convenir. Cette garantie financière pourrait, par exemple, servir pour couvrir le coût du stockage, du transport et/ou d'autres options d'élimination au cas où le mouvement transfrontière serait illicite ou ne pourrait pas être mené à son terme comme prévu.

### **6.3. LES MESURES À PRENDRE À LA SUITE DE L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS**

126. La communication entre les autorités compétentes intéressées des États concernés doit être maintenue jusqu'à confirmation que les déchets ont été éliminés d'une manière écologiquement rationnelle.

127. Lorsque les déchets sont éliminés dans l'État où ils se trouvaient au moment de la découverte du trafic illicite, cet État devrait, selon les meilleures pratiques, confirmer aux États concernés par le trafic illicite l'achèvement de l'élimination des déchets d'une manière écologiquement rationnelle, en conformité avec l'objectif du paragraphe 9 de l'article 6 de la Convention.

128. Lorsque les déchets sont éliminés dans un autre État, l'éliminateur qui se trouve dans le nouvel État d'importation sera tenu d'informer à la fois le nouvel exportateur et l'autorité compétente du nouvel État d'exportation de la réception par le nouvel éliminateur des déchets en question et, en temps voulu, de l'achèvement de l'élimination telle que spécifiée dans le document de notification nouvellement transmis en application du paragraphe 9 de l'article 6 de la Convention. Il est suggéré qu'après réception de la confirmation de l'élimination, le nouvel État d'exportation confirme l'élimination des déchets à toutes les autres Parties initialement concernées par le trafic illicite.

129. Les communications et la coopération entre l'État d'importation initial et les autorités compétentes de l'État d'exportation initial doivent également être maintenues, au cas où des procédures pénales ou civiles seraient engagés dans l'un ou l'autre de ces États ainsi que pour empêcher que des cas de trafic illicite ne se reproduisent à l'avenir.

## **7. PROCÉDURES ET MÉCANISMES EN CAS DE DÉSACCORD ENTRE LES PARTIES**

130. Dans les cas où les Parties ne peuvent pas se mettre d'accord ou lorsqu'une coordination n'est pas possible, les Parties peuvent contacter le Secrétariat de la Convention de Bâle qui a pour mandat d'aider les Parties, sur leur demande, à identifier les cas de trafic illicite<sup>62</sup>. Sinon, l'une des Parties concernées ou les deux peuvent présenter une communication au Comité. Le paragraphe 9 du cadre de référence du Comité<sup>63</sup> précise

<sup>61</sup> C'est le cas de l'Union européenne. L'article 6 du Règlement (CE) n° 1013/2006 concernant les transferts de déchets prévoit que pour tous les transferts de déchets soumis à l'exigence de notification il y a lieu de souscrire une garantie financière ou une assurance équivalente couvrant : a) le coût du transport ; b) le coût des opérations de valorisation ou d'élimination, y compris celui d'une opération intermédiaire jugée nécessaire ; et c) le coût du stockage pendant 90 jours. La garantie financière ou l'assurance équivalente est destinée à couvrir les coûts comprenant : a) les cas où un transfert ou la valorisation ou l'élimination ne peut pas être mené à son terme comme prévu ; et b) les cas de transfert, de valorisation ou d'élimination illicite. Il convient de noter qu'en vertu de la législation de l'U.E., le terme « valorisation » couvre les opérations incluses dans l'annexe IVB à la Convention et le terme « élimination » couvre les opérations qui figurent à l'annexe IVA à la Convention.

<sup>62</sup> Alinéa i) du paragraphe 1 de l'article 16.

<sup>63</sup> Voir <http://www.basel.int/TheConvention/ImplementationComplianceCommittee/Mandate/tabid/2296/Default.aspx>.



qui peut présenter des communications au Comité. Conformément au paragraphe 19 du cadre de référence du mécanisme visant à favoriser l'exécution et le respect des obligations, le Comité examine toute communication qui lui est présentée conformément au paragraphe 9 en vue d'établir les faits et les causes profondes du problème et d'aider à la résoudre. Le paragraphe 19 précise également quels conseils, recommandations non contraignantes et informations le Comité peut fournir à une Partie dans le cadre de la procédure de facilitation. Le paragraphe 20 précise le type de mesures supplémentaires que le Comité peut recommander à la Conférence des Parties d'envisager. Enfin, en troisième option, les Parties peuvent recourir aux dispositions relatives au règlement des différends énoncés dans l'article 20 de la Convention.

## 8. SITUATIONS D'URGENCE ET RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE D'INDEMNISATION

131. Il peut arriver que les déchets dangereux faisant l'objet d'un trafic illicite causent des dommages, comme par exemple une contamination de la cargaison, des dommages physiques ou des dommages à l'environnement. Un emballage ou un étiquetage inadéquat des déchets peut être une des causes possibles à l'origine des dommages. L'alinéa b) du paragraphe 7 de l'article 4 de la Convention prévoit que chaque Partie doit exiger que « les déchets dangereux et ou d'autres déchets qui doivent faire l'objet d'un mouvement transfrontière 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 ».

132. Deux dispositions de la Convention ont rapport avec la question des dommages survenant au cours de mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets : l'article 12 et l'article 14.

