



Centre d'Études et de Recherches Internationales et Communautaires
Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille Unité Mixte de Recherche 6201 CNRS –
Université Paul Cézanne Aix-Marseille III Droit Public Comparé - Droit International et Droit Européen

RESULTATS DE L'EXPERTISE SUR LE TRANSPORT DE DECHETS

**REALISEE PAR LES MASTER 2 DROIT INTERNATIONAL ET EUROPEEN DE L'ENVIRONNEMENT POUR
LA CMA-CGM**



Janvier 2011

PRESENTATION DU RAPPORT

Le présent rapport s'articule en trois parties :

La première partie est constituée d'un guide pratique des textes juridiques internationaux et régionaux encadrant le transport de déchets. L'objectif de ce guide est de compiler l'ensemble des textes afin de vous permettre d'avoir une vision d'ensemble du droit en la matière.

La seconde partie de ce rapport rassemble des « fiches Etats ». Huit Etats représentatifs des différentes régions du monde ont été sélectionnés afin de nous permettre de vous livrer une analyse précise du transport de déchets à partir, vers ou par cet Etat. Chaque fiche est composée de trois parties : la définition du déchet dans l'Etat en question, les particularités de la responsabilité du transporteur de déchet dans l'Etat en question et les particularités en matière d'obligations d'assurance dans l'Etat en question

Enfin la dernière partie du rapport se compose de cas pratiques impliquant les Etats choisis dans les situations suivantes : transport de déchet à partir de cet Etat, vers cet Etat ou encore situation de transit dans cet Etat.

*

* *

SOMMAIRE

I/ GUIDE PRATIQUE DES TEXTES JURIDIQUES RELATIFS AU TRANSPORT DE DECHETS

1. Instruments internationaux

1.1 Transport maritime international

1.2 Transport international de déchets

2. Instruments régionaux

1.1 Instruments multilatéraux

1.2 Instruments bilatéraux

1.3 Instruments communautaires

3. Instruments nationaux supplémentaires

Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (Canada)

II/ FICHES ETATS

1. Fiche Brésil

2. Fiche Chine

3. Fiche Comores

4. Fiche Côte d'Ivoire

5. Fiche Etats-Unis

6. Fiche France

7. Fiche Inde

8. Fiche Tunisie

III/ CAS PRATIQUES

I/ GUIDE PRATIQUE DES TRAITES INTERNATIONAUX
RELATIFS AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES
DECHETS

Avant-propos

Ce guide ne constituant qu'une présentation succincte des principaux textes de droit international régissant le transport maritime et le transport maritime des déchets en particulier, il est conseillé, afin de pouvoir faire une utilisation efficace de ce document, de se référer aux textes originaux dont les liens internet sont indiqués dans le document.

* *
*

1. INSTRUMENTS INTERNATIONAUX

1.1 TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

1.1.1 - LA CONVENTION DE BRUXELLES – LES REGLES DE LA HAYE

Signée le 25 août 1924 et entrée en vigueur le 2 juin 1931

Avant-Propos : Les Règles de la Haye, de la Haye-Visby et de Hambourg sont présentées séparément ci-après malgré leurs similarités, tout d'abord dans une logique de compréhension de l'évolution générale du droit international encadrant la matière mais également en raison du fait qu'elles sont chacune des sources d'inspiration très importantes pour les législations nationales.

➤ **Présentation**

Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Également appelée les règles de La Haye.

➤ **Champ d'application**

Ce texte couvre le transport maritime de sous-palan à palan (tackle to tackle), de même que les transports intervenant suite à l'établissement d'un connaissance ou de tout autre document similaire émis dans un état contractant¹. Il est à noter que ce texte exclut de son champ d'application sur le transport d'animaux vivants et de marchandises en pontée.

➤ **Les causes d'exonération de responsabilité :**

Les règles de La Haye posent un **principe de responsabilité présumée** (Article 4-2 de la convention de Bruxelles), c'est-à-dire de responsabilité de plein droit, sous réserve d'une liste de cas exceptés. Elles posent ainsi une série de causes d'exonération tenant au navire, aux marchandises, ou étrangères au transporteur.

Ces règles ne s'appliquent qu'à la phase maritime du transport, ce qui exclut le chargement et le déchargement, soumis à la liberté contractuelle. Cette responsabilité porte sur deux faits : la perte de marchandise et/ou le dommage aux marchandises.

▪ **Les causes d'exonération relatives au navire**

L'innavigabilité du navire, qui suppose le respect par le transporteur de son devoir de diligence raisonnable, lequel inclut la bonne navigabilité dans ses aspects nautique (bon état de la coque, du pont, et des moyens de propulsion ; l'armement qui nécessite un équipage suffisant et compétent, ainsi que la communication des renseignements relatifs au navires ; l'équipement à travers les engins et les instruments indispensables à la navigation) et commercial (bon état des cales, des chambres froides et frigorifiques, des systèmes de ventilation, du vaigrage et du fardage).

La faute dans la navigation et l'administration du navire qui peut être définie comme toute faute, erreur ou omission technique du capitaine, qui entrave le bon fonctionnement du navire. Autrement dit, c'est une erreur qui touche en premier lieu le navire en soi.

Les vices cachés du navire : le transporteur est exonéré pour un vice échappant à la vigilance des experts avant le départ du navire. Le transporteur doit exercer sa diligence par des vérifications très précises. Toutefois, il n'a pas à prouver l'exercice de sa bonne conduite en relation avec le lieu ou la partie du navire où le vice caché a été découvert.

Sauvetage de biens, assistance et déroutement.

¹Cf. Article 10 de la convention de Bruxelles de 1924.

▪ **Les causes d'exonération relatives aux marchandises**

Vice propre et vice caché de la marchandise² : Le vice propre de la marchandise transportée peut être défini comme une cause de perte ou d'avarie dérivant de la nature interne de celle-ci, ce qui la rend dangereuse ou impropre à supporter les risques d'un transport ordinaire.

La freinte de route : Elle peut être définie comme une tolérance de perte en poids ou en volume due à la nature de la marchandise transportée lorsqu'elle est sujette à la dessiccation, à l'évaporation, à l'absorption d'humidité, au coulage ordinaire, à la pulvérulence et à l'inaptitude des marchandises à supporter les risques ordinaires du voyage.

La faute du chargeur.

▪ **Causes étrangères d'exonération : la Convention de Bruxelles énumère ces « cas exceptés » à travers ses articles IV.2 (c) à IV.2 (h)**

- Incendie ;
- Grèves et lock out ;
- Faits étrangers au transporteur : les périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables, les faits de guerre et d'ennemis publics, les émeutes ou troubles civils, les arrêts ou contraintes de prince ou d'autorité, ou de saisie judiciaire et la restriction de quarantaine. Ainsi, toute intervention forcée des autorités gouvernementales entravant la bonne exécution du contrat (embargo, blocus, mise en quarantaine, saisie judiciaire, confiscation et restriction douanière) exonère le transporteur de sa responsabilité, si une telle contrainte était imprévisible, non due à une faute du transporteur qui a pris toutes les diligences requises à l'égard des marchandises après réquisition.

Ces causes exonèrent donc le transporteur, sauf preuve par le chargeur de sa faute personnelle.

➤ **Les limitations légales de la responsabilité**

La responsabilité du transporteur doit être exprimée selon le poids des marchandises transportées lorsqu'elle est engagée, la tarification du fret étant faite sur la base du poids et du volume des marchandises transportées. En d'autres termes, si le transporteur est jugé responsable, le remboursement sera fait sur la base du poids des marchandises endommagées et non pas sur la valeur réelle de ces marchandises. Le texte pose ainsi une limite de principe de 100 livres sterling par colis ou par unité sauf cas de déclaration de valeur dans le connaissement (art.4-5).

A noter, le chargeur se voit attribuer une responsabilité pour faute prouvée.

➤ **Les délais pour agir**³

Réserves à la livraison : avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance selon le contrat de transport (pour les dommages apparents) ; dans les 3 jours de la délivrance (pour les dommages non apparents).

En justice : Un délai de un an court à partir de la délivrance des marchandises/à partir de la date à laquelle elles auraient dues être livrées.

²Article 4.2 (m) de la Convention de Bruxelles

³Article 3-6

➤ **Le contrat**

Il n'existe pas de liberté contractuelle à proprement parler, les dispositions contraires au texte étant considérées comme nulles, elles peuvent seulement être enrichies.

1.1.2 - LA HAYE-VISBY

*Signés le 23 février 1968 et le 21 décembre 1979
et entrés en vigueur le 23 mars 1977 et le 18 mai 1986.*

➤ **Présentation**

Convention de Bruxelles du 25 août 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979. Le 23 Mars 1977, dix pays (en nombre et en tonnage suffisant, tel que stipulé dans l'art. 13 du Protocole de Bruxelles de 1968, pour permettre l'entrée en vigueur du Protocole) ont ratifié ou adhéré aux règles et donc trois mois plus tard, le 23 juin 1977, les Règles de Visby sont entrées en vigueur pour le Royaume-Uni, la France, le Danemark, la Norvège, la Suède, la Suisse (ratification), et l'Équateur, le Liban, Singapour et la Syrie (adhésion).

Depuis cette date, la grande majorité des nations maritimes du monde ont adopté les règles de Visby.

➤ **Champ d'application**

Ce texte tend à s'appliquer dès lors qu'un transport de sous-palan à palan (tackle to tackle) est en cause, qu'il est fait recours à un connaissance ou à tout autre document formant titre émis dans un pays partie, que le port de chargement se situe dans un état partie. Elle s'applique également quand une clause paramount attribue compétence à la convention. Les animaux vivants des marchandises en pontée (article 3-1 c.) en sont toujours exclus.

➤ **La responsabilité du transporteur**

Obligation d'entretien du navire : Avant et au début du voyage il lui incombe de mettre en état de navigabilité le navire ; soit d'armer, équiper et approvisionner convenablement le navire, et de mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

➤ **Le connaissance**

Établi par le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur, sur demande du chargeur, délivre à ce dernier un connaissance contenant : Les marques principales à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester visibles jusqu'à la fin du voyage ; ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la qualité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ; l'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Une fois les marchandises chargées le connaissance que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissance libellé "Embarqué" pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissance "Embarqué".

Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement et lorsque ce document sera ainsi annoté il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 (paragraphe 3), considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé "Embarqué".

- **Exception**: Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.
- **Force probante** : Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément au paragraphe 3, a), b) et c). Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

➤ **Les pertes et dommages**

A moins qu'un avis de pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve du contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance. Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

➤ **Les cas d'exonération de responsabilité et de charge de la preuve**

Les cas d'exonération de responsabilité et d'irresponsabilité pouvant être soulevés par le transporteur se trouvent exposer dans les dispositions de l'article 4. Est ainsi prévu l'irresponsabilité du transporteur pour perte ou dommage causé de l'innavigabilité du navire dès lors que cet état ne puisse par être imputé à une négligence de la part de ce dernier aux obligations lui incombant évoquées ci-avant. La charge de la preuve incombe à la personne arguant d'une telle exonération. Le paragraphe 2 énumère de plus la liste des causes d'exonérations (points a) à q)⁴) aux termes

⁴ a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ; b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur, ; c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ; d) D'un «acte de Dieu» ; e) De faits de guerre ; f) Du fait d'ennemis publics ; g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ; h) D'une restriction de quarantaine ; i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de

desquelles ni le transporteur ni le navire ne seront tenus responsables pour perte ou dommage. Enfin toujours selon l'article 3 (paragraphe 4), aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

De plus, ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

Sous réserve d'actions récursoires, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles auraient dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. En cas de perte ou dommages certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis⁵.

Il existe une présomption en faveur du transporteur et permettant son exonération dès lors que le chargeur sera considéré comme avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur⁶.

Enfin à moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance⁷.

➤ **La réparation**

Il s'agit ici de se référer au paragraphe 5 de l'article 4 de la convention de Bruxelles tel que modifiée par le protocole de 1979 qui pose notamment le principe selon lequel « *le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la*

son agent ou représentant ; j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement. k) D'émeutes ou de troubles civils ; l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ; m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ; n) D'une insuffisance d'emballage ; o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ; p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ; q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

⁵Cf. Article 6 de la convention de Bruxelles de 1924 telle que modifiée par son protocole de 1968.

⁶Cf. Article 3 de la convention de Bruxelles de 1924 telle que modifiée par son protocole de 1968.

⁷Cf. Article 3 de la convention de Bruxelles de 1924 telle que modifiée par son protocole de 1979.

limite la plus élevée étant applicable »⁸. Ce principe ne jouant qu'en l'absence de déclaration (qui insérée dans le connaissance, constituera donc une présomption qu'il adviendra au transporteur de renverser) par le chargeur dans le connaissance de la nature et de la valeur des marchandises avant leur embarquement.

Le montant de la somme due et les méthodes de calculs étant précisés aux points b) à d)⁹, une approche succincte permet néanmoins d'observer que peut être utilisé une base de référence de 2 **Droits de Tirage Spéciaux** (DTS) par kilo (environ 2,82 €) ou de 666,66 DTS par colis (environ 938 €), la plus forte des deux limites s'appliquant.

Cependant, ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par le principe évoqué précédemment s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Délais pour agir

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance. Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent [article 3 paragraphe 6], si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire.

Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

➤ Encadrement des clauses contractuelles

Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité par perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligences, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention sera nulle non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

De plus, il est possible par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 5 de l'article 4 peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

⁸Cf. alinéa a) paragraphe 5 article 4 de la convention de Bruxelles de 1924 telle que modifiée en 1979.

⁹Consulter :

http://www.lexinter.net/Conventions%20Internationales/convention_de_bruzelles_pour_l%27unification_de_certaines_regles_en_matiere_de_connaissance.htm

Enfin, « un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissance délivré au chargeur. Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissances sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissance d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes »¹⁰.

¹⁰Cf. Article 5 de la convention de Bruxelles de 1924.

1.1.3 – LES REGLES DE HAMBOURG

Signée le 31 mars 1978 et entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992 (34 Etats parties¹¹)

➤ Présentation

La convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer a été adoptée le 31 mars 1978 et est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992 (les États-Unis sont signataires de ce texte depuis le 30 avril 1979)¹². Cette convention vise à harmoniser les normes relatives au transport de marchandises par mer et à la responsabilité des transporteurs dans ce domaine. Elle porte notamment sur la période durant laquelle court leur responsabilité, la base de cette responsabilité de même que ses limites - sa partie III traite notamment du transport des marchandises dangereuses. Cette convention compte actuellement 55 Etats intéressés à son application (adhésions, ratifications, signatures confondues) et a largement influencé la réforme de la législation nationale américaine de 1996 en la matière.

➤ Champ d'application

Cette convention ne concerne que les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :

- a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant, ou
- b) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant, ou
- c) l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un État contractant, ou
- d) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un État contractant, ou
- e) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat¹³.

Cette convention **ne s'applique cependant pas aux dispositions des contrats d'affrètement**¹⁴.

➤ Définitions

Transporteur : toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.

Chargeur : toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

Destinataire : la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

¹¹ Consulter http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html

¹² Consulter http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html

¹³ Cf. Article 1^{er} paragraphe 1 de la convention de Hambourg.

¹⁴ Cf. Article 1^{er} paragraphe 2 de la convention de Hambourg.

Marchandises : doit s'entendre également des animaux vivants lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées. Le terme "marchandises" englobe également l'engin de transport ou l'emballage s'il est fourni par le chargeur.

Contrat de transport : tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre ; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

Connaissance : un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

➤ Responsabilité du transporteur

Principe : La Convention pose le principe de **la responsabilité du transporteur** durant la période où les marchandises se trouvent **sous sa garde** (article 4), soit à partir du moment où il les reçoit de la part du chargeur (ou d'une autorité habilitée) jusqu'à leur remise ou mise à disposition du destinataire (ou une autorité habilitée).

Enfin et principalement, elle pose **les fondements et les limites de la responsabilité du transporteur (articles 5 et 6). Ainsi, celui-ci est présumé responsable des préjudices et dommages subis par les marchandises, de même que du retard à la livraison de ces marchandises**, dès lors que le dommage ou l'évènement ayant entraîné le retard a eu lieu alors que les marchandises étaient sous sa garde.

Il est possible de faire tomber cette présomption dès lors que le transporteur apporte la preuve qu'avaient été prises toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences. Le retard à la livraison est apprécié au regard de la date indiquée dans le contrat (ou appréciation d'un délai raisonnable en l'absence de précision à ce sujet), il peut également être considéré comme une perte définitive après un délai de 60 jours consécutifs à partir de la date de livraison.

Ainsi, *“Le transporteur est **responsable***

*i) des **pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison** causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte **d'une faute ou d'une négligence du transporteur**, de ses préposés ou mandataires;*

*ii) des **pertes, dommages ou retard à la livraison** dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la **faute ou de la négligence du transporteur**, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.*

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire port« atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.”

Le transporteur demeure également **responsable des actes et omissions du transporteur**

substitué, leurs responsabilités pouvant être engagées solidairement¹⁵.

Les articles 12 et 13 traitent de la **responsabilité du chargeur** qui n'est pas responsable des préjudices subis par le transporteur ou le navire, à moins que ces préjudices ne résultent de la faute ou négligence de ce premier. Il lui incombe également de marquer toutes marchandises dangereuses de manière appropriée et d'en informer le transporteur à défaut de quoi il pourra voir sa responsabilité engagée.

Des conditions spécifiques s'appliquant notamment en cas de transport d'animaux, de situations de sauvetage ou d'une faute du transporteur ayant concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison¹⁶.

➤ **Les limites à la responsabilité du transporteur**

Le transporteur est responsable du préjudice subi du fait des pertes ou dommages subis par les marchandises, ainsi que du retard à la livraison¹⁷, ceci dès lors que l'évènement à l'origine du dommage a été causé pendant que les marchandises étaient sous sa garde. Cette présomption ne tombera que si le transporteur n'est à même de prouver que lui et ses préposés ou mandataires, ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences. Enfin, les marchandises pourront être considérées comme perdues par la personne devant les recevoir, une fois passé un délai de 60 jours consécutifs à l'expiration du délai de livraison.

Toujours selon les termes de l'article le transporteur pourra être tenu pour responsable des préjudices subis du fait de la perte, des dommages ou du retard causé par l'incendie, dès lors que le demandeur apportera soit la preuve d'une faute ou d'une négligence de la part du transporteur (de ses préposés ou mandataires), de même si le demandeur est à même de prouver la faute ou la négligence dans la prise de mesures qui pouvaient être raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie.

➤ **Le connaissance**

Les articles 14 à 18 encadrent **le document de connaissance entre le transporteur et le chargeur**, que ce premier remet au second une fois les marchandises prises en charge, le document contenant un certain nombre d'informations relatives à l'identification des marchandises et des parties aux opérations de chargement et transport. Il est par ailleurs possible au transporteur d'émettre un certain nombre de réserves en parallèle de ce document concernant les marchandises chargées s'il n'a pas eu les moyens suffisants afin de contrôler les indications présentes dans le document.

A l'exception de ces réserves, « *a) **Le connaissance fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissance "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissance ; b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance.***

¹⁵Cf. Article 10 de la convention de Hambourg.

¹⁶Cf. Article 5 points 5, 6 et 7 de la convention de Hambourg ;

Consulter http://www.uncitral.org/pdf/french/texts/transport/hamburg/XI_d_3_f.pdf

¹⁷Qui est défini comme le fait que les marchandises n'aient pas été livrées le jour prévu dans le port de déchargement prévu dans le délai convenu dans le contrat de transport par mer ou à défaut dans un délai raisonnable qu'il peut être attendu d'un transporteur diligent au regard des circonstances de fait.

4. Un connaissance qui ne mentionne pas le fret, comme prévu au paragraphe 1, alinéa k, de l'article 13, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissance¹⁸. »

Le chargeur est ainsi également présumé avoir garanti au transporteur l'exactitude des informations, sa responsabilité pouvant être engagée du fait du préjudice résultant de l'inexactitude dans ce document.

Néanmoins, « toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissance sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissance a été transmis.¹⁹ » Ceci ne tenant qu'en l'absence d'intention de léser un tiers de la part du transporteur.

Les articles 19 à 22 traitent des dispositions relatives aux avis de perte, de dommage, de retard, de la prescription des actions (2 ans), la compétence de la juridiction entre les parties et l'arbitrage.

➤ **Les délais**

Selon l'article 20, toute action relative au transport de marchandises par mer est prescrite si une action judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans. Le délai prévu court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises (ou une partie) ou si elles n'ont pas été livrées, à partir du jour où elles auraient dû l'être. Il est intéressant de noter que le jour 'point de départ' du délai n'est pas compris dans le décompte de ce dernier, de même qu'il est possible de proroger le délai par déclaration à l'auteur de la réclamation. Enfin une action récursoire pourra être exercée par une personne tenue pour responsable, même une fois la prescription acquise

➤ **Liberté contractuelle**

Aux termes de l'article 23 :

« Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissance ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissance ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais-encourus dans la procédure au cours de

¹⁸ Cf. Article 16 paragraphe 3 de la convention de Hambourg

¹⁹ Cf. Article 17 paragraphe 2 de la convention de Hambourg

laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'État où la procédure a été engagée ».

➤ **La réparation des dommages**

Selon les termes de l'article 8§1, il existe une limite de principe à la réparation due par le transporteur :

a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

Enfin doivent être prises en compte les dispositions de l'article 26 relatives aux unités de compte et aux méthodes permettant de les calculer (ceci variant selon l'adhésion ou non des états en cause au Fonds Monétaire International (FMI) et des législations en vigueur dans ces états.)²⁰.

Lien vers le texte : http://www.uncitral.org/pdf/french/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_f.pdf

²⁰Pour plus de détails, se référer à l'article 26 de la convention de Hambourg.
Consulter http://www.uncitral.org/pdf/french/texts/transport/hamburg/XI_d_3_f.pdf

1.1.4 – LES REGLES DE ROTTERDAM

Signée le 11 décembre 2008 et pas encore entrée en vigueur (23 Etats signataires)

➤ Présentation

La convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, aussi appelée « Règles de Rotterdam », a été adoptée par l'Assemblée Générale des Nations-Unies le 11 décembre 2008. La convention entrera en application lorsque 20 Etats l'auront ratifiée. Depuis le 23 septembre 2010, date d'ouverture à la signature, 23 Etats ont signé le texte mais seule l'Espagne l'a ratifié²¹.

➤ Champs d'application

Le champ d'application des règles de Rotterdam est plus large que celui des règles de Bruxelles évoquées précédemment. Les règles de Rotterdam couvrent en effet tout transport maritime ou multimodal ayant une phase maritime. Elle s'applique à tout dommage, perte mais aussi désormais tout retard qui se déroule, non seulement pendant le transport des marchandises, mais aussi sur le lieu de réception, ou port de chargement, ou lieu de livraison, ou port de chargement situé dans un Etat contractant. Elle s'applique par ailleurs à tous types de document de transport, y compris les documents électroniques de transport.

➤ Définitions

Le terme **déchet** n'est pas cité dans les Règles de Rotterdam toutefois ceci n'exclut pas leur prise en compte. En effet, au regard de la convention, les déchets sont inclus dans la catégorie plus vaste de **marchandises**.

Le terme **marchandises** « désigne *les biens de nature quelconque qu'un transporteur s'engage à déplacer en vertu d'un contrat de transport et s'entend également de l'emballage et de tout équipement et conteneur qui ne sont pas fournis par le transporteur ou pour son compte* »²².

En ce qui concerne le transport de **marchandises pouvant présenter un danger**, le transporteur ou une partie exécutante peut refuser de recevoir ou de charger ces marchandises et peut prendre toute autre mesure raisonnable, notamment les décharger, les détruire ou les neutraliser, si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter, pendant la durée de la responsabilité du transporteur, un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement²³.

Le transporteur ou une partie exécutante peut sacrifier des marchandises en mer lorsque cette décision est prise de manière raisonnable pour le salut commun ou pour préserver d'un péril la vie humaine ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune²⁴.

➤ Sources et fondements de la responsabilité du transporteur

La responsabilité du transporteur peut être engagée pour dommage, perte de marchandises, mais aussi retard dans la livraison.

Les principes d'engagement de cette responsabilité sont les suivants :

²¹ Consulter http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

²² Cf. l'article premier alinéa 24 des Règles de Rotterdam.

²³ Cf. l'article 15 des Règles de Rotterdam.

²⁴ Cf. l'article 16 des Règles de Rotterdam.

- une présomption de faute,
- une présomption de responsabilité,
- une faute prouvée.

Ainsi aux termes de l'article 17 paragraphe 1^{er} : « *Le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 4.* »

Les paragraphes 4 et 5 du même article poursuivent : « *Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si :*

- a) *L'ayant droit prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 18 a causé l'événement ou la circonstance invoquée par le transporteur ou y a contribué; ou*
- b) *L'ayant droit prouve qu'un événement ou une circonstance autre que ceux énumérés au paragraphe 3 du présent article a contribué à la perte, au dommage ou au retard et si le transporteur ne peut prouver que cet événement ou cette circonstance n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.*

Le transporteur est également responsable, nonobstant le paragraphe 3 du présent article, de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si les conditions cumulatives suivantes sont réunies:

« a) *L'ayant droit prouve que les événements ou circonstances suivants ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont effectivement ou probablement contribué :*

- i) *le navire n'était pas en état de navigabilité ;*
- ii) *le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné ; ou*
- iii) *les cales ou d'autres parties du navire où sont transportées les marchandises, ou les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels elles sont transportées, n'étaient pas appropriés ni en bon état pour leur réception, transport et conservation ; et*

b) *Le transporteur ne peut prouver :*

- i) *qu'aucun des événements ou circonstances mentionnés à l'alinéa a du paragraphe 5 du présent article n'a causé la perte, le dommage ou le retard ; ou*
- ii) *qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable conformément à l'article 14.*

Le transporteur peut également voir sa responsabilité engagée **pour faute d'autrui** : Le transporteur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions :

- a) *D'une partie exécutante ;*
- b) *Du capitaine ou de l'équipage du navire ;*
- c) *De ses propres préposés ou de ceux d'une partie exécutante ; ou*
- d) *De toute autre personne qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande de ce dernier ou sous son contrôle²⁵.*

➤ **Les limites à la responsabilité**

Le cas de la faute nautique disparaît, mais le système reste proche de celui de la convention de Bruxelles. Une quinzaine de cas exceptés peut être regroupée autour des 3 catégories classiques :

- cas exceptés tenant au navire,
- liés à la cargaison,

²⁵Cf. Article 18 des Règles de Rotterdam.

- et liés à des événements extérieurs.
- Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 de l'article 17 s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.
- Le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué:
 - a) « Acte de Dieu »²⁶ ;
 - b) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
 - c) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils ;
 - d) Restriction de quarantaine ; intervention ou obstacles de la part d'États, d'autorités publiques, de dirigeants ou du peuple, y compris une immobilisation, un arrêt ou une saisie non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18;
 - e) Grèves, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail ;
 - f) Incendie à bord du navire ;
 - g) Vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
 - h) Acte ou omission du chargeur, du chargeur documentaire, de la partie contrôlant ou de toute autre personne dont les actes engagent la responsabilité du chargeur ou du chargeur documentaire en vertu de l'article 33 ou 34 ;
 - i) Chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisé en vertu d'une convention conclue conformément au paragraphe 2 de l'article 13, sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire ;
 - j) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises ;
 - k) Insuffisance ou défectuosité de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur ou en son nom ;
 - l) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer ;
 - m) Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer ;
 - n) Mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement ; ou
 - o) Actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16.

De plus, lorsque le transporteur est partiellement responsable en vertu de l'article 17, il ne l'est que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à l'événement ou à la circonstance dont il est responsable en vertu du présent article.

➤ **Délais**

Afin d'émettre des réserves à la livraison, celles relatives aux dommages apparents doivent être faites avant ou au moment de la livraison. Dans le cas de dommages non apparents, le délai est porté à sept jours.

De même le délai pour agir en justice est de deux ans à partir de la date de livraison des marchandises ou à partir de la date à laquelle elles auraient dues être délivrées. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans la computation.

²⁶ Expression pouvant être entendue comme un synonyme de « Force Majeure ».

Nonobstant l'expiration du délai, une partie peut invoquer un droit et l'opposer à l'autre partie comme moyen de défense ou de compensation²⁷.

De plus ce délai ne peut être ni suspendu ni interrompu mais la personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment pendant le cours du délai proroger celui-ci par une déclaration adressée à l'ayant droit. Le délai peut être de nouveau prorogé par une ou plusieurs autres déclarations²⁸.

Et enfin, « une action contre l'affrèteur coque nue ou la personne identifiée comme étant le transporteur conformément au paragraphe 2 de l'article 37, peut être intentée après l'expiration du délai prévu à l'article 62, si elle l'est dans l'un des deux délais ci-après, le plus long étant retenu:

- a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État où l'action est engagée ; ou
- b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle le transporteur a été identifié, ou le propriétaire inscrit ou l'affrèteur coque nue a réfuté la présomption selon laquelle il est le transporteur conformément au paragraphe 2 de l'article 37 »²⁹.

➤ Réparation

Selon l'article 22 de la convention :

« Sous réserve de l'article 59, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison établis conformément à l'article 43.

La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après leur valeur marchande ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité au lieu de livraison.

En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, le transporteur n'est tenu au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article sauf lorsqu'il a convenu avec le chargeur de calculer la réparation d'une autre manière dans les limites du chapitre 16. »

Sauf dispositions contraires, le montant des indemnités payables est calculé soit à partir de l'équivalence de 875 DTS par colis ou autre unité de chargement, ou de 3 DTS par kg de poids brut des marchandises objet du litige³⁰. Il est également possible d'utiliser un facteur de 2,5 fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard mais n'excédant pas la limite fixée pour la perte totale des marchandises concernées³¹.

Cependant « ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité [exposée ci-avant et prévue par l'article 59], ou prévue dans le contrat de transport, si l'ayant droit prouve que le préjudice résultant du manquement aux obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention était imputable à un acte ou à une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de causer ce préjudice, soit téméairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement. [De même] ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 60, si l'ayant droit prouve que le retard de livraison résulte d'un acte ou d'une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer le préjudice dû au retard, soit téméairement et avec conscience que ce

²⁷Cf. Article 62 des Règles de Rotterdam.

²⁸Cf. Article 63 des Règles de Rotterdam.

²⁹Cf. Article 65 des Règles de Rotterdam.

³⁰Cf. Article 59 des Règles de Rotterdam.

³¹Cf. Article 60 des Règles de Rotterdam.

*préjudice en résulterait probablement. »*³²

Lien vers le texte:

http://www.uncitral.org/pdf/french/texts/transport/Rotterdam_Rules/09-85609_Ebook.pdf

³²Cf. Article 61 des Règles de Rotterdam.

1.1.5 - CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITE ET L'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES LIES AU TRANSPORT PAR MER DE SUBSTANCES NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES (CONVENTION SNPD)

Signée le 1^{er} octobre 1996 et pas encore entrée en vigueur (8 Etats signataires³³)

➤ **Présentation**

La Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD) a pour objet de garantir une indemnisation convenable, prompte et efficace pour les dommages aux personnes et aux biens, le coût des opérations de nettoyage, les mesures de remise en état et les pertes économiques liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD).

En 2009, la Convention SNPD de 1996 de l'OMI n'était toujours pas entrée en vigueur en raison du nombre insuffisant de ratifications reçues.

Une deuxième conférence internationale, tenue en avril 2010, a adopté un Protocole à la Convention SNPD (Protocole SNPD de 2010), visant à répondre à certains problèmes pratiques qui ont empêché de nombreux États de ratifier la Convention SNPD initiale.

Le Protocole SNPD de 2010 entrera en vigueur 18 mois après la date à laquelle il aura été ratifié par au moins 12 États, y compris quatre États ayant chacun au moins 2 millions d'unités de jauge brute et ayant reçu au cours de l'année civile précédente au moins 40 millions de tonnes de cargaisons donnant lieu à contribution au compte général.

➤ **Champ d'application**

Cette convention, dite SNPD, s'impose aujourd'hui comme une référence en termes d'obligations d'assurance par le transporteur, et est sur ce point largement inspirée du droit américain. En vertu de la Convention SNPD, le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État partie et transportant effectivement des SNPD est tenu de prendre une assurance ou une autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, couvrant la limite de responsabilité du navire fixée aux termes de la Convention. L'absence d'une cargaison minimale fait qu'un navire ne transportant que certain colis de SNPD doit aussi être assuré pour sa responsabilité sous la Convention SNPD, même si la plus grande partie de la cargaison transportée sur son navire n'est nullement nocive ni potentiellement dangereuse. Un certificat est délivré par l'État partie au navire sur la présentation d'une assurance. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État partie, le certificat est délivré par cet État, lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État partie, le certificat peut être délivré par tout État partie.

L'obligation de s'assurer est garantie doublement : d'abord un État partie ne doit pas autoriser un navire battant son pavillon à commercer si ce navire n'est pas muni d'un certificat et ensuite, chaque État partie veille à ce que tout navire qui entre dans ses ports ait une assurance ou une garantie quel que soit son lieu d'immatriculation.

La Convention SNPD prévoit l'action directe contre l'assureur couvrant la responsabilité du propriétaire. Mais l'assureur peut en tout cas bénéficier des limites de responsabilité du propriétaire et se prévaloir des cas d'exonération dont dispose le propriétaire. En outre, l'assureur peut encore se

³³ Consulter <http://www.hnsconvention.org/fr/status.html>

prévaloir d'une autre défense, celle de la faute intentionnelle du propriétaire lui-même.

➤ **Définitions**

La convention définit notamment les substances dangereuses potentiellement dangereuses en se fondant sur les listes de substances recensées dans un certain nombre de conventions et de codes de l'OMI destinés à garantir la sécurité en mer et la prévention de la pollution. Cette définition s'applique à une large gamme de substances chimiques qui présentent des propriétés et des risques divers et comprennent aussi bien les cargaisons en vrac que les marchandises transportées en colis. Les cargaisons en vrac peuvent se composer de matières solides, de substances liquides (y compris les hydrocarbures persistants et non persistants), ou de gaz liquéfiés comme le gaz naturel liquéfié (GNL) et le gaz de pétrole liquéfié (GPL). Certaines matières qui présentent peu de risques, comme le charbon et le minerai de fer, sont généralement exclues de la Convention SNPD. Les substances visées par la Convention sont très nombreuses; le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), par exemple, qui n'est que l'un des codes auxquels s'applique la Convention, énumère des centaines de matières qui peuvent être dangereuses quand elles sont transportées en colis³⁴.

➤ **Les montants d'indemnisation**

Lorsque le dommage est causé par des SNPD en vrac, le propriétaire du navire est normalement en droit de limiter sa responsabilité financière à une somme s'établissant entre 10 millions et 100 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international (environ entre US\$15 millions et US\$150 millions)* en fonction de la jauge brute du navire. Lorsque le dommage est causé par des SNPD en colis, la responsabilité maximale du propriétaire est de 115 millions de DTS (environ US\$175 millions).

Le Fonds SNPD offrira un niveau supplémentaire d'indemnisation jusqu'à un maximum de 250 millions de DTS (environ US\$380 millions), y compris les sommes éventuellement versées par le propriétaire et son assureur.

➤ **Les dommages couverts**

La Convention SNPD couvre les dommages causés sur le territoire ou dans la mer territoriale d'un État partie à ladite Convention. Elle couvre également les dommages par pollution survenus dans la zone économique exclusive (ZEE), ou dans une zone équivalente, d'un État Membre et les dommages (autres que les dommages par pollution) survenus à l'extérieur de la mer territoriale de tout État, causés par les SNPD transportées à bord d'un navire battant le pavillon d'un État Membre.

Les types de dommages couverts sont les suivants:

- lésions corporelles ou décès à bord ou à l'extérieur du navire transportant des SNPD
- dommages causés aux biens ou pertes de biens à l'extérieur du navire
- pertes économiques résultant de la contamination de l'environnement, par exemple dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du tourisme
- coûts des mesures de sauvegarde, par exemple les opérations de nettoyage en mer et sur le rivage
- coûts des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement

La Convention SNPD ne s'applique pas aux dommages par pollution causés par des navires-citernes, tels qu'ils sont définis dans la Convention internationale sur la responsabilité civile pour

³⁴Le texte de la convention SNPD et de son protocole de 2010 ne sont pas disponibles à titre gratuit. Le résumé sur la définition des substances nocives potentiellement dangereuses est celui de la brochure que propose l'OMI sur son site.

les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ni aux pertes et aux dommages visés par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. Les pertes ou les dommages causés par les matières radioactives sont également exclus du champ d'application de la Convention.

Les demandes d'indemnisation soumises en vertu de la Convention SNPD seront évaluées selon des critères qui seront déterminés par les gouvernements des États Membres du Fonds SNPD.

Lien vers le texte : <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS.html>

➤ **Présentation**

« International Maritime Code for Dangerous Goods (Organisation maritime internationale, édition révisée 2004). En fait, ce Code s'apparente plutôt à une série de recommandations relatives au transport maritime de matières dangereuses. Il prodigue des conseils en matière de terminologie, d'emballage, d'étiquetage, d'arrimage, de séparation des matières, de manutention et de procédures à suivre en cas d'urgence ». ³⁵ Il n'est pas revêtu d'une quelconque force obligatoire mais demeure une source d'inspiration pour les législations nationales.

➤ **Définitions**

« l'*International Maritime Code for Dangerous Goods* (Code IMDG)¹¹ considère comme **déchets dangereux** : les matières, solutions, mélanges ou objets renfermant un ou plusieurs composants (dangereux) auxquels s'appliquent les dispositions du Code, ou contaminés par un ou plusieurs de ces composants, et dont aucun emploi direct (sous entendant sans nécessiter de transformation physico-chimique) n'est envisagé, mais qui sont transportés afin d'être immergés, incinérés ou éliminés selon un autre procédé³⁶ »³⁷.

³⁵« Transport et Traitement des déchets toxiques: aperçu de la réglementation international en vigueur et principales institutions concernées », Jean-Paul Peillex et Yves-Louis Sage, page 73. <http://www.upf.pf/IMG/pdf/7-peillex-sage.pdf>

³⁶Ce système diffère de celui utilisé par la Convention de Bâle.

³⁷« Transport et Traitement des déchets toxiques: aperçu de la réglementation international en vigueur et principales institutions concernées », Jean-Paul Peillex et Yves-Louis Sage, page 73. <http://www.upf.pf/IMG/pdf/7-peillex-sage.pdf>

1.2 - TRANSPORT INTERNATIONAL DE DECHETS

1.2.1 - LA CONVENTION DE BÂLE

Signée le 22 mars 1989 et entrée en vigueur le 5 mai 1992 (175 Etats parties)³⁸

➤ Présentation

La convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et sur leur élimination est la convention de référence concernant le transport de déchets, elle est largement ratifiée puisqu'elle compte actuellement 175 parties³⁹ (sur les 192 États que comptent l'ONU⁴⁰). Aussi, cette convention est ici utilisée comme standard en termes de définition de déchets et bien qu'elle ne s'adresse qu'aux Etats, certaines de ses dispositions sont utiles à connaître pour le transporteur maritime international de déchets.

De même, « les Parties ont prévu un amendement à la convention de Bâle selon lequel est mise en place une interdiction immédiate des mouvements transfrontières de déchets dangereux destinés à l'élimination finale et une interdiction à partir du 1er janvier 1998 des mouvements transfrontières de déchets dangereux destinés aux opérations de valorisation des États figurant à l'annexe VII de la convention, soit les "membres de l'Organisation pour la coopération et le développement économique (OCDE), de la Communauté européenne et le Liechtenstein", vers les États ne figurant pas à l'annexe VII de la convention. En l'absence de ratifications suffisantes, cet amendement à la convention ainsi que l'annexe VII, ne sont pas encore entrés en vigueur. »⁴¹

La Convention de Bâle dispose de 14 centres régionaux et de coordination situés dans les pays suivants : Afrique du Sud, Argentine, Chine, Egypte, El Salvador, Fédération de Russie, Indonésie, Iran (République islamique d'), Nigéria, République slovaque, Samoa (Programme pour l'environnement de la région du Pacifique Sud), Sénégal, Trinité-et-Tobago et Uruguay. Les centres élaborent et mettent en œuvre des projets régionaux et assurent une formation et le transfert de technologies aux fins d'application de la Convention

➤ Définitions

La convention de Bâle définit en plus des notions de déchets et de déchets dangereux, d'autres notions telles que « mouvement transfrontière »⁴², « élimination »⁴³, « zone relevant de la compétence territoriale d'un état »⁴⁴, « exportateur »⁴⁵, « transporteur »⁴⁶, « producteur »⁴⁷, etc⁴⁸.

³⁸ Consulter <http://www.basel.int/ratif/convention.htm>

³⁹ Consulter <http://www.basel.int/ratif/convention.htm#13>

⁴⁰ Consulter <http://www.un.org/fr/members/growth.shtml>

⁴¹ http://europa.eu/legislation_summaries/environment/waste_management/128043_fr.htm ;

Consulter <http://www.basel.int/ratif/ban-alpha.htm>

⁴² 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.

⁴³ Toute opération prévue à l'annexe IV de la présente Convention.

⁴⁴ Toute zone terrestre, maritime ou aérienne à l'intérieur de laquelle un État exerce conformément au droit international des compétences administratives et réglementaires en matière de protection de la santé humaine ou de l'environnement.

⁴⁵ Toute personne qui relève de la juridiction de l'État d'exportation et qui procède à l'exportation de déchets dangereux ou d'autres déchets.

⁴⁶ Toute personne qui transporte des déchets dangereux ou d'autres déchets.

⁴⁷ Toute personne dont l'activité des déchets dangereux ou d'autres déchets ou, si cette personne est inconnue, la personne qui est en possession de ces déchets et/ou qui les contrôle.

⁴⁸ Pour l'ensemble des définitions, se reporter à l'article 2 de la convention de Bâle.

Consulter <http://www.basel.int/text/con-f.pdf>

➤ Champ d'application

La convention a vocation à s'appliquer aux **déchets** définis comme *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*⁴⁹.

Elle couvre également ceux qualifiés comme **autres déchets**, à savoir les déchets ménagers et les résidus provenant de l'incinération de déchets ménagers.⁵⁰

Enfin le régime de la convention comprend de même les déchets dangereux ; Soit ceux qui appartiennent à l'Annexe I et VIII de la Convention de Bâle à moins que les substances listées dans ces deux Annexes n'aient aucune des caractéristiques spécifiées en Annexe III (explosives, inflammables, corrosives etc.)⁵¹.

Par ailleurs, les **déchets de l'Annexe IX** ne sont pas considérés comme des déchets dangereux à moins qu'ils ne contiennent des matières de l'annexe I à des concentrations telles qu'ils présentent une caractéristique de danger figurant à l'annexe III.⁵²

!!! Il est important de noter qu'est reconnu comme déchet dangereux, tout déchet considéré comme tel par l'État d'exportation, d'importation ou de transit⁵³. De plus, la convention de Bâle exclut de son champ d'application les déchets radioactifs⁵⁴.

➤ Obligation de notification

De plus, il est à noter que l'obligation d'information (par écrit) pesant sur l'État d'exportation, à la faveur de l'autorité compétente des États concernés de tout mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets peut être demandée, voir exigée du producteur ou de l'exportateur. Ces notifications doivent contenir les déclarations et renseignements spécifiés à l'annexe V-A, rédigés dans une langue acceptable pour l'État d'importation. Une seule notification est envoyée à chacun des États concernés⁵⁵. Ces dispositions sont applicables « *mutatis mutandis aux mouvements transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets en provenance d'une Partie à travers un ou plusieurs Etats qui ne sont pas Parties* »⁵⁶.

➤ L'obligation de réimportation

La convention de Bâle met également en place une obligation de réimportation définie à son article 8, qui dispose :

« Lorsqu'un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets auquel les États concernés ont consenti, sous réserve des dispositions de la présente Convention, ne peut être mené à terme conformément aux clauses du contrat, l'État d'exportation veille, si d'autres dispositions ne peuvent être prises pour éliminer les déchets selon des méthodes écologiquement rationnelles dans un délai de 90 jours à compter du moment où l'État concerné a informé l'État d'exportation et le Secrétariat, ou tout autre période convenue par les États concernés, à ce que l'exportateur

⁴⁹Cf. l'article 2 alinéa 1 de la convention de Bâle

⁵⁰Cf. l'Annexe II de la convention de Bâle

⁵¹Cf. l'article 1 alinéa 1 de la convention de Bâle

⁵²Cf. l'Annexe IX de la convention de Bâle

⁵³Cf. l'article 1b de la convention de Bâle

⁵⁴Cf. l'article 1 alinéa 3 de la convention de Bâle

⁵⁵Cf. Article 6 de la convention de Bâle.

⁵⁶Cf. Article 7 de la convention de Bâle.

réintroduise ces déchets dans l'État d'exportation. A cette fin, l'État d'exportation et toute Partie de transit ne s'opposent pas à la réintroduction de ces déchets dans l'État d'exportation, ni ne l'entravent ou ne l'empêchent. »

➤ **Le trafic illicite**

Le trafic illicite tel que défini par la convention de Bâle peut entraîner la responsabilité pénale du transporteur⁵⁷. Le trafic illicite s'entend de tout mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets effectué :

- sans notification donnée aux États concernés ; ou
- sans le consentement des États concernés ; ou
- sans le consentement des États concernés du fait d'une falsification, fausse déclaration ou fraude ; ou
- en l'absence de conformité matérielle aux documents⁵⁸.

Lien vers le texte : <http://www.basel.int/text/con-f.pdf>

⁵⁷Cf. l'article 4 alinéa 3 de la convention de Bâle

⁵⁸Cf. les articles 2 alinéa 21 et 9 de la convention de Bâle

1.2.2 – PROTOCOLE A LA CONVENTION DE BÂLE

Signé le 10 décembre 1999 et pas encore entré en vigueur

(13 Etats signataires dont 10 Etats parties⁵⁹)

➤ Présentation

Le Protocole à la Convention de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux a été signé à Bâle le 10 décembre 1999 et a pour objectif de mettre en place un régime complet de responsabilité et d'indemnisation adéquate et rapide, en cas de dommages résultant d'un mouvement transfrontière et de l'élimination de déchets dangereux et d'autres déchets, y compris le trafic illicite de déchets. Ce protocole entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour suivant la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, de confirmation formelle, d'approbation ou d'adhésion⁶⁰.

➤ Définitions⁶¹

Si le protocole renvoie à la convention concernant la définition des déchets dangereux, il précise cependant le sens des termes suivants :

➤ Dommages :

- i) la perte de vies humaines ou tout dommage corporel ;
- ii) la perte de tout bien ou les dommages causés à tout bien autre que les biens appartenant à la personne responsable du dommage conformément au présent Protocole ;
- iii) la perte de revenus qui proviennent directement d'un intérêt économique fondé sur l'exploitation de l'environnement, résultant d'une atteinte à l'environnement, compte tenu de l'épargne et des coûts ;
- iv) le coût des mesures de restauration de l'environnement endommagé, lequel est limité au coût des mesures effectivement prises ou devant l'être ;
- v) le coût des mesures préventives, y compris toute perte ou dommage résultant de ces mesures, dans la mesure où le dommage est causé par les propriétés dangereuses des déchets faisant l'objet du mouvement transfrontière et de l'élimination tels que visés par la Convention, ou en résulte ;

➤ mesures de restauration :

Toute mesure jugée raisonnable visant à évaluer, remettre en état ou restaurer des éléments de l'environnement endommagés ou détruits. La législation nationale peut stipuler qui sera habilité à adopter de telles mesures.

➤ mesures préventives :

Toute mesure jugée raisonnable prise par toute personne pour faire face à un incident, en vue de prévenir, réduire au minimum ou limiter les pertes ou les dommages, ou assainir l'environnement;

➤ Champ d'application⁶²

« Le Protocole s'applique aux dommages résultant d'un incident survenant au cours du mouvement transfrontière ou de l'élimination de déchets dangereux et d'autres déchets, y compris le trafic illicite, à partir du moment où les déchets sont chargés sur des moyens de transport à l'intérieur des

⁵⁹ Consulter <http://www.basel.int/ratif/protocol.htm>

⁶⁰ Cf. Article 1er du Protocole à la convention de Bâle.

⁶¹ Cf. Article 2 du Protocole à la convention de Bâle.

⁶² Cf. Article 3 du Protocole à la convention de Bâle.

limites de la juridiction de l'Etat d'exportation. »⁶³

Le paragraphe 3 de l'article 3 du Protocole précise néanmoins que le Protocole ne s'applique qu'aux dommages subis dans une zone placée sous la juridiction nationale d'une Partie contractante résultant d'un incident visé précédemment. Le Protocole s'applique également aux dommages spécifiés aux points i), ii) et v) (présentés précédemment), subis dans des zones situées hors de toute juridiction nationale.

Le champ d'application du présent protocole varie en fonction :

- Des opérations auxquelles aboutissent les transferts⁶⁴,
- Si un seul état partie au protocole (d'importation ou d'exportation)⁶⁵,
- Le Protocole a vertu à s'appliquer aux dommages occasionnés dans une zone juridique nationale d'un État de transit qui n'est pas partie contractante dès lors que cet état est inscrit à l'annexe A⁶⁶ du Protocole et qu'il ait adhéré à un accord multilatéral ou régional en vigueur concernant les mouvements transfrontières de déchets dangereux. L'alinéa b) s'applique mutatis mutandis.
- Nonobstant les différents cas de réimportation, les dispositions du Protocole s'appliquent jusqu'au moment où les déchets dangereux et les autres déchets parviennent à l'Etat d'origine des exportations.
- De la date à laquelle a commencé le mouvement transfrontière.⁶⁷
- Le Protocole s'applique aux dommages résultant d'un incident survenant lors d'un mouvement transfrontière de déchets visés à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article premier de la Convention seulement si ces déchets ont fait l'objet d'une notification en vertu de l'article 3 de la Convention par l'Etat d'importation ou d'exportation, ou les deux, et que les dommages surviennent dans une zone relevant de la juridiction nationale d'un Etat, y compris un Etat de transit, qui a défini ou considère ces déchets comme dangereux, à condition que les dispositions de l'article 3 de la Convention aient été respectées.

Le paragraphe 7 de l'article 3 du Protocole exclut de son champ d'application, les dommages occasionnés par un incident survenant au cours d'un mouvement transfrontière de déchets dangereux et d'autres déchets ou de leur élimination en application d'un accord ou d'un arrangement bilatéral, multilatéral ou régional conclu et notifié conformément à l'article 11 de la Convention, à condition :

- i) que ledit dommage ait eu lieu une zone relevant de la juridiction nationale de l'une quelconque des Parties à l'accord ou à l'arrangement ;
- ii) que des dispositions en matière de responsabilité et d'indemnisation soient en vigueur et applicables aux dommages résultant du mouvement transfrontière ou de l'élimination, pour autant que ces dispositions répondent pleinement aux objectifs du Protocole, voire aillent au-delà, en offrant un degré élevé de protection aux personnes qui ont subi des dommages ;
- iii) que la Partie à un accord ou arrangement conclu conformément à l'article 11 sur le territoire de laquelle est survenu le dommage ait notifié au préalable au Dépositaire que le Protocole ne s'applique pas à tout dommage survenant dans une zone relevant de sa juridiction nationale dû à un incident résultant des mouvements ou opérations d'élimination visés au présent alinéa ;
- iv) que les Parties à un accord ou arrangement conclu conformément à l'article 11 n'aient pas déclaré que le Protocole est applicable.

⁶³Toute Partie contractante peut, au moyen d'une notification adressée au Dépositaire, exclure du champ d'application du Protocole les incidents survenant dans une zone placée sous sa juridiction nationale, pour ce qui est des dommages occasionnés dans les limites de cette juridiction du fait de tout mouvement transfrontière, lorsque cette Partie est l'Etat d'exportation.

⁶⁴Cf. Article 3 paragraphe 2 points a) et b) du Protocole à la convention de Bâle.

⁶⁵Cf. Article 3 paragraphe 2 point b) du Protocole à la convention de Bâle.

⁶⁶Consulter <http://www.basel.int/meetings/cop/cop5/docs/prot-f.pdf>

⁶⁷Le Protocole ne s'applique pas aux dommages découlant d'un mouvement transfrontière de déchets dangereux et d'autres déchets qui a commencé avant l'entrée en vigueur du Protocole pour la Partie contractante concernée;

➤ **Responsabilité objective**⁶⁸

La personne qui adresse la notification conformément à l'article 6 de la Convention est responsable des dommages jusqu'au moment où l'éliminateur a pris possession des déchets dangereux et des autres déchets. L'éliminateur est ensuite responsable des dommages. Si l'État d'exportation est l'auteur de la notification ou s'il n'y a pas eu notification, l'exportateur est responsable des dommages jusqu'au moment où l'éliminateur a pris possession des déchets dangereux et des autres déchets. L'éliminateur est ensuite responsable des dommages⁶⁹.

A cette responsabilité, il convient d'ajouter que s'agissant des déchets visés à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article premier de la Convention [de Bâle] dont l'État d'importation, mais pas l'État d'exportation, a notifié la dangerosité conformément à l'article 3 de la Convention, l'importateur est responsable jusqu'au moment où l'éliminateur a pris possession des déchets, si l'État d'importation est l'auteur de la notification ou s'il n'y a pas eu notification. L'éliminateur est ensuite responsable des dommages.

- Les spécificités de la réimportation : En effet, la responsabilité diffère en fonction de la réimportation prévue par la convention de Bâle. Ainsi en cas de réimportation de déchets dangereux et d'autres déchets conformément à l'article 8 de la Convention, la personne ayant adressé la notification est responsable des dommages à compter du moment où les déchets dangereux quittent le site d'élimination et jusqu'au moment où l'exportateur, le cas échéant, ou l'éliminateur suivant prend possession desdits déchets.

Mais en cas de réimportation de déchets dangereux et d'autres déchets conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 9 ou au paragraphe 4 de l'article 9 de la Convention, sous réserve de l'article 3 du Protocole, la personne qui réimporte est tenue pour responsable des dommages, jusqu'au moment où les déchets sont pris en charge par l'exportateur, le cas échéant, ou par l'éliminateur suivant.

➤ **Responsabilité pour faute**⁷⁰

Sans préjudice des dispositions de l'article 4, est responsable des dommages toute personne dont le non respect des dispositions de la Convention, la préméditation, l'imprudence, la négligence ou les omissions délictueuses sont à l'origine desdits dommages ou y ont contribué. Ces dispositions n'ont aucun effet sur les législations nationales des Parties contractantes régissant la responsabilité des préposés et agents.

➤ **Limitation de responsabilité et détermination de la part de responsabilité**⁷¹

Lorsqu'un dommage est occasionné par des déchets visés par le Protocole et par des déchets qui ne le sont pas, une personne par ailleurs responsable ne sera responsable en vertu du Protocole qu'à proportion de la part du dommage revenant aux déchets visés par le Protocole.

De plus, la part du dommage revenant aux déchets mentionnés ci-avant est déterminée en fonction

⁶⁸Cf. Article 4 du Protocole à la convention de Bâle.

⁶⁹S'agissant de l'alinéa b) du paragraphe 6 de l'article 3 du Protocole, le paragraphe 5 de l'article 6 de la Convention s'applique mutatis mutandis.

⁷⁰Cf. Article 5 du Protocole à la convention de Bâle.

⁷¹Cf. Article 7 du Protocole à la convention de Bâle.

de leur volume, de leurs propriétés et du type de dommage causé.

Il est important de noter que lorsqu'il n'est pas possible de distinguer la part des dommages revenant aux déchets visés par le Protocole et de celle revenant aux déchets qui ne le sont pas, il est considéré que la totalité du dommage est visée par le Protocole.

Enfin le Protocole prévoit également que l'indemnisation peut être réduite ou refusée si la personne qui a subi le dommage ou une personne dont elle est responsable aux termes de la législation nationale, a, par sa propre faute, occasionné le dommage ou y a contribué, compte tenu de toutes les circonstances⁷².

Les limites de la responsabilité financière en vertu de l'article 4 du Protocole sont indiquées à l'annexe B du Protocole⁷³. Ces montants ne comprennent pas les intérêts ou dépens accordés par la juridiction compétente. De même qu'il n'existe pas de limitation de la responsabilité financière en présence d'une responsabilité pour faute (article 5).

Lorsqu'une notification est adressée conformément au point iii) de l'alinéa a) du paragraphe 7 de l'article 3 du Protocole à la convention de Bâle, aucune action en vue d'une indemnisation d'un dommage visé au point i) de l'alinéa a) ne peut être entreprise en vertu du Protocole.

➤ **Les causes d'exonération de la responsabilité**⁷⁴

Hors les cas de réimportations, la personne visée ne sera pas tenue pour responsable si elle prouve que le dommage résulte :

- a) d'un conflit armé, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection;
- b) d'un phénomène naturel de nature exceptionnelle, inévitable, imprévisible et irrésistible ;
- c) entièrement du respect d'une mesure obligatoire de la puissance publique de l'Etat sur le territoire duquel le dommage s'est produit;
- d) entièrement de la conduite délictueuse intentionnelle d'autrui, y compris la personne qui a subi le dommage.

De plus, il est à noter que si deux ou plusieurs personnes sont responsables aux termes du présent article, le demandeur a le droit de requérir l'indemnisation totale du dommage par l'une des personnes ou toutes les personnes responsables.

➤ **Les délais**⁷⁵

Les demandes d'indemnisation en vertu du Protocole ne sont recevables que si elles sont présentées dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle a eu lieu l'incident et si elles sont présentées dans un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait normalement dû avoir connaissance du dommage, à condition qu'il n'y ait pas eu échéance du délai précédent.

Lorsque l'incident ayant causé le dommage est constitué d'une série d'événements ayant la même origine, le délai débute à la date du dernier événement. Lorsque l'incident consiste en un événement de longue durée, le délai débute à la fin de cet événement.

⁷²Cf. Article 9 du Protocole à la convention de Bâle.

⁷³Consulter <http://www.basel.int/meetings/cop/cop5/docs/prot-f.pdf>

⁷⁴Cf. Article 4 paragraphe 5 du Protocole à la convention de Bâle.

⁷⁵Cf. Article 13 du Protocole à la convention de Bâle.

➤ **Les obligations de garanties financières**⁷⁶

Les personnes responsables aux termes de l'article 4 souscrivent pour la période pendant laquelle court le délai fixé pour la responsabilité, une assurance, une caution et des garanties financières couvrant leur responsabilité aux termes de l'article 4 du Protocole pour des montants correspondant au moins aux limites minimums spécifiées au paragraphe 2 de l'Annexe B.[...] Rien [...] n'interdit à l'assureur et à l'assuré de recourir aux franchises et aux paiements conjoints, mais le non paiement des unes et des autres par l'assuré ne peut être invoqué comme défense contre la personne ayant subi le dommage.

Un document indiquant la couverture de la responsabilité de l'auteur de la notification, ou de l'exportateur aux termes du paragraphe 1 de l'article 4 ou de l'importateur aux termes du paragraphe 2 de l'article 4 du Protocole, doit être joint à la notification mentionnée à l'article 6 de la Convention.

Enfin, il reviendra à chaque Etat ratifiant le protocole de préciser s'il entend ne pas accorder le droit d'intenter directement toute action au titre du Protocole contre toute personne fournissant l'assurance, les cautions et d'autres garanties financières. L'assureur et la personne fournissant la garantie financière a le droit d'exiger que la personne responsable aux termes de l'article 4 soit associée à la procédure (droit reconnu par le Protocole à défaut d'une telle notification).

Lien vers le texte: <http://www.basel.int/meetings/cop/cop5/docs/prot-f.pdf>

⁷⁶Cf. Article 14 du Protocole à la convention de Bâle.

2 - INSTRUMENTS REGIONAUX

2.1 - INSTRUMENTS MULTILATERAUX

2.1.1 - CONVENTION DE BAMAKO
SUR L'INTERDICTION D'IMPORTER EN AFRIQUE DES DECHETS DANGEREUX ET
SUR LE CONTROLE DES MOUVEMENTS TRANSFRONTIERES.
Signée le 30 janvier 1991 et entrée en vigueur le 22 avril 1998⁷⁷

➤ **Présentation**

Objectifs : Réguler de manière stricte les mouvements transfrontaliers de déchets dangereux en Afrique et vers l'Afrique.

Le champ d'application de la Convention est limité aux déchets dangereux et ne porte donc pas sur les déchets résultants de l'exploitation des navires qui sont couverts par une autre convention.

« Ainsi seront considérés comme dangereux :

- *Les déchets appartenant à l'une des catégories figurant à son annexe 19, déchets présentant une des caractéristiques de danger indiquées à son annexe 2.*
- *Les déchets définis ou considérés comme dangereux par la législation nationale du pays d'exportation, d'importation ou de transit.*
- *Les substances dangereuses interdites par le pays de production pour des raisons qui ont trait à la protection de l'environnement ou à la santé humaine.*
- *Et les déchets radioactifs. »⁷⁸*

Les substances dangereuses pouvant être interdites ou dont l'enregistrement peut être annulé ou refusé par l'autorité de régulation sont considérées comme des déchets dangereux au sens de la convention. Cette convention couvre également les déchets radioactifs (article 2). Les parties sont convenues qu'il leur est possible d'adopter une législation permettant l'identification et le classement de déchets qualifiés de déchets dangereux bien que non-inscrits au préalable dans la convention (article 3). L'article 4 prévoit que les parties mettent en place une interdiction à l'importation de déchets dangereux, à leur rejet en mer et dans les eaux intérieures et qu'ils sont à même d'adopter des mesures de précaution au regard de la production de déchets. Ils devraient également mettre en place des autorités de surveillance et de régulation à même de contrôler et agir sur les mouvements transfrontières de déchets dangereux (art. 5, 6, 7, 8 et 9). Les parties doivent enfin échanger des informations sur les incidents liés aux déchets dangereux, et coopérer à l'élaboration de solutions aux problèmes identifiés (art. 13).

Lien vers le texte: TRE/Multilateral/En/TRE001104.txt (English)

⁷⁷ États Parties: Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, République Centrale d'Afrique (non ratifiée), Tchad (non ratifiée), Comores, Congo, République Démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti (non ratifiée), Égypte, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana (non ratifiée), Guinée (non ratifiée), Guinée-Bissau (non ratifiée), Kenya (non ratifiée), Lesotho (non ratifiée), Liberia (non ratifiée), Libye (?), Madagascar (non ratifiée), Mali, Maurice, Mozambique, Niger, Nigeria (non ratifiée), Rwanda (non ratifiée), Sénégal, Sierra Leone (non ratifiée), Somalie (non ratifiée), Soudan, Swaziland (non ratifiée), République de Tanzanie, Togo, Tunisie, Ouganda, Zambie (non ratifiée), Zimbabwe.

⁷⁸ « Transport et Traitement des déchets toxiques: aperçu de la réglementation international en vigueur et principales institutions concernées », Jean-Paul Peillex et Yves-Louis Sage, page 72. <http://www.upf.pf/IMG/pdf/7-peillex-sage.pdf>

2.1.2 – DECISIONS C(2001)107/FINAL DE L'OCDE

Signée le 21 mai 2002 (34 Etats parties⁷⁹)

➤ Présentation

« L'OCDE a émis de très nombreuses recommandations dans le domaine du traitement et du recyclage des déchets, de la pollution et des autres secteurs de l'environnement depuis plus de 30 ans »⁸⁰.

Ainsi, cette organisation a adopté le 21 mai 2002, via son conseil, une décision C(2001)107/FINAL concernant la révision de la décision C(92)39/FINAL sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets destinés à des opérations de valorisation.

➤ Définitions⁸¹

La décision retient comme définition de déchets, les substances ou objets, autres que des matières radioactives couvertes par d'autres accords internationaux :

- i) qui sont éliminés ou en cours de valorisation ; ou
- ii) qui sont destinés à être éliminés ou valorisés ; ou
- iii) que l'on est tenu, en vertu des dispositions du droit national, d'éliminer ou de valoriser.

La décision retient également que les déchets dangereux correspondent à :

- i) des déchets qui appartiennent à l'une quelconque des catégories figurant à l'Appendice 1 à la présente Décision, à moins qu'ils ne présentent pas l'une des caractéristiques mentionnées dans l'Appendice 2 à la présente Décision ; et
- ii) des déchets qui ne sont pas couverts par le sous-paragraphe 2(i), mais sont définis ou sont considérés comme des déchets dangereux par la législation interne du pays Membre d'exportation, d'importation ou de transit. Les pays Membres ne sont pas tenus d'appliquer d'autres législations que la leur propre.

La décision retient également des définitions des notions telles que « exportateur »⁸², « importateur »⁸³, « mouvement transfrontière »⁸⁴ qui diffèrent dans leurs libellés des définitions utilisées dans la convention de Bâle. De même, la décision ne définit pas le terme de « transporteur », mais introduit la notion de « négociateur »⁸⁵.

➤ Champ d'application

⁷⁹ Consulter http://www.oecd.org/document/1/0,3746,fr_2649_201185_1889409_1_1_1_1,00.html

⁸⁰ « Transport et Traitement des déchets toxiques: aperçu de la réglementation internationale en vigueur et principales institutions concernées », Jean-Paul Peillex et Yves-Louis Sage, page 84. <http://www.upf.pf/IMG/pdf/7-peillex-sage.pdf>

⁸¹ Cf. Chapitre II de la décision C(2001)107/FINAL.

⁸² Toute personne relevant de la juridiction du pays d'exportation, qui déclenche le mouvement transfrontière de déchets ou qui, lorsque le mouvement transfrontière projeté commence, est en possession des déchets ou en a le contrôle sous d'autres formes juridiques.

⁸³ Toute personne, relevant de la juridiction du pays d'importation à qui est attribuée la possession des déchets ou toute autre forme de contrôle juridique de ces déchets au moment où ceux-ci sont reçus dans le pays d'importation.

⁸⁴ Tout mouvement de déchets en provenance d'une zone relevant de la juridiction nationale d'un pays Membre et à destination d'une zone relevant de la juridiction nationale d'un autre pays Membre.

⁸⁵ Toute personne relevant de la juridiction d'un pays Membre, qui entreprend pour son propre compte et avec l'autorisation appropriée des pays concernés l'acquisition et la vente subséquente de déchets ; cette personne peut prendre les dispositions nécessaires pour organiser et faciliter les mouvements transfrontières de déchets destinés à des opérations de valorisation.

- La décision précise les modalités relatives à son application à savoir que⁸⁶ :
 - a) les déchets sont destinés à des opérations de valorisation exécutées dans une installation de valorisation qui les valorisera de manière écologiquement rationnelle conformément à la législation, à la réglementation et aux pratiques nationales auxquelles ladite installation est assujettie ;
 - b) toutes les personnes parties à de quelconques contrats ou arrangements visant des mouvements transfrontières de déchets destinés à des opérations de valorisation doivent avoir le statut juridique approprié conformément à la législation et à la réglementation nationales ;
 - c) les mouvements transfrontières sont exécutés en conformité avec les accords internationaux applicables en matière de transport ;
 - d) tout transit de déchets à travers un pays non-membre est soumis au droit international et à l'ensemble des lois et règlements nationaux ;
- La décision met également en place un double système de contrôle en lien avec la convention de Bâle :
 - ✓ La Procédure de contrôle «verte » à propos des déchets figurant dans l'Appendice 3 à la présente Décision. Cet Appendice comportant deux parties :
 - la Partie I comprend les déchets figurant à l'Annexe IX à la Convention de Bâle, dont certains font l'objet d'une note aux fins de la présente Décision ;
 - la Partie II comprend des déchets supplémentaires que les pays Membres de l'OCDE sont convenus de soumettre à la procédure de contrôle «verte », conformément aux critères visés dans l'Appendice 6 à la présente Décision.

La procédure de contrôle «verte » est décrite dans la Section C de la manière suivante :

« Les mouvements transfrontières de déchets soumis à la procédure de contrôle «verte » sont soumis à tous les contrôles existants normalement appliqués aux transactions commerciales. Indépendamment de la question de savoir si des déchets figurent ou non sur la liste des déchets soumis à la procédure de contrôle «verte » (Appendice 3), ils peuvent ne pas être soumis à cette procédure s'ils ont été contaminés par d'autres matières dans une mesure qui a) majore les risques liés aux déchets suffisamment pour les soumettre à la procédure de contrôle «orange », compte tenu des critères visés dans l'Appendice 6 à la présente Décision ou b) empêche la valorisation du déchet d'une manière écologiquement rationnelle. »⁸⁷

- ✓ La Procédure de contrôle «orange »⁸⁸ à propos des déchets figurant dans l'Appendice 4 à la présente Décision. Cet Appendice comporte deux parties :
 - la Partie I comprend les déchets figurant aux Annexes II et VIII à la Convention de Bâle, dont certains font l'objet d'une note aux fins de la présente Décision ;
 - la Partie II comprend des déchets supplémentaires que les pays Membres de l'OCDE ont convenu de soumettre à la procédure de contrôle «orange », conformément aux critères visés dans l'Appendice 6 à la présente Décision.

La procédure de contrôle «orange » dispose que les mouvements transfrontières de déchets soumis à cette procédure ne peuvent avoir lieu que sur la base d'un contrat ou d'une série de contrats écrits valides ou d'arrangements équivalents entre des établissements contrôlés par la même entité juridique, en commençant par l'exportateur et en terminant par l'installation de valorisation. Toutes les personnes impliquées dans les contrats ou arrangements doivent bénéficier d'un statut juridique

⁸⁶Cf. B du Chapitre II de la décision C(2001)107/FINAL.

⁸⁷Cf. C du Chapitre II de la décision (2001)107/FINAL.

⁸⁸Cf. D du Chapitre II de la décision (2001)107/FINAL.

approprié.

Ainsi les contrats doivent :

- i) Définir clairement le producteur de chaque type de déchet, chaque personne à laquelle incombe le contrôle juridique des déchets et de l'installation de valorisation ;
- ii) Stipuler que toutes les prescriptions pertinentes de la présente Décision sont prises en compte et s'imposent à toutes les parties au contrat ;
- iii) Préciser quelle partie au contrat : i) assume la responsabilité d'une autre gestion possible des déchets conformément aux lois et règlements applicables, y compris, si nécessaire, leur rapatriement en conformité avec la section D(3) (a) ci-après, et
ii) le cas échéant, procède à la notification de réexportation en conformité avec la section D. (3) (b) ci-après.