133. L'article 12 de la Convention prévoit que « les Parties coopèrent en vue d'adopter le plus tôt possible un protocole établissant les procédures appropriées en ce qui concerne la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant d'un mouvement transfrontière de déchets dangereux et d'autres déchets et de leur élimination. »

134. Lors de sa cinquième réunion en 1999, la Conférence des Parties a adopté le Protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux, avec l'objectif d'établir un régime complet de responsabilité et d'indemnisation adéquate et rapide en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux et d'autres déchets, y compris les incidents occasionnés par le trafic illicite de ces déchets<sup>64</sup>. Le protocole n'est pas encore entré en vigueur<sup>65</sup>. Comme dans le cas de la Convention elle-même, seules les Parties ayant ratifié le protocole seront liées par celui-ci après son entrée en vigueur.

135. Le paragraphe 2 de l'article 14 prévoit que « les Parties envisageront la création d'un fonds renouvelable pour aider à titre provisoire à faire face aux situations d'urgence afin de limiter au minimum les dommages entraînés par des accidents découlant du mouvement transfrontière ou de l'élimination des déchets dangereux et d'autres déchets. »

136. Par la décision V/32, la Conférence des Parties a décidé à titre provisoire d'élargir la portée du Fonds d'affectation spéciale pour la coopération technique et que le Secrétariat pourrait utiliser, sur demande, les fonds versés au Fonds d'affectation, conformément aux paragraphes 2, 3 et 4 de la décision afin d'aider les pays en développement Parties et les Parties à économie en transition en cas d'incident survenant lors d'un mouvement transfrontière de déchets dangereux et d'autres déchets couvert par la Convention de Bâle<sup>66</sup>.

<sup>64</sup> Pour plus d'informations, se reporter à : <http://www.basel.int/TheConvention/Overview/LiabilityProtocol/tabid/2399/Default.aspx>.

<sup>65</sup> Au 5 mai 2017, on comptait onze ratifications du protocole sachant que pour son entrée en vigueur vingt expressions du consentement à être lié doivent être notifiées au dépositaire.

<sup>66</sup> Pour plus d'informations, prière de se reporter à : <http://www.basel.int/Implementation/TechnicalAssistance/EmergencyAssistance/Overview/tabid/4764/Default.aspx>.



**6. Informations sur l'expédition illicite**

Lieu de détection :

Date de détection :

Déecté par :

Intitulé de poste :

Service :

Institution :

Pays :

Adresse :

Personne à contacter :

Mél :

Tél :

Fax :

Mesures prises pour stocker les déchets en toute sécurité :

Lieu où se trouvent actuellement les déchets :

**7. Organismes concernés par l'expédition illicite****Producteur des déchets** Nom :

Personne à contacter :

Intitulé de poste :

Service :

Institution :

Pays :

Adresse :

Mél :

Tél. :

Fax :

**Exportateur des déchets** Nom :

Personne à contacter :

Intitulé de poste :

Service

Institution :

Pays :

Adresse :

Mél :

Tél. :

Fax :

**Autre organisme** Nom :

Personne à contacter :

Intitulé de poste :

Service

Institution :

Pays :

Adresse :

Mél :

Tél. :

Fax :

**8. Preuves jointes à la demande**

Preuves recueillies :

Preuves recueillies par :

Intitulé de poste :

Service :

Institution :

Pays :

Adresse :

Personne à contacter :

Mél :

Tél :

Fax :

**9. Coûts censés être pris en charge par le producteur ou l'exportateur, ou l'État d'exportation  
(sauf indication contraire, les montants sont supposés être en dollars)**

Coût du stockage :

Coût de l'emballage et de l'étiquetage :

Coût du transport :

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Coût de l'élimination/récupération :

Autres frais :

Préciser la nature des frais :

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_





## Liste des abréviations et des codes utilisés dans le document de notification

### OPÉRATIONS D'ÉLIMINATION (case 11)

- D1 Dépôt sur ou dans le sol (par exemple mise en décharge, etc.)
- D2 Traitement en milieu terrestre, (par exemple, biodégradation de déchets liquides ou de boues dans les sols, etc.)
- D3 Injection en profondeur, (par exemple des déchets pompables dans des puits, des dômes de sel, ou des failles géologiques naturelles, etc.)
- D4 Lagunage (par exemple, déversements de déchets liquides ou de boues dans des puits, des étangs ou des bassins, etc.)
- D5 Mise en décharge spécialement aménagée, (par exemple placement dans des alvéoles étanches séparées, recouvertes et isolées les unes des autres et de l'environnement, etc.)
- D6 Rejet dans le milieu aquatique sauf l'immersion en mer
- D7 Immersion en mer, y compris enfouissement dans le sous-sol marin
- D8 Traitement biologique non spécifié ailleurs dans la présente liste, aboutissant à des composés ou des mélanges qui sont éliminés selon l'un des procédés énumérés dans la présente liste
- D9 Traitement physico-chimique non spécifié dans la présente liste, aboutissant à des composés ou des mélanges qui sont éliminés selon l'un des procédés énumérés dans la présente liste (par exemple évaporation, séchage, calcination, etc.)
- D10 Incinération à terre
- D11 Incinération en mer
- D12 Stockage permanent, (par exemple placement de conteneurs dans une mine, etc.)
- D13 Regroupement préalablement à l'une des opérations énumérées dans la présente liste
- D14 Reconditionnement préalablement à l'une des opérations énumérées dans la présente liste
- D15 Stockage préalablement à l'une des opérations énumérées dans la présente liste