De même, « *chaque fois qu'il convient, l'exportateur ou l'importateur fournit des garanties financières conformément aux prescriptions du droit national et international, en vue de permettre le recours à une autre solution en matière de recyclage ou d'élimination ou à d'autres moyens de gestion écologiquement rationnelle des déchets, au cas où les arrangements relatifs au mouvement transfrontière et aux opérations de valorisation ne peuvent être exécutés comme prévu.* »⁸⁹

Il est à noter que les Etats membres peuvent dispenser un mouvement transfrontière de déchet de l'application de la procédure de contrôle orange, si ce dernier est explicitement destiné à l'analyse en laboratoire en vue d'évaluer ses caractéristiques physiques ou chimiques ou de déterminer dans quelle mesure il se prête à des opérations de valorisation. La quantité ne devra cependant pas dépasser 25 kg, de même que les échantillons devront être convenablement emballés et étiquetés. Ces mouvements demeurent néanmoins soumis aux dispositions générales d'application rappelées précédemment⁹⁰.

➤ **Les mouvements transfrontières**

Les mouvements transfrontières uniques ou expéditions multiples à destination d'une installation de valorisation :

De tels mouvements sont soumis à notification préalable qui ne doit pas résulter dans un refus de la part des autorités des pays concernés dans un délai de 30 jours. Les mouvements ne peuvent avoir lieu que dans la période de validité des consentements et ce dès réception desdits consentements. Tout mouvement de déchet est accompagné d'un document de mouvement de déchets.

Les mouvements transfrontières à destination d'installations de valorisation titulaires d'un consentement préalable :

Les dispositions sont sensiblement similaires à celles décrites précédemment, des différences demeurant dans les délais (7 jours) dans lesquels sont tenus d'intervenir les oppositions et les consentements. Il est également notable que les Etats parties peuvent décider qu'elles ne s'opposeront pas à un tel type de mouvement.

➤ **L'obligation de rapatriement**⁹¹

⁸⁹ D 1) b) du Chapitre II de la décision (2001)107/FINAL.

⁹⁰ Les dispositions du Chapitre II, section B 1) c) et d) leur sont applicables.

⁹¹ Cf. D 3) du Chapitre II de la décision (2001)107/FINAL.

Lorsqu'un mouvement transfrontière de déchets soumis à la procédure de contrôle «orange » et auquel les pays concernés ont donné leur consentement ne peut pas être mené à terme en conformité avec les clauses du contrat pour toute raison, l'autorité compétente du pays d'importation en informe immédiatement l'autorité compétente du pays d'exportation. S'il n'est pas possible de prendre d'autres arrangements pour valoriser ces déchets d'une manière écologiquement rationnelle dans le pays d'importation, les dispositions suivantes s'appliquent en tant que de besoin :

a) Rapatriement d'un pays d'importation vers le pays d'exportation :

L'autorité compétente du pays d'importation informe les autorités compétentes des pays d'exportation et de transit, en mentionnant en particulier la raison du rapatriement des déchets. L'autorité compétente du pays d'exportation admet le rapatriement de ces déchets.

En outre, les autorités compétentes des pays d'exportation et de transit ne s'opposent pas au rapatriement de ces déchets ni ne l'empêchent. Ce rapatriement a lieu dans les quatre-vingt dix jours à compter de la date à laquelle le pays d'importation informe le pays d'exportation ou au cours de toute autre période sur laquelle les pays concernés se mettent d'accord. Tout nouveau pays de transit exigerait une nouvelle notification.

b) Réexportation à partir d'un pays d'importation vers un pays autre que le pays d'exportation initial

La réexportation à partir d'un pays d'importation de déchets soumis à la procédure de contrôle «orange » ne peut avoir lieu qu'après notification adressée par un exportateur du pays d'importation aux pays concernés, de même qu'au pays d'exportation initial. La procédure de notification et de contrôle obéit aux dispositions énoncées dans le Cas 1 de la section D. (2), avec de surcroît le fait que les dispositions visant les autorités compétentes des pays concernés s'appliquent également à l'autorité compétente du pays d'exportation initial.

c) Obligation de rapatrier des déchets soumis à la procédure de contrôle «orange » à partir d'un pays de transit

Lorsque l'autorité compétente du pays de transit observe qu'un mouvement transfrontière de déchets soumis à la procédure de contrôle «orange » auquel les pays concernés ont donné leur consentement ne respecte pas les prescriptions des documents de notification et de mouvement ou constitue par ailleurs une expédition illicite, l'autorité compétente du pays de transit informe immédiatement les autorités compétentes des pays d'exportation et d'importation et de tout autre pays de transit.

S'il n'est pas possible de prendre d'autres dispositions en vue de valoriser ces déchets d'une manière écologiquement rationnelle, l'autorité compétente du pays d'exportation admet le rapatriement de l'expédition de déchets. En outre, les autorités compétentes du pays d'exportation et d'autres pays de transit ne s'opposent pas au rapatriement des déchets, ni ne l'empêchent. Ce rapatriement a lieu dans les quatre-vingt dix (90) jours à compter de la date à laquelle le pays de transit informe le pays d'exportation ou au cours de toute autre période sur laquelle les pays concernés se mettent d'accord.

Lien vers le texte : <http://www.oecd.org/dataoecd/49/35/2089240.pdf>

2.1.3 – CONVENTION DE LOME IV

Signée le 15 décembre 1989 et entrée en vigueur le 1^{er} mars 1990.

Avant-Propos : Cette convention est présentée malgré son caractère obsolète en raison de son influence passée et présente sur les législations nationales des pays qu'elle rassemblait dans son champ d'application.

➤ **Présentation**

La convention de Lomé expose les principes et les objectifs de la coopération de l'Union européenne (à l'époque encore appelée «Communauté européenne») avec les pays ACP. Elle a pour caractéristiques principales de reposer sur le principe du partenariat, de consacrer la nature contractuelle des relations et de combiner différents éléments relevant de l'aide, du commerce et de l'action politique, le tout dans le cadre de perspectives à long terme (5 ans pour Lomé I, II, et III, et 10 ans pour Lomé IV).

Les dispositions spécifiques au transport maritime de déchets sont précisées à l'article 39 de la convention qui dispose que les Communautés Économiques Européennes devraient interdire tout mouvement d'exportation direct ou indirect de déchets en direction des pays ACP. Ces derniers interdisant dans le même temps toute importation de déchets.

L'article définit également la notion de déchets dangereux comme l'ensemble des catégories de produits listés dans les annexes 1 et 2 de la convention de Bâle.

Concernant la définition des déchets radioactifs, il est renvoyé à celle adoptée par l'Agence Internationale pour l'Énergie Atomique, l'annexe VIII rappelant alors la définition retenue : tout matériel pour lequel aucune utilisation ultérieure n'est prévue et qui contient ou est contaminé par des radionucléides dont les niveaux de radioactivité ou les concentrations dépassent les limites que la Communauté s'est fixées pour protéger sa propre population à l'article 4 (a) et (b) de la directive 80/836/Euratom, modifiée en dernier lieu par la directive 84/467/Euratom. En ce qui concerne le niveau de radioactivité, ces limites vont de 5×10^3 Bq pour les nucléides de très forte radiotoxicité à 5×10^6 Bq pour ceux de faible radiotoxicité. En ce qui concerne les concentrations, ces limites sont de 100 et 500 Bq/g-1 Bq/g-1 pour substances radioactives naturelles solides.

Lien vers le texte (en anglais): http://www.acpsec.org/en/conventions/lome4_e.htm

2.1.4 - CONVENTION DE WAIGANI
VISANT A INTERDIRE L'IMPORTATION DANS LES PAYS INSULAIRES DU FORUM
DES DECHETS DANGEREUX ET DE DECHETS RADIOACTIFS ET DE CONTROLER
LES MOUVEMENTS TRANSFRONTIERES ET LA GESTION DES DECHETS
DANGEREUX DANS LE PACIFIQUE SUD

Signée le 16 septembre 1995 et entrée en vigueur le 21 octobre 2001⁹²

➤ **Présentation**

Les objectifs de la convention sont :

- la réduction et la cessation des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux ou radioactifs au sein de la région du Forum Pacifique ;
- la réduction de la production de déchets dangereux et toxiques ;
- d'assurer le stockage des déchets est effectué de manière écologiquement raisonnable et au plus près de la source de production ; et
- d'assister les pays insulaires du Pacifique parties à la convention dans leur gestion écologique de leurs déchets.

Pour se faire, les Etats interdisent l'importation de déchets dangereux et/ou radioactifs. De même qu'ils réduisent leur production de déchets et coopèrent afin de s'assurer de la gestion écologiquement raisonnable de leurs déchets.

La Convention couvre les substances toxiques, explosives, corrosives, inflammables, écotoxiques, infectieuses, les poisons mais également les déchets radioactifs.

Il est nécessaire que chaque État identifie une autorité compétente de même qu'une personne de référence. Il est également nécessaire que chaque état se dote d'une législation interne adaptée et conforme à la convention de Bâle.

Il incombe aux Etats parties des obligations de communication et de notification portant notamment sur : les exportations, les notifications, les autorisations ou refus écrits aux demandes d'importation, les documents de mouvement, les notifications d'accident, ainsi que les informations relatives à la manière dont sont gérés les déchets.

De fait la convention de Waigani est très proche de la convention de Bâle, les seules différences notables demeurant le fait qu'elle couvre les déchets radioactifs et s'applique au-delà des eaux territoriales pour couvrir les Zones Économiques Exclusives (200 miles marins). Enfin elle est l'outil d'une organisation internationale régionale (Le Forum Pacifique).

Lien vers le texte:

<http://www.forumsec.org.fj/resources/uploads/attachments/documents/Waigani%20Convention%20Text1.pdf>

⁹²États Parties : Australie, Îles Cook, Fidji, Kiribati, Fédération des états de Micronésie, Nauru (non ratifiée), Nouvelle Zélande, Niue, Palau (non ratifiée), Papouasie Nouvelle-Guinée, Îles Samoa, Îles Salomon, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

2.1.5 - PROTOCOLE D'IZMIR RELATIF A LA PREVENTION DE LA POLLUTION DE LA MER MEDITERRANEE PAR LES MOUVEMENTS TRANSFRONTIERES DE DECHETS DANGEREUX

Signé le 1^{er} octobre 1996 et pas encore entré en vigueur

➤ Présentation

Le Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux (Protocole d'Izmir) modifie la Convention de Barcelone sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée signée le 16 février 1976 et entrée en vigueur le 12 février 1978.

« Reprenant les dispositions communes aux Conventions de Bâle, Bamako et Lomé IV, ce Protocole, qui concerne les Etats côtiers de la Méditerranée, pose le principe de l'interdiction de l'exportation (et du transit) vers un Etat non OCDE de déchets dangereux (et radioactifs) en provenance d'un Etat signataire de la Convention de Barcelone ainsi que de l'importation et du transit de déchets dangereux (et radioactifs) dans un Etat signataire non membre des Communautés européennes. »⁹³⁹⁴

➤ Définitions

Le Protocole d'Izmir reprend la même classification et les mêmes définitions des déchets dangereux que la Convention de Bamako. Cependant il laisse la possibilité aux Etats partie de classer d'autres déchets comme dangereux au regard de leur législation nationale (article 4).

➤ Obligations

Les parties ont pour obligation de prendre toutes les mesures appropriées pour prévenir, réduire et supprimer la pollution pouvant résulter des mouvements transfrontaliers et de l'élimination des déchets dangereux. De telles mesures doivent également être prises concernant la production de déchets dangereux mais également afin de réduire au minimum voir de supprimer les mouvements transfrontières.

De même, tout mouvement de déchets dangereux pour être considéré comme licite au regard du Protocole doit répondre aux obligations de notification préalable, d'élimination écologiquement rationnelle dans le respect des normes de sécurité internationales et de garanties financières (notamment celles prévues par la convention de Bâle). L'Etat d'exportation est tenu de réimporter les déchets dangereux si le mouvement transfrontière ne peut être mené à terme par suite d'impossibilité d'exécution des contrats concernant le mouvement et l'élimination des déchets. A cette fin, un Etat de transit ne doit pas s'opposer à la réintroduction de ces déchets dans l'Etat d'exportation, ni l'entraver ou l'empêcher, après avoir été dûment informé par l'Etat d'exportation (article 7).

Enfin, le texte considère tout mouvement transfrontière de déchets dangereux en violation des dispositions du présent protocole ou d'autres règles du droit international comme un trafic illicite (article 10).

Lien vers le texte:

http://smap.ew.eea.europa.eu/media_server/files/a/b/barcelone_et_protocoles_fr.2.pdf

⁹³Protocole d'Izmir, supra n°10, art 5. Un régime dérogatoire est prévu pour les situations où les déchets dangereux ne peuvent pas être éliminés d'une façon écologiquement rationnelle dans l'Etat où ils ont été produits (art6).

⁹⁴« Transport et Traitement des déchets toxiques: aperçu de la réglementation international en vigueur et principales institutions concernées », Jean-Paul Peillex et Yves-Louis Sage, pages 92 et 93. <http://www.upf.pf/IMG/pdf/7-peillex-sage.pdf>

2.1.6 - PROTOCOLE DE TEHERAN/ROMPE
SUR LE CONTROLE DES MOUVEMENTS TRANSFRONTIERES MARITIME DES
DECHETS DANGEREUX ET AUTRES DECHETS AINSI QUE DE LEUR ELIMINATION
Signé le 17 mars 1998 et entré en vigueur le 26 novembre 2001⁹⁵

➤ **Présentation**

Ce protocole a été adopté dans le cadre de la Convention Régionale du Koweït pour la Coopération pour la Protection contre la Pollution de l'Environnement Marin (24 avril 1978) qui instaure l'Organisation Régionale pour la Protection de l'Environnement Marin.

Les principaux objectifs du protocole sont de protéger l'environnement marin de la zone du Protocole des effets néfastes des déchets dangereux et autres déchets, d'aider les États contractants en matière de gestion écologique et rationnelle des déchets qu'ils génèrent et de renforcer la coopération et la coordination de l'action sur une base régionale dans le but de contrôler les mouvements transfrontières de déchets dangereux et autres déchets.

Ainsi, les Parties conviennent, entre autres, de veiller à réduire au minimum la production de déchets dangereux ou d'autres déchets, d'interdire à toute personne relevant de leur juridiction de transporter ou d'éliminer des déchets, sauf si ces personnes y sont autorisées, exigent que, lorsque les déchets dangereux et d'autres déchets doivent faire l'objet d'un mouvement transfrontière, ils soient emballés, étiquetés et transportés conformément aux principes, règles et normes internationales généralement reconnus et acceptés, d'assurer le contrôle efficace des équipements de transport et d'élimination des déchets et d'exiger que les déchets, lorsque exportés, sont gérés de manière écologique et rationnelle dans l'État d'importation ou autre.

Son champs d'application est défini à son article 3 et couvre les mouvements transfrontières de déchets, le déversement de déchets en mer, l'eau de ballast des navires pétroliers et les déchets des navires commerciaux de même que La promotion de la coopération régionale pour la création et la gestion des installations d'accueil pour la réception et le traitement des eaux de ballast et d'autres déchets provenant des navires et pour le développement d'un système de suivi et de surveillance afin de détecter et de contrôler le déversement des déchets en mer.

⁹⁵Etats parties : Bahreïn, République Islamique d'Iran, Koweït, Oman (non ratifiée), Qatar, Arabie Saoudite, Émirats Arabes Unis.

2.2 - INSTRUMENTS BILATERAUX

**2.2.1 - ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE ET
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE GABONAISE SUR LE TRANSFERT
TRANSFRONTIERE DE DECHETS DANGEREUX ET LEUR ELIMINATION.**

Signé le 12 février 2003 et entré en vigueur le 5 février 2004

Avant-Propos : Ce texte n'est présenté qu'à titre d'exemple afin d'illustrer le fait que de tels instruments peuvent exister entre les états et qu'il conviendra donc de se renseigner préalablement à toute opération de mouvement transfrontalier de déchets sur le contenu des provisions de tels textes.

➤ **Présentation**

Le présent Accord s'applique exclusivement aux déchets, substances et articles contenant, consistant en ou contaminés par des PCB, du plomb, du cadmium, de l'amiante ainsi que des déchets toxiques en quantités dispersées (déchets de laboratoire) dont le Gouvernement de la République gabonaise garantit qu'ils ont été produits sur le territoire gabonais et dont l'élimination est prévue dans des installations sises sur le territoire de la République française.

Les mouvements transfrontières de ces déchets entre les territoires gabonais et français s'effectuent conformément à des principes de gestion écologiquement rationnelle identiques à ceux prévus par la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination et au règlement (CEE) 259/93 du Conseil, du 1er février 1993, concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne.

Dans le cadre du présent Accord, le Gouvernement de la République gabonaise met en place un régime d'autorisation d'exportation dans des conditions identiques ou équivalentes à celles prévues par l'article 6 de la Convention de Bâle et les articles 20, 27 et 31 du règlement communautaire 259/93. Il désigne le ministre chargé de l'environnement et de la protection de la nature comme autorité compétente pour la gestion des autorisations d'exportation de déchets, substances vers une des installations sises sur le territoire de la République française.

Le présent Accord, pris en application de l'article 19, paragraphe 1 b, quatrième tiret, du règlement communautaire 259/93, sera limité à une période de deux ans courant à partir de son entrée en vigueur.

Lien vers le texte: TRE/Bilateral/Other/bi-46803.doc (Other)

2.3 - INSTRUMENTS COMMUNAUTAIRES

2.3.1 - DIRECTIVE 2008/98/CE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL DU 19 NOVEMBRE 2008 RELATIVE AUX DECHETS ET ABROGEANT CERTAINES DIRECTIVES.

Entrée en vigueur le 12 décembre 2008 (date limite de transposition 12 décembre 2010)

➤ **Présentation**

En vue d'éliminer le rapport actuel existant entre croissance et production de déchets, l'Union européenne se dote d'un cadre juridique visant à contrôler tout le cycle du déchet, de la production à l'élimination, en mettant l'accent sur la valorisation et le recyclage.

La présente directive établit un cadre juridique pour le traitement des déchets au sein de la Communauté. Elle vise à protéger l'environnement et la santé humaine par la prévention des effets nocifs de la production et de la gestion des déchets.

Elle s'applique aux déchets ne comprenant pas:

- d'effluents gazeux ;
- d'éléments radioactifs ;
- d'explosifs déclassés ;
- de matières fécales ;
- d'eaux usées ;
- de sous-produits animaux ;
- de carcasses d'animaux morts autrement que par abattage ;
- d'éléments provenant des ressources minérales.

➤ **Hiérarchie des déchets**

Afin de protéger au mieux l'environnement, les États membres doivent prendre des mesures pour le traitement de leurs déchets conformément à la hiérarchie suivante qui s'applique par ordre de priorités :

- Prévention ;
- préparation en vue du réemploi ;
- recyclage ;
- autre valorisation, notamment énergétique ;
- élimination.

Les États membres peuvent mettre en place des mesures législatives en vue de renforcer cette hiérarchie dans le traitement des déchets. Ils doivent cependant assurer que la gestion des déchets ne met pas en danger la santé humaine et ne nuit pas à l'environnement.

➤ **Gestion des déchets**

Tout producteur ou tout détenteur de déchets doit procéder lui-même à leur traitement ou doit le faire faire par un négociant, établissement ou entreprise. Les États membres peuvent coopérer, si nécessaire, pour parvenir à l'établissement d'un réseau d'installations d'élimination des déchets. Ce réseau doit permettre l'indépendance de l'Union européenne en matière de traitement des déchets.

Les déchets dangereux doivent être stockés et traités dans des conditions de protection de l'environnement et de la santé. Ils ne doivent en aucun cas être mélangés à d'autres déchets dangereux et doivent être emballés ou étiquetés conformément aux normes internationales ou communautaires.

➤ **Autorisation et enregistrement**

Tout établissement ou entreprise désirant procéder au traitement de déchets obtient une autorisation auprès des autorités compétentes qui déterminent notamment la quantité et le type de déchets traités, la méthode utilisée, ainsi que les opérations de suivi et de contrôle.

Toute méthode d'incinération ou de co-incinération visant une valorisation énergétique ne doit s'effectuer que si cette valorisation présente une efficacité énergétique élevée.

➤ **Plans et programmes**

Les autorités compétentes sont tenues d'établir un ou plusieurs plans de gestion destinés à couvrir l'ensemble du territoire de l'État membre concerné. Ces plans contiennent notamment le type, la quantité, la source de déchets, les systèmes existants de collecte et les critères d'emplacement.

Des plans de prévention doivent également être élaborés, en vue de rompre le lien entre la croissance économique et les incidences environnementales associées à la production de déchets.

Ces plans sont notifiés par les États membres à la Commission européenne. Cette directive abroge les directives 75/439/CEE, 91/689/CEE et 2006/12/CE.

Lien vers le texte:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.douri=OJ:L:2008:312:0003:0030:FR:PDF>

2.3.2 - DECISION 93/98/CEE DU CONSEIL DU 1^{ER} FEVRIER 1993 relative à la conclusion, au nom de la Communauté, de la Convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle) et DECISION 97/640/CE DU CONSEIL DU 22 SEPTEMBRE 1997 concernant l'adoption au nom de la Communauté, de l'amendement à la convention de Bâle qui figure dans la décision III/1 de la conférence des Parties.

Avant-Propos : Ces décisions ne sont, ici encore, présentées qu'à titre indicatif, en ce qu'elles constituent les fondements de l'application de la convention de Bâle au sein de l'Union Européenne, le Règlement n° 1013/2006 présenté ci-après, devant être considéré comme la norme de référence dans cet ordre juridique.

➤ **Présentation**

La CEE approuve la convention sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination, adoptée à Bâle le 22 mars 1989. Cette convention est entrée en vigueur pour l'Union européenne le 7 février 1994 et elle définit les déchets qui sont considérés comme dangereux. Toute Partie peut ajouter à cette liste d'autres déchets qui sont répertoriés comme dangereux par sa législation nationale.

➤ **Définitions**

Est considéré comme 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.

➤ **Obligations générales**

- il est interdit d'exporter ou d'importer des déchets dangereux et d'autres déchets vers ou en provenance d'un État non Partie ;
- aucun déchet ne peut être exporté si l'État d'importation n'a pas donné par écrit son accord spécifique pour l'importation de ces déchets ;
- les renseignements sur les mouvements transfrontières proposés doivent être communiqués aux États concernés, au moyen d'un formulaire de notification, afin qu'ils puissent évaluer les conséquences pour la santé humaine et l'environnement des mouvements envisagés ;
- les mouvements transfrontières ne doivent être autorisés que si le transport et l'élimination de ces déchets est sans danger ;
- les déchets qui doivent faire l'objet d'un mouvement transfrontière doivent être emballés, étiquetés et transportés conformément aux règles internationales, et accompagnés d'un document de mouvement depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination ;
- toute Partie peut imposer des conditions supplémentaires si elles sont compatibles avec la convention.

La convention établit les procédures de notification relatives:

- aux mouvements transfrontières entre Parties ;
- aux mouvements transfrontières en provenance d'une Partie à travers le territoire d'États qui ne sont pas Parties.

Elle prévoit les cas d'obligation de réimportation des déchets dangereux, notamment si ceux-ci ont été l'objet d'un trafic illicite.

Les Parties à la convention coopèrent entre elles afin d'améliorer et d'assurer la gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et d'autres déchets. L'objectif est donc de mettre en œuvre toutes les mesures pratiques permettant d'assurer que les déchets visés par la convention sont gérés d'une manière garantissant la protection de la santé humaine et de l'environnement contre les effets nuisibles que peuvent avoir ces déchets.

Les Parties peuvent conclure, entre elles ou avec des non Parties, des accords ou des arrangements bilatéraux, multilatéraux ou régionaux touchant les mouvements transfrontières de déchets dangereux, à condition qu'ils ne dérogent pas aux principes définis par la convention.

Une conférence des Parties est instituée; elle est chargée de veiller à la bonne application de la convention.

Dans le cadre de la décision III/1, les Parties ont prévu un amendement à la convention selon lequel est mise en place une interdiction immédiate des mouvements transfrontières de déchets dangereux destinés à l'élimination finale et une interdiction à partir du 01.01.1998 des mouvements transfrontières de déchets dangereux destinés aux opérations de valorisation des États figurant à l'annexe VII de la convention, soit les "membres de l'Organisation pour la coopération et le développement économique (OCDE), de la Communauté européenne et le Liechtenstein", vers les États ne figurant pas à l'annexe VII de la convention. En l'absence de ratifications suffisantes, cet amendement à la convention ainsi que l'annexe VII, ne sont pas encore entrés en vigueur.

Lien vers le texte :

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31997D0640:FR:HTML>

2.3.3 - REGLEMENT (CE) N° 1013/2006 DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL DU 14 JUIN 2006 CONCERNANT LES TRANSFERTS DE DECHETS.

L'Union européenne a établi un système de surveillance et de contrôle de tout mouvement de déchets, à l'intérieur de ses frontières et avec les pays de l'Association européenne de libre échange (AELE), de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et les pays tiers parties à la convention de Bâle.

➤ Présentation

Le présent règlement a pour but de renforcer, simplifier et préciser les procédures de contrôle des transferts de déchets pour améliorer la protection de l'environnement. Il réduit ainsi le risque de transfert de déchets non contrôlés. Il vise également à intégrer dans la législation communautaire les dispositions de la convention de Bâle ainsi que la révision de la décision sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets destinés à des opérations de valorisation adoptée par l'OCDE en 2001.

➤ Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux transferts de déchets :

- entre États membres à l'intérieur de la Communauté ou transitant par des pays tiers ;
- importés dans la Communauté en provenance de pays tiers ;
- exportés de la Communauté vers des pays tiers ;
- qui transitent par la Communauté sur leur trajet depuis ou vers des pays tiers.

Le règlement concerne presque tous les types de déchets à transférer. Seuls les déchets radioactifs et quelques autres types de déchets n'en relèvent pas, dans la mesure où ils font l'objet de régimes de contrôle distincts. Les dérogations concernent, par exemple, les transferts des déchets produits à bord de véhicules, de trains, d'avions et de navires, jusqu'à ce que ces déchets soient débarqués en vue de leur valorisation ou élimination, etc.

➤ Listes de déchets

Le règlement réduit également le nombre de listes de déchets dont le transfert est autorisé de trois à deux. Les déchets soumis à notification figurent sur la « liste orange » (annexe IV); tandis que les déchets soumis uniquement à information figurent sur la « liste verte » (annexe III). Les déchets dont le transfert est interdit font, quant à eux, l'objet de listes séparées (annexe V).

➤ Procédures applicables

Le présent règlement ramène les procédures de contrôle des transferts de trois à deux:

- la procédure dite de la « liste verte » s'applique aux déchets non dangereux destinés à être valorisés;
- la procédure de notification s'applique aux transferts de tous les déchets destinés à être éliminés et aux déchets dangereux destinés à être valorisés.

Quelle que soit la procédure, toute personne impliquée dans le transfert doit s'assurer qu'elle prend toutes les mesures nécessaires afin que les déchets soient gérés de manière écologiquement rationnelle tout au long des transferts et lors de leur élimination ou de leur valorisation. La procédure de notification exige que les autorités compétentes des pays concernés par le transfert (pays de départ, pays par lesquels les déchets transitent et pays de destination) donnent leur accord préalablement à tout transfert.

Le transfert de déchets doit faire l'objet d'un contrat entre la personne qui a la charge du transfert ou de faire transférer les déchets et le destinataire de ces déchets. Ce contrat doit être assorti de garanties financières lorsque les déchets en question sont soumis à une exigence de notification.

➤ **La notification**

Dans le cadre de la procédure de notification, la notification doit être envoyée par le notifiant seulement à l'autorité compétente d'expédition, laquelle est chargée de transmettre cette notification aux autorités compétentes de destination et de transit. Les autorités compétentes doivent donner leur consentement (avec ou sans conditions) ou leurs objections dans un délai de 30 jours. Les modifications portant sur des éléments essentiels du transfert (quantité, itinéraire, etc.) doivent faire l'objet d'une nouvelle notification, sauf si toutes les autorités compétentes dispensent le notifiant de cette obligation.

De plus, les installations de valorisation et d'élimination intermédiaires sont soumises aux mêmes obligations que celles de valorisation et d'élimination finales. L'autorisation d'un transfert comprenant des opérations intermédiaires ne peut être donnée que si le transfert des déchets concernés est également autorisé.

Lorsqu'un transfert ne peut pas être mené à son terme (y compris la valorisation ou l'élimination de déchets), le notifiant a l'obligation de reprendre les déchets, en principe à ses frais.

L'obligation de reprise ne s'applique pas:

- si les autorités compétentes d'expédition, de transit et de destination concernées par la valorisation ou l'élimination des déchets estiment que le notifiant ou, si cela est impossible, l'autorité compétente d'expédition ou une personne physique ou morale agissant en son nom peut éliminer ou valoriser les déchets d'une autre manière dans le pays de destination ou ailleurs;
- si les déchets transférés dans l'installation concernée ont été irrémédiablement mélangés à d'autres types de déchets avant qu'une autorité compétente concernée ait eu connaissance du fait que le transfert notifié ne pouvait être mené à son terme.

➤ **Autres dispositions applicables**

Le règlement comprend d'autres dispositions générales, comme l'interdiction du mélange des déchets pendant le transfert, la mise à disposition des informations appropriées pour le public, ainsi que l'obligation de conservation des documents et informations par le notifiant, l'autorité compétente, le destinataire et les installations concernées.

Les exportations à destination de pays tiers de déchets destinés à être éliminés sont interdites, à l'exception des exportations à destination des pays de l'Association européenne de libre-échange (AELE) parties à la convention de Bâle.

Les exportations de déchets dangereux destinés à être valorisés sont interdites, à l'exception des exportations à destination des pays auxquels s'applique la décision de l'OCDE.

Les importations en provenance de pays tiers de déchets destinés à être éliminés ou valorisés sont interdites, à l'exception des importations:

- des pays auxquels s'applique la décision de l'OCDE,
- des pays tiers parties à la convention de Bâle,
- des pays qui ont conclu avec la Communauté ou les États membres un accord bilatéral, ou
- d'autres régions en situation de crise.

Les États membres doivent prévoir l'organisation de contrôles tout au long du transfert de déchets ainsi que de leur valorisation ou leur élimination.

Modifications des annexes :

Annexe I A – Document de notification pour mouvements/transferts transfrontaliers de déchets
Règlement (CE) n° 1379/2007 [Journal officiel L 309 du 27.11.2007].

Annexe I B – Document de mouvement pour mouvements/transferts transfrontaliers de déchets
Règlement (CE) n° 1379/2007 [Journal officiel L 309 du 27.11.2007].

Annexe I C – Instructions spécifiques pour remplir les documents de notification et de mouvement
Règlement (CE) n° 669/2008 [Journal officiel L 188 du 16.7.2008].

Annexe III A – Mélanges d'au moins deux déchets figurant à l'annexe III
Règlement (CE) n° 308/2009 [Journal officiel L 97 du 16.4.2009].

Annexe VI – Formulaire pour les installations titulaires d'un consentement préalable
Règlement (CE) n° 308/2009 [Journal officiel L 97 du 16.4.2009].

Annexe VII – Informations accompagnant les transferts de déchets
Règlement (CE) n° 1379/2007 [Journal officiel L 309 du 27.11.2007].

Annexe VIII – Lignes directrices en matière de gestion écologiquement rationnelle
Règlement (CE) n° 1379/2007 [Journal officiel L 309 du 27.11.2007].

TABLEAUX RECAPITULATIFS DU REGLEMENT 1013/2006

Les exportations de l'UE vers des pays tiers :

Exportation de déchets destinés à être éliminés	Exportation interdite SAUF vers les pays de l'AELE qui sont également parties à la Convention de Bâle, et à condition que l'importation de ces déchets ne soit pas interdite dans ces pays-là (article 34 du règlement 1013) ☐ Présentation des annexes IA et IB du règlement 1379/2007 Procédure de notification et consentement écrit préalables
Exportation de déchets NON DANGEREUX destinés à être valorisés	Procédure d'information pour les pays auxquels la décision OCDE s'applique (application Titre II cf. article 38) Procédure de notification et consentement écrit pour les pays auxquels la décision OCDE ne s'applique PAS ☐ Dans les 2 cas, présentation de l'annexe VII du règlement 1379/2007
Exportation de déchets DANGEREUX destinés à être valorisés	Procédure de notification et consentement écrit préalables pour les échanges intracommunautaires, de transit, et d'importation SAUF si le pays d'origine n'applique pas la décision OCDE (C-2001/207 OCDE). Les exportations de déchets dangereux vers les pays NON membres de l'OCDE sont interdites.

Les importations dans l'UE en provenance de pays tiers :

Importation de déchets destinés à être éliminés	Importation interdite SAUF en provenance de pays Parties à la Convention de Bâle, ou de pays avec lesquels la France ou l'UE a conclu un accord bi-ou multilatéral, ou avec d'autres régions en période de crise ou de conflit (article 41) ☐ Présentation des annexes IA et IB du règlement 1379/2007 Procédure de notification et consentement écrit préalables
Importation de déchets NON DANGEREUX destinés à être valorisés	Importation interdite SAUF en provenance de pays auxquels la décision de l'OCDE s'applique, de pays Parties à la Convention de Bâle, de pays avec lesquels il existe un accord, ou d'autres régions en période de crise ou conflit (article 43) Simple information
Importation de déchets DANGEREUX destinés à être valorisés	Procédure de notification et consentement écrit préalables si le pays d'origine est partie à la convention de Bâle seule ou à la convention de Bâle et à l'OCDE ☐ Présentation des annexes IV et IV A du règlement 1379/2007

Les transferts à l'intérieur de l'UE avec ou sans transit par des pays tiers :

Déchets destinés à être éliminés	Procédure de notification et consentement écrit préalable ☐ Présentation des annexes IA et IB du règlement 1379/2007
Déchets NON DANGEREUX destinés à être valorisés	Procédure d'information pour les pays auxquels la décision OCDE s'applique, pour les pays Parties à la Convention de Bâle, pour les pays avec lesquels l'UE a conclu un accord bilatéral ou multilatéral, et les régions en situation de crise
Déchets DANGEREUX destinés à être valorisés	Procédure de notification et consentement écrit préalable ☐ Présentation des annexes IA et IB du règlement 1379/2007

Le transit à travers l'UE en provenance ou à destination de pays tiers :

Déchets destinés à être éliminés	Procédure de notification et consentements écrits préalables
Déchets NON DANGEREUX destinés à être valorisés	Quand la décision OCDE ne s'applique PAS : (article 48 → 47) procédure de notification et consentement écrit préalable Quand la décision OCDE s'applique : simple information ☐ Dans les 2 cas, présentation des annexes IA et IB du règlement 1379/2007
Déchets dangereux destinés à être valorisés	Procédure de notification et consentement écrit préalable

3 - INSTRUMENTS NATIONAUX

REGLEMENT RELATIF AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (CANADA).

*Règlement de 2001 (dernière modification du 7 février 2008) pris en application de la loi de 1992
sur le transport des marchandises.*

➤ **Définition et interprétation**

- **Demande de transport** : En ce qui concerne des marchandises dangereuses qui ne sont pas en transport, le fait de choisir un transporteur ou d'en permettre le choix dans le but de les transporter, le fait de les préparer ou d'en permettre la préparation pour qu'un transporteur en prenne possession aux fins du transport ou le fait de permettre à un transporteur d'en prendre possession aux fins du transport.
- **Expéditeur**⁹⁶ : La personne au Canada qui, selon le cas :
 - a) est nommée comme l'expéditeur dans le document d'expédition;
 - b) importe ou importera des marchandises dangereuses au Canada;
 - c) si les alinéas a) et b) ne s'appliquent pas, a la possession de marchandises dangereuses immédiatement avant qu'elles soient en transport.
- **Transporteur** : Personne qui, à titre onéreux ou gratuit, a la possession de marchandises dangereuses pendant qu'elles sont en transport.

La classification (extraits de la réglementation)

2.2 **Responsabilité concernant la classification**⁹⁷

- (1) Avant de permettre à un transporteur de prendre possession de marchandises dangereuses en vue de leur transport, un expéditeur en détermine la classification conformément à la présente partie.
- (2) Un expéditeur qui importe des marchandises dangereuses au Canada veille à ce que leur classification soit la bonne avant leur transport au Canada.
- (3) Un expéditeur peut utiliser la classification déterminée, selon le cas :
 - a) Pour la classe 1, Explosifs, par l'inspecteur en chef des explosifs, ministère des Ressources naturelles ;
 - b) Pour la classe 6.2, Matières infectieuses, par le directeur, Bureau de biosécurité, Santé Canada, ou par le directeur, Confinement des biorisques et Sécurité, Agence canadienne d'inspection des aliments ;
 - c) Par un expéditeur précédent des marchandises dangereuses ;
 - d) Par le fabricant.
- (4) Un expéditeur peut utiliser la classification appropriée prévue dans les Instructions techniques de l'OACI, dans le Code IMDG ou dans les Recommandations de l'ONU pour le transport au Canada de marchandises dangereuses par véhicule routier ou véhicule ferroviaire ou par navire au cours d'un voyage intérieur, si le présent règlement ou le document utilisé pour leur classification n'interdit pas leur transport.
- (5) Si une erreur de classification est constatée ou s'il existe des motifs raisonnables de soupçonner

⁹⁶Une personne peut être à la fois l'expéditeur et le transporteur d'un même envoi, par exemple, si un fabricant transporte des marchandises dangereuses qu'il a aussi fabriquées.

⁹⁷L'expéditeur est responsable de la détermination de la classification des marchandises dangereuses. En règle générale, cette activité est effectuée par une personne qui comprend la nature des marchandises dangereuses, ou en consultation avec une telle personne, notamment un fabricant, une personne qui prépare des mélanges ou des solutions de marchandises ou, dans le cas de matières infectieuses, un médecin, scientifique, vétérinaire, épidémiologiste, généticien, microbiologiste, pathologiste, infirmier, coroner ou technologue ou technicien de laboratoire.

une telle erreur, l'expéditeur ne peut permettre au transporteur de prendre possession des marchandises dangereuses en vue de leur transport jusqu'à ce que la classification ait été vérifiée ou rectifiée.

(6) Un transporteur qui constate une erreur de classification ou qui a des motifs raisonnables de soupçonner une telle erreur pendant que les marchandises dangereuses sont en transport en avise l'expéditeur et cesse de transporter les marchandises dangereuses jusqu'à ce que l'expéditeur en ait 2-6 Part 2 / Partie 2 vérifié ou rectifié la classification. L'expéditeur vérifie ou rectifie immédiatement la classification et veille à ce que le transporteur reçoive la classification ainsi vérifiée ou rectifiée.⁹⁸

Partie 3 du règlement sur le transport des marchandises dangereuses incluant la modification

3.1 Responsabilités de l'expéditeur⁹⁹

(1) Avant d'autoriser un transporteur à prendre possession de marchandises dangereuses en vue de leur transport, l'expéditeur établit et remet un document d'expédition au transporteur ou, avec l'accord de celui-ci, une copie électronique du document d'expédition.

(2) Dans le cas de marchandises dangereuses importées au Canada, l'expéditeur doit s'assurer que, avant leur transport au Canada, le transporteur possède un document d'expédition ou, avec l'accord de celui-ci, une copie électronique du document d'expédition qui contient les renseignements exigés par le présent règlement.

3.2 Responsabilités du transporteur¹⁰⁰

(1) Il est interdit à tout transporteur de prendre possession de marchandises dangereuses en vue de leur transport à moins d'avoir le document d'expédition pour ces marchandises dangereuses.

(2) Un transporteur qui accepte une copie électronique d'un document d'expédition produit, avant de prendre possession des marchandises dangereuses en vue de leur transport, un document d'expédition à partir de la copie électronique.

(3) Les marchandises dangereuses en transport sont en possession du transporteur depuis le moment où celui-ci en prend possession en vue de les transporter jusqu'au moment où une autre personne en prend possession.

(4) Pendant que les marchandises dangereuses sont en transport et qu'elles sont en sa possession, le transporteur conserve le document d'expédition à l'emplacement prévu aux articles 3.7 à 3.10.

(5) Au plus tard au moment du transfert de possession à un autre transporteur des marchandises dangereuses, le transporteur remet le document d'expédition, ou une copie de celui-ci, à cet autre transporteur ou, avec son accord, lui remet une copie électronique du 3-4 Part 3/Partie 3 document d'expédition.

(6) Au plus tard au moment où une personne, autre qu'un autre transporteur de marchandises dangereuses, prend possession des marchandises dangereuses, le transporteur des marchandises dangereuses remet à cette personne un document sur lequel les marchandises dangereuses sont indiquées ou, avec son accord, une copie électronique d'un document sur lequel les marchandises dangereuses sont indiquées.

⁹⁸ En lisant les articles 2.3 à 2.6, il est à noter que le mot « classification » est défini à la partie 1, Entrée en vigueur, abrogation, interprétation, dispositions générales et cas spéciaux, et qu'il comprend, selon le cas, l'appellation réglementaire, la classe primaire, le groupe de compatibilité, la classe subsidiaire, le numéro UN, le groupe d'emballage et les catégories des matières infectieuses.

⁹⁹ Une personne peut être à la fois l'expéditeur et le transporteur d'un même envoi, par exemple, dans le cas d'un fabricant qui transporte les marchandises dangereuses qu'il produit.

¹⁰⁰ Selon les définitions de « transporteur » et « en transport », une personne qui est, par exemple, un transitaire en possession de marchandises dangereuses en transport est considéré comme étant un transporteur pour l'application du présent règlement.

(7) Un transporteur peut remplacer un document d'expédition fourni par l'expéditeur par un nouveau document d'expédition ou par une copie de celui-ci ayant une présentation différente.

3.4 Lisibilité et langues utilisées

(1) Les renseignements à porter sur un document d'expédition et une feuille de train doivent être facilement reconnaissables, lisibles, indélébiles et rédigés en français ou en anglais.

3.5 Renseignements devant figurer sur le document d'expédition

1) [...]

f) la mention « Numéro 24 heures » ou « 24-Hour Number », ou une abréviation de celle-ci, suivie d'un numéro de téléphone, y compris l'indicatif régional, où l'expéditeur peut être joint immédiatement afin d'obtenir des renseignements techniques sur les marchandises dangereuses qui sont en transport, sans qu'il y ait interruption de la communication établie par la personne qui appelle.¹⁰¹

(2) Le numéro de téléphone d'une personne, autre que l'expéditeur, par exemple celui de CANUTEC, qui est en mesure de fournir, en anglais ou en français, les renseignements techniques exigés par l'alinéa (1)f) peut être utilisé. Toutefois, pour utiliser le numéro de téléphone de CANUTEC, l'expéditeur doit avoir obtenu l'autorisation écrite de CANUTEC. Tout expéditeur qui utilise le numéro de téléphone d'un organisme ou d'une agence autre que CANUTEC doit s'assurer que cet organisme ou cette agence dispose de renseignements à jour et précis sur les marchandises dangereuses dont l'expéditeur demande le transport et, si l'organisme ou l'agence est à l'extérieur du Canada, l'indicatif du pays et, le cas échéant, celui de la ville, doivent être inclus avec le numéro de téléphone. [...]

3.9 Emplacement du document d'expédition : Transport maritime

(1) Le capitaine d'un navire qui contient des marchandises dangereuses, ou le capitaine ayant la direction d'un tel navire, doit avoir sur la passerelle, ou près de celle-ci, une copie papier ou électronique, aisément accessible :

a) soit du document d'expédition;

b) soit d'une liste indiquant la classification des marchandises dangereuses.

(2) Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées par navire à bord d'un véhicule routier et qu'un ou plusieurs conducteurs de ce véhicule sont présents, ou à bord d'un véhicule ferroviaire et qu'un ou plusieurs membres de l'équipe de train sont présents, un conducteur ou un membre de l'équipe de train avise le capitaine du navire ou le transporteur maritime de la présence des marchandises dangereuses et met une copie du document d'expédition à la disposition du capitaine. Toutefois, le document d'expédition doit être conservé conformément à l'article 3.7 dans le cas du véhicule routier et, dans le cas du véhicule ferroviaire, être en la possession d'un membre de l'équipe de train.

Partie 4 - Indications de danger marchandises dangereuses

¹⁰¹ Les mentions « Numéro 24 heures » et « 24-Hour Number », utilisées dans le présent alinéa visent le numéro de téléphone qui doit être disponible pendant que les marchandises dangereuses sont en transport. Cette terminologie a été choisie pour accentuer le fait que cette exigence non seulement s'applique pendant les heures d'ouverture mais qu'elle doit aussi être observée pendant chacune des 24 heures d'une journée pendant laquelle les marchandises dangereuses sont en transport.

Interdiction de demander le transport, le transport de marchandises dangereuses à moins que n'y soit apposée des indications de danger. [...]

4.2 Indications de danger — marchandises dangereuses qui sont trompeuses

Comme le prévoit l'article 6 de la Loi, il est interdit d'apposer sur un contenant, sur un moyen de transport ou dans une installation une indication de danger réglementaire pour indiquer la nature du danger si l'indication de danger est trompeuse quant à la nature du danger. [...]

4.4 Responsabilités de l'expéditeur

(1) Avant d'importer des marchandises dangereuses ou de permettre à un transporteur au Canada d'en prendre possession en vue du transport, l'expéditeur doit :

- a) apposer les indications de danger — marchandises dangereuses exigées sur chaque petit contenant dans lequel sont placées les marchandises dangereuses ou veiller à ce qu'elles soient apposées;
- b) apposer les indications de danger — marchandises dangereuses exigées sur chaque grand contenant dans lequel sont placées les marchandises dangereuses ou veiller à ce qu'elles soient apposées;
- c) fournir au transporteur les indications de danger — marchandises dangereuses à l'égard des marchandises dangereuses dont il demande le transport ou qu'il importe et qui sont destinées à être transportées dans un grand contenant.

(2) L'expéditeur n'est pas tenu de fournir les indications de danger — marchandises dangereuses mentionnées à l'alinéa

(1)c) dans les cas suivants :

- a) elles sont déjà apposées sur le grand contenant;
- b) ce ne sont pas les bonnes indications de danger — marchandises dangereuses à apposer parce que d'autres marchandises dangereuses se trouvent dans le grand contenant.¹⁰²

4.5 Responsabilités du transporteur

Le transporteur de marchandises dangereuses doit :

- a) veiller à ce que les indications de danger — marchandises dangereuses exigées restent bien en place sur le petit contenant pendant que les marchandises dangereuses sont en transport;
- b) apposer sur le grand contenant les indications de danger — marchandises dangereuses exigées, à moins qu'elles n'y soient déjà apposées, et veiller à ce qu'elles restent bien en place pendant que les marchandises dangereuses sont en transport;
- c) fournir et apposer, ou enlever, les indications de danger — marchandises dangereuses lorsque les exigences les concernant changent pendant que les marchandises dangereuses sont en transport.

4.6 Visibilité, lisibilité et couleur

Les indications de danger — marchandises dangereuses doivent être :

- a) visibles, lisibles et apposées sur un fond de couleur contrastante;
- b) faites de matériaux durables et à l'épreuve des intempéries qui résisteront aux conditions auxquelles elles seront soumises, sans que les couleurs, les symboles, les lettres, le texte ou les

¹⁰² Lorsque l'expéditeur fournit le grand contenant, il appose les indications de danger — marchandises dangereuses. Lorsque le transporteur fournit le grand contenant, l'expéditeur lui fournit les indications de danger — marchandises dangereuses appropriées.

chiffres ou numéros se détachent ou se détériorent de façon appréciable;¹⁰³ [...]

11.1 Transport international et transport au cours d'un voyage de cabotage, classe I

(1) Toute personne qui manutentionne, demande le transport ou transporte des marchandises dangereuses par navire doit le faire conformément au Code IMDG lorsque les marchandises dangereuses sont en transport :

- a) entre le Canada et un autre pays, si le voyage n'est pas un voyage en eaux internes;
- b) entre deux endroits au Canada, au cours d'un voyage de cabotage, classe I;
- c) entre deux endroits à l'extérieur du Canada à bord d'un navire immatriculé au Canada.

(2) En plus des exigences prévues au paragraphe (1), toute personne qui manutentionne ou transporte des marchandises dangereuses par navire, ou qui en demande le transport, doit effectuer ces opérations conformément aux dispositions suivantes du présent règlement :

a) aux dispositions suivantes de la partie 3,

Documentation :

- (i) l'article 3.2, Responsabilités du transporteur,
- (ii) le paragraphe 3.4(1), Lisibilité et langues utilisées,
- (iii) l'alinéa 3.5(1)f) et le paragraphe 3.5(2), en ce qui concerne le numéro 24 heures qui figure dans le document d'expédition,
- (iv) l'article 3.9, Emplacement du document d'expédition: Transport maritime,
- (v) l'article 3.10, Emplacement du document d'expédition: Entreposage pendant le transport;

b) aux dispositions suivantes de la partie 4, Indications de danger — marchandises dangereuses :

- (i) l'article 4.2, Indications de danger — marchandises dangereuses qui sont trompeuses,
- (ii) l'article 4.4, Responsabilités de l'expéditeur,
- (iii) le paragraphe 4.5(1), Responsabilités du transporteur,
- (iv) l'article 4.6, Visibilité, lisibilité et couleur;

c) aux dispositions suivantes de la partie 5, Contenants :

- (i) l'article 5.2, Exigences pour qu'un contenant normalisé soit en règle,
- (ii) l'article 5.3, Indications de danger — conformité sur un contenant,
- (iii) l'article 5.6, Contenant normalisé UN,
- (iv) l'article 5.10, Contenants : Classe 2, Gaz, et l'article 5.11, Bombes aérosol : Classe 2, Gaz;

d) à la partie 8, Exigences relatives aux rapports de rejet accidentel et de rejet accidentel imminent.

(3) Les contenants utilisés pour le transport de marchandises dangereuses doivent être conçus, construits, remplis, obturés, arrimés et entretenus de façon à empêcher, dans des conditions normales de transport, y compris la manutention, tout rejet accidentel des marchandises dangereuses qui pourrait présenter un danger pour la sécurité publique. »

Lien vers le texte: <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/clair-tdesm-211.htm>

¹⁰³ Par exemple, une détérioration est considérée comme appréciable si la couleur d'une indication de danger pâlit ou s'assombrit au point qu'elle ne correspond plus à la classe des marchandises dangereuses qui lui est associée.

II/ FICHES ETATS

1.BRESIL

PLAN DE LA FICHE

1. CONVENTIONS INTERNATIONALES LIEES AUX DECHETS ET A LA RESPONSABILITE MARITIME.

2. DEFINITIONS DE « DECHETS ».

2.1. INTERNATIONALES

2.2. NATIONALES

3. OBLIGATIONS - LIEES AU TRANSPORT – POUR LE TRANSPORTEUR ET POUR L'IMPORTATEUR

3.1. POUR LES DECHETS EXPORTEES DU BRESIL

3.1.1. Pour le transporteur

3.1.2. Pour l'exportateur

3.2. OBLIGATIONS LORS DE L'IMPORTATION VERS LE BRESIL

3.2.1. Pour le transporteur

3.2.1.1. *Convention de Bâle*

3.2.1.2. *Législation brésilienne*

3.2.2. Pour l'importateur

3.2.2.1. *Convention de Bâle*

3.2.2.2. *Législation brésilienne*

4. CONSEILS ET REMARQUES EN CE QUI CONCERNE LE TRANSPORT DE DECHETS.

4.1. REMARQUES

4.2. CONSEILS

1. CONVENTIONS INTERNATIONALES LIEES AUX DECHETS ET A LA RESPONSABILITE MARITIME.

Conventions Internationales	Signature	Ratification
Règles de La Haye-Visby	Ø	Ø
Règles de Hambourg	Ø	Ø
Règles de ROTTERDAM	Ø	Ø
Convention MARPOL et son Protocole de 1978	X	X
Convention SOLAS et Protocole SOLAS 1988	X	X
Convention de Bruxelles de 1924 et Protocoles de 1968 et 1979	X	X
Convention de Bâle	X	X
Amendement à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination Genève, 22 septembre 1995		X
Convention de Londres de 1965 pour la facilitation du transport maritime international	X	X
Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.	X	X

2. DEFINITIONS DE « DECHETS ».

2.1. INTERNATIONALES

Les Déchets inscrits dans l'annexe I de la Convention de Bâle sont les déchets dangereux, tout comme ceux inscrits dans l'annexe VIII (dans le cas de l'annexe VIII, il doit être prouvé que le déchet n'a pas les caractéristiques mentionnées dans l'annexe III, pour qu'il ne soit pas considéré comme déchet dangereux).

Les 'autres déchets' : déchets inscrits dans l'annexe II de Bâle et dans son annexe IX (dans le cas de l'annexe VIII, s'il est prouvé que le déchet est composé d'une substance de l'annexe I dans une proportion qui puisse entraîner une des caractéristiques mentionnées dans l'annexe III, il sera considéré comme un déchet dangereux). Un État peut adopter une définition nationale du déchet

dangereux, de même il dispose de la liberté d'en interdire ou non l'importation. Dans ce cas il est tenu d'en informer le Secrétariat de la convention de Bâle.¹⁰⁴

2.2. NATIONALES

Pour le Brésil, la définition nationale du déchet repose sur la même approche que la Convention de Bâle. La Resolução CONAMA n° 23/96 définit comme dangereux les déchets de son annexe I-A (annexe I de la Convention de Bâle), mais aussi de ses annexes 1-B et 1-C. 2005. En outre, la Resolução CONAMA n° 235/98 a introduit l'annexe 10-A, où sont inscrits d'autres déchets considérés comme dangereux. Pour les autres déchets, le Brésil a adopté une triple classification :

- Déchets « Não Inertes - Classe II » : Ces déchets sont ceux n'étant pas qualifiés de déchets dangereux, « inertes » ou d'autres déchets, et ceux qui sont listés dans l'annexe 10-B de la Resolução CONAMA N° 235/98.
- Déchets « Inertes - Classe III » : Ces déchets correspondent à ceux qui, une fois soumis au test de solubilisation, réalisé conformément à la norme brésilienne de référence NBR-10.006, n'ont aucun de leurs éléments constitutifs solubilisés dans des concentrations supérieures aux standards spécifiés dans l'annexe 3 de la Resolução CONAMA n° 23/96.
- Les autres déchets : Déchets collectés dans les résidences ou issus de l'incinération des déchets domestiques.

Toutefois, la loi brésilienne n. 12305/2010 apporte une définition de déchet et de rejet dans son article 3, items XV et XVI, et de déchets dangereux dans l'alinéa « a » de son article 13.

▪ Art. 3 Pour les effets de cette loi, on entend par: (traduction libre)

XV - rejets: déchets solides qui, après avoir épuisé toutes les possibilités de traitement et récupération par des processus technologiques disponibles et viables économiquement, ne présentent pas d'autre possibilité qu'une décharge environnementale finale adéquate;

XVI – déchets solides: matériel, substance, objet ou bien jeté résultant d'activités humaines en société, dont la destination finale s'effectue, se propose ou doit s'effectuer, dans un état solide ou semi-solide, de même que les gazes dans les récipients et les liquides dont les particularités rendent non-viable son rejet dans le réseau public d'égouts ou dans les cours d'eau, ou qui exigent pour cela des solutions techniquement et économiquement viables au regard de la meilleure technologie disponible;

▪ Art. 13. Pour les effets de cette loi, les déchets solides sont différenciés selon la classification suivante:

II – en ce qui concerne la dangerosité:

a) déchets dangereux : Sont considérés comme tels les déchets qui, en fonction de leurs caractères inflammable, corrosif, réactif, toxique mais également pathogène, cancérigène, tératogène et mutagène, présentent des risques significatifs pour la santé publique ou pour la qualité environnementale, selon la loi, le règlement ou la norme technique.

Toutes les annexes citées peuvent être trouvées jointes à cette analyse.

3. OBLIGATIONS – LIEES AU TRANSPORT – POUR LE TRANSPORTEUR ET POUR L'IMPORTATEUR

3.1. POUR LES DECHETS EXPORTES DU BRESIL :

3.1.1. Pour le transporteur :

La personne en charge du transport doit signer un document à la livraison ou à la réception des déchets.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Cf. Article 1 paragraphe 1 b) et article 4 paragraphe 1 a) de la convention de Bâle.

¹⁰⁵ Cf. Article 6 paragraphe 9 de la convention de Bâle.

Les déchets doivent être accompagnés d'un document de mouvement depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination¹⁰⁶, avec les informations mentionnées dans l'annexe Vb de la Convention.

Une assurance ou caution pourra être exigée.¹⁰⁷

Les déchets doivent être emballés, étiquetés et transportés conformément aux normes internationales reconnues.¹⁰⁸ A propos de l'emballage, l'étiquetage et du transport des déchets dangereux, il convient de se reporter au chapitre VII de la Convention pour la Sureté de la Vie à la Mer – SOLAS.

Le Brésil a suivi, dans sa législation nationale, par le biais de la Resolução CONAMA 23/96, article 2, la Décision II-12, prise dans la 2^{ème} Réunion des Parties de la Convention de Bâle, qui a interdit le mouvement transfrontalier des déchets dangereux (annexe I), soit pour le dépôt, soit pour le recyclage, ayant pour origine un pays membre de L'OCDE et pour destination finale un pays non-membre de L'OCDE.

3.1.2. Pour l'exportateur :

Le transport pour la zone située au Sud du 60° parallèle de L'Hémisphère Sud est interdite¹⁰⁹ ;

Dans les autres cas il convient de vérifier :

- Si L'État d'importation n'a pas interdit l'importation d'un tel produit (car dans ce cas les démarches administratives ne doivent même pas commencer).
- Si l'importation n'est pas interdite par le pays de destination, l'exportateur doit obtenir une autorisation d'exportation auprès des autorités nationales compétentes, qui ne l'accorderont qu'après avoir eu la confirmation de l'existence d'un contrat entre l'exportateur et l'éliminateur spécifiant une gestion écologiquement rationnelle des déchets considérés. Les informations à fournir lors d'une notification sont décrites dans l'annexe Va.

Il est nécessaire d'obtenir une autorisation d'importation du pays de destination pour que l'autorisation d'exportation soit accordée. De manière générale la demande d'autorisation d'importation est faite par L'État d'exportation à L'État d'importation après avoir été demandé par l'exportateur. Cependant, la Convention prévoit que cette démarche peut être faite par l'exportateur si L'Etat d'exportation le lui demande.¹¹⁰ Si c'est le cas, l'exportateur ou l'importateur (cette démarche dépend du contrat qu'ils ont passé entre eux) doit notifier au pays de destination son intention d'importer et obtenir une autorisation d'importer. S'il y a un pays de transit, le Brésil ne pourra pas donner l'autorisation d'exportation sans l'accord préalable du pays de transit.

3.2. OBLIGATIONS LORS DE L'IMPORTATION VERS LE BRESIL :

3.2.1. Pour le transporteur :

3.2.1.1. Convention de Bâle :

¹⁰⁶ Cf. Article 4 paragraphe 7 c) de la convention de Bâle.

¹⁰⁷ Cf. Article 6 paragraphe 11 de la convention de Bâle.

¹⁰⁸ Cf. Article 4 paragraphe 7 b) de la convention de Bâle.

¹⁰⁹ Cf. Article 4 paragraphe 6 de la convention de Bâle.

¹¹⁰ Cf. Article 6 de la convention de Bâle.

La personne en charge du transport doit signer un document à la livraison ou à la réception des déchets.¹¹¹

Les déchets doivent être accompagnées d'un document de mouvement depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination¹¹², avec les informations mentionnées dans l'annexe Vb de la Convention.

Une assurance ou caution pourra être exigé.¹¹³

Les déchets doivent être emballés, étiquetés et transportés conformément aux normes internationales reconnues.¹¹⁴ A propos de l'emballage, l'étiquetage et du transport des déchets dangereux, il convient de se reporter au chapitre VII de la Convention pour la Sureté de la Vie à la Mer – SOLAS.

3.2.1.2. Législation brésilienne :

Le Brésil a suivi, dans sa législation nationale, par le biais de la Resolução CONAMA 23/96, article 2, la Décision II-12, prise dans la 2^{ième} Réunion des Parties de la Convention de Bâle, qui a interdit le mouvement transfrontalier des déchets dangereux (annexe I), tant pour le dépôt que pour le recyclage dès lors que ces modes de gestion constituent leur traitement final. Cette exception ne valant pas entre les pays membres de L'OCDE.

Enfin, la loi brésilienne n. 12.305, de 2010, dans son article 49, interdit l'importation de déchets solides dangereux et des rejets définis dans la loi, cette interdiction porte également sur les déchets solides dont les caractéristiques peuvent causer des dommages pour l'environnement et pour la santé publique, animale et végétale, même s'ils sont importés pour réutilisation ou récupération.

La législation détermine le respect de la meilleure technique et des normes nationales et internationales d'emballage et de transport, aussi bien que le respect de son entretien pendant le mouvement, outre la prévision d'un plan d'urgence pour chaque sorte de déchet.¹¹⁵

3.2.2. Pour l'importateur :

3.2.2.1. Convention de Bâle :

Il est nécessaire de vérifier si le Brésil n'a pas interdit l'importation d'un tel produit, car dans ce cas les démarches administratives ne doivent même pas commencer.

Si l'importation n'est pas interdite par le Brésil, l'importateur doit obtenir une autorisation d'importation auprès des autorités brésiennes compétentes, qui ne l'accorderont qu'après avoir eu la confirmation de l'existence d'un contrat entre l'importateur et l'éliminateur spécifiant une gestion écologiquement rationnelle des déchets considérés. Les informations à fournir lors d'une notification sont décrites dans l'annexe Va.

Il faut avoir une autorisation d'importation du Brésil pour que l'autorisation d'exportation à l'origine soit accordée. Normalement la demande de l'autorisation d'importation est faite par L'Etat d'exportation à L'Etat d'importation après avoir été demandée par l'exportateur à l'origine, mais la Convention prévoit que cette démarche peut être faite par l'exportateur si L'Etat d'exportation le lui demande.¹¹⁶ Si c'est le cas, l'exportateur ou l'importateur (cette démarche dépend du contrat entre les deux) doit notifier au pays de destination son intention d'importer et obtenir une autorisation d'importer.

3.2.2.2. Législation brésilienne.

¹¹¹ Cf. Article 6 paragraphe 9 de la convention de Bâle.

¹¹² Cf. Article 4 paragraphe 7 c) de la convention de Bâle.

¹¹³ Cf. Article 6 paragraphe 11 de la convention de Bâle.

¹¹⁴ Cf. Article 4 paragraphe 7 b) de la convention de Bâle.

¹¹⁵ Cf. Article 5 d) de la Resolução CONAMA n°23/96.

¹¹⁶ Cf. Article 6 de la convention de Bâle.

L'importation des déchets de la catégorie déchets « Não Inertes - Classe II » ne pourra être réalisée qu'à des fins de recyclage ou de réutilisation et qu'après avoir obtenu l'autorisation environnementale de L'IBAMA, précédée de l'accord et de l'avis scientifique de l'organe environnemental de l'état fédéré. Il est également nécessaire de respecter les conditions prévues par l'article 5 de la Resolução CONAMA n. 23/96.¹¹⁷

L'importation des déchets domestiques et du produit de leur incinération est interdite.¹¹⁸

L'importation de pneus usés et rechapés est interdite.¹¹⁹

Le Brésil a suivi, dans sa législation nationale, par le biais de la Resolução CONAMA 23/96, article

2, la Décision II-12, prise dans la 2^{ème} Réunion des Parties de la Convention de Bâle, qui a interdit le mouvement transfrontalier des déchets dangereux (annexe I), tant pour le dépôt que pour le recyclage dès lors que ces modes de gestion constituent leur traitement final. Cette exception ne valant pas entre les pays membres de L'OCDE.

Enfin, la loi brésilienne n. 12.305, de 2010, dans son article 49, interdit l'importation de déchets solides dangereux et des rejets définis dans la loi, mais aussi des déchets solides dont les caractéristiques peuvent causer des dommages pour l'environnement et pour la santé publique, animale et végétale, même s'ils sont importés pour réutilisation ou récupération.

4. CONSEILS Et REMARQUES EN CE QUI CONCERNE LE TRANSPORT DE DECHETS.

4.1. REMARQUES :

Si le Brésil est le pays de transit du déchet, et si le transport est effectué dans le respect des autres dispositions de la Convention, il est nécessaire que le Brésil soit informé par le pays d'exportation ou par l'exportateur, du mouvement transfrontalier envisagé et qu'il donne son accord.¹²⁰

La Décision II-12, prise dans la 2^{ème} Réunion des Parties de la Convention de Bâle a interdit le mouvement transfrontalier des déchets dangereux (annexe I), soit pour le dépôt, comme destination finale, soit pour le recyclage, sauf entre les pays membres de L'OCDE. La portée juridique de cette décision est considérable, d'autant que quelques pays, comme le Brésil, l'ont suivi, mais elle n'est pas obligatoire.

La loi brésilienne n. 12.305, de 2010, dans son article 49, interdit l'importation de déchets solides dangereux et des rejets définis dans la loi, mais aussi des déchets solides dont les caractéristiques puissent causer des dommages pour l'environnement et pour la santé publique, animale et végétale, même s'ils sont importés pour réutilisation ou récupération.

4.2. CONSEILS :

En cas de difficulté(s) (soit avec la documentation, soit avec le déchet...), il est probable, en raison de l'absence ou de la difficulté à localiser un responsable lié à l'exportateur ou à l'importateur dans le pays de destination, que la responsabilité du transporteur soit engagée. Une procédure judiciaire pouvant être mise en action à son encontre malgré l'absence d'obligations pesant sur lui. Même si un représentant de l'exportateur ou de l'importateur est trouvé, il n'est pas possible d'écarter l'hypothèse de la mise en jeu de la responsabilité du transporteur.

Pour minimiser les risques mentionnés ci-dessus, il est conseillé au transporteur de vérifier, auprès de leurs clients, que toutes les obligations destinées aux États et à leurs clients, ont été remplies,

¹¹⁷ Se reporter aux alinéas spécifiques du texte afin de connaître lesdites conditions.

¹¹⁸ Cf. Article 1 d) et article 3 de la Resolução CONAMA n° 23/96.

¹¹⁹ Cf. Annexe 10-C de la Resolução CONAMA n°235/98.

¹²⁰ Cf. Article 6 paragraphe 4 de la convention de Bâle.

avec copie écrite des documents nécessaires. Cette mesure a un caractère préventif, dans la mesure où le transporteur pourra choisir s'il accepte de réaliser le transport au regard de la documentation fournie, mais aussi au regard du respect des procédures administratives et d'éventuels difficultés lors des passages aux douanes.

La nouvelle loi 12.305, de 2010, ayant interdit l'importation des déchets et rejets dangereux définis dans la loi, et celle-ci ne donnant qu'une définition générale des déchets et rejets dangereux (au contraire des Resoluções CONAMA, qui mentionnent expressément les déchets), il est recommandé de ne pas accepter de transporter des déchets quand il existe un doute sur leur dangerosité, ou alors d'agir avec la plus grande précaution dans une telle situation.

2.CHINE

PLAN DE LA FICHE

1. LA DEFINITION DE LA NOTION DE DECHETS SELON LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIEES PAR LA CHINE ET LE DROIT INTERNE

1.1. LES CONVENTIONS RATIFIEES PAR LA CHINE

1.2. LA NOTION DE DECHET EN DROIT INTERNE

1.2.1. La définition de déchets selon le droit chinois

1.2.2. La définition de déchets dangereux selon le droit chinois

1.2.2.1. *La définition de la Loi chinoise*

1.2.2.2. *La définition de la Loi de Hong Kong*

1.2.2.3. *La définition de la Loi de Macao*

1.3. RECOMMANDATIONS GENERALES DE LA LOI SUR LA PREVENTION ET LE CONTROLE DE LA POLLUTION ENVIRONNEMENTALE CAUSEE PAR LES DECHETS

2. LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME SELON LE DROIT CHINOIS

2.1. LE REGIME APPLICABLE AUX IMPORTATIONS VERS LA CHINE DE DECHETS DANGEREUX DESTINES A L'ELIMINATION FINALE ET/OU A LA VALORISATION

2.1.1. Règles applicables en Chine

2.1.1.1. *Convention de Bâle*

2.1.1.2. *Législation chinoise en cas d'élimination finale des déchets*

2.1.1.3. *Législation chinoise en cas d'importation de déchets dangereux destinés à la valorisation*

2.1.2. Règles applicables à Hong Kong

2.1.2.1. *Convention de Bâle*

2.1.2.2. *Législation de Hong Kong en cas d'élimination finale*

2.1.2.3. *Législation de Hong Kong en cas de valorisation*

2.1.3. Règles applicables à Macao en cas de transport de déchets dangereux destinés à l'élimination ou à la valorisation

2.1.4. Recommandations

2.2. LE REGIME APPLICABLE AUX EXPORTATIONS HORS DE CHINE DE DECHETS DANGEREUX DESTINES A L'ELIMINATION ET/OU A LA VALORISATION

2.2.1. Règles applicables en Chine

2.2.1.1. *Convention de Bâle*

2.2.1.2. *Législation chinoise*

2.2.2. Règles applicables à Hong Kong

2.2.2.1. *Convention de Bâle*

2.2.2.2. *Législation de Hong Kong*

2.2.3. Règles applicables à Macao

2.2.4. Recommandations

2.3. LE REGIME APPLICABLE EN CAS DE TRANSIT

2.3.1. Législation chinoise

2.3.2. Législation de Hong Kong

2.3.3. Législation de Macao

2.4. LA RESPONSABILITE ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORTEUR MARITIME LORS DES IMPORTATIONS, EXPORTATIONS ET TRANSIT DE DECHETS DANGEREUX EN CHINE

2.4.1. Règles applicables en Chine

2.4.2. Règles applicables à Hong Kong

2.4.3. Règles applicables à Macao

2.4.4. Recommandations

3. RESPONSABILITE ET OBLIGATION D'ASSURANCE

3.1. REGLES APPLICABLES EN CHINE

3.2. REGLES APPLICABLES A HONG KONG

3.3. REGLES APPLICABLES A MACAO

1. LA DEFINITION DE LA NOTION DE DECHETS SELON LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIEES PAR LA CHINE ET LE DROIT INTERNE

1.1. LES CONVENTIONS RATIFIEES PAR LA CHINE

Conventions Internationales	Signature	Ratification
Règles de La Haye-Visby	Ø	Ø
Règles de Hambourg	Ø	Ø
Règles de ROTTERDAM	Ø	Ø
Convention MARPOL		
Convention SOLAS		
Convention de Montego Bay	10/12/82	07/06/96
Convention de Bâle	22/03/90	17/12/91
Amendement à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination Genève, 22 septembre 1995		01/05/01
Convention SNPD	Ø	Ø
Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Bruxelles 1969) et son Protocole de 1992		1999

1.2. LA NOTION DE DECHET EN DROIT CHINOIS

1.2.1. La définition de déchets selon la loi chinoise

La Loi sur la prévention de la pollution causée par les déchets, adoptée le 30 octobre 1995 et amendée le 29 octobre 2004¹²¹, définit, en son article 88§1, les déchets comme « *les matières ou substances solides, semi-solides ou gazeuses qui pourraient être mises en conteneurs et qui ont perdu leur valeur d'usage d'origine, ou qui sont abandonnées en dépit de leur valeur d'usage résiduelle dans le cours d'activité de production, de la vie quotidienne ou d'autres activités* ». Le législateur chinois a ainsi retenu une acception du déchet plus proche de la conception large du droit communautaire que de celle, plus étroite, du droit américain qui ne retient que les déchets dangereux. La Loi sur la prévention de la pollution causée par les déchets règlemente ainsi les déchets industriels (définis à l'article 88§2 comme ceux issus d'activités industrielles) et les déchets ménagers (article 88§3).