### OPÉRATIONS DE RÉCUPÉRATION (case 11)

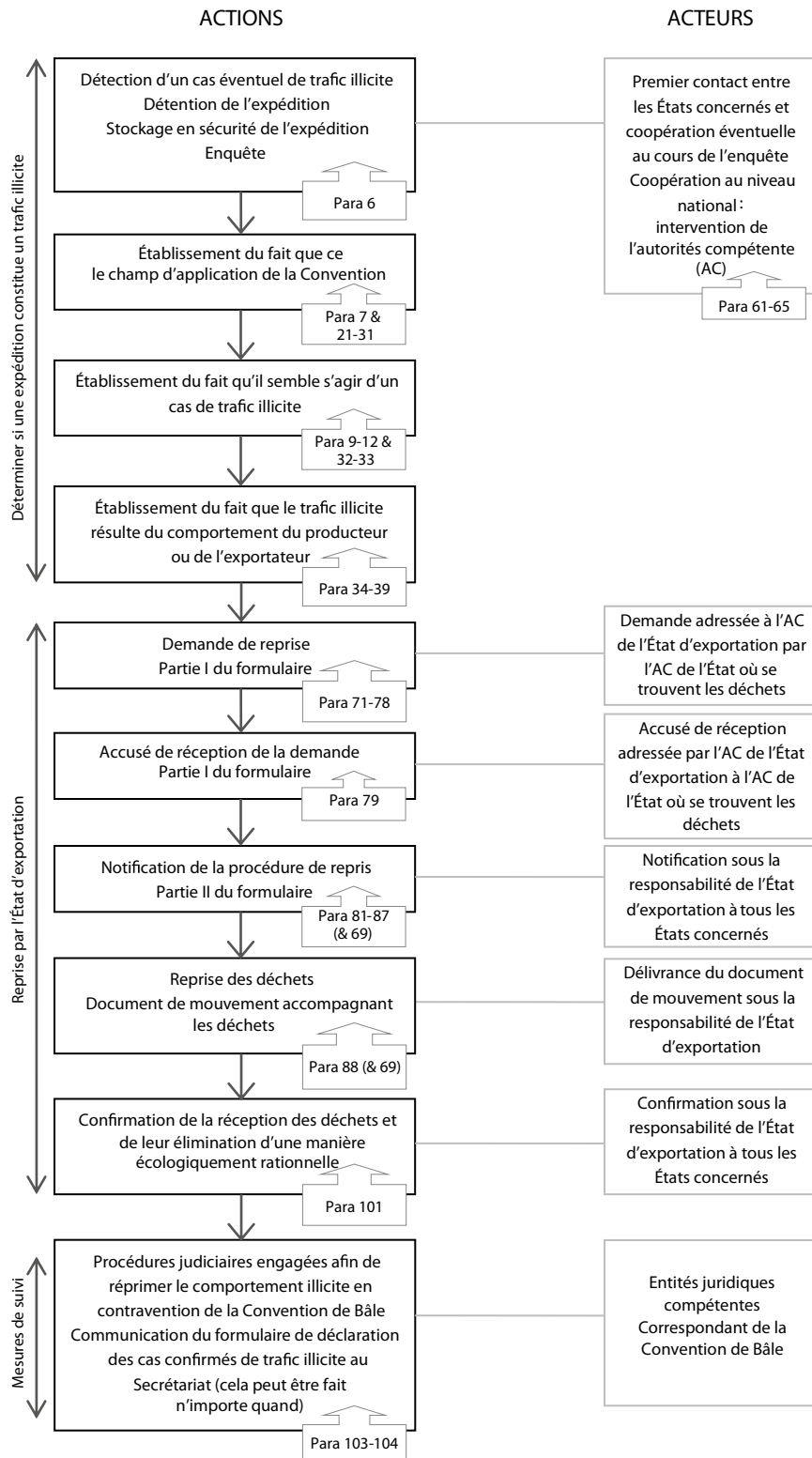
- R1 Utilisation comme combustible (autrement qu'en incinération directe) ou autre moyen de produire de l'énergie (Bâle/OCDE) – Utilisation principalement comme combustible ou autre moyen de produire de l'énergie (UE)
- R2 Récupération ou régénération des solvants
- R3 Recyclage ou récupération des substances chimiques qui ne sont pas utilisés comme solvants
- R4 Recyclage ou récupération des métaux et des composés métalliques
- R5 Recyclage ou récupération d'autres matières inorganiques
- R6 Régénération des acides et des bases
- R7 Récupération des produits servant à capter les polluants
- R8 Récupération des produits contenant des catalyseurs
- R9 Régénération ou autres réemplois des huiles usées
- R10 Épandage sur le sol au profit de l'agriculture ou de l'écologie
- R11 Utilisation de matériaux résiduels obtenus à partir de l'une des opérations numérotées R1 à R10
- R12 Échange de déchets en vue de les soumettre à l'une des opérations numérotées R1 à R11
- R13 Mise en réserve de matériaux en vue de les soumettre à l'une des opérations énumérées dans la présente liste.