Hong Kong et Macao, qui sont des régions administratives autonomes de la Chine, semblent adopter la même définition générale du déchet (et pour le moins, sont soumises à la définition donnée par la Convention de Bâle à laquelle elles sont parties.

¹²¹Cf. <http://english.mofcom.gov.cn/article/policyrelease/internationalpolicy/200703/20070304471567.html>.

1.2.2. La définition de déchets dangereux selon le droit chinois

1.2.2.1. La définition de la Loi chinoise

L'article 88§4 de la Loi sur la prévention de la pollution causée par les déchets, dans sa formulation de 2004, définit les déchets dangereux comme ceux figurant sur une liste nationale de déchets dangereux, ou autrement désignés comme tels par la réglementation, laquelle doit également prescrire des normes, méthodes et marques d'identification différenciées par catégorie de déchets dangereux¹²² devant être observées lors de leur conditionnement et de leur transport, et affichées sur les installations et site concernés.

Le catalogue national des déchets dangereux¹²³ a été promulgué par le SEPA, (Ministry of Public Security, former Ministry of Foreign Economy and Trade, and former State Economic and Trade Committee) le 4 janvier 1998, et effectif dès le 1er juillet 1998. En vertu de ce catalogue, sont considérés comme déchets dangereux : les déchets solides et liquides possédant une ou plusieurs propriétés dangereuses (à savoir la corrosivité, la toxicité, l'inflammabilité, la réactivité ou d'infectiosité) ou qui ne possèdent pas de telles caractéristiques mais peuvent avoir des effets nocifs sur l'environnement ou la santé humaine ; les déchets médicaux ; par ailleurs les médicaments et leurs emballages, les déchets de pesticides, les désinfectants et leurs emballages, les peintures, les solvants et leurs emballages, les huiles minérales usées et leurs emballages, les films et papiers photo, les tubes fluorescents, les thermomètres, les déchets issus de sans pressurisé, les déchets de cellules de nickel-cadmium, de cellules-oxyde de mercure et de déchets électroniques qui sont produits par les ménages dans la vie quotidienne, doivent être séparés des déchets ménagers et être transportés comme des déchets dangereux.

En bref, le catalogue chinois reprend la liste des déchets dangereux de la Convention de Bâle, ceci à une exception près : le catalogue chinois des déchets dangereux inclut en plus de la liste de Bâle les déchets contenant du Nickel (code: HW46; source of the waste: wastes of nickel compound; reactionary residue and unqualified products from the production; overdue nickel catalysts; nickel residue and tank liquid from the electroplating process; waste nickel compounds from analysis, chemical examination and testing) et du Barium (code: HW47; source of the waste: wastes of barium compounds excluding barium sulfate; reactionary residue and unqualified products from the production of barium compound; salt bath residue from the heat treatment process; wasted barium compound from analysis, chemical examination and testing).

Par ailleurs, les autorités chinoises vérifient que les déchets dangereux ne sont pas mélangés aux déchets non dangereux.

1.2.2.2. La définition de la Loi de Hong Kong

Dans la région administrative spéciale de Hong Kong (HKSAR) la liste des déchets dangereux, pour le contrôle de l'import/export de ces déchets, est spécifiée par l'Annexe 1 (Schedule 7¹²⁴) de l'Ordonnance sur le traitement des déchets (the Waste Disposal Ordinance (WDO) Chapitre 354¹²⁵). Cette Ordonnance reprend la liste des déchets chinoise mais y ajoute les « déchets contaminés », lesquels sont réglementés et contrôlés comme des déchets dangereux. En application du WDO, est un « déchet contaminé » un déchet qui a été en contact avec une substance qui accroît les risque pour la santé, la propriété, et l'environnement, ou avec une substance qui empêche le retraitement, le recyclage ou la réutilisation de ce déchets d'une manière écologique.

1.2.2.3. La définition de la loi de Macao

¹²²Cf. article 44 de la Loi sur la prévention de la pollution causée par les déchets.

¹²³Cf. http://english.mep.gov.cn/Policies_Regulations/regulations/Solid_Waste/200710/t20071017_111493.htm.

¹²⁴Cf. Liste disponible sur <http://www.hkloi.org/hk/legis/en/ord/354/sch7.html>.

¹²⁵Cf. Liste disponible sur <http://www.hkloi.org/hk/legis/en/ord/354/>.

Nous n'avons pas trouvé d'informations spécifiques concernant la définition des déchets dangereux selon la loi de Macao. Cette région administrative autonome de la Chine est en tous cas soumise à la définition donnée par la Convention de Bâle.

1.3. RECOMMANDATIONS GENERALES DE LA LOI SUR LA PREVENTION ET LE CONTROLE DE LA POLLUTION ENVIRONNEMENTALE CAUSEE PAR LES DECHETS

Le transport de déchets dangereux est soumis à notification préalable (article 56 de la Loi de 1995 telle qu'amendée en 2004) et doit s'accompagner de mesures de prévention de la pollution (article 56 de la loi précitée). L'ensemble des installations ayant des activités liées aux déchets dangereux, qu'il s'agisse de production, de collecte ou de transport, doivent se doter de plans de mesures d'urgence ainsi que de mesures de prévention des accidents et être enregistrées auprès de l'administration locale, laquelle doit les inspecter. En cas de pollution grave due à des accidents ou incidents liés aux déchets dangereux, elles doivent immédiatement prendre des mesures d'élimination ou de réduction de la pollution, et en informer les riverains et l'administration locale.

2. LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME SELON LE DROIT CHINOIS

2.1. LE REGIME APPLICABLE AUX IMPORTATIONS VERS LA CHINE DE DECHETS DANGEREUX DESTINES A L'ELIMINATION FINALE ET/OU A LA VALORISATION

2.1.1. Règles applicables en Chine

2.1.1.1. Convention de Bâle

Il convient de distinguer les obligations à la charge du transporteur d'une part et celles à la charge de l'importateur d'autre part. En ce qui concerne tout d'abord les obligations qui incombent au transporteur maritime, il convient de prendre connaissance des dispositions suivantes :

La personne en charge du transport doit signer un document à la livraison ou à la réception des déchets (art. 6, par. 9).

Les déchets doivent être accompagnées d'un document de mouvement depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination (art. 4, par. 7 « c »), avec les informations mentionnées dans l'annexe V b de la Convention.

Une assurance ou caution pourra être exigée (art. 6, par. 11).

Les déchets doivent être emballées, étiquetées et transportées conformément aux normes internationales reconnues (art. 4, par. 7 « b »). A propos de l'emballage, l'étiquetage et du transport des déchets dangereux, voir le chapitre VII de la Convention pour la Sureté de la Vie à la Mer – SOLAS.

En ce qui concerne maintenant les obligations à la charge de l'importateur, il faut savoir que selon la Convention de Bâle :

Il est nécessaire de vérifier si la Chine n'a pas interdit l'importation d'un tel produit car dans ce cas les démarches administratives ne doivent même pas commencer.

Si l'importation n'est pas interdite par la Chine, l'importateur doit obtenir une autorisation d'importation auprès des autorités chinoises compétentes, que ne l'autoriseront qu'après avoir la confirmation de l'existence d'un contrat entre l'importateur et l'éliminateur spécifiant une gestion écologiquement rationnelle des déchets considérés. Les informations à fournir lors d'une notification sont décrites dans l'annexe V a.

Il faut avoir une autorisation d'importation de la Chine pour que l'autorisation d'exportation à l'origine soit accordée. Normalement la demande de l'autorisation d'importation est faite par L'Etat d'exportation à L'Etat d'importation après avoir été demandé par l'exportateur à l'origine,

mais la Convention prévoit que cette démarche peut être faite par l'exportateur si L'Etat d'exportation lui demande (art. 6). Si c'est le cas, l'exportateur ou l'importateur (cette démarche dépend du contrat entre les deux) doit notifier au pays de destination son intention d'importer et obtenir une autorisation d'importer.

2.1.1.2. Législation chinoise en cas d'élimination finale des déchets

Pour le transporteur :

La décision du Conseil d'Etat chinois n. 31 de 1996 a interdit l'importation en Chine de déchets dangereux et de déchets ménagers en général.

La loi chinoise pour la prévention de la pollution causée par des déchets solides, en vigueur depuis 1er avril 2005, prévoit, aux articles 24, 25, 52 et 58:

- Article 24 : Il est interdit de jeter, de stocker et de disposer des déchets étrangers dans le territoire chinois.
- Article 25 : L'Etat interdit l'importation de déchets solides qui ne peuvent pas être utilisés comme matériel brut ou qui ne peuvent pas être utilisés de manière environnementale.
- L'article 52 précise que les containers avec des déchets dangereux doivent être marqués avec une information à cet égard.
- L'article 58 prévoit que les déchets doivent être transportés séparément selon leurs caractéristiques.

Pour l'importateur :

La décision du Conseil d'Etat chinois n° 31 de 1996 a interdit l'importation en Chine de déchets dangereux et de déchets ménagers en général. La loi chinoise pour la prévention de la pollution causée par des déchets solides, en vigueur depuis 1er avril 2005, prévoit, dans ces articles 24 et 25 :

- Article 24 : Il est interdit de jeter, de stocker et de disposer des déchets étrangers dans le territoire chinois.
- Article 25 : L'Etat interdit l'importation de déchets solides qui ne peuvent pas être utilisés comme matériel brut ou qui ne peuvent pas être utilisés d'une manière environnementale sain.

2.1.1.2. Législation chinoise en cas d'importation de déchets dangereux destinés à la valorisation

Pour le transporteur :

La décision du Conseil D'Etat Chinois n° 31 de 1996 a interdit l'importation en Chine de déchets dangereux et de déchets ménagers en général.

La loi chinoise pour la prévention de la pollution causée par des déchets solides, en vigueur depuis 1er avril 2005, permet l'importation de déchets solides qui peuvent être utilisés comme matériel brut. Son article 25 a divisé les déchets qui peuvent être utilisés comme matériel brut en automatiquement licenciés et soumises à licence, où il y aura probablement une licence spéciale. Ces déchets sont classés dans des catalogues spécifiques (ci-joints) et tout déchet que n'y est pas classé à son importation interdite. De toute façon, selon les dispositions de la convention de Bâle, une autorisation d'importation doit être émise par le gouvernement chinois.

Dans son annoncé 11 de 2008 le Ministre chinois du Commerce, un nouveau catalogue a été promulgué: "Le catalogue des déchets dangereux interdits en Chine", qui a été ajouté aux deux précédents.

L'article 52 de la loi chinoise de 2005 précise que les containers avec des déchets dangereux doivent être marqués avec une information à cet égard.

L'article 58 prévoit que les déchets doivent être transportés séparément, selon leurs caractéristiques.

Pour l'importateur :

La décision du Conseil D'Etat Chinois n. 31 de 1996 a interdit l'importation en Chine de déchets

dangereux et de déchets ménagers en général.

La loi chinoise pour la prévention de la pollution causée par des déchets solides, en vigueur depuis 1er avril 2005, permet l'importation de déchets solides qui peuvent être utilisés comme matériel brut. Son article 25 a divisé les déchets qui peuvent être utilisés comme matériel brut en automatiquement licenciés et soumises à licence, où il y aura probablement une licence spéciale. Ces déchets sont classés dans des catalogues spécifiques (ci-joints) et tout déchet que n'y est pas classé ne peut pas être importé. De toute façon, selon les dispositions de la convention de Bale, une autorisation d'importation doit être émise par le gouvernement chinois.

Dans son annoncé 11 de 2008 le Ministre chinois du Commerce, un nouveau catalogue a été promulgué : "Le catalogue des déchets avec importation interdite en Chine", qui a été ajouté aux deux précédents.

2.1.2. Règles applicables à Hong Kong

2.1.2.1. Convention de Bâle

L'ordonnance de Hong Kong sur les déchets (Waste disposal ordinance –section 20-A) interdit l'importation de déchets dangereux provenant des pays de L'OCDE, de L'Union Européenne et du Liechtenstein. Le transit par Hong Kong dans ce cadre est aussi interdit. Sur l'importation de déchets pour la décharge finale d'autres pays non-OCDE et parties à la Convention de Bale pour sa décharge finale, les déchets dangereux et d'autres déchets ont le même statut et devront obéir à la procédure de la Convention de Bâle, mais son importation et son transit ne sont pas interdits, sous certaines conditions énoncées dans l'ordonnance sur les déchets, comme l'impossibilité de les traiter dans leur pays d'origine. S'il n'y a pas de décharge de déchets, le transit n'est pas soumis au système de contrôle de Hong Kong, mais la procédure de Bâle demeure valide, avec les mêmes règles mentionnées ci-dessous pour la Chine.

2.1.2.2. Législation de Hong Kong en cas d'élimination finale

Pour le transporteur :

L'ordonnance de Hong Kong sur les déchets (Waste disposal ordinance –section 20-A) interdit l'importation de déchets dangereux provenant des pays de L'OCDE, de l'Union Européenne et du Liechtenstein. Le transit par Hong Kong dans ce cadre est aussi interdit. Sur l'importation de déchets pour la décharge finale d'autres pays non-OCDE et parties à la Convention de Bale pour sa décharge finale, les déchets dangereux et d'autres déchets ont le même statut et devront obéir à la procédure de la Convention de Bâle, mais son importation et son transit ne sont pas interdits, sous certaines conditions énoncées dans l'ordonnance sur les déchets, comme l'impossibilité de les traiter dans leur pays d'origine. S'il n'y a pas de décharge de déchets, le transit n'est pas soumis au système de contrôle de Hong Kong, mais la procédure de Bâle demeure valide. Pour l'importation il faut que l'intéressé remplisse un formulaire, avec les informations exigées dans l'ordonnance sur les déchets. Une assurance ou garantie financière est exigée en cas d'accident.

Pour l'importateur :

L'ordonnance de Hong Kong sur les déchets (Waste disposal ordinance –section 20-A) interdit l'importation de déchets dangereux provenant des pays de L'OCDE, de L'Union Européenne et de Liechtenstein. Le transit par Hong Kong dans ce cadre est aussi interdit. Sur l'importation de déchets pour la décharge finale d'autres pays non-OCDE et parties à la Convention de Bale pour sa décharge final, les déchets dangereux et d'autres déchets ont le même statut et devront obéir la procédure de la Convention de Bale, mais son importation et son transit n n'est pas interdit, sous certaines conditions énoncées dans l'ordonnance sur les déchets, comme l'impossibilité de les traiter dans leur origine. S'il n'y a pas de décharge des déchets, le transit n'est pas soumis au système de control de Hong Kong, mais la procédure de Bale demeure valide. Pour l'importation il

faut que l'intéressé remplisse un formulaire, avec les informations exigées dans l'ordonnance sur les déchets. On peut souligner, dans ces informations, si le permis est demandé pour une seule cargaison ou plusieurs, la description physique des déchets, le type d'emballage et la méthode de décharge ou réutilisation à être utilisé. En tous cas, la demande doit être accompagnée des documents qui prouvent: que les déchets auront une décharge ou réutilisation conforme à la législation de Hong Kong, qu'il existe un contrat qui détaille la destination des déchets, qu'il y a une assurance ou autre garantie financière pour les dommages liés au transport des déchets et l'existence d'un plan d'urgence en cas d'accident. Pour les déchets qui ne feront pas objet d'une réutilisation, il faut encore avoir des preuves que le pays d'origine n'a pas des installations, capacité ou l'espace nécessaire pour sa décharge finale d'une manière saine pour l'environnement et que l'autorité des déchets de Hong Kong la considère nécessaire pour la meilleure disposition finale possible.

2.1.2.3. Législation de Hong Kong en cas de valorisation

Pour le transporteur : L'ordonnance de Hong Kong sur les déchets interdit depuis avril 2006 l'importation de déchets dangereux venant des pays de L'OCDE, de l'Union Européenne et du Liechtenstein. Le transit par Hong Kong dans ce cadre est aussi interdit. Sur l'importation de déchets d'autres pays pour sa récupération, la loi de Hong Kong dit que les déchets dont l'importation n'a pas comme objectif la réutilisation, la récupération et le recyclage sont assujettis aux règles de la Convention de Bale pour les déchets dangereux et d'autres déchets. En fait, tous les déchets listés dans l'annexe 6 de l'ordonnance susmentionnés, ci-jointe, ont besoin d'une licence, sauf s'ils ont déjà été décontaminés ou s'ils seront réutilisés, recyclés ou récupéré. Pour les déchets de l'annexe 6 qui ne remplissent pas ces conditions et pour les déchets listés dans l'annexe 7, une licence, livrée par l'autorité des déchets de Hong Kong, est exigée. Une assurance ou garantie financière est exigée en cas d'accident.

Pour l'importateur : L'ordonnance de Hong Kong sur les déchets (Waste disposal ordinance – section 20-A) interdit l'importation de déchets dangereux provenant des pays de L'OCDE, de l'Union Européenne et de Liechtenstein. Le transit par Hong Kong dans ce cadre est aussi interdit. Sur l'importation de déchets pour la décharge finale d'autres pays non-OCDE et parties à la Convention de Bale pour sa décharge final, les déchets dangereux et d'autres déchets ont le même statut et devront obéir la procédure de la Convention de Bale, mais son importation et son transit n'est pas interdit, sous certaines conditions énoncées dans l'ordonnance sur les déchets, comme l'impossibilité de les traiter dans leur origine. S'il n'y a pas de décharge des déchets, le transit n'est pas soumis au système de control de Hong Kong, mais la procédure de Bale demeure valide. Pour l'importation il faut que l'intéressé remplisse un formulaire, avec les informations exigés dans l'ordonnance sur les déchets. On peut souligner, dans ces informations, si le permis est demandé pour une seule cargaison ou plusieurs, la description physique des déchets, le type d'emballage et la méthode de décharge ou réutilisation à être utilisé. En tous cas, la demande doit être accompagnée des documents qui prouvent: que les déchets auront une décharge ou réutilisation conforme à la législation de Hong Kong, qu'il existe un contrat qui détaille la destination des déchets, qu'il y a une assurance ou autre garantie financière pour les dommages liés au transport des déchets et l'existence d'un plan d'urgence en cas d'accident.

2.1.3. Règles applicables à Macao en cas de transport de déchets dangereux destinés à l'élimination ou à la valorisation

L'importation des déchets aux fins de récupération est assujettie aux exigences de la Convention de Bâle. La Déclaration n. 52/2002, du Chef du Gouvernement de Macao a incorporé dans la législation nationale le « ban amendment » pour les déchets dangereux issus des pays membres de l'OCDE. Il a donc interdit l'importation de ces déchets vers Macao des pays membres de L'OCDE.

2.1.4. Recommandations

Il faut bien voir la spécificité des législations de la Chine, Hong Kong et de Macao.

La Chine interdit l'importation de déchets dangereux et de déchets ménagers. Pour les autres déchets, son importation est autorisée s'ils sont utilisés comme matériel brut pour d'autres activités industrielles, tout en sachant que cette autorisation n'est valable que pour les déchets classés dans les catalogues susmentionnés et ci-joints. Il est donc nécessaire de faire une vérification préalable de l'espèce de déchet à être transporté. De toute façon, les catalogues (3) joints à cette fiche listent les déchets dont l'importation est interdite, et ceux qui ont l'importation autorisée (avec licence automatique ou pas) des déchets qui seront utilisés comme matériel brut pour des processus de fabrication, ce que doit servir de repère à l'entreprise.

Si on prend la législation chinoise, on pourrait donc conclure que les déchets dangereux et ménagers ont leur importation interdite, et pour les autres déchets il faut consulter les catalogues susmentionnés. S'il y a un déchet dangereux listé dans un des catalogues pour les matériaux bruts, son importation sera possible.

La législation de Hong Kong et de Macao n'a pas de restrictions générales à l'importation de déchets dangereux et ménagers issues des pays non-membres de L'OCDE, mais ces importations doivent suivre la procédure de la Convention de Bâle, c'est à dire l'autorisation préalable de l'Etat d'importation et d'exportation.

La législation chinoise prévoit expressément des obligations pour le transporteur si l'importateur n'est pas trouvé et probablement si l'importateur n'a pas les moyens financiers de les supporter. Ces dispositions sont dans l'article 79 de la loi chinoise pour la prévention de la pollution causée par des déchets solides de 2005, mais on pense aussi que l'obligation de l'article 80 sera elle aussi pour le transporteur dans un cas pareil.

Hong Kong autorise l'importation des déchets dangereux provenant des pays non-OCDE, s'il y a la preuve que ces pays non pas condition de les éliminer.

2.2. LE REGIME APPLICABLE AUX EXPORTATIONS HORS DE CHINE DE DECHETS DANGEREUX DESTINES A L'ELIMINATION FINALE ET/OU A LA VALORISATION

2.2.1. Règles applicables en Chine

2.2.1.1. Convention de Bâle

Les exportations de déchets dangereux sont soumises aux dispositions de la Convention de Bâle. Le mouvement transfrontière doit alors faire l'objet d'une notification écrite des autorités compétentes de l'Etat d'exportation envers les autorités compétentes des Etats d'importation et de transit. Leur consentement préalable est de plus exigé. De même, chaque transport de déchets dangereux doit être accompagné par un document de mouvement depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination où aura lieu l'élimination des déchets dangereux.

En ce qui concerne l'exportation de déchets dangereux destinés à la valorisation, il convient de respecter les exigences posées par la Convention de Bâle. Il s'agit ici aussi de remplir les mêmes obligations de notification et consentement écrits préalables prévues pour les exportations de déchets dangereux destinés à être éliminés.

Ainsi, la procédure à suivre pour les exportations de déchets dangereux destinés à l'élimination ou à la valorisation est la suivante :

Avant toute exportation, il convient de suivre la procédure de notification et de consentement écrits préalables auprès du Ministère chinois de la protection de l'environnement. Cette procédure comprend une lettre de demande d'exporter, une notification du mouvement transfrontière des déchets dangereux, l'accord entre l'exportateur et l'importateur et des documents sur la nature des déchets transportés.

Le Ministère informera les parties à la Convention de Bâle sur l'importation et le transit des déchets dangereux. L'exportation de déchets dangereux ne sera pas autorisée avant que les parties concernées n'aient donné leur consentement écrit. Chaque transport de déchets dangereux doit être accompagné d'un document de mouvement depuis le point de départ jusqu'au lieu d'arrivée.

Il faudra pour toute exportation de déchets dangereux hors de Chine se référer aux règles applicables dans le pays de l'importation.

2.2.1.2- Législation chinoise

Il existe un « Order n° 47 of the State Environmental Protection Administration¹²⁶ » (SEPA) (remplacé par le Ministère de la protection environnementale) du 25 janvier 2008 (en vigueur le 1^{er} mars 2008) intitulé “*Administrative Measures for Examination and Approval of the export of Hazardous Wastes*” dont l'objet est de réglementer les exportations de déchets dangereux et de prévenir la pollution environnementale en concordance avec les dispositions de la Convention de Bâle (article 1^{er}). L'article 2 précise qu'il est interdit d'exporter des déchets dangereux vers des Etats non parties à la Convention de Bâle. Il prévoit également que les déchets dangereux générés sur le territoire chinois doivent être éliminés à l'intérieur du territoire chinois de manière écologiquement rationnelle afin de réduire au maximum les exportations de déchets dangereux et réduire ainsi les risques environnementaux lors des mouvements transfrontières. L'exportation pour l'élimination des déchets dangereux sera alors autorisée seulement quand il n'existe pas en Chine d'équipements adéquats pour éliminer les déchets de manière écologiquement rationnelle et respectueuse de l'environnement.

L'article 3 dispose que toute personne qui a l'intention d'exporter des déchets dangereux doit se soumettre à la procédure de contrôle des exportations et faire une demande d'autorisation auprès du Département administratif de la protection environnementale du Conseil d'Etat chinois. Ces mesures s'appliquent à la fois aux déchets dangereux répertoriés dans les catalogues chinois, aux déchets dangereux et autres déchets mentionnés dans la Convention de Bâle et également aux déchets définis comme dangereux par les Etats d'importation et de transit vers lesquels les déchets dangereux sont exportés.

L'article 4 donne compétence au Département administratif de la protection environnementale du Conseil d'Etat chinois pour examiner et autoriser les exportations de déchets dangereux.

L'article 5 énumère les documents nécessaires à soumettre au Département administratif de la protection environnementale :

- une demande d'autorisation écrite ;
- un document de mouvement transfrontière (en anglais et en chinois) ;
- le contrat écrit entre l'exportateur et l'importateur ;
- les informations de base sur les déchets transportés ainsi que des informations sur les mesures de sécurité ;
- un document explicatif sur la génération des déchets dangereux indiquant principalement les lieux, procédés, équipements et techniques utilisés ;
- un document explicatif sur les procédés d'élimination ou d'utilisation des déchets dangereux dans l'Etat d'importation détaillant principalement le lieu, le type et la capacité des équipements d'élimination ou d'utilisation ;
- le bon de validité ou le permis autorisant l'importateur a procédé à l'élimination ou à l'utilisation des déchets dangereux dans l'Etat d'importation ;
- un fonds de secours pour les incidents de pollution environnementale pouvant survenir lors du transport des déchets dangereux ;
- un document détaillant les voies maritimes empruntées incluant le lieu de départ, les lieux de transit et le lieu d'arrivée ainsi que les informations relatives aux autorités compétentes du lieu d'importation et du ou des lieux de transit ;

¹²⁶ www.ecolex.org

- l'engagement écrit ou une assurance valide de l'importateur sachant qu'en cas d'engagement écrit, l'exportateur devra s'engager à assumer les frais de retour, d'élimination, de réparation du dommage causé à l'environnement par les déchets dangereux quand ceux-ci n'ont pas été exportés ou quand une pollution environnementale s'est produite lors du transport ;
- le contrat de transport et le certificat habilitant le transporteur a procédé au transport de déchets dangereux.

L'article 8 poursuit en précisant que le Département administratif de la protection environnementale n'autorisera définitivement l'exportation qu'après avoir reçu le consentement des autorités compétentes des Etats d'importation et de transit.

2.2.2. Règles applicables à Hong Kong

2.2.2.1. Convention de Bâle

Selon les exigences requises par la Convention de Bâle, il convient à la personne en charge du transport de signer un document à la livraison ou à la réception des déchets et d'établir si nécessaire une caution ou une assurance. Le transporteur devrait veiller à ce que ces formalités soient remplies par le chargeur afin de s'exonérer de toute responsabilité en cas de problème à l'arrivée du bateau.

Le transporteur doit également s'assurer que les déchets sont emballés, étiquetés et transportés selon les normes internationales reconnues.

Le transporteur doit enfin établir un document de mouvement depuis le lieu d'origine jusqu'à la destination finale.

2.2.2.2. Législation de Hong Kong

La Chine étant partie à la Convention de Bâle, celle-ci s'applique à Hong Kong, région administrative sous souveraineté chinoise. Le « Ban Amendment » qui interdit le transport de déchets dangereux depuis des pays développés vers des pays en voie de développement a été incorporé dans la législation de Hong Kong, « the Waste Disposal Ordinance », en avril 2006. Cette législation a pour effet de réglementer les contrôles des importations et des exportations des déchets dangereux dont le Département de la protection environnementale est l'autorité compétente pour procéder à ces contrôles.

Selon la « Waste Disposal Ordinance », toute importation et exportation de déchets qualifiés de dangereux, non-recyclables ou contaminés ou toute importation et exportation d'autres déchets pour un but autre que le recyclage doivent être autorisées par le Département de la protection environnementale par le biais d'un permis. Toute personne qui procéderait à ces activités sans l'obtention d'un permis commettrait une infraction punie d'une amende maximum de HK\$ 200,000 et une peine d'emprisonnement de 6 mois. En cas de récidive, l'amende pourrait monter jusqu'à HK\$ 500,000 et 2 ans de prison.

Le permis d'exportation doit être demandé au Département de la protection environnementale après avoir complété un formulaire de demande de permis accompagné de documents précisant la quantité et les caractéristiques des déchets exportés, les renseignements concernant le demandeur du permis, l'exportateur et l'importateur, les détails du contrat de transport, les garanties financière et environnementale. Un permis peut couvrir un seul ou plusieurs transports et la validité du permis est de 1 an.

Selon la « Waste Disposal Ordinance », un permis sera généralement accordé si les autorités compétentes du pays importateur et des pays de transit ont consenti à l'exportation du déchet en provenance de Chine, si le déchet sera géré de manière écologiquement rationnelle sur le territoire de l'importateur, s'il existe une garantie couvrant les dommages à la santé humaine, l'environnement qui pourraient résulter de l'opération d'exportation, s'il existe des garanties

financières permettant de renvoyer le déchet à son point de départ en cas de transport incomplet... En résumé, en plus des conditions posées par la Convention de Bâle, l'exportation de déchets pour un but autre que la réutilisation, la récupération, le retraitement ou le recyclage des déchets (par exemple pour l'élimination finale incluant l'enfouissement et l'incinération) fait l'objet d'un contrôle suivant la même procédure que celle exigée pour l'exportation des déchets dangereux. Hong Kong a également signé avec la Chine un Mémoire d'accord en 2000 qui a été renommé en 2007 "*Cooperation Arrangement on Control of Waste Movements Between the Mainland China and Hong Kong Special Administrative Region*". Cet accord exige un document de mouvement des déchets ayant lieu entre ces deux zones et également pour tout transport de déchets vers l'étranger depuis la Chine ou Hong Kong afin de respecter la procédure de notification et consentement écrits préalables. Les transports de déchets dangereux entre la Chine et Hong Kong ne seront pas autorisés à moins que les deux autorités compétentes (State Environmental Protection Administration pour la Chine et Environmental protection Department pour Hong Kong) aient donné leur consentement écrit préalable.

2.2.3. Règles applicables à Macao

L'exportation de déchets dans un but d'élimination finale ou de valorisation sera soumise à la procédure de contrôle requise par la Convention de Bâle. Aucune information spécifique tenant à la législation de Macao n'a été trouvée au sujet des règles applicables en cas d'exportation de déchets dangereux au départ de Macao.

2.2.4. Recommandations

Il est important de bien tenir compte des spécificités tenant à la Chine, Hong Kong et Macao. De même, pour toutes les exportations de déchets dangereux au départ de Chine, Hong Kong ou Macao, le transporteur doit vérifier que les déchets dangereux exportés ne sont pas frappés d'interdiction d'importation dans le pays de destination. Il faut en outre s'assurer qu'un tel transport a été préalablement autorisé par les autorités compétentes du lieu d'exportation et du lieu d'importation. Le transporteur devrait également disposer lors du transport d'une copie de tous les documents exigés et notamment de ceux permettant d'attester qu'il n'existe pas en Chine d'équipements adéquats pour éliminer les déchets de manière écologiquement rationnelle et respectueuse de l'environnement car c'est seulement dans cette hypothèse que les exportations seront autorisées.

2.3. LE REGIME APPLICABLE EN CAS DE TRANSIT

2.3.1. La législation chinoise

L'article 59 de la Loi sur la prévention de la pollution causée par les déchets de 2004 prohibe tout transit de déchets dangereux par la Chine, et ce y compris dans ses eaux intérieures et sa mer territoriale. Par ailleurs, tout transit de déchets dangereux par une zone maritime relevant de la juridiction chinoise doit au préalable recueillir le consentement du ministère de la protection de l'environnement¹²⁷. Elle impose des amendes très sévères en cas de violation de cet article 59 (aux articles 66 à 69), et les déchets en transit doivent être réexpédiés vers le pays exportateur.

2.3.2. La législation de Hong Kong

¹²⁷Ministry of Environmental Protection, 115 Xizhimennei Nanxiaojie, Beijing 100035, China. Telephone : (861 0) 66 55 62 56/65 18/62 57 - Telefax: (861 0) 66 55 62 52/65 13 - E-Mail: zhong.bin@mep.gov.cn. Or wangqian@mep.gov.cn. or du.kexiong@mep.gov.cn.

En matière de transit, Hong Kong semble adopter la même position que la Chine. Il importe de préciser que depuis le 28 décembre 2008, l'importation vers Hong Kong de déchets dangereux en provenance de l'OCDE, de l'Union européenne et du Liechtenstein est interdite.

2.3.3. La législation de Macao

Dans la région administrative spéciale de Macao, le transit de déchets dangereux comme non dangereux est soumis aux prescriptions de la Convention de Bâle (obligation d'information et de notification préalable et obligation d'autorisation préalable en cas de transit de déchets dangereux).

2.4. LA RESPONSABILITE ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORTEUR MARITIME LORS DES IMPORTATIONS, EXPORTATIONS ET TRANSIT DE DECHETS DANGEREUX EN CHINE

2.4.1. Règles applicables en Chine

L'article 66 de la Loi sur la prévention et du contrôle de la pollution environnementale causée par les déchets¹²⁸ de 2004 interdit de transférer des déchets dangereux via le territoire de la République populaire de Chine.

Selon l'article 75, quiconque, en violation avec les dispositions de la loi sur la prévention et le contrôle de la pollution environnementale des déchets dangereux, qui commettrait l'un des actes suivants, recevra l'ordre de l'autorité compétente au niveau national ou au niveau local de mettre fin à l'acte illégal, de revenir dans la légalité dans un temps déterminé et pourra se voir aussi imposer une amende entre RMB 10,000 et RMB 200,000 :

- Ne pas avoir étiquetés les déchets dangereux ;
- Ne pas avoir renseignés en double exemplaire les formulaires exigés pour le transfert de déchets dangereux ;
- Avoir transférés les déchets dangereux sans autorisation ;
- Ne pas avoir pris de mesures de sécurité pour éviter les pollutions environnementales.

L'article 78 de la loi chinoise pour la prévention de la pollution causée par des déchets solides de 2005 affirme que l'importation de déchets en violation de la législation chinoise entraînera l'obligation de les renvoyer vers leur origine et une amende entre 100.000 et 1.000.000 RMB. Une éventuelle poursuite criminelle n'est pas exclue.

Le même article 78 prévoit que, si l'importateur n'est pas localisable, c'est au transporteur de transporter les déchets vers leur origine ou payer pour leur traitement en Chine.

L'article 79 de la loi prescrit que ceux qui, en violation de la loi chinoise, transportent des déchets via le territoire chinois, ont l'obligation de transporter les déchets vers leur origine et de payer une amende entre 50.000 et 500.000 RMB.

L'article 80 de la loi prévoit que, si l'importation illégale des déchets provoque une pollution, c'est à l'importateur de payer pour son élimination.

2.4.2. Règles applicables à Hong Kong

A Hong Kong, importer un déchet, dangereux ou non, sans une autorisation de l'autorité des déchets, quand elle est exigée, entraîne une amende maximale de 200.000 dollars de Hong Kong et un emprisonnement pouvant aller jusqu'à 6 mois. Le retour du déchet illégalement importé vers son lieu d'origine sera aussi exigé aux frais du responsable.

2.4.3. Règles applicables à Macao

Impossibilité d'avoir accès à ces informations.

¹²⁸ Adoptée le 30 octobre 1995, amendée le 29 décembre 2004 et entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005

2.4.4. Recommandations

Si n'importe quel problème se passe, soit avec la documentation, soit avec le déchet, il est sûr, en Chine, et possible à Hong Kong, qu'en raison de l'absence ou difficulté de localisation d'un responsable lié à l'importateur dans le territoire chinois, la responsabilité du transporteur sera engagée et qu'il y aura ensuite une procédure judiciaire. Même si un représentant de l'exportateur ou de l'importateur est trouvé, on ne peut pas écarter cette hypothèse, s'il n'a pas les moyens de financer les mesures exigées par le gouvernement chinois.

Pour minimiser les risques mentionnés ci-dessus, nous conseillons au transporteur la vérification, auprès de leurs clients, que toutes les obligations destinées aux Etats et à leurs clients, ont été remplies, avec copie écrite des documents nécessaires. Cette mesure a un caractère préventif, dans la mesure où le transporteur pourra choisir s'il accepte de réaliser le transport par rapport à la documentation fournie, mais aussi par rapport à une éventuelle procédure administrative en fonction d'un problème administratif aux douanes.

La Chine, comme on a vu, est très rigoureuse en ce qui concerne la responsabilité du transporteur et il faut avoir une attention maximale dans ce sens.

A Hong Kong les informations et les documents exigés de l'importateur sont multiples, mais bien précisés, et on vous conseille d'en avoir une copie en cas de problème aux douanes.

On conseille aussi de vérifier toujours si la procédure de Bâle est nécessaire ou non, même dans le cas de la procédure automatique de licence décrite dans le catalogue pour les déchets à être utilisés comme matériel brut pour un processus industriel.

3. RESPONSABILITE ET OBLIGATION D'ASSURANCE

3.1. REGLES APPLICABLES EN CHINE

En vertu des mesures relatives aux exportations inscrites dans le cadre de l'Order n° 47, un fonds de secours est demandé par les autorités chinoises afin de parer aux éventuels dommages à l'environnement qui pourraient survenir pendant le transport de déchets dangereux.

3.2. REGLES APPLICABLES A HONG KONG

Une assurance ou autre garantie financière est exigée par l'ordonnance de Hong Kong « Waste Disposal Ordinance » pour les éventuels dommages pendant le transport (article 4, alinéa « b », items « i » et « ii »).

3.3. REGLES APPLICABLES A MACAO

Impossibilité d'avoir accès à ces informations.

3.LES COMORES

PLAN DE LA FICHE

1. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIEES PAR LES COMORES

2. LE DROIT NATIONAL APPLICABLE AU TRANSPORT MARITIME DE DECHETS

2.1. LA NOTION DE DECHETS SELON LE DROIT DES COMORES

2.2. LA NOTION DES DECHETS DANGEREUX SELON LE DROIT DES COMORES

3. LE REGIME COMORIEN DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME

3.1. REGLES APPLICABLES EN CAS DE TRANSPORT DE DECHETS DANGEREUX SOUMIS AUX PRESCRIPTIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES ET DE LA LOI N° 94-018/AF DU 22 JUIN 1994 PORTANT LOI CADRE RELATIVE A L'ENVIRONNEMENT

3.1.1. Les obligations lors de l'importation de déchets dangereux aux Comores

3.1.2. Les obligations lors de l'exportation des déchets dangereux depuis les Comores

3.2. REGLES APPLICABLES EN CAS DE TRANSPORT DE DECHETS NON SOUMIS AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES AUXQUELLES LES COMORES SONT PARTIES ET POUR TOUTES LES OPERATIONS DE TRANSPORT QUI SONT HORS DU CHAMP D'APPLICATION DE TELLES CONVENTIONS

3.2.1. La responsabilité civile du transporteur maritime de déchets dangereux

3.2.2. La responsabilité pénale du transporteur maritime de déchets dangereux

3.3. LES OBLIGATIONS PESANT SUR L'IMPORTATEUR ET L'EXPORTATEUR DE DECHETS DANGEREUX AUX COMORES

L'Union des Comores étant un Etat représentatif de l'Afrique du Sud et étant également partie à la Convention de Bamako de 1996 sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique, il est opportun de connaître les règles applicables en matière de transport de déchets dangereux aux Comores.

1. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIEES PAR LES COMORES

Les conventions internationales	Date de signature	Date de ratification
Convention de Bâle	31/10/1994	29/01/1995
Convention de Montego Bay sur le droit de la mer	06/12/1984	21/06/1994
Convention MARPOL	22/11/2000	22/02/2001
Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (POP)	23/05/2001	23/02/2007
Protocole PRTR de la convention d'Aarhus	Non signé	
Convention pour la sûreté de la vie à la mer (SOLAS 1974)	22/11/2000	22/02/2001
Convention de Bamako	26/02/2004	18/03/2004
Accord de Cotonou	Signé	Ratifié

2. LE DROIT NATIONAL APPLICABLE AU TRANSPORT MARITIME DE DECHETS

2.1. LA NOTION DE DECHETS SELON LE DROIT DES COMORES

Selon l'article 59 de la loi comorienne n° 94-018/AF du 22 juin 1994 portant loi cadre relative à l'Environnement (modifiée par la loi n° 95-007/AF du 19 juin 1995) les déchets sont « *des produits solides, liquides ou gazeux, résultant de la consommation des ménages ou de processus de fabrication, jugés sans valeur ou inutilisables et abandonnés ou destinés à l'abandon* ».

2.2. LA NOTION DES DECHETS DANGEREUX SELON LE DROIT DES COMORES

En vertu de l'article 65 de la loi comorienne n° 94-018/AF du 22 juin 1994 portant loi cadre relative à l'Environnement, « *sont considérés comme déchets dangereux, aux termes de l'article 64 :*

- a) les déchets radioactifs ;*
- b) les déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire ;*
- c) les déchets possédant certaines caractéristiques et inscrits dans les catégories déterminées par la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, du 22 mars 1989. »*

Au regard de l'alinéa c) de l'article 65, le droit comorien renvoie à la définition des déchets dangereux donnée par la Convention de Bâle ; il ajoute cependant dans cette catégorie les déchets radioactifs et les déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire.

3. LE REGIME COMORIEN DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME

Le régime de la responsabilité civile du transporteur maritime est prévu par la loi n°66-420 du 18 juin 1966 et le décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 pour les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

Selon la loi comorienne n°66-420 du 18 juin 1966, les règles régissant le transport des marchandises sont applicables *« aux transports, effectués au départ ou à destination d'un port comorien, qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle les Comores sont parties, et en tout cas aux opérations de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle convention. Les diligences extrajudiciaires, les mesures conservatoires et les mesures d'exécution sur la marchandise sont régies par la loi du lieu où elles doivent être effectuées. La prescription de l'action en justice est régie par la loi du tribunal devant lequel l'action est portée »*.

En résumé, la Loi n°66-420 du 18 juin 1966 est applicable en cas de transports non soumis à une convention internationale à laquelle les Comores sont parties. Les transports de déchets dangereux soumis à la Convention de Bâle et effectués au départ ou à destination d'un port comorien devront respecter les dispositions de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

De même, les Comores étant parties à la Convention de Bamako, tout transporteur maritime devra tenir compte des dispositions qu'elle prévoit.

La loi comorienne de 1966 s'appliquera aux opérations de transport qui se trouvent hors du champ d'application d'une convention internationale.

3.1. REGLES APPLICABLES EN CAS DE TRANSPORT DE DECHETS DANGEREUX SOUMIS AUX PRESCRIPTIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES ET DE LA LOI N° 94-018/AF DU 22 JUIN 1994 PORTANT LOI CADRE RELATIVE A L'ENVIRONNEMENT

3.1.1. Les obligations lors de l'importation de déchets dangereux aux Comores

Le transporteur doit tout d'abord s'assurer que l'Etat d'exportation a obtenu une autorisation préalable de la part du Ministère de l'environnement comorien selon l'article 64 de la loi n°94-018/AF du 22 juin 1994.

Ensuite, la loi comorienne n° 94-018/AF du 22 juin 1994 portant loi cadre relative à l'Environnement renvoyant à la Convention de Bâle pour la définition des déchets dangereux, il convient au transporteur de se référer aux annexes de la Convention de Bâle afin de savoir quels déchets peuvent faire l'objet d'une exportation aux Comores. Selon les exigences requises par la Convention de Bâle, il convient à la personne en charge du transport de signer un document à la livraison ou à la réception des déchets et d'établir si nécessaire une caution ou une assurance. Le transporteur devrait veiller à ce que ces formalités soient remplies par le chargeur afin de s'exonérer de toute responsabilité en cas de problème à l'arrivée du bateau.

Le transporteur doit également s'assurer que les déchets sont emballés, étiquetés et transportés selon les normes internationales reconnues. Les Comores ayant signées et ratifiées la Convention SOLAS pour la sûreté de la vie à la mer, il convient au transporteur de se conformer au chapitre VII de ladite Convention posant des normes quant à l'emballage, l'étiquetage et le transport de déchets dangereux.

Le transporteur doit enfin établir un document de mouvement depuis le lieu d'origine jusqu'à la destination finale.

Les Comores étant parties à la Convention de Bamako, il convient pour tout transporteur maritime de déchets dangereux aux Comores de se conformer aux dispositions de ladite convention. Selon la convention de Bamako, il est interdit d'importer des déchets dangereux depuis les parties non contractantes de la convention (article 4). Par conséquent, tout déchet dangereux importé aux

Comores en provenance d'un Etat non partie à la Convention de Bamako est interdit. Pour les importations de déchets dangereux aux Comores en provenance d'un Etat partie à la Convention de Bamako ou pour toutes les autres opérations (exportation et transit), il faut une notification de transport impliquant le consentement écrit de l'Etat d'importation et de l'Etat d'exportation ainsi que des pays à travers lesquels les déchets ont transité (article 6). La notification doit contenir les déclarations et renseignements spécifiés à l'annexe V A. La notification doit être accompagnée d'un document de mouvement contenant les renseignements spécifiés à l'annexe IV B depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination. Les renseignements en question doivent être communiqués aux Etats concernés conformément à l'annexe IV A et doivent énoncer clairement les effets possibles des mouvements envisagés pour la santé humaine et l'environnement.

Les recommandations que nous pouvons faire à la Société CMA-CGM sont les suivantes : il n'y a pas de danger particulier à transporter des déchets dangereux aux Comores, il suffit au transporteur de bien se conformer aux règles applicables dans le cadre de la Convention de Bâle. Le point sur lequel il faut néanmoins rester vigilant est celui de savoir si l'Etat avec lequel le transport de déchets dangereux a lieu avec les Comores est ou non partie à la Convention de Bamako car tout déchet dangereux importé aux Comores en provenance d'un Etat non partie à la Convention de Bamako est interdit.

Pour le reste, aucun type de déchets dangereux n'est expressément interdit d'importation, d'exportation ou de transit aux Comores.

3.1.2. Les obligations lors de l'exportation des déchets dangereux depuis les Comores

Le transporteur doit tout d'abord s'assurer que le Ministère de l'environnement comorien a autorisé préalablement au transport l'exportation des déchets dangereux selon l'article 64 de la loi n°94-018/AF du 22 juin 1994. De plus, selon ce même article, le transporteur maritime devra veiller à ce que les conditions de transport et de l'élimination finale, quel que soit le pays de destination, ne présentent aucun risque pour l'environnement. Hormis cette disposition nationale, il n'existe pas dans le droit comorien des exigences particulières pour exporter des déchets dangereux depuis les Comores. La loi comorienne n°66-420 du 18 juin 1966 renvoie ici aussi aux prescriptions des Conventions internationales auxquelles les Comores sont parties pour tous les transports effectués au départ d'un port comorien.

Comme pour les cas d'importation de déchets dangereux aux Comores, il faut se référer aux dispositions des Conventions de Bâle et de Bamako pour connaître des règles applicables en matière d'exportation de déchets dangereux. Il convient également au transporteur maritime de veiller à respecter les exigences spécifiques qui existeraient dans les législations des lieux de l'exportation. Si le transport de déchet dangereux a lieu vers un pays membre de l'Union européenne par exemple, le transporteur devra se soumettre aux dispositions énoncées dans le Règlement CE 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets.

Selon la Convention de Bâle, la personne en charge du transport doit signer un document à la livraison ou à la réception des déchets (art. 6, par. 9). De plus, les déchets doivent être accompagnés d'un document de mouvement depuis le lieu d'origine jusqu'au lieu de destination (art. 4, par. 7, c)), avec les informations mentionnées dans l'annexe V b de la Convention. De même, une assurance ou caution pourra être exigée (art. 6, par. 11).

Les déchets doivent être emballés, étiquetés et transportés conformément aux normes internationales reconnues (art. 4, par. 7, b)). A propos de l'emballage, l'étiquetage et du transport des déchets dangereux, il faut de référer au chapitre VII de la Convention pour la Sureté de la Vie à la Mer, « SOLAS ».

Si le déchet dangereux est exporté des Comores vers un pays partie à la Convention de Bamako alors selon les dispositions de cette convention, pour les exportations et transit de déchets dangereux, il faut une notification de transport impliquant le consentement écrit de l'Etat d'importation et de l'Etat d'exportation ainsi que des pays à travers lesquels les déchets ont transité

(article 6). La notification doit contenir les déclarations et renseignements spécifiés à l'annexe V A. La notification doit être accompagnée d'un document de mouvement contenant les renseignements spécifiés à l'annexe IV B depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination. Les renseignements en question doivent être communiqués aux Etats concernés conformément à l'annexe IV A et doivent énoncer clairement les effets possibles des mouvements envisagés pour la santé humaine et l'environnement.

Recommandations : le transporteur doit vérifier avant d'exporter un déchet dangereux depuis els Comores vers un autre Etat si l'importation du déchet transporté n'est pas interdite par le pays de destination. Il faut veiller à se renseigner sur les exigences particulières qui seraient demandées par le pays de destination. Il est utile également au transporteur de se renseigner sur l'existence d'une assurance lors du transport. Enfin, pour minimiser les risques mentionnés ci-dessus, nous conseillons au transporteur de vérifier que toutes les obligations destinées aux exportateurs et importateurs ont été remplies et de posséder les documents nécessaires lors du transport.

3.2. REGLES APPLICABLES EN CAS DE TRANSPORT DE DECHETS NON SOUMIS AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES AUXQUELLES LES COMORES SONT PARTIES ET POUR TOUTES LES OPERATIONS DE TRANSPORT QUI SONT HORS DU CHAMP D'APPLICATION DE TELLES CONVENTIONS

3.2.1. La responsabilité civile du transporteur maritime de déchets dangereux

En vertu de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 et du décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 pour les contrats d'affrètement et de transport maritimes :

Il s'agit de règles générales de responsabilité du transporteur maritime : responsabilité du transporteur en cas de pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison avec causes possibles d'exonération, établissement d'un connaissance entre le transporteur et le chargeur, etc....

Aucune règle spécifique concernant le transport de déchets dangereux n'est précisée au sein de la réglementation comorienne. Cela s'explique certainement par le fait que la plupart des pays sont soit parties à la Convention de Bâle ou soit à la Convention de Bamako et que, par conséquent, en cas de transport de déchets avec de tels pays les dispositions de ces conventions s'appliqueront.

3.2.2. La responsabilité pénale du transporteur maritime de déchets dangereux

En vertu de la loi n° 94-018/AF du 22 juin 1994 portant cadre relative à l'Environnement (modifiée par la loi n° 95-007/AF du 19 juin 1995) :

Art. 88. (L. n° 95-007) - Sera puni d'un emprisonnement d'une (1) à cinq (5) années et d'une amende d'un (1) à cinq millions (5.000.000) de F.C. ou de l'une de ces deux peines seulement, qui-conque aura :

- procédé, sur toute l'étendue du territoire national, à l'importation ou fait transiter des déchets dangereux sans l'autorisation requise à l'article 64 ; ou
- méconnu les prescriptions relatives à l'importation, à l'exportation, au transit, à la production, à la vente et à la distribution des substances chimiques nocives prévues par les dispositions des articles 66 et 67.

Art. 66. Aux termes de la présente loi, sont visées les substances ou combinaisons de substances, à l'état naturel ou de fabrication industrielle susceptibles, en raison de leur caractère toxique, radioactif, ou corrosif, de constituer un danger pour la santé des personnes, la conservation du sol, du sous-sol, des eaux, de la faune, de la flore et de l'environnement en général, lorsqu'elles sont utilisées ou évacuées dans le milieu naturel.

Art. 67. Un décret en conseil des ministres établit et en soumet le respect à la **surveillance de la direction générale de l'environnement** :

a) la liste des substances chimiques nocives dont l'importation, l'exportation, le transit, la production, la vente et la distribution, même à titre gratuit, sont interdits ;

b) la liste des substances chimiques nocives dont l'importation, l'exportation, le transit, la production, la vente et la distribution, même à titre gratuit, sont soumis à l'autorisation préalable du ministre de l'environnement ; ainsi que les prescriptions relatives à leur transport, commercialisation, conditionnement.

Le producteur ou l'importateur doit tenir informé la direction générale de l'environnement, de la composition, du volume et des effets nocifs connus des substances destinées à la commercialisation ou à une utilisation à grande échelle.

3.3. LES OBLIGATIONS PESANT SUR L'IMPORTATEUR ET L'EXPORTATEUR DE DECHETS DANGEREUX AUX COMORES

En vertu de l'article 64 de la loi n° 94-018/AF du 22 juin 1994 portant loi cadre relative à l'Environnement qui dispose que « *Sur toute l'étendue du territoire national, y compris dans les eaux sous juridiction comorienne, l'importation, l'exportation et le transit de déchets dangereux ne peuvent être autorisés, par le ministre de l'environnement, que si les conditions de transport et l'élimination finale, quel que soit le pays de destination, ne présentent aucun risque pour l'environnement* », il faut l'autorisation du ministre de l'environnement pour pouvoir importer, exporter ou faire transiter aux Comores les déchets dangereux identifiés à l'article 65 de cette même loi (cf. ci-dessus).

Il faut alors noter que tout transporteur maritime de déchets dangereux aux Comores devra se référer à la Convention de Bâle de 1989 afin de déterminer si les déchets qu'il transporte entrent dans les catégories de déchets dangereux établies par la Convention de Bâle auquel cas l'autorisation du Ministre de l'environnement des Comores sera exigée pour l'import, l'export et le transit de déchets dangereux aux Comores.

4. COTE D'IVOIRE

1. LA DEFINITION DE LA NOTION DE DECHET

1.1. LA NOTION DE DECHET SELON LES CONVENTIONS INTERNATIONALES EN VIGUEUR A LA COTE D'IVOIRE

1.1.1. Les conventions ratifiées et en vigueur

1.1.2. La notion de déchet

1.2. LA DEFINITION DE DECHET SELON LE DROIT NATIONAL DE LA COTE D'IVOIRE

2. LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR : LE REGIME NATIONAL

2.1. LA RESPONSABILITE CIVILE

2.2. LA RESPONSABILITE PENALE

3. RESPONSABILITE ET OBLIGATION D'ASSURANCE

La Côte d’Ivoire a un **système légal moniste** concernant les traités internationaux (voir Article 87 de la Constitution de 2000). Ceci implique que les Conventions internationales ratifiées par la Côte d’Ivoire ont le statut de lois nationales, sans qu’une transposition en droit national soit nécessaire.

Les conventions internationales pertinentes en vigueur	Date d'adoption	Date de ratification par la Côte d’Ivoire
Convention de Bruxelles	25 – 08 – 1924	15 – 12 – 1961
Protocole de Visby	23 – 02 – 1968	Non ratifié
Convention de MARPOL	02 – 11 – 1973	28 – 05 – 1979
Convention de SOLAS	01 – 11 – 1974	25 – 05 – 1980
Convention de Hambourg	31 – 03 – 1978	Non ratifiée
Convention de Montego Bay	10 – 12 – 1982	26 – 03 – 1984
Convention de Bâle	22 – 03 – 1989	9 – 06 – 1994
Convention de Bamako	31 – 01 – 1991	9 – 06 – 1994
Convention de Rotterdam	23 – 09 – 2009	Non ratifiée

1. LA DEFINITION DE LA NOTION DE DECHET

1.1. LA NOTION DE DECHET SELON LES CONVENTIONS INTERNATIONALES EN VIGUEUR A LA COTE D’IVOIRE

1.1.1. Les conventions ratifiées et en vigueur

La convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination; adoptée le 22 mars 1989. Ratifiée le 9 juin 1994.

La convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique ; adoptée le 31 janvier 1991 à Bamako. Ratifiée le 9 juin 1999.

La Côte d'Ivoire est partie à la convention de Bamako qui s'avère être une convention spécialisée de la convention de Bâle. Il faut savoir que la convention de Bamako est calquée quasiment article par article sur celle de Bâle. Il n'en demeure pas moins que la convention prioritaire sur l'autre est celle de Bamako en vertu du principe de l'application de la loi spéciale. La différence est que la convention de Bamako a une portée régionale dans la mesure où les parties ne sont que des Etats africains. Son implication la plus significative est qu'elle interdit l'importation de déchets dangereux des Etats non parties à la convention. Il s'agit de la même règle que celle contenue dans la convention de Bâle mais elle a beaucoup plus de portée sachant que la convention de Bamako n'a pas un rayonnement universel mais seulement continental. Son objectif est donc de protéger le continent africain de l'arrivée de déchets dangereux provenant des autres continents.

1.1.2. La notion de déchet

Selon la convention de Bamako, 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 (Art.1.1).

Selon cette même convention, sont **des déchets dangereux** :

- Les déchets répondant à la définition sus mentionnée qui appartiennent à l'une des catégories figurant à l'annexe I de la convention de Bamako ;
- Les déchets auxquels les dispositions de la mention ci-dessus ne s'appliquent pas, mais qui sont définis ou considérés comme dangereux par la législation interne de l'Etat d'exportation, d'importation ou de transit ;
- Les déchets qui possèdent l'une des caractéristiques indiquées à l'annexe II de la convention de Bamako ;
- Les substances dangereuses qui ont été frappées d'interdiction, annulées ou dont l'enregistrement a été refusé par les actes réglementaires des gouvernements ou dont l'enregistrement a été volontairement retiré dans le pays de production pour des raisons de protection de la santé humaine et de l'environnement(Art.2).

La définition du déchet est indétachable des annexes de la convention. Pour autant, il est nécessaire, avant de se référer aux annexes, que le produit en cause réponde à la définition générale de déchet dangereux.

1.2. LA DEFINITION DE DECHET SELON LE DROIT NATIONAL DE LA COTE D'IVOIRE

La définition du déchet selon la législation de la Côte d'Ivoire est contenue dans l'article 1 du code de l'environnement.

Les déchets sont des produits solides, liquides ou gazeux, résultant des activités des ménages, d'un processus de fabrication ou tout bien meuble ou immeuble abandonné ou qui menace ruine.

Les déchets dangereux sont des produits solides liquides ou gazeux, qui présentent une menace sérieuse ou des risques particuliers, pour la santé, la sécurité des êtres vivants et la qualité de l'environnement.

2. LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR : LE REGIME NATIONAL

2.1. LA RESPONSABILITE CIVILE

La législation en vigueur sur la responsabilité en Côte d'Ivoire est la loi coloniale du 2 avril 1936

relative au transport des marchandises par mer. Elle reprend la convention de Bruxelles de 1924 (les règles de La Haye) que se soit au niveau de son champ d'application qu'au niveau de ses règles de fond. Il ne semble pas y avoir de spécificités nationales en matière de responsabilité civile spécifique au transport de déchet.

- Champ d'application : responsabilité du transporteur à partir de la prise en charge des marchandises sous palan jusqu'à leur remise sous palan au destinataire (Art.1).
- Le transporteur devra transmettre le connaissance récapitulant l'état de sa marchandise au chargeur afin de permettre l'identification de la marchandise (Art.2).
- Règles de fond : responsabilité objective du transporteur contrebalancée par des cas d'exonérations qui reprennent ceux de la convention de Bruxelles (Art.4) et par une limitation de responsabilité (Art.5).
- Répartition de la responsabilité du transporteur avec le chargeur : Possibilité de se décharger sur lui par rapport à tout ce qui peut lui être imputable avant la prise en charge des marchandises. De plus, le transporteur pourra faire peser sa responsabilité sur le chargeur s'il n'a pas eu connaissance et donc n'a pas consenti au transport d'une substance dangereuse (Art.6).

2.2. LA RESPONSABILITE PENALE

La législation de la Côte d'Ivoire en matière de responsabilité pénale liée au transport de déchets est contenue dans le code de l'environnement. Certains de ses articles sont spécifiques au transport des déchets. Voici les infractions essentielles qui pourraient être imputables à un transporteur de déchet.

- L'importation de déchet non autorisée sur le territoire national est interdite par l'article 81 du code de l'environnement de la Cote d'Ivoire. Selon l'article 99 de ce même code, est passible d'un emprisonnement de 1 à 5 ans et d'une amende de 5 000 000 francs à 100 000 000 francs quiconque importe un déchet en Cote d'Ivoire sans en avoir l'autorisation.
- L'article 101 du code de l'environnement spécifique aux déchets dangereux énonce qu'est punissable d'un emprisonnement de 10 à 20 ans et d'une amende de 500 000 000 francs à 5 000 000 000 francs, toute personne qui procède ou fait procéder à l'achat, à la vente à l'importation, au transit, au stockage, à l'enfouissement ou au déversement sur le territoire national de déchets dangereux, ou signe un accord pour l'autorisation de telles activités. Il énonce également que la juridiction ayant prononcé la peine peut ordonner la saisie de tout moyen ayant servi à la commission de l'infraction ou ordonner la saisie et l'élimination des déchets aux frais et dépens du propriétaire desdits déchets.

3. RESPONSABILITE ET OBLIGATION D'ASSURANCE

Les Etats d'importation ou de transit qui sont Parties la convention de Bamako (Art. 6.10) peuvent exiger, comme condition d'entrée, que tout mouvement transfrontière de déchets dangereux soit couvert par une assurance, un cautionnement ou d'autres garanties.

Il en va de même pour les Etats parties à la convention de Bâle (Art.6.11).

Le droit national de la Côte d'Ivoire ne semble pas prévoir d'obligations spécifiques d'assurance en matière de transport de déchets et/ou en matière environnementale.

5. LES ÉTATS-UNIS

Le droit des États-Unis régissant le transport des déchets et la responsabilité civile du transporteur présente de nombreuses particularités par rapport à l'ensemble des autres États de la planète. Cela tient principalement au fait qu'ils ont ratifié peu de conventions internationales et choisis de développer leurs propres règles, souvent plus contraignantes que les règles internationales.

Les États-Unis sont membres de l'Organisation Maritime International (OMI) depuis 1950.¹²⁹

PLAN DE LA FICHE

1. CONVENTIONS INTERNATIONALES LIES AUX DECHETS ET A LA RESPONSABILITE MARITIME

2. LA DEFINITION DE LA NOTION DE DECHETS SELON LES CONVENTIONS INTERNATIONALES

2.1. LES CONVENTIONS RATIFIEES PAR LES ÉTATS-UNIS

2.1.1 Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de Connaissance et protocole de signature « Règles de La Haye 1924 »

2.1.2 La notion de déchet

2.2 LES CONVENTIONS SIGNEES PAR LES ÉTATS-UNIS

2.2.1 La convention de Bâle

2.2.1.1 *La notion de déchets*

2.2.1.2 *La notion de déchets dangereux*

2.2.1.3 *Remarques sur la situation de transit*

2.2.2 La convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ou « les règles de Rotterdam »

2.2.2.1 *La notion de déchets*

2.2.2.2 *La notion de déchets dangereux*

2.3 LA NOTION DE DECHETS DANGEREUX AUX ÉTATS-UNIS

3 LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DANS LES CONVENTIONS INTERNATIONALES

3.1 LES REGLES NATIONALES D'ENGAGEMENT DE LA RESPONSABILITE

3.1.1 Définitions, principes et champs d'application

3.1.2 Responsabilité du transporteur

¹²⁹ Consulter <http://www.imo.org/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>

3.2 LES REGLES NATIONALES : LIMITATIONS DE RESPONSABILITE PAR LA LOI AMERICAINE COGSA.

3.2.1 Principes généraux d'exonérations

3.2.2 Cas spécifiques

3.3 LES CONVENTIONS RATIFIEES PAR LES ÉTATS-UNIS : LES REGLES INTERNATIONALES DE BRUXELLES/LA HAYE 1924

3.4 LES CONVENTION SIGNEES PAR LES ÉTATS-UNIS.

3.4.1 Les règles de Rotterdam

3.4.2 La convention de Bâle

4 RESPONSABILITE ET OBLIGATION D'ASSURANCE

4.1 LE DROIT NATIONAL EN VIGUEUR

4.2 LES CONVENTIONS RATIFIEES PAR LES ÉTATS-UNIS

1. CONVENTIONS INTERNATIONALES LIES AUX DECHETS ET A LA RESPONSABILITE MARITIME

Conventions internationales	Date de signature	Date de ratification	Entrée en vigueur dans le monde
Règles de La Haye 1924 ¹³⁰	25 août 1924	29 juin 1937	2 juin 1931
Convention de Bruxelles ¹³¹	Non signée	Non ratifiée	2 juin 1931
Règles de Visby ¹³²	Non signée	Non ratifiée	23 juin 1977
Protocole DTS ¹³³	Non signée	Non ratifiée	14 février 1984
Convention Marpol ¹³⁴	7 mars 1974	2 octobre 1983 ¹³⁵	22 octobre 1983
Convention Solas	1 ^{er} novembre 1974	Non ratifiée	25 mai 1980
Convention de Bâle	22 mars 1990	Non ratifiée	5 mai 1992
« Règles de Rotterdam »	23 septembre 2009	Non ratifiée	Non entrée en vigueur
« Règles de Hambourg »	30 avril 1979 ¹³⁶	Non ratifiée	1 ^{er} novembre 1992

2. LA DEFINITION DE LA NOTION DE DECHETS SELON LES CONVENTIONS INTERNATIONALES

2.1. LES CONVENTIONS RATIFIEES PAR LES ÉTATS-UNIS

2.1.1. Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de Connaissance et protocole de signature « Règles de La Haye 1924 »

État de ratification de la convention :

Cette convention internationale est probablement la seule convention ayant été ratifiée par les États-Unis dans le domaine de la responsabilité concernant le transport maritime de marchandises. Néanmoins, les États-Unis ont émis des réserves lors de la ratification de la convention. En effet, si un conflit devait apparaître entre les règles de ladite convention et les règles nationales américaines contenues dans le *Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)*¹³⁷, ces dernières prévaudraient.¹³⁸

2.1.2. La notion de déchets

Les règles de La Haye n'évoquent pas la notion de déchets celle de marchandise, celle-ci comprenant notamment *des biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque*.¹³⁹

¹³⁰ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de Connaissance

¹³¹ Convention pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

¹³² Cf. note 2

¹³³ Cf. note 2

¹³⁴ La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite Convention de Londres de 1973 et son protocole de 1978

¹³⁵ Les États-Unis ont ratifié les annexes I, II, III, V et VI, à l'exception de l'annexe IV sur la prévention de la pollution par les eaux usées des navires.

Consulter <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202010.pdf>

¹³⁶ Consulter http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html

¹³⁷ Cf. les parties suivantes sur les obligations contenues dans COGSA.

¹³⁸ Consulter <http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>

¹³⁹ Cf. l'article 1er par. C des Règles de La Haye 1924

2.2. LES CONVENTIONS SIGNEES PAR LES ÉTATS-UNIS

2.2.1. La convention de Bâle

État de ratification de la convention :

La convention de Bâle est la convention de référence concernant le transport de déchets, elle est largement ratifiée puisqu'elle compte actuellement 175 parties¹⁴⁰ (sur les 192 États que comptent l'ONU¹⁴¹). Aussi, cette convention est ici utilisée comme standard en termes de définition de déchets.

2.2.1.1. La notion de déchets

La définition de déchet telle qu'arrêtée par la convention de Bâle présente un caractère très général et succinct. En effet, sont définis comme **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*.¹⁴²

Enfin, il est à noter que Bâle différencie les déchets d'**autres déchets** que sont *les déchets ménagers et les résidus provenant de l'incinération de déchets ménagers*.¹⁴³

2.2.1.2. La notion de déchets dangereux

La notion de **déchets dangereux** présente, à la différence de celle des déchets, un caractère plus spécifique. Sont définis comme **déchets dangereux** ceux qui appartiennent à l'Annexe I et VIII de la Convention de Bâle à moins que les substances listées dans ces deux Annexes n'aient aucune des caractéristiques spécifiées en Annexe III (explosives, inflammables, corrosives etc.).¹⁴⁴

Par ailleurs, les déchets de l'Annexe IX ne sont pas considérés comme des déchets dangereux à moins qu'ils ne contiennent des matières de l'annexe I à des concentrations telles qu'ils présentent une caractéristique de danger figurant à l'annexe III.¹⁴⁵

Enfin, est reconnu comme déchet dangereux, tout déchet considéré comme tel par l'État d'exportation, d'importation ou de transit.¹⁴⁶

2.2.1.3. Remarques sur la situation de transit

Selon la convention de Bâle, est considéré comme État de transit tout État autre que l'État d'importation ou d'exportation, à travers lequel un mouvement transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets est prévu ou a lieu.¹⁴⁷ Dans ce cadre, est reconnu comme déchet dangereux, tout déchet considéré comme tel par l'état d'exportation, d'importation ou de transit.¹⁴⁸

Enfin, une obligation d'information et de notification incombe aux États parties comme aux États non parties à la convention.¹⁴⁹

La Convention de Bâle exclut de son champ d'application les déchets radioactifs.¹⁵⁰

¹⁴⁰ Consulter <http://www.basel.int/ratif/convention.htm#13>

¹⁴¹ Consulter <http://www.un.org/fr/members/growth.shtml>

¹⁴² Voir l'article 2 alinéa 1 de la convention de Bâle

¹⁴³ Voir l'Annexe II de la convention de Bâle

¹⁴⁴ Cf. l'article 1 alinéa 1 de la convention de Bâle

¹⁴⁵ Cf. l'Annexe IX de la convention de Bâle

¹⁴⁶ Cf. l'article 1b de la convention de Bâle

¹⁴⁷ Cf. l'article 2 alinéa 12 de la convention de Bâle

¹⁴⁸ Cf. l'article 1b de la convention de Bâle

¹⁴⁹ Cf. l'article 6 par. 1 de la convention de Bâle

¹⁵⁰ Cf. l'article 1 alinéa 3 de la convention de Bâle

2.2.2. La convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ou « les règles de Rotterdam »

État de ratification de la convention :

Les Règles de Rotterdam ont été adoptées par l'Assemblée Générale des Nations Unies le 11 décembre 2008. La convention entrera en application lorsque 20 pays l'auront ratifié. Depuis le 23 septembre 2010, date d'ouverture à la signature, 22 pays dont les États-Unis ont signé, seule l'Espagne a ratifié (le 19 janvier 2011) le protocole modifiant la convention.¹⁵¹

2.2.2.1. La notion de déchets

Le terme **déchet** n'est pas cité dans les Règles de Rotterdam toutefois ceci n'exclue pas leur prise en compte. En effet, au regard de la convention les déchets sont inclus dans la catégorie plus vaste de **marchandises**.¹⁵²

2.2.2.2. La notion de déchets dangereux

Les règles de Rotterdam traitent de **marchandises pouvant présenter un danger**.¹⁵³ Néanmoins, Rotterdam ne propose aucune définition de déchets dangereux.