<b>TYPES D'EMBALLAGES (case 7)</b>	<b>H-CODE ET CLASSE ONU (case 14)</b>		
	Classe ONU	Code H	Caractéristiques
1. Fût	1	H1	Matières explosives
2. Tonneau en bois	3	H3	Matières liquides inflammables
3. Bidon (Jerricane)	4.1	H4.1	Matières solides inflammables
4. Caisse	4.2	H4.2	Matières ou déchets spontanément inflammables
5. Sac	4.3	H4.3	Matières ou déchets qui, au contact de l'eau, émettent des gaz inflammables
6. Emballage composite	5.1	H5.1	Matières comburantes
7. Récipient à pression	5.2	H5.2	Peroxydes organiques
8. Récipient pour vrac	6.1	H6.1	Matières toxiques (aigües)
9. Autre (préciser)	6.2	H6.2	Matières infectieuses
	8	H8	Matières corrosives
	9	H10	Matières libérant des gaz toxiques au contact de l'eau et de l'air
	9	H11	Matières toxiques (effets différés ou chroniques)
	9	H12	Matières écotoxiques
	9	H13	Matières susceptibles après élimination de donner lieu, par quelque moyen que ce soit, à une autre substance, par exemple un produit de lixiviation, qui possède l'une des caractéristiques énumérées ci-dessus
<b>MOYEN DE TRANSPORT (case 8)</b>			
R = Route			
T = Train/Rail			
S = Mer			
A = Air			
W = Navigation intérieure			
<b>CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES (case 13)</b>			
1. Poudreux/pulvérulent			
2. Solide			
3. Pâteux/sirupeux			
4. Boueux			
5. Liquide			
6. Gazeux			
7. Autre (préciser)			

On trouvera davantage d'informations, notamment sur l'identification des déchets (case 14), c'est-à-dire sur les codes des déchets figurant dans les annexes VIII et IX de la Convention de Bâle, les codes OCDE et les codes Y, dans un Manuel d'application/d'instructions disponible auprès de l'OCDE et du Secrétariat de la Convention de Bâle.