2.3. LA NOTION DE DECHETS DANGEREUX AUX ETATS-UNIS

Aux États-Unis, les déchets dangereux sont des déchets de quelque type que ce soit qui doivent faire l'objet d'un manifeste en vertu de la **Resource Conservation and Recovery Act** (RCRA, Loi sur la conservation et la récupération des ressources). Il n'existe pas de définition précise du déchet dangereux aux États-Unis. Il convient de se référer au titre 40 de la RCRA afin de pouvoir déterminer si la substance transportée est bien un déchet dangereux et notamment au chapitre 1 sur l'agence de protection de l'environnement (EPA: Environmental Protection Agency) des États-Unis, sous-chapitre I (comprendre i majuscule), articles 239 à 282.¹⁵⁴

3. LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DANS LES CONVENTIONS INTERNATIONALES

3.1. LES REGLES NATIONALES D'ENGAGEMENT DE LA RESPONSABILITE

3.1.1. Définitions, principes et champs d'application

Selon les termes de l'article 1301 du **Carriage of Goods by Sea Act** (COGSA)¹⁵⁵, les dispositions de ce texte sont applicables aux marchandises, denrées et objets de quelque nature que ce soit (à l'exception des animaux vivants et des éléments transportés appontés) et la responsabilité qu'elles entendent faire peser sur le transporteur doivent être envisagées comme pesant tant sur le transporteur que sur le propriétaire ou l'affrèteur dès lors qu'ils contractent un contrat de transport avec le chargeur. Un contrat de transport devant être compris comme tout contrat ayant pour but un transport par mer, dès lors que celui-ci est soumis à un connaissance ou document similaire. Le

¹⁵¹ Consulter <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php>

¹⁵² Cf. l'article premier alinéa 24 des Règles de Rotterdam

¹⁵³ Cf. les articles 15 et 16 des Règles de Rotterdam

¹⁵⁴ Cf. Titre 40 EPA, chapitre 1, subchapter I, parts 239-282.

¹⁵⁵ Cf. dispositions annexées au titre 46 du Code des États-Unis ;
consulter http://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode46a/usc_sup_05_46_10_28.html

terme de contrat de transport par mer couvrant la période courant entre le chargement des marchandises et leur déchargement.¹⁵⁶ Ainsi l'article 1302 met en place le principe selon lequel le transporteur de tout contrat de transport par mer, impliqué dans le chargement, la manutention, l'arrimage, la garde, le soin et le déchargement de marchandises, doit être soumis au régime de droits et devoirs mis en place par le COGSA.¹⁵⁷

Il doit encore être noté que ces dispositions s'appliquent à tout contrat de transport par mer vers ou à partir d'un port de États-Unis. Ces dispositions ne s'appliquent donc pas aux mouvements entre ports des États-Unis. (sauf dispositions contraires du connaissement)¹⁵⁸.

3.1.2. Responsabilité du transporteur

Il pèse sur le transporteur une triple obligation au regard de l'article 1303 du COGSA. D'une part, il lui incombe de s'assurer de la bonne navigabilité du navire. Soit, en plus de sa navigabilité proprement dite, son armement, son équipement, son approvisionnement, mais également de l'état des lieux de stockage où seront transportés les marchandises. D'autre part, il lui incombe également de charger, arrimer, garder, prendre soin, transporter et décharger de manière correcte et avec soin, les marchandises sous sa responsabilité. Enfin il lui incombe également de fournir au chargeur (une fois les marchandises en la possession du transporteur et à la demande du chargeur) un connaissement indiquant entre autres des informations permettant d'identifier les marchandises, de les quantifier (en nombre ou au poids) et de rendre compte de leur apparence. Un tel document constitue notamment une preuve *prima facie* du fait que le transporteur a bien reçu les marchandises de la part du chargeur. Le transporteur est également tenu de produire (à la demande du chargeur) un connaissement 'embarqué' une fois les marchandises chargées. Document (portant mention du nom du bateau mais également les dates de transport) qui pourra être communiqué au port de destination. Enfin il doit être noté que toute clause limitant la responsabilité du transporteur pour négligence, faute ou manquement à ses obligations décrites ci-avant doivent être considérées comme nulle. Il en va ainsi d'une assurance couvrant de tels faits.

3.2. LES REGLES NATIONALES : LIMITATIONS DE RESPONSABILITE PAR LA LOI AMERICAINE COGSA.

3.2.1. Principes généraux d'exonérations

Tout d'abord il faut rappeler que le transporteur est libre de renoncer à tout ou partie des ses droits, de même qu'il peut augmenter le niveau de sa responsabilité. De telles dispositions devant nécessairement être reportées dans le connaissement.

Doivent également être évoquées ici les dispositions des articles 1307, 1308 et 1311 du COGSA basés sur la liberté contractuelle et les dispositions externes au régime du transporteur. Ainsi aux termes du premier de ces trois articles chargeur et transporteur peuvent convenir de conditions, exemptions, limites à la responsabilité du transporteur en lien avec la perte ou les dommages en lien avec la garde et le soin porter aux marchandises avant le chargement et suite au déchargement des marchandises. Les deux articles nommés ensuite prévoient que le régime applicable à la responsabilité est à mettre en lien avec le régime de responsabilité du propriétaire du navire¹⁵⁹

¹⁵⁶ Cf. l'article 1301 du COGSA

¹⁵⁷ Cf. l'article 1302 du COGSA

¹⁵⁸ Cf. l'article 1324 du COGSA

¹⁵⁹ Régime prévu par le chapitre 8 de l'annexe au titre 46 du Code des États-Unis; Ce régime comporte des dispositions relatives à la responsabilité du propriétaire du navire (articles 181, 182, 183, 186, 193 et 194), aux conditions d'exemption à ce régime (articles 183b, 183c, 184, 185, 187 à 192 et 195). Textes consultables à l'adresse suivante: http://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode46a/usc_sup_05_46_10_8.html

Le transporteur, dans le cadre d'un transport dit de port à port, ne peut être tenu responsable pour la perte, le dommage, non-livraison ou livraison défectueuses des marchandises, quelles qu'en soit la cause, lorsque cette perte, dommage ou livraison défectueuse a eu lieu avant chargement ou après déchargement du navire.

La «Clause Paramount» de COGSA : tout transport sous connaissement est soumis obligatoirement pour son application au respect des règles de La Haye et de Visby. Si ces mêmes règles ne s'appliquent pas de manière obligatoire mais contractuellement, la responsabilité du transporteur ne peut dépasser les 100£ par colis ou unité de fret. Tout connaissement contraire aux règles coutumières de La Haye sera nul et non invalide.

3.2.2. Cas spécifiques

Le transporteur peut néanmoins bénéficier de certaines exonérations au regard de ses actions propres, de ses cocontractants voir du fait d'événements externes à la relation contractuelle le liant au chargeur et au destinataire.

Ainsi le chargeur est considéré comme garant des informations fournies au transporteur concernant l'identification et le marquage des marchandises, leur nombre, leur poids lors du chargement. Il peut dès lors voir sa responsabilité engagée par le transporteur ayant subi un préjudice du fait d'un manquement à ce devoir de véracité.¹⁶⁰

Ensuite doivent être évoquées les dispositions de l'article 1304 du COGSA qui prévoient six situations dans lesquelles le transporteur peut voir sa responsabilité limitée.

La première tient à l'apparition de dommages du fait de l'innavigabilité du navire. Il reviendra au transporteur de prouver qu'il a rempli ses obligations en vertu des dispositions de l'article 1303 afin de faire tomber la responsabilité pesant sur lui de ce fait.

La seconde possibilité d'exonération de responsabilité repose sur la possibilité pour le transporteur de prouver que les dommages et préjudices lui étant reprochés sont dus à des causes de perte incontrôlables telles qu'un fait ou faute de navigation ou de gestion du navire de la part du capitaine, d'un marin, ou des servants du transporteur sur la navire, un incendie (si absence de faute du transporteur prouvée), un Acte de Dieu, un Acte de guerre...ou toute autre cause dès lors que la preuve est apportée qu'elle ne résulte pas du fait fautif ou de la négligence du transporteur ou des agents et servants œuvrant pour son compte.¹⁶¹

La troisième cause met en rapport la responsabilité du chargeur et celle du transporteur. Le premier ne pouvant voir sa responsabilité engagée par le transporteur au regard d'un dommage pour quelque cause que ce soit si la preuve n'est pas apportée du fait, de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses agents et/ou servants.

La quatrième situation dispose que le transporteur ne pourra être tenu responsable pour tout dommage causé par une action de sauvetage en mer ou tout autre déviation raisonnable (toute déviation aux fins de chargement/déchargement étant présumée déraisonnable).

Le cinquième point renvoie à la limitation monétaire forfaitaire de la responsabilité du transporteur; Celle-ci ne peut excéder 500\$ par paquet ou par unité de fret, ni 2\$ par kilo de poids brut, à moins que la nature et la valeur des marchandises aient été précisées dans le connaissement par le chargeur avant le chargement, en conséquence de quoi cette valeur sera présumée celle à acquitter par le transporteur, sans pour autant que cela ne soit définitif pour le transporteur.

Le chargeur et le transporteur peuvent néanmoins convenir d'un montant autre (à condition que celui-ci ne soit pas supérieur au montant avancé par le chargeur). Mais, le transporteur ou le

¹⁶⁰ Cf. l'article 1303 du COGSA

¹⁶¹ Liste complète au point 2 de l'article 1304 du COGSA, consulter http://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode46a/usc_sec_46a_00001304----000-.html

capitaine du navire ne sauraient être tenu responsables de pertes ou dommages liés au transport de marchandises dont la nature et la valeur ont été sciemment et frauduleusement dénaturé par le chargeur dans le connaissance.

La sixième et dernière situation tient au transport de marchandises explosives, inflammables ou dangereuses dont les dommages, causés par le transport non consenti par le transporteur eu égard à la nature et au caractère des marchandises, incombe au chargeur.

3.3. LES CONVENTIONS RATIFIEES PAR LES ÉTATS-UNIS : LES REGLES INTERNATIONALES DE BRUXELLES/LA HAYE 1924

Ratifiées par les États-Unis le 29 juin 1937, les règles de Bruxelles/La Haye ont prévu que la responsabilité du transporteur soit exprimée selon le poids des marchandises transportées lorsqu'elle est engagée, la tarification du fret étant faite sur la base du poids et du volume des marchandises transportées. En d'autres termes, si le transporteur est jugé responsable, le remboursement sera fait sur la base du poids des marchandises endommagées et non pas sur la valeur réelle de ces marchandises.¹⁶²

3.4. LES CONVENTION SIGNEES PAR LES ÉTATS-UNIS.

3.4.1. Les règles de Rotterdam

Convention signée par les États-Unis le 29 septembre 2009, pas encore entrée en vigueur. Son contenu est largement inspiré du droit américain, notamment de la loi COGSA.

Aussi, nous ne nous attardons pas sur les informations concernant le champ d'application et les sources et fondements de la responsabilité du transporteur contenues dans les règles de Rotterdam.

Les limites de la responsabilité du transporteur représentent selon les cas :

- * 875 DTS par colis ou autre unité de chargement, ou
- * 3 DTS par kg de poids brut des marchandises objet du litige (art.59).
- * 2,5 fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard mais n'excédant pas la limite fixée pour la perte totale des marchandises concernées (art.60).

Remarques :

Les règles de Rotterdam semblent beaucoup plus favorables au transporteur que celles de Bruxelles, et laissent plus de place à la liberté contractuelle. Les régimes d'indemnisation contractuels seront ainsi plus facilement invocables par le transporteur devant le juge. La liberté contractuelle étant très étendue, les parties peuvent dans certaines circonstances écarter l'application des dispositions de Rotterdam au profit de clauses privées. Le transporteur peut donc déroger à certaines dispositions impératives de la convention et imposer des clauses contractuelles au chargeur : art.13-2 et art.80 (contrats de volume).

Par ailleurs, les règles de Rotterdam développent une approche extensive et maximaliste des obligations du chargeur qui sont renforcées : une obligation d'information renforcée, intégrant l'obligation de remise de documents nécessaires au transport ; la possibilité de supporter l'obligation de chargement et de déchargement des marchandises. De plus, les obligations et responsabilités du chargeur sont elles aussi renforcées : le chargeur encourt une responsabilité pour faute prouvée pour les obligations de remise conforme des marchandises au transporteur et des transmissions des informations et documents nécessaires pour le transport (art.27 et 29). Pour le transport de matières dangereuses le manquement à son obligation d'information par le chargeur fait courir une responsabilité automatique, et les limitations de responsabilité ne sont pas prévues.

¹⁶² Pour plus de précisions sur les dispositions exactes de la convention consulter le GP.

3.4.2. La convention de Bâle

La convention de Bâle porte également sur la responsabilité des transporteurs de déchets et de déchets dangereux. Ainsi de tels mouvements transfrontaliers sont soumis aux consentements des États suite à une notification visant le transport de déchets d'un État à un autre. Le transporteur en tant que notifiant. Ce dernier étant tenu de respecter les normes et procédures mises en place par les États en application de la convention afin d'encadrer les mouvements transfrontaliers de déchets. Ainsi, le transporteur doit notamment avoir en sa possession un document de consentement d'exportation/importation des déchets qu'il entend transporter dont le contenu est décrit dans l'annexe V A de la convention.

4. RESPONSABILITE ET OBLIGATION D'ASSURANCE

4.1. LE DROIT NATIONAL EN VIGUEUR

- Le ***Maritime Lien Act (46 USCA § 971-975 [1920])*** prévoit qu'une action peut être intentée in rem contre le navire, la cargaison ou le fret lui-même. Conformément à la loi, le navire est personnifié dans la mesure où il peut parfois être tenu responsable en vertu des circonstances dans lesquelles l'armateur ne serait pas responsable.

Ce ***Maritime Act*** précise les garanties de construction des navires, ainsi que les exigences quant aux propriétés des navires.

L'assurance maritime joue un rôle important dans l'industrie maritime et en droit maritime américain. La plupart des armateurs souscrivent une assurance de la coque de leurs navires afin de se protéger contre les réclamations de tiers par la souscription d'une assurance "protection et d'indemnisation". Le cargo est généralement assuré contre les périls de la mer, qui sont définis comme des accidents naturels propres à la mer. Par exemple, les tempêtes, les vagues et tous les types d'actions provoqués par le vent et l'eau sont classés comme périls de la mer. Si un propriétaire de cargaison armateur souhaite être protégé contre « les pertes découlant de la guerre » (et notamment le terrorisme), le propriétaire doit contracter non seulement une assurance pour le risque d'assurance-guerre et payer une prime supplémentaire pour inclure ces risques dans la politique de base.

- ***Act to prevent pollution from ships (APPS, 33 USC §1901)*** est une loi fédérale qui transpose en droit interne américain les dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite Convention MARPOL de 1973, son protocole de 1978, ainsi que plus récemment son Annexe VI, approuvée par le Sénat (en avril 2006) et la Chambre des Représentants (mars 2007). La loi APPS s'applique à tous les navires étrangers situés dans les eaux territoriales des États-Unis, ainsi que dans les ports et terminaux sous juridiction américaine, et intègre notamment l'Annexe V de la Convention MARPOL, laquelle s'applique dans la zone économique exclusive des États-Unis. Cette convention a pour but de réguler la pollution par les hydrocarbures, les produits chimiques, les emballages, les ordures, les eaux usées et les émissions atmosphériques. C'est le texte de référence en matière de prévention de la pollution marine.

La loi APPS qui la transpose fait ainsi peser sur l'armateur ou le transporteur une série d'obligations de garanties :

- La garantie construction : exigence de doubles coques sur les pétroliers et les navires citernes transportant des produits chimiques ;
- La garanti équipement (notamment des séparateurs huile/eau) ;
- L'inspection (notamment enquêtes approfondies sur les navires citernes existants) ;
- La tenue de dossiers (registres sur les hydrocarbures, registres sur la cargaison) ;
- Les procédures dans les ports (reçus pour le rejet des déchets aux installations de réception à

quai, nettoyage des citernes dans le port...).

4.2. LES CONVENTIONS RATIFIEES PAR LES ÉTATS-UNIS

La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, dite Convention SOLAS, est entrée en vigueur le 25 mai 1980. Ratifiés par les États-Unis, cette convention et ses deux protocoles imposent une vaste gamme de mesures obligatoires relatives aux garanties de normes de construction, aux garanties de standards d'équipement, et obligeant un navire à adopter un « Safety Management System » (SMS) en application du Code « International Safety Management ». Ce code stipule que le propriétaire ou l'exploitant d'un navire qui importe aux États-Unis est dans l'obligation :

- a) de fournir un justificatif de ses pratiques d'exploitation;
- b) d'établir des garanties pour tous les risques identifiés;
- c) d'améliorer constamment les compétences de gestion de la sécurité et de préparation aux situations d'urgence.

En application de cette convention les États-Unis ont mis en place en septembre 2006 un plan ministériel et régional « Sécurité, sûreté et protection de l'environnement » instituant l'IMSRS (International Marine Safety Rating System).

Recommandations :

La police d'assurance tiers chargeur :

Il s'agit d'un contrat dans lequel le vendeur ou l'acheteur demande au transporteur de mettre à sa disposition sa propre police d'assurance moyennant le versement d'une prime. L'assurance du transporteur couvre alors la marchandise. En cas de dommage, il reviendra au transporteur de constituer un dossier de réclamation. Ce qui dispense son donneur d'ordre de nombreuses formalités. Le contrat d'assurance conclu par l'intermédiaire du transporteur lui est donc largement favorable, car sa responsabilité en cas de sinistre est encadrée et limitée par les conventions internationales.

Les couvertures d'assurance maritime environnementales :

Les couvertures de police d'assurance environnementale se multiplient aujourd'hui aux États-Unis. Elles sont contractuelles mais couvrent de très nombreux domaines : responsabilité du transporteur, du propriétaire ou de l'assureur contractants pour dommage aux biens en lien avec une atteinte environnementale (découverte d'une pollution non identifiée ou non déclarée, quantités excessives de rejets polluants). Il est donc conseillé de prendre attentivement connaissance des dispositions du contrat de transport, du connaissance, et de l'incoterm pour tout transport vers ou en partance des États-Unis.

6. FRANCE

PLAN DE LA FICHE

1. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIEES PAR LA FRANCE ET LA DEFINITION DE LA NOTION DE DECHET SELON LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE ET LE DROIT FRANÇAIS

1.1. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIEES PAR LA FRANCE

1.2. LA DEFINITION DE LA NOTION DE DECHET SELON LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE ET LE DROIT FRANCAIS

1.2.1. La notion de déchet

1.2.2. La notion de déchet dangereux

2. LE REGIME DE RESPONSABILITE

2.1. RESPONSABILITE ADMINISTRATIVE

2.2. RESPONSABILITE PENALE

2.2.1. Code de l'environnement

2.2.2. Code pénal

3. RESPONSABILITE ET OBLIGATION D'ASSURANCE

3.1. LEGISLATION FRANÇAISE

3.2. REGLEMENTATION DE L'UNION EUROPEENNE

1. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIEES PAR LA FRANCE ET LA DEFINITION DE LA NOTION DE DECHET SELON LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE ET LE DROIT FRANÇAIS

1.1. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIEES PAR LA FRANCE

Les conventions internationales	Date de signature	Date de ratification	Entrée en vigueur pour la France
Convention de Bâle	22 – 03 – 1989	07 – 01 – 1991	05 – 05 – 1992
Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (POP)	23 – 05 – 2001	17 – 02 – 2004	17 – 05 – 2004
Protocole PRTR de la Convention d'Aarhus	21 – 05 – 2003	10 – 07 – 2009	08 – 10 – 2009
Convention pour la sûreté de la vie à la mer (SOLAS 1974)	01 – 11 – 1974	01 – 11 – 1974	25 – 05 – 1980
Convention de Bamako	Non signée	Non ratifiée	
Décision C(2001) 107/Final de l'OCDE			2002
Convention de Lomé IV	02 – 09 – 1991	15 – 12 – 1989	01 – 09 – 1991 A expiré en 2000
Accord de Cotonou	23 – 06 – 2000	23 – 06 – 2000	16 – 04 – 2003
Convention de Rotterdam	En vigueur depuis le		24 – 02 – 2004
Convention de Bruxelles de 1924 relative à l'unification de certaines règles en matière de connaissance ou Règles de La Haye de 1924	25 – 08 – 1924	25 – 08 – 1924	4 – 07 – 1937
Protocole du 23 février 1968 portant modification de la Convention de Bruxelles de 1924	04 – 12 – 1968	23 – 02 – 1968	23 – 06 – 1977
Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer du 31 mars 1978 ou Règles de Hambourg			Pas en vigueur en France

1.2. LA DEFINITION DE LA NOTION DE DECHET SELON LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE ET LE DROIT FRANÇAIS

1.1.1. La notion de déchet

La notion de "déchet" est définie par l'article 2 du règlement 1013/2006¹⁶³ modifié, qui renvoie à l'article 1 § 1 a) de la directive 2006/12/CE¹⁶⁴ modifiée :

"Toute substance ou tout objet qui relève des catégories figurant à l'annexe I de la directive 2006/12, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire".

Ce règlement intègre les dispositions de la Convention de Bâle et de la décision 2001(107) de l'OCDE susvisées et succède au règlement 259/93¹⁶⁵ modifié.

L'article L541-1-1 du code de l'environnement en donne une définition très similaire depuis sa dernière modification par l'ordonnance 2010-1579¹⁶⁶ qui transpose la directive 2008/98/CE¹⁶⁷ :

"Toute substance ou tout objet, ou plus généralement tout bien meuble, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire".

1.1.2. La notion de déchet dangereux

Selon l'article 2 du règlement 1013/2006, qui renvoie à l'article 1 § 4 de la directive 91/689¹⁶⁸ modifiée, sont considérés comme dangereux :

- les déchets classés comme dangereux figurant sur la liste établie par la décision 2000/532/CE¹⁶⁹ modifiée, sur la base des annexes I et II de la présente directive. Ces déchets doivent posséder **une ou plusieurs des caractéristiques énumérées à l'annexe III de la directive 91/689**. Cette liste tient compte de l'**origine** et de la **composition des déchets** et, le cas échéant, des **valeurs limites de concentration**. Elle est réexaminée régulièrement et, au besoin, révisée. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées conformément à la procédure de la réglementation avec contrôle, visée à l'article 18, paragraphe 4, de la directive 2006/12/CE ;
- **tout autre déchet** dont un Etat membre estime qu'il possède **l'une des caractéristiques énumérées à l'annexe III**. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées conformément à la procédure de la réglementation avec contrôle visée à l'article 18, paragraphe 4, de la directive 2006/12/CE.

Selon l'article R541-8 du code de l'environnement, sont considérés comme dangereux les déchets qui présentent une ou plusieurs des propriétés énumérées à l'annexe I de cet article. Cette annexe reprend quasiment toutes les propriétés listées et définies à l'annexe III de la directive 91/689, à une exception près : la propriété "**H10 : "Téragène"**" de l'annexe III de la directive 91/689 est remplacée par la propriété "**H10 : "Toxique pour la reproduction"**" qui inclut, en plus des effets tératogènes, des effets indésirables pour les fonctions ou les capacités reproductives.

¹⁶³ Règlement (CE) N° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 modifié concernant les transferts de déchets (JO L190 du 12 juillet 2006).

¹⁶⁴ Directive 2006/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 modifiée relative aux déchets (JO L114 du 27 avril 2006).

¹⁶⁵ Règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil, du 1^{er} février 1993, modifié, concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne (JO L30 du 6 février 1993).

¹⁶⁶ Ordonnance n° 2010-1579 du 17 décembre 2010 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des déchets (JORF n°0293 du 18 décembre 2010).

¹⁶⁷ Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L312 du 22 novembre 2008).

¹⁶⁸ Directive 91/689/CEE du Conseil du 12 décembre 1991 modifiée relative aux déchets dangereux (JO L377 du 31 décembre 1991).

¹⁶⁹ Décision 2000/532/CE du 3 mai 2000 modifiée remplaçant la décision 94/3/CE établissant une liste de déchets en application de l'article 1^{er}, point a), de la directive 75/442/CEE du Conseil relative aux déchets et la décision 94/904/CE du Conseil établissant une liste de déchets dangereux en application de l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive 91/689/CEE du Conseil relative aux déchets dangereux (JO L226 du 6 septembre 2000).

Parmi les déchets listés à l'annexe II de l'article R541-8, les déchets dangereux sont signalés par un astérisque : la France a ainsi adopté la même méthode de signalement des déchets dangereux que celle prévue par la décision 2000/532/CE.

2. LE REGIME DE RESPONSABILITE

2.1. RESPONSABILITE ADMINISTRATIVE

Elle est définie par les articles L541-40 et suivants du code de l'environnement qui renvoient aux dispositions prévues par le règlement 1013/2006.

En cas d'exportation de déchets soumise à notification, le notifiant doit être situé en France.

En cas de **transfert illicite** tel que prévu à l'article 24 du règlement 1013/2006, **l'autorité compétente peut prescrire la reprise ou le traitement des déchets au transporteur** s'il est détenteur de la marchandise au moment où le transfert est qualifié d'illicite et si tous les autres responsables prévus par l'article 2 du règlement 1013/2006 font défaut, à savoir, le producteur, un collecteur agréé, un négociant enregistré et un courtier enregistré.

En cas de transfert (exportation comme importation) de déchets visés à l'article 3, paragraphes 2 et 4 du règlement 1013/2006, pour lequel il a été mis en évidence un des éléments suivants :

- les déchets ne figurent pas aux annexes III (=liste verte), III A (= mélanges de la liste verte) ou III B (= liste verte en attente de reclassement),
- les dispositions de l'article 3, paragraphe 4 n'ont pas été respectées,
- le transfert est effectué selon des modalités qui ne sont pas spécifiées concrètement dans le document figurant à l'annexe VII,

alors, **l'autorité compétente peut prescrire la reprise ou le traitement des déchets à l'organisateur du transfert, donc potentiellement au transporteur des déchets.**

L'organisateur d'un transfert de déchets peut être contraint par l'autorité compétente de **stocker temporairement des déchets** en cas de transfert illicite ou non mené à son terme.

En cas de **transfert illicite** de déchets non imputable au destinataire, au notifiant ou à l'organisateur, **l'organisateur peut se voir prescrire par l'autorité compétente la reprise ou le traitement des déchets.**

En cas d'inexécution de ces prescriptions, l'autorité compétente peut procéder à la **mise en demeure** puis mettre en œuvre la **garantie financière** prévue à l'article 6 du règlement 1013/2006, ou à défaut mettre en demeure de consigner la somme d'argent équivalente et enfin procéder à **l'exécution d'office.**

En cas de défaut de garantie financière, le détenteur des déchets dont le transfert a commencé peut être contraint par l'autorité compétente de régler une **amende trois fois supérieure à la valeur de la différence entre le montant des garanties exigées et celui des garanties réellement constituées**, et ce dans l'hypothèse où le notifiant, le producteur, le collecteur agréé, le négociant enregistré et le courtier enregistré font défaut.

2.2. RESPONSABILITE PENALE

2.2.1. Code de l'environnement

Les sanctions pénales sont prévues par l'article L541-46 du code de l'environnement.

Est puni de **2 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende** le fait de procéder ou faire procéder à un transfert de déchets (alinéa 11°) :

- sans notification ou consentement préalable lorsqu'ils sont requis,
- avec consentement frauduleux,
- sans le document de mouvement prévu par l'article 4 du règlement 1013/2006,
- avec un document de mouvement ou de notification comportant des informations non conformes sur le producteur, le destinataire, l'installation de destination, la nature ou encore la quantité des déchets qui ne doit pas être significativement supérieure aux informations contenues dans ces documents,
- dont la valorisation ou l'élimination ne respectent pas la réglementation communautaire ou internationale,
- dont l'exportation ou l'importation est interdite,
- qui sont mélangés en cours de transport,
- en cas d'inexécution d'une mise en demeure telle que prévue à l'article L541-42.

En cas de condamnation pour ces motifs, le tribunal peut ordonner à l'organisateur d'un transfert de déchets **l'interdiction d'intervenir dans un transfert transfrontalier de déchet** comme notifiant ou responsable de ce transfert.

Est puni des mêmes peines tout détenteur de déchets qui permet la **contamination** de ces déchets par des substances inscrites à l'annexe IV du règlement 850/2004 modifié¹⁷⁰ sur les **polluants organiques persistants** (alinéa 13°).

A compter du 15 mars 2011, est punie des mêmes peines l'exportation de **mercure métallique, de minerai de cinabre, de chlorure de mercure, d'oxyde de mercure et de mélanges de mercure métallique avec d'autres substances**, conformément aux dispositions prévues par l'article 1 du règlement 1102/2008¹⁷¹ (alinéa 14°).

Est enfin puni des mêmes peines le fait de mettre obstacle à l'accomplissement des contrôles ou à l'exercice des fonctions des agents chargés du contrôle des transferts de déchets (alinéa 10°).

2.2.2. Code des douanes

L'article 414 du code des douanes punit de trois ans d'emprisonnement et d'une amende comprise entre une et deux fois la valeur de l'objet de fraude, et permet également la confiscation de l'objet de fraude, des moyens de transport et des objets servant à masquer la fraude, tout fait de **contrebande** ainsi que tout fait **d'importation ou d'exportation sans déclaration** lorsque ces infractions se rapportent à des marchandises de la catégorie de celles qui sont prohibées ou fortement taxées au sens du présent code.

Or, l'article 38 de ce code considère comme prohibée toute marchandise "**dont l'importation ou l'exportation est interdite à quelque titre que ce soit, ou soumise à des restrictions, à des règles de qualité ou de conditionnement ou à des formalités particulières**".

De fait, l'importation, l'exportation et le transit des déchets étant soumis en France au respect des dispositions prévues par le règlement 1013/2006, le non-respect de ces dispositions et notamment

¹⁷⁰ Règlement (CE) N° 850/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les polluants organiques persistants et modifiant la directive 79/117/CEE (JO L158 du 30 avril 2004).

¹⁷¹ Règlement (CE) N° 1102/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008 relatif à l'interdiction des exportations de mercure métallique et de certains composés et mélanges de mercure et au stockage en toute sécurité de cette substance (JO L304 du 14 novembre 2008).

l'absence des documents d'accompagnement prévus par ce règlement en font des marchandises prohibées au sens de l'article 38 du code des douanes. Ce non-respect constitue un fait de contrebande ou une importation ou exportation sans déclaration, passible des peines prévues par l'article 414 de ce code.

3. RESPONSABILITE ET OBLIGATION D'ASSURANCE

3.1. LEGISLATION FRANCAISE

Les règles en matière d'assurance maritime sont fixées par la loi 67-522¹⁷² : seules les dispositions de cette loi en lien avec le transport maritime international de déchets sont retranscrites ci-après.

L'article 6 prévoit ainsi que toute omission ou déclaration inexacte de l'assuré qui tend à "diminuer sensiblement l'opinion" de l'assureur sur le risque annule l'assurance. Cette disposition peut toutefois être atténuée si l'assuré démontre sa bonne foi, en l'occurrence, s'il démontre qu'il **ignorait les renseignements relatifs aux déchets en cause**.

En application de l'article 2 de cette loi, la disposition prévue à l'article 6 ne peut être écartée du contrat d'assurance.

L'article 22 intéresse plus particulièrement le transfert de déchets puisqu'il exclut de la garantie d'assurance :

- les dommages et pertes matériels résultant des **amendes, confiscations, mises sous séquestres, réquisitions, mesures sanitaires ou de désinfection ou consécutifs à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin** ;
- les dommages-intérêts ou autres indemnités à raison de toutes **saisies** ou cautions données pour libérer les objets saisis.

Comme indiqué précédemment (chapitre 2.2.2.), l'importation ou le transit de déchets en l'absence des documents officiellement requis par le règlement 1013/2006 constitue un acte de contrebande et les déchets ainsi transportés sont des marchandises prohibées au sens du code des douanes. De fait, la loi 67-522 ne permet pas que les dommages ou pertes survenus dans ces cas-là soient couverts par l'assureur. De même, les amendes et confiscations douanières et les saisies judiciaires éventuellement prononcées dans ces cas-là ne seront pas prises en charge par l'assureur.

Cependant, il est à noter que l'article 22 ne fait pas partie des dispositions ne pouvant être exclues du contrat qui sont listées à l'article 2. **Il pourrait donc être utile, lors de l'établissement du contrat, de négocier une clause garantissant les risques listés à l'article 22.**

3.2. REGLEMENTATION DE L'UNION EUROPEENNE

Selon l'article 6 du règlement 1013/2006, **une garantie financière ou une assurance équivalente** doit être souscrite par le notifiant d'un transfert de déchets ou par une autre personne physique ou morale au nom de ce notifiant. Un transporteur maritime peut donc être amené à devoir souscrire cette assurance au nom du notifiant, ou s'il procède lui-même à la notification du transfert de déchets. Dans ce dernier cas, le transporteur notifiant doit également conclure un contrat avec le destinataire des déchets de façon à couvrir les risques relatifs au transfert des déchets, et ce conformément à l'article 5 du règlement 1013/2006.

La garantie financière doit couvrir les coûts relatifs au transport, aux opérations de valorisation ou d'élimination des déchets et au stockage des déchets pendant 90 jours. Elle a pour but de couvrir les frais en cas de transfert, valorisation ou élimination illicites ou ne pouvant être menés à leur terme.

¹⁷² Loi n° 67-522 du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes (JORF du 4 juillet 1967).

Dans ces cas là, l'autorité compétente peut utiliser les fonds pour couvrir les frais de reprise.

La garantie financière doit être souscrite au plus tard au moment de la notification, et par dérogation, au début du transfert.

Elle est soumise à l'approbation de l'autorité d'expédition. En cas d'importation dans l'Union européenne, l'autorité compétente de destination peut cependant en revoir le montant.

Elle est levée dès que l'autorité compétente reçoit le certificat de valorisation ou d'élimination des déchets établi par l'installation de traitement des déchets. Par dérogation, elle peut être levée au moment où les déchets quittent l'installation de valorisation ou d'élimination intermédiaire, si l'autorité compétente a reçu le certificat attestant cette opération. Une autre garantie financière doit alors être souscrite pour couvrir la suite du transfert.

8. INDE

PLAN DE LA FICHE

1. LA DÉFINITION DE LA NOTION DE DÉCHETS SELON LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIÉES PAR L'INDE ET LE DROIT INTERNE.