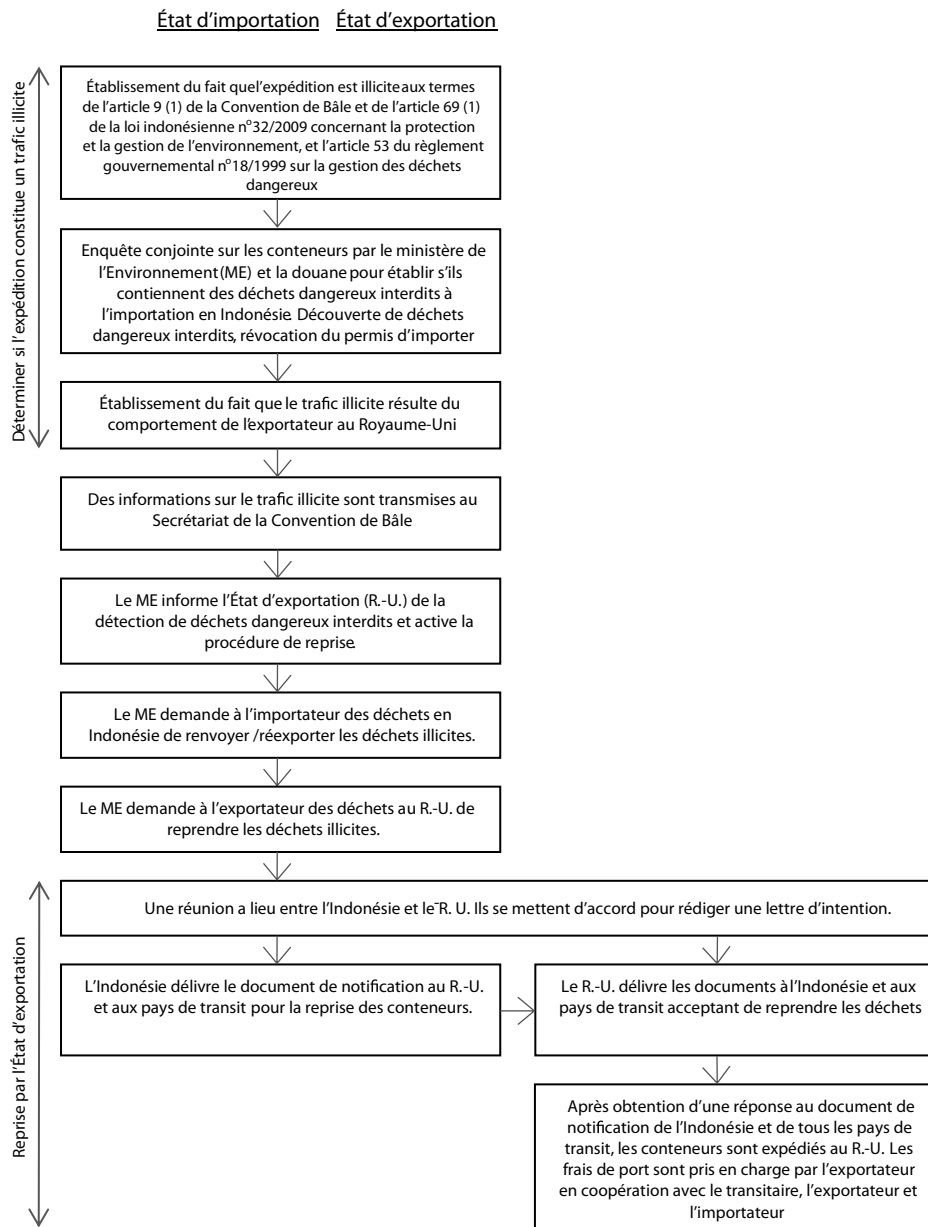


## APPENDICE 2 : ILLUSTRATION GRAPHIQUE DE LA PROCÉDURE DE REPRISE PRÉCONISÉE (PARAGRAPHE 2 DE L'ARTICLE 9)

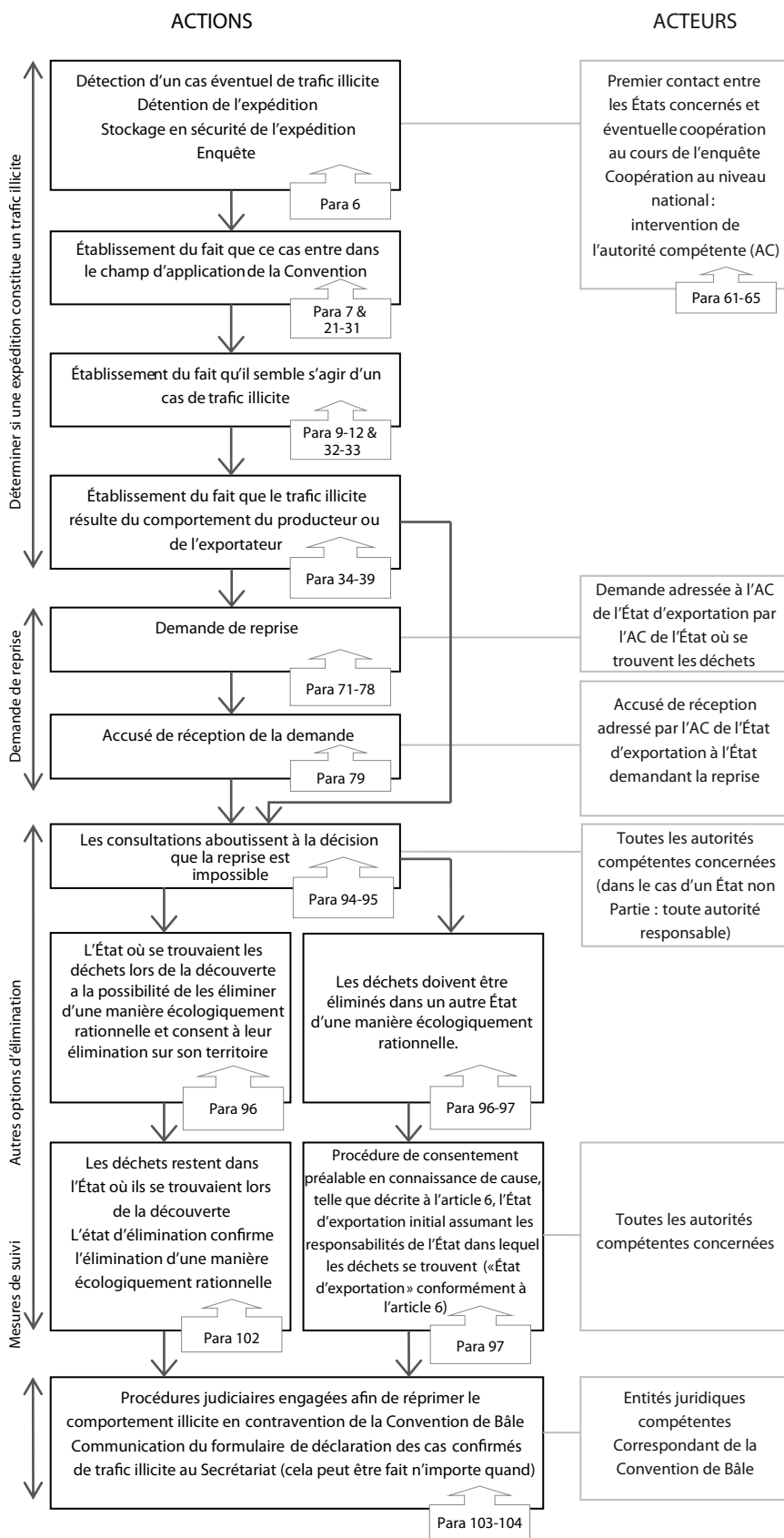


## APPENDICE 3 : ÉTUDE DE CAS DE MISE EN ŒUVRE DE LA PROCÉDURE DE REPRISE (PARAGRAPHE 2 DE L'ARTICLE 9)

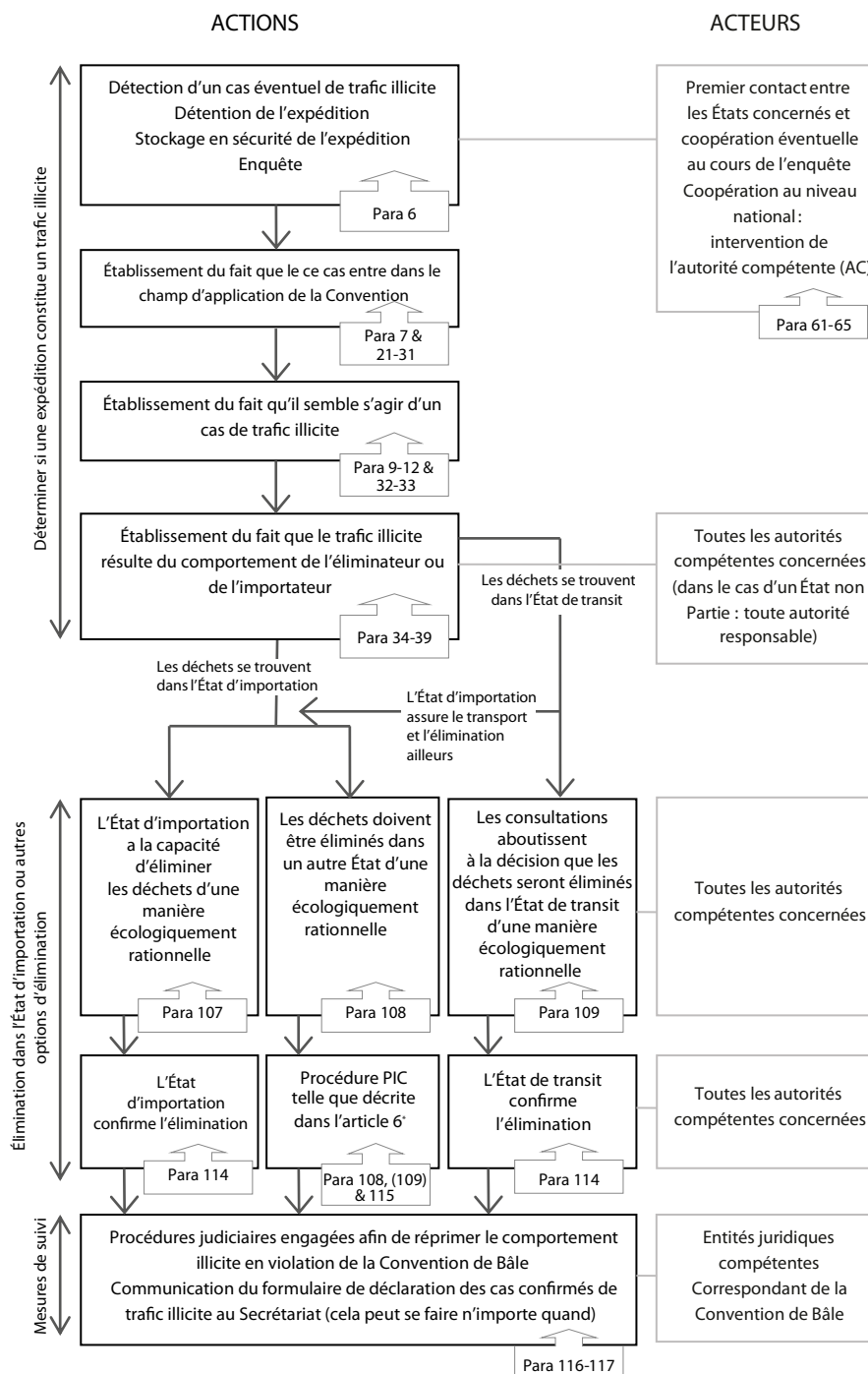
Le diagramme ci-dessous illustre la procédure de reprise mise en œuvre lors d'un cas d'exportation du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord vers l'Indonésie en janvier 2012, tel que soumis par l'Indonésie. Une expédition de ferraille exportée vers l'Indonésie a été retenue après détection du fait qu'elle contenait des déchets interdits à l'importation en Indonésie.



# APPENDICE 4 : ILLUSTRATION GRAPHIQUE D'UN CAS OÙ LA REPRISE EST CONSIDÉRÉE IMPOSSIBLE (PARAGRAPHE 2 DE L'ARTICLE 9)

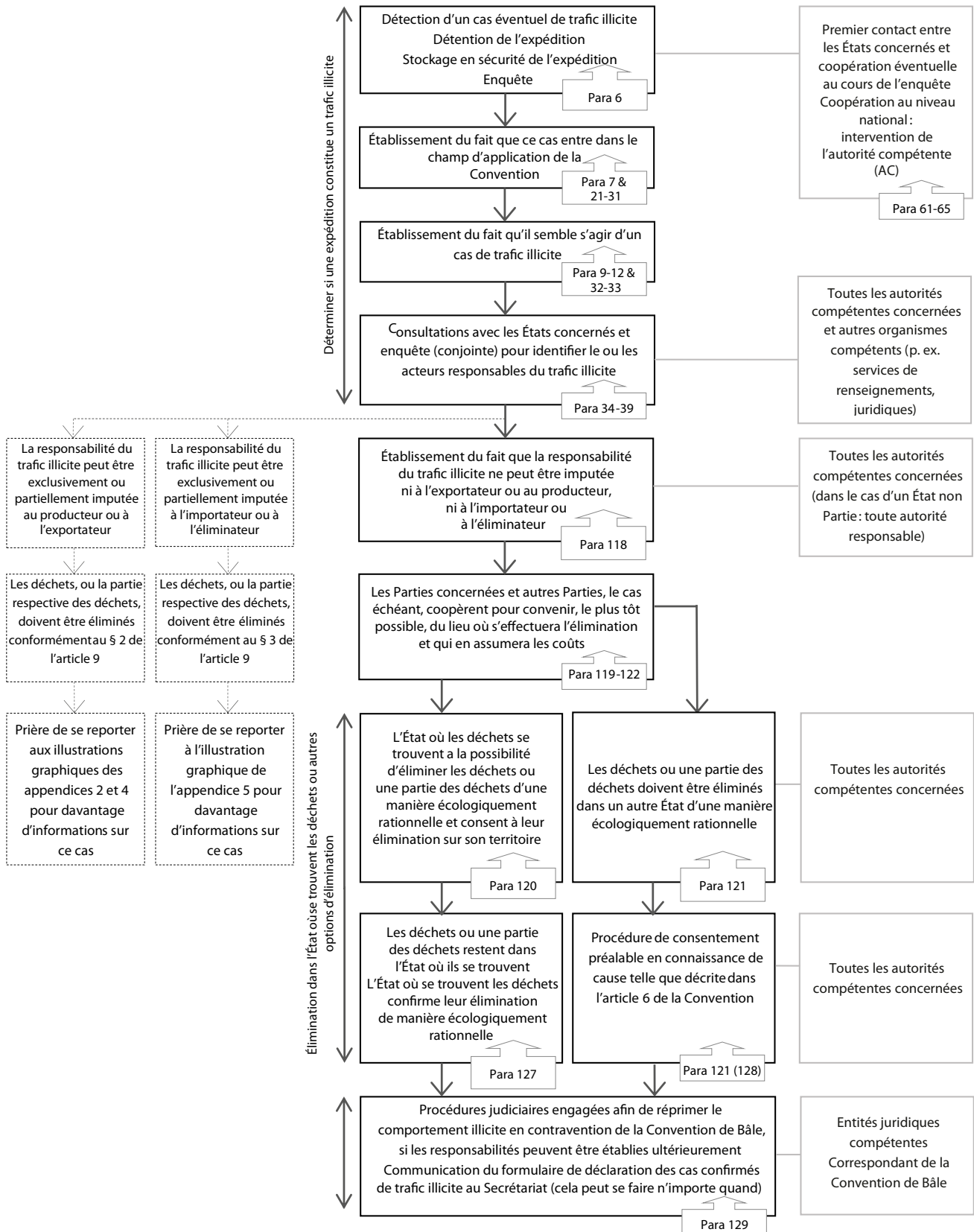


## APPENDICE 5 : ILLUSTRATION GRAPHIQUE D'UN CAS OÙ LE TRAFIC ILLICITE EST RÉPUTÉ RÉSULTER DU COMPORTEMENT DE L'IMPORTATEUR OU DE L'ÉLIMINATEUR (PARAGRAPHE 3 DE L'ARTICLE 9)



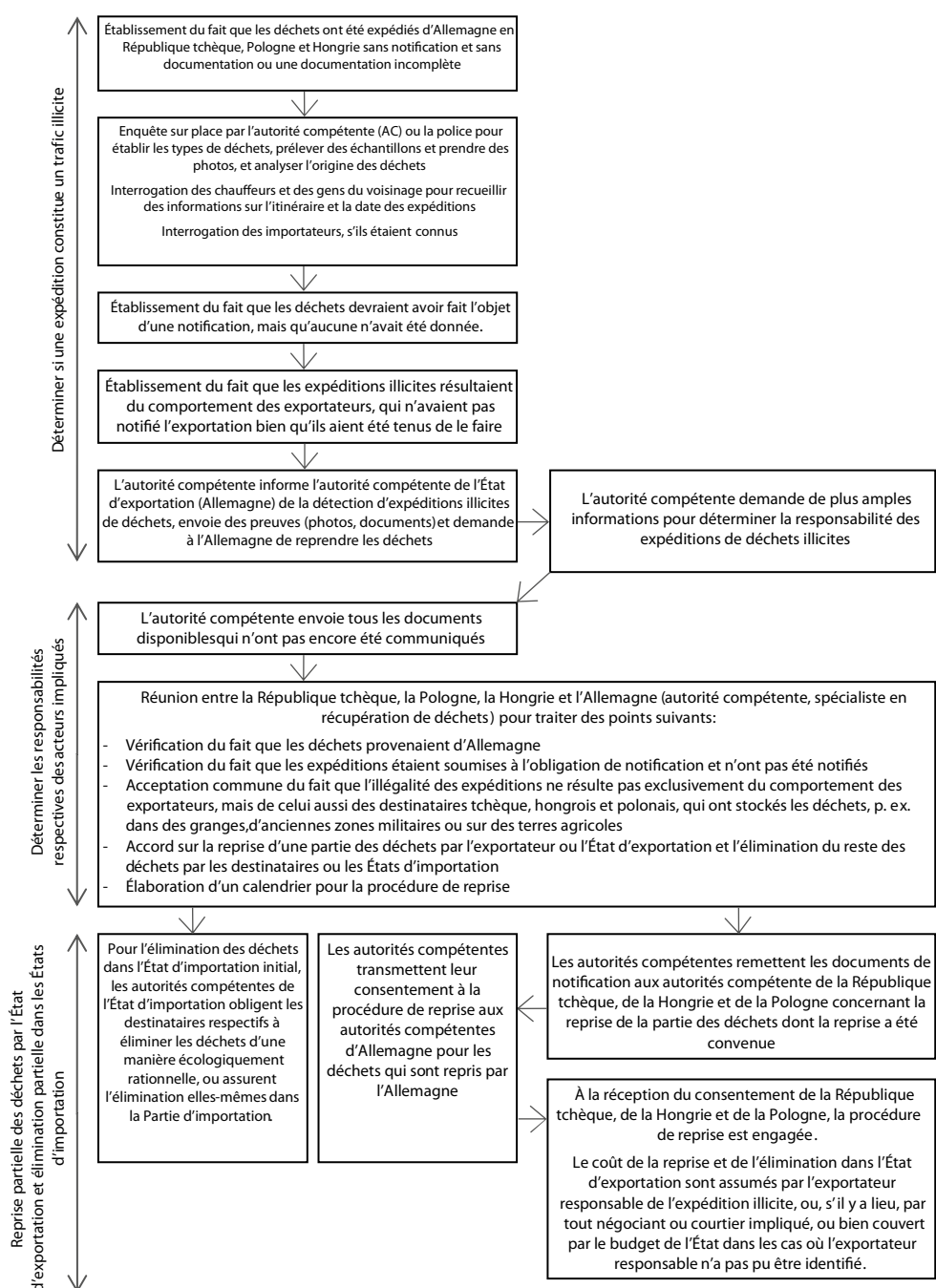
\* Si les déchets se trouvent dans un État de transit, l'État d'importation initial assume les responsabilités de l'État de transit (« État d'exportation » conformément à l'article 6).

# APPENDICE 6 : ILLUSTRATION GRAPHIQUE DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'OBLIGATION DE COOPÉRER LORSQUE LA RESPONSABILITÉ DU TRAFIC ILLICITE NE PEUT ÊTRE IMPUTÉE À PERSONNE (PARAGRAPHE 4 DE L'ARTICLE 9)



# APPENDICE 7 : ÉTUDE DE CAS DE MISE EN ŒUVRE DE L'OBLIGATION DE COOPÉRER LORSQUE LA RESPONSABILITÉ DU TRAFIC ILLICITE N'A PU ÊTRE IMPUTÉE À PERSONNE (PARAGRAPHE 4 DE L'ARTICLE 9)

Le diagramme ci-dessous illustre un cas de coopération concernant des expéditions illicites de déchets d'Allemagne à destination de la Pologne, de la République tchèque et de la Hongrie, tel que communiqué par l'Allemagne. Les exportateurs étaient connus pour certaines expéditions de déchets, mais pas connus pour d'autres. Dans le cas des expéditions de déchets à destination de la République tchèque et de la Hongrie, il a été possible d'établir qu'ils provenaient d'Allemagne, mais l'exportateur n'a pas pu être identifié car les destinataires n'avaient pas enregistré les expéditions comme le prévoit le Règlement européen sur le transfert des déchets. À la suite de négociations avec les États concernés, l'Allemagne a accepté de reprendre une partie de ces déchets, pour lesquels on a pu imputer la responsabilité à l'exportateur, même s'il était inconnu. Le reste des déchets a été éliminé dans l'État d'importation respectif, soit par le destinataire soit par l'État d'importation lui-même.





SERIE TECHNIQUE PUBLICATION N°	TITRE	DATE DE PUBLICATION
1	Orientations concernant la mise en application des dispositions relatives au trafic illicite de la Convention de Bâle (paragraphe 2, 3 et 4 de l'article 9)	octobre 2019
2	Guide d'élaboration de cadres juridiques nationaux pour la mise en œuvre de la Convention de Bâle	octobre 2019
3	Orientations révisées sur l'amélioration de l'établissement des rapports nationaux par les Parties à la Convention de Bâle	octobre 2019
4	Rapport comparatif visant à faciliter l'établissement de rapports conformément au paragraphe 3 de l'article 13 de la Convention de Bâle – <i>Exemples témoignant des bonnes pratiques des Parties</i>	octobre 2019



# [www.basel.int](http://www.basel.int)

## Secrétariat de la Convention de Bâle

### Bureau:

Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE)  
Maison Internationale de l'Environnement 1  
11-13, Chemin des Anémones  
CH-1219 Châtelaine Genève  
Suisse

### Adresse postale:

Palais des Nations  
Avenue de la Paix 8-14  
CH-1211 Genève 10  
Suisse

Tél.: +41 (0) 22 917 8271

Fax: +41 (0) 22 917 8098

Mail: [brs@brsmeas.org](mailto:brs@brsmeas.org)