1.1 LES CONVENTIONS RATIFIÉES PAR L'INDE

1.1.1 La Convention de Bâle, telle que transposée par The Hazardous Wastes Management and Handling Rules de 1989.

1.1.2 The Hazardous Wastes Management and Handling Rules : le système de listes indien.

1.1.2.1 La notion de déchets dans le système de listes indien.

1.1.2.2 La notion de déchets dangereux.

1.1.2.3 Les déchets exclus du champ d'application.

1.1.2.4 Les déchets prohibés à l'import/export.

1.1.2.5 Une liste de déchets spécifique à l'import/export.

1.2 LES CONVENTIONS NON SIGNÉES PAR L'INDE MAIS INTÉGRÉES EN DROIT INTERNE

1.2.1 La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de Connaissance : « les règles de La Haye 1924 ».

1.2.2 La notion de marchandises dans le COGSA indien.

1.3 LES CONVENTIONS NON SIGNÉES PAR L'INDE

1.3.1 La Convention sur le contrat de transport international effectué entièrement ou partiellement par mer : « les règles de Rotterdam ».

1.3.1.1 La notion de déchet.

1.3.1.2 La notion de déchets dangereux.

1.3.2 La Convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses (SNPD).

1.3.2.1 État de ratification de la Convention.

1.3.2.2 La notion de substances potentiellement dangereuses.

2. LA RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORTEUR MARITIME EN DROIT INDIEN.

2.1 LA NOTION DE TRAFIC ILLICITE SELON LE HWM

2.2 LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR POUR DOMMAGE ENVIRONNEMENTAL EN DROIT INTERNE INDIEN

2.2.1 Le Principe Pollueur/Payeur du Hazardous Wastes Management Act.

2.2.2 Le droit pénal de l'environnement en droit indien.

2.3 LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIEES PAR L'INDE : LA CONVENTION DE BALE

2.4 LES CONVENTIONS NON SIGNEES PAR L'INDE MAIS INTEGREES EN DROIT INTERNE : LES REGLES INTERNATIONALES DE BRUXELLES/LA HAYE 1924

2.4.1 Les principes d'engagement de la responsabilité selon les règles internationales de Bruxelles/La Haye-Visby 1924.

2.4.2 Les limitations de responsabilité selon les règles de La Haye-Visby 1924.

2.5 LES CONVENTIONS NON SIGNEES PAR L'INDE

2.5.1 Les règles de Hambourg. .

2.5.2 La Convention SNPD de 1996.

2.5.3 Les règles de Rotterdam.

3. LES OBLIGATIONS SPECIFIQUES DU TRANSPORTEUR MARITIME EN DROIT INDIEN.

3.1. LE DROIT NATIONAL EN VIGUEUR

1.1.1 Les obligations de garantie pesant sur l'importateur et l'exportateur de déchets dangereux en Inde : le Hazardous Wastes Management and Handling Rules (HWM).

1.1.2 L'intégration des obligations de la Convention MARPOL par le Merchant Shipping Act, tel que modifié en 2007.

3.2 LES CONVENTIONS RATIFIEES PAR L'INDE : LA CONVENTION SOLAS.

3.3 PROSPECTIVES

3.3.1 La Convention SNPD.

3.3.2 Le Protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières de déchets dangereux.

1. LA DÉFINITION DE LA NOTION DE DÉCHET SELON LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIÉES PAR L'INDE ET LE DROIT INTERNE.

1.1 LES CONVENTIONS RATIFIÉES PAR L'INDE

Conventions internationales	Signature	Ratification
Règles de La Haye/Visby	Inde non partie mais intègre formellement les dispositions de La Haye et Visby en droit interne par le Carriage of Goods by Sea Act, dit COGSA Indien de 1925 ¹⁷³ .	
Convention MARPOL	Ø	Intégrée en droit national par le Merchant Shipping Act de 1958 tel que révisé le 24/09/2007 ¹⁷⁴ .
Convention SOLAS	16/06/76	25/05/80
Convention de Montego Bay	Ø	24/11/95
Convention de Bâle	15/03/1990	24/06/1992

1.1.1. La Convention de Bâle, telle que transposée par The Hazardous Wastes Management and Handling Rules de 1989.

État de ratification de la convention de Bâle :

L'Inde est seulement signataire¹⁷⁵, depuis le 15 mars 1990, de la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination.
La convention de Bâle est la convention de référence concernant le transport de déchets, elle est largement ratifiée puisqu'elle compte actuellement 175 parties¹⁷⁶ (sur les 192 États que comptent l'ONU¹⁷⁷). Aussi, cette convention est ici utilisée comme standard en termes de définition de déchets.

¹⁷³ Cf. <http://www.legalindia.in/the-indian-carriage-of-goods-by-sea-act-1925>.

¹⁷⁴ Cf. <http://shipping.gov.in/writereaddata/linkimages/THE%20MERCHANT%20SHIPPING%20ACT%2019583199054969.htm>.

¹⁷⁵ En droit international, la signature à un traité ne vaut pas ratification mais cela constitue quand même un premier engagement de l'État signataire comme le démontre l'article 18 de la Convention de Vienne sur les traités (ci-dessous) et demeure une porte ouverte à une future ratification.

L'article 18 de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités:

« Un État doit s'abstenir d'actes qui priveraient un traité de son objet et de son but :

a) **Lorsqu'il a signé le traité** ou a échangé les instruments constituant le traité sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, tant qu'il n'a pas manifesté son intention de ne pas devenir partie au traité».

¹⁷⁶ Consulter <http://www.basel.int/ratif/convention.htm#13>.

¹⁷⁷ Consulter <http://www.un.org/fr/members/growth.shtml>.

L'Inde a transposé la Convention de Bâle dans son droit interne par une loi majeure : The Hazardous Wastes (Management and Handling) Rules (dit HWM), tel qu'amendé en mai 2003. Il importe de préciser ici que seuls les déchets dangereux sont réglementés par cette loi et que l'Inde n'a à ce jour adopté aucune législation concernant les déchets en général (mise à part une loi sur les déchets biomédicaux). C'est donc la loi dite HWM qui est la référence pour toute transaction avec l'Inde dans le domaine du transport maritime de déchets.

1.1.2. The Hazardous Wastes Management and Handling Rules : le système de listes du droit indien.

1.1.2.1. La notion de déchet dans le système de listes du droit indien.

The Hazardous Wastes (Management and Handling) Rules¹⁷⁸, dit HWM, tel qu'amendé en mai 2003, donne une définition précise du déchet dangereux et, transposant la Convention de Bâle, établit un système de listes bien particulier. Le HWM liste en effet tout d'abord les déchets exclus de son champ d'application, puis les déchets dont l'import/export à des fins d'élimination est totalement prohibé, et enfin une liste spécifiquement applicable à l'import/export.

1.1.2.2. La notion de déchets dangereux.

L'article 3 (14) du HWM, définit les déchets dangereux comme « Tout déchet qui, en raison de ses caractéristiques physiques, chimiques, réactives, toxiques, inflammables, explosives ou corrosives, constitue un danger ou est susceptible de constituer un danger pour la santé ou pour l'environnement, par lui-même ou du fait d'un contact avec tout autre déchet ou toute autre substance ». L'article 3 (14) renvoie ensuite à l'annexe I du HWM, laquelle énumère une liste de déchets dangereux similaire à celle de Bâle, et à l'annexe II qui énumère une série de caractéristiques dangereuses identique à Bâle.

1.1.2.3. Les déchets exclus du champ d'application.

Ce sont :

- Les eaux usées et gaz d'échappements ;
- Les déchets issus d'opérations des navires au-delà de 5km ;
- Les déchets radioactifs ;
- Les déchets biomédicaux ;
- Les batteries au plomb acide, couvertes par « The Batteries Rules Act » de 2001.

1.1.2.4. Les déchets prohibés à l'import/export.

L'annexe 8¹⁷⁹ du HWM liste 29 produits dangereux interdits de mouvements transfrontières à des fins d'élimination. L'importation de ces produits pour recyclage et retraitement est cependant autorisée dans la mesure où l'on a obtenu le feu vert du ministère central de l'environnement et des forêts qui doit examiner chaque cas individuellement et s'assurer que l'importateur est capable de recycler les déchets de façon écologiquement rationnelle. Cela inclut une inspection des installations pour débusquer une éventuelle décharge ultime.

La réglementation indienne retient donc seulement 29 produits sur les 76 mentionnés dans la Convention de Bâle. **Les 47 autres peuvent être importés après obtention d'une licence auprès de la Direction générale du commerce extérieur.**

¹⁷⁸ Cf. texte complet au lien suivant : http://www.dpcc.delhigovt.nic.in/act_hazardous.htm.

¹⁷⁹ Cf. <http://www.basel.int/legalmatters/natleg/documents/india06.pdf> , SCHEDULE 8, page 54 et suivantes.

1.1.2.5. Une liste de déchets spécifique à l'import/export.

L'annexe 3¹⁸⁰ du HWM énumère une liste spécifique à l'importation et à l'exportation de déchets dangereux, laquelle n'est en principe autorisée qu'à des fins de recyclage ou de réutilisation. Ces déchets ont tous une correspondance numérale avec ceux de la Convention de Bâle.

1.2. LES CONVENTIONS NON SIGNEES PAR L'INDE MAIS INTEGREES EN DROIT INTERNE

1.2.1. La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de Connaissance : « les règles de La Haye 1924 ».

Les règles de La Haye¹⁸¹ n'évoquent pas la notion de déchets mais celle de marchandise, celle-ci comprenant notamment « *des biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque*¹⁸² ». L'Inde n'est pas partie aux « Règles de La Haye » mais intègre formellement les dispositions de La Haye et Visby en droit interne par le Carriage of Goods by Sea Act, dit COGSA Indien, de 1925¹⁸³.

1.2.2. La notion de marchandises dans le COGSA indien.

Reprenant les règles de La Haye, le COGSA indien de 1925 définit la notion de marchandise comme comprenant tous les *biens, marchandises, et objets en lien avec ces marchandises*, notamment *les conteneurs, palettes et moyens de transport similaire lorsqu'ils sont fournis par l'expéditeur*, à l'exception *des animaux vivant et des marchandises déclarées dans le contrat de transport comme étant transportées sur le pont* (c'est-à-dire les marchandises en pontée).

1.3. LES CONVENTIONS NON SIGNEES PAR L'INDE

1.3.1. La Convention sur le contrat de transport international effectué entièrement ou partiellement par mer : « les règles de Rotterdam ».

État de ratification de la convention :

Les Règles de Rotterdam ont été adoptées par l'Assemblée Générale des Nations-Unies le 11 décembre 2008. La convention entrera en application lorsque 20 pays l'auront ratifié. Depuis le 23 septembre 2010, date d'ouverture à la signature, 22 pays ont signé mais aucun n'a ratifié le protocole modifiant la convention.¹⁸⁴

1.3.1.1. La notion de déchet.

Le terme **déchet** n'est pas cité dans les Règles de Rotterdam toutefois ceci n'exclue pas leur prise en compte. En effet, au regard de la convention les déchets sont inclus dans la catégorie plus vaste de **marchandises**.¹⁸⁵

1.3.1.2. La notion de déchets dangereux.

Les règles de Rotterdam traitent de **marchandises pouvant présenter un danger**¹⁸⁶. Néanmoins,

¹⁸⁰ Cf. <http://www.basel.int/legalmatters/natleg/documents/india05.pdf>, SCHEDULE 3, page 27 et suivantes.

¹⁸¹ Consulter <http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>.

¹⁸² Cf. l'article 1er par. C des Règles de La Haye 1924.

¹⁸³ Cf. <http://www.legalindia.in/the-indian-carriage-of-goods-by-sea-act-1925>.

¹⁸⁴ Consulter <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php>.

¹⁸⁵ Cf. l'article premier alinéa 24 des Règles de Rotterdam.

¹⁸⁶ Cf. les articles 15 et 16 des Règles de Rotterdam.

Rotterdam ne propose aucune définition de déchets dangereux.

1.3.2. La Convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses (SNPD).

1.3.2.1. État de ratification de la Convention.

En 2009, la Convention SNPD de 1996 de l'OMI n'était toujours pas entrée en vigueur en raison du nombre insuffisant de ratifications reçues.

Une deuxième conférence internationale, tenue en avril 2010, a adopté un Protocole à la Convention SNPD (Protocole SNPD de 2010), visant à répondre à certains problèmes pratiques qui ont empêché de nombreux États de ratifier la convention SNPD initiale.

Le Protocole SNPD de 2010 entrera en vigueur 18 mois après la date à laquelle il aura été ratifié par au moins 12 États, y compris quatre États ayant chacun au moins 2 millions d'unités de jauge brute et ayant reçu au cours de l'année civile précédente au moins 40 millions de tonnes de cargaisons donnant lieu à contribution au compte général.

1.3.2.2. La notion de substances potentiellement dangereuses.

La définition de ces substances donnée dans la Convention SNPD renvoie à des listes de substances recensées dans un certain nombre de conventions et de codes de l'OMI, destinés à garantir la sécurité en mer et la prévention de la pollution. Cette définition s'applique à une large gamme de substances chimiques qui présentent des propriétés et des risques divers et comprennent aussi bien les cargaisons en vrac que le transport de colis. Les cargaisons en vrac peuvent se composer de matières solides, de substances liquides (y compris les hydrocarbures persistants et non persistants), ou de gaz liquéfiés comme le gaz naturel liquéfié (GNL) et le gaz de pétrole liquéfié (GPL). En ce qui concerne les colis, la convention renvoie essentiellement au code maritime international de l'OMI (IMDG).¹⁸⁷

2. LA RESPONSABILITE ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORTEUR MARITIME EN DROIT INDIEN.

2.1. LA NOTION DE TRAFIC ILLICITE SELON LE HWM

Le « Hazardous Wastes Management and Handling Rules » traite en son article 15 du trafic illicite de déchets dangereux. Est ainsi considéré comme illégal tout mouvement de déchets dangereux vers ou en provenance de l'Inde effectué : sans la permission préalable du gouvernement central, si cette permission a été obtenue par falsification, fraude ou fausse représentation du demandeur d'autorisation, ou si le chargement n'est pas conforme à la description qui en est faite dans le connaissance. En cas de transport illicite, les déchets dangereux en question doivent : être réexpédiés dans un délai de trois jours à l'exportateur ou au pays exportateur. Dans le cas où le transporteur est dans l'incapacité de se conformer à cette prescription, il doit procéder à la destruction de la cargaison dans un délai de trois jours à compter du déchargement de la marchandise en question, et ce dans le respect des prescriptions prévues par le Conseil ou le Comité officiel de contrôle des pollutions. **Au titre de ces prescriptions en cas de trafic illicite, figure notamment celle pesant sur l'exportateur, l'importateur ou tout transporteur transfrontière de déchets dangereux, de s'assurer que les déchets en question sont stockés, expédiés ou éliminés en toute sécurité et en respect des normes de protection de l'environnement, et ce dans un délai de 30 jours à compter du déchargement.** Par ailleurs, les frais engagés pour l'élimination de tels déchets seront à la charge de l'exportateur.

¹⁸⁷ Pour plus de précisions sur les dispositions exactes de la Convention, consulter le GP.

2.2. LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR POUR DOMMAGE ENVIRONNEMENTAL EN DROIT INDIEN

2.2.1. Le Principe Pollueur/Payeur du Hazardous Wastes Management Act.

Apport intéressant, **le Hazardous Wastes Management and Handling Rules prévoit à son article 16 un cas de responsabilité environnementale, dont le corollaire est l'application du principe pollueur/payeur.** L'article 16§1 prévoit ainsi que le transporteur ou l'opérateur d'une installation transportant des déchets dangereux sera responsable de tout dommage causé à l'environnement résultant ou attribuable à un mauvais traitement ou une mauvaise gestion des déchets listés en Annexe 1, 2 et 3188. Il sera notamment responsable de la réhabilitation et de la restauration des éléments de l'environnement détruits ou endommagés, et ce à ses frais. En cas de défaillance matérielle, le transporteur ou/et l'opérateur sera dans l'obligation de verser à l'avance le prix intégral de l'assainissement ou de la restauration environnementale, équivalent à celui estimé par le Comité officiel de contrôle des pollutions pour les travaux. L'avance ainsi versée au Conseil officiel de contrôle des pollutions ou au Comité pour le coût de l'assainissement ou de la restauration sera ajustée une fois le coût réel de ces opérations définitivement fixé, et le montant restant pourra être le cas échéant récupéré par l'exploitant. Pour toute violation de ces dispositions, le transporteur ou l'exploitant sera tenu de payer une amende imposée par le Conseil national de lutte contre la pollution avec l'approbation du Conseil central de contrôle des pollutions.

La Cour Suprême indienne a par ailleurs été particulièrement loin, deux ans après la catastrophe de Bophal qui ne pouvait être absente de son esprit, mais dans une affaire différente, en posant **le principe de l'absolute liability (responsabilité absolue) des exploitants d'activités dangereuses, y compris les transporteurs de matières dangereuses**, c'est-à-dire en s'affranchissant des quelques moyens de défense que sont le fait de la victime ou d'un tiers et l'autorisation de la loi¹⁸⁹.

2.2.2. Le droit pénal de l'environnement en droit indien.

La Section 133190 du Code de Procédure Pénale indien donne aux tribunaux indiens la possibilité d'enjoindre la cessation de toute activité à l'origine de nuisances intéressant l'environnement. Ainsi, si le transporteur ne respecte pas les règles précitées, et notamment les prescriptions environnementales de l'article 16 du HWM, en plus du principe pollueur/payeur, **il pourrait se voir appliquer des sanctions pénales ainsi qu'une cessation d'activité.**

2.3. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIEES PAR L'INDE : CONVENTION DE BALE

La Convention de Bâle présentée précédemment porte également sur la responsabilité des transporteurs de déchets et de déchets dangereux, en tant qu'acteurs d'activités strictement encadrées par la Convention et les Etats parties. Ainsi de tels mouvements transfrontaliers sont soumis au consentement des Etats suite à une notification visant le transport de déchets d'un Etat à un autre. Le transporteur en tant que notifiant est tenu de respecter les normes et procédures mises en place par les Etats en application de la convention afin d'encadrer les mouvements transfrontaliers de déchets. Ainsi, le transporteur doit notamment avoir en sa possession un document de consentement d'exportation/importation des déchets qu'il entend transporter dont le contenu est décrit dans l'annexe A de la convention. En conséquence des ces dispositions le trafic illégal de déchet est sanctionné.¹⁹¹

¹⁸⁸ Cf. <http://www.basel.int/legalmatters/natleg/documents/india05.pdf>. Page 20 et suivantes.

¹⁸⁹ Cour Suprême indienne, « *Ruland versus Fletcher* ».

¹⁹⁰ Cf. <http://mha.nic.in/pdfs/ccp1973.pdf>, page 74.

¹⁹¹ Pour plus de précisions sur les dispositions exactes de la convention, consulter le GP.

2.4. LES CONVENTION NON SIGNEES PAR L'INDE MAIS INTEGREES EN DROIT INTERNE : LES REGLES INTERNATIONALES DE BRUXELLES/LA HAYE 1924.

2.4.1. Les principes d'engagement de la responsabilité selon les règles internationales de Bruxelles/La Haye-Visby 1924.

Intégrées en droit interne indien par le COGSA Indien de 1925, les règles de Bruxelles/La Haye-Visby posent un principe de présomption de responsabilité du transporteur. Elles ont prévu que la responsabilité du transporteur soit exprimée selon le poids des marchandises transportées lorsqu'elle est engagée. La tarification du fret est faite sur la base du poids et du volume des marchandises transportées. En d'autres termes, si le transporteur est jugé responsable, le remboursement sera fait sur la base du poids des marchandises endommagées et non pas sur la valeur réelle de ces marchandises.¹⁹²

2.4.2. Les limitations de responsabilité selon les règles de La Haye-Visby 1924.

Les règles de Bruxelles, telles que modifiées par le protocole « DTS » de 1979, limitent la responsabilité du transporteur à 666,67 DTS par colis ou unité; ou à 2 DTS par kg, sauf cas de déclaration de valeur.

2.5. LES CONVENTIONS NON SIGNEES PAR L'INDE

2.5.1. Les règles de Hambourg du 1er novembre 1992¹⁹³.

2.5.2. La Convention SNPD de 1996¹⁹⁴.

2.5.3. Prospective : les règles de Rotterdam.

La Convention de Rotterdam n'est pas encore entrée en vigueur mais son importance est loin d'être négligeable. Les règles qu'elle pose étant plus ou moins largement suivies, il est à prévoir qu'elle s'affirmera bientôt comme un modèle de conduite en la matière.

Son champ d'application est plus large que celui des règles de Bruxelles. Les règles de Rotterdam couvrent en effet tout transport maritime ou multimodal ayant une phase maritime. Elles s'appliquent à tout dommage, perte, mais aussi désormais, tout retard qui se déroule, non seulement pendant le transport des marchandises, mais aussi sur le lieu de réception, ou port de chargement, ou lieu de livraison, ou port de chargement situé dans un État contractant. Elle s'applique par ailleurs à tous types de documents de transport, y compris les documents électroniques de transport. Cette convention prévoit que la responsabilité du transporteur peut être engagée pour dommage, perte de marchandises, mais aussi retard dans la livraison. Les principes d'engagement de cette responsabilité sont les suivants : une présomption de faute, une présomption de responsabilité et une faute prouvée.

Le cas d'exonération de la faute nautique disparaît, mais le système reste proche de celui de la convention de Bruxelles. Une quinzaine de cas exceptés peut être regroupée autour des 3 catégories classiques : cas exceptés tenant au navire, cas exceptés liés à la cargaison, et cas liés à des événements extérieurs.

La responsabilité du transporteur est limitée à : 875 DTS par colis ou autre unité de chargement, ou 3 DTS par kg de poids brut des marchandises objet du litige (art.59), ou, 2,5 fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard mais n'excédant pas la limite fixée pour la perte totale des

¹⁹² Pour plus de précisions sur les dispositions exactes de la convention, consulter le GP.

¹⁹³ Cf. http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html.

¹⁹⁴ Pour plus de précisions sur les dispositions exactes de la convention, consulter le GP.

marchandises concernées (art.60).

3. LES OBLIGATIONS SPECIFIQUES DU TRANSPORTEUR MARITIME EN DROIT INDIEN.

3.1. LE DROIT NATIONAL EN VIGUEUR

3.1.1. Les obligations de garantie pesant sur l'importateur et l'exportateur de déchets dangereux en Inde : le Hazardous Wastes Management and Handling Rules (HWM).

En vertu de l'article 13¹⁹⁵ du HWM, tout importateur de déchets en Inde doit :

- prévenir les autorités indiennes, en l'occurrence « The State Pollution Control Board » ou son Comité, **dans les 120 jours qui précèdent le chargement.**
- la commission ou le comité transfère ensuite cette demande au Ministre Indien de l'Environnement et des forêts qui examine la demande selon 4 critères : la capacité pour l'importateur de retraitement et de recyclage dans des conditions respectueuses de l'environnement, l'existence d'installations adéquates pour le traitement ou le stockage des déchets générés, et l'approbation de toutes les autorités concernés.
- **le transporteur doit prévenir les autorités portuaires de son arrivée 10 jours à l'avance.**

En vertu de l'article 14¹⁹⁶ du HWM, tout exportateur ou pays exportateur de déchets en Inde doit :

- **demande l'autorisation d'exporter au Ministre de l'Environnement et des forêts Indien 90 jours à l'avance**, sachant qu'il peut émettre un refus non motivé ou octroyer une autorisation en la forme authentique.
- l'exportateur doit s'assurer que le contrat de transport comprend l'acte authentique ainsi qu'un rapport émanant d'un laboratoire accrédité d'analyse des déchets, et communiquer au Gouvernement indien toutes les informations requises selon la forme 7¹⁹⁷.

3.1.2. L'intégration des obligations de la Convention MARPOL par la Merchant Shipping Act, tel que modifié en 2007.

Les dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite Convention MARPOL de 1973, son protocole de 1978, ainsi que plus récemment son Annexe VI ont été intégrés en droit indien par une révision du Merchant Shipping Act intervenue le 24 septembre 2007.

Le Merchant Shipping Act s'applique à tous les navires étrangers situés dans les eaux territoriales de l'Inde, ainsi que dans les ports et terminaux sous juridiction indienne, et intègre notamment l'Annexe V de la Convention MARPOL, laquelle s'applique dans la zone économique exclusive de l'Inde. Cette convention a pour but de réguler la pollution par les hydrocarbures, les produits chimiques, les emballages, les ordures, les eaux usées et les émissions atmosphériques. C'est le texte de référence en matière de prévention de la pollution marine.

L'acte qui la transpose fait ainsi peser sur l'armateur ou le transporteur une série d'obligations de garanties :

- La garantie construction : exigence de doubles coques sur les pétroliers et les navires citernes transportant des produits chimiques ;
- La garanti équipement (notamment des séparateurs huile/eau) ;
- l'inspection (notamment enquêtes approfondies sur les navires citernes existants) ;

¹⁹⁵ Cf. http://www.dpcc.delhigovt.nic.in/act_hazardous.htm. Article 13.

¹⁹⁶ Cf. http://www.dpcc.delhigovt.nic.in/act_hazardous.htm. Article 14.

¹⁹⁷ Cf. <http://www.basel.int/legalmatters/natleg/documents/india06.pdf> , FORM 7, page 68.

- la tenue de dossiers (registres sur les hydrocarbures, registres sur la cargaison) ;
- les procédures dans les ports (reçus pour le rejet des déchets aux installations de réception à quai, nettoyage des citernes dans le port...).

3.2. LES CONVENTIONS RATIFIEES PAR L'INDE : LA CONVENTION SOLAS

La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, dite Convention SOLAS, est entrée en vigueur le 25 mai 1980. Signée par l'Inde le 16 juillet 1976 et ratifiée le 25 juin 1980, cette Convention, ainsi que ses deux protocoles, imposent une vaste gamme de mesures obligatoires relatives aux garanties de normes de construction, aux garanties de standards d'équipement, obligeant un navire à adopter un « Safety Management System » (SMS) en application du Code « International Safety Management ». Ce code stipule que le propriétaire ou l'exploitant d'un navire qui importe en Inde est dans l'obligation :

- a) de fournir un justificatif de ses pratiques d'exploitation ;
- b) d'établir des garanties pour tous les risques identifiés ;
- c) d'améliorer constamment les compétences de gestion de la sécurité et de préparation aux situations d'urgence.

3.3. PROSPECTIVES

3.3.1. La Convention SNPD.

La convention du 3 mai 1996 sur la Responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses, dite Convention SNPD¹⁹⁸, n'est pas ratifiée par l'Inde, ni encore entrée en vigueur, mais s'impose aujourd'hui comme une référence en termes d'obligations d'assurance par le transporteur. En vertu de la Convention SNPD, le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État partie et transportant effectivement des SNPD est tenu de prendre une assurance ou une autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, couvrant la limite de responsabilité du navire, fixée aux termes de la Convention. **L'absence d'une cargaison minimale fait qu'un navire ne transportant que certain colis de SNPD doit aussi être assuré pour sa responsabilité sous la Convention SNPD, même si la plus grande partie de la cargaison transportée sur son navire n'est nullement nocive ni potentiellement dangereuse.** Un certificat est délivré par l'État partie au navire sur présentation d'une assurance. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État partie, le certificat est délivré par cet État, et lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État partie, le certificat peut être délivré par tout État partie.

L'obligation de s'assurer est garantie doublement : d'abord un État partie ne doit pas autoriser un navire battant son pavillon à commercer si ce navire n'est pas muni d'un certificat et ensuite, chaque État partie veille à ce que tout navire qui entre dans ses ports ait une assurance ou une garantie quel que soit son lieu d'immatriculation.

La Convention SNPD prévoit l'action directe contre l'assureur couvrant la responsabilité du propriétaire. Mais l'assureur peut en tout cas bénéficier des limites de responsabilité du propriétaire et se prévaloir des cas d'exonération dont dispose le propriétaire. En outre, l'assureur peut encore se prévaloir d'une autre défense, celle de la faute intentionnelle du propriétaire lui-même.

3.3.2. Le Protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommage résultant de mouvements transfrontières de déchets dangereux.

¹⁹⁸ Cf. <http://www.hnsconvention.org/en/>.

Officiellement adopté par la conférence des Parties à la Convention de Bâle le 10 décembre 1999, le Protocole sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières de déchets dangereux¹⁹⁹ n'est pas encore entré en vigueur car il nécessite pour cela une ratification par 20 États parties. Or seulement 10 États l'ont ratifié à ce jour (il s'agit du Botswana, de la Colombie, de la République démocratique du Congo, de l'Éthiopie, du Ghana, du Liberia, de la Syrie, du Togo et du Yémen). L'Inde ayant activement participé aux travaux préparatifs de ce texte, il est ainsi utile de le mentionner ici dans une démarche prospective.

En effet, tout en étant un accord international, le protocole ne s'intéresse cependant pas à la responsabilité internationale proprement dite, mais est dédié à la responsabilité des personnes physiques ou morales. Il couvre chaque phase du mouvement transfrontalier à partir du moment où les déchets sont chargés jusqu'à leur exportation, transit international, importation et élimination, et a pour objectif « la création d'un régime de responsabilité et d'indemnisation en cas de dommage résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux »²⁰⁰. Ce protocole pose le principe d'une responsabilité objective (sans faute mais des causes d'exonération sont prévues) et s'applique « aux dommages résultant d'un incident survenant au cours du mouvement transfrontalier ou de l'élimination de déchets dangereux et d'autres déchets », et notamment au dommage environnemental. Il identifie comme dangereux les déchets considérés comme tels par les annexes I et II, mais aussi les déchets « qui ont fait l'objet d'une notification en vertu de l'article 3 de la Convention par l'État d'importation ou d'exportation, ou les deux, et que les dommages surviennent dans une zone relevant de la juridiction nationale d'un État, y compris un État de transit, qui a défini et considère ces déchets comme dangereux ». **Les normes du Protocole ont ainsi un champ d'application extraterritorial** : elles règlementent aussi les « accidents produits dans des zones situées hors de toute juridiction nationale » mais seulement pour les dommages traditionnels (c'est-à-dire dommages causés à des personnes ou des biens), sont donc exclus ici les dommages à l'environnement. Le champ d'application du protocole s'étend par ailleurs aux zones placées sous la juridiction nationale d'un État de transit (qu'il soit partie ou non au Protocole), mais seulement à deux conditions : que l'État soit énuméré dans l'annexe A du Protocole²⁰¹, et qu'il soit partie à un accord régional ou multilatéral en vigueur en matière de mouvements transfrontières de déchets dangereux.

¹⁹⁹ Cf. <http://www.basel.int/ratif/protocol.htm>.

²⁰⁰ Cf. <http://www.basel.int/meetings/cop/cop5/docs/prot-f.pdf>, article premier.

²⁰¹ Cf. <http://www.basel.int/meetings/cop/cop5/docs/prot-f.pdf>, Annexe A, page 17.

9.LA TUNISIE

PLAN DE LA FICHE

- 1. CONVENTIONS INTERNATIONALES LIEES AUX DECHETS ET A LA RESPONSABILITE MARITIME**
- 2. LA DEFINITION NATIONALE DE LA NOTION DE DECHETS**
- 3. LA RESPONSABILITE TUNISIENNE DU TRANSPORTEUR DE DECHETS DANGEREUX**
 - 3.1. OBLIGATIONS RELATIVES AU TRANSPORT DE DECHETS DANGEREUX**
 - 3.1.1.Obligations lors de l'exportation de déchets dangereux
 - 3.1.2.Obligations lors de l'importation de déchets dangereux
 - 3.2. LA RESPONSABILITE CIVILE DU TRANSPORTEUR**
 - 3.3. LA RESPONSABILITE PENALE DU TRANSPORTEUR**
 - 3.4. RESPONSABILITE ET OBLIGATION D'ASSURANCE**

1. CONVENTIONS INTERNATIONALES LIEES AUX DECHETS ET A LA RESPONSABILITE MARITIME

Conventions internationales pertinentes	Date de ratification	Date d'entrée en vigueur
Convention de Montego Bay	24 avril 1985	22 février 1985 (loi n°85-6)
Convention de Bamako	20 mai 1991	6 avril 1992
Convention de Bâle	11 octobre 1195	11 octobre 1991
Convention de Rotterdam	11 septembre 1998	Pas encore ratifiée
Convention de Stockholm (POPs)	23 mai 2001	17 juin 2004
Convention sur la pollution par les hydrocarbures en haute mer (1969)		Adhésion par la loi n°76-14 du 21 janvier 1976
Protocole sur la pollution par des substances autres que les hydrocarbures en haute mer (1973)		Adhésion par la loi n°76-14 du 21 janvier 1976
Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets		Adhésion par la loi n°76-17 du 21 janvier 1976
Protocole relatif à la prévention de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux	1 ^{er} octobre 1996	23 février 1998 (loi n°98-15)
Règles de Hambourg		ratifiées

2. LA DEFINITION NATIONALE DE LA NOTION DE DECHETS

C'est la **loi n° 96-41 du 10 juin 1996**²⁰² « *relative aux déchets et au contrôle de leur gestion et de leur élimination* » qui définit les bases de la législation tunisienne.

Art. 2 : Au sens de la présente loi, on entend par :

- **déchets** : toutes substances et objets dont le détenteur se défait ou a l'intention de se défaire ou dont il a l'obligation de se défaire ou d'éliminer en vertu des dispositions de la présente loi
- **déchets dangereux** : les déchets dont la liste est fixée par décret selon leurs constituants et les caractéristiques des matières polluantes qu'ils contiennent.

C'est le **Décret n°2000-2339 du 10 octobre 2000**²⁰³ qui fixe la liste des déchets dangereux, selon le même processus que celui de la Convention de Bâle.

- Sont ainsi considérés comme dangereux, les déchets figurant à l'annexe I de ce décret.
- Par ailleurs, tout autre déchet qui contient l'un des constituants énumérés à l'annexe II du décret et qui présente l'une des caractéristiques de danger mentionnées à l'annexe III du décret est également un déchet dangereux.
- **Transporteur** : le transporteur constitue le lien entre le producteur et l'exploitant de l'installation de traitement.

Le transport de **déchets dangereux** nécessite une **autorisation** telle que prévue par la loi 96-41 et une **étude d'impact** sur l'environnement telle que prévue par le décret 91-362 du 13 mars 1991.

3. LA RESPONSABILITE TUNISIENNE DU TRANSPORTEUR DE DECHETS DANGEREUX

3.1. OBLIGATIONS RELATIVES AU TRANSPORT DE DECHETS DANGEREUX

3.1.1. Obligations lors de l'exportation de déchets dangereux

C'est l'**Article 40** de la loi n°96-41 qui régit l'exportation de déchets dangereux :

L'exportation et le transit des déchets dangereux sont prohibés vers les Etats qui interdisent l'importation de ces déchets et vers les Etats qui n'ont pas interdit cette importation, en l'absence de leur accord spécifique et écrit.

Dans tous les cas, les opérateurs sont soumis à l'autorisation du ministre chargé de l'environnement. Cette autorisation n'est attribuée que si les conditions suivantes sont remplies :

- le respect des règles et des normes de conditionnement et d'étiquetage internationalement convenues,
- la présentation d'un contrat écrit entre l'exportateur et le centre d'élimination,
- la présentation d'un contrat d'assurances présentant les garanties financières suffisantes,
- la présentation d'un document de mouvement signé par la personne chargée de l'opération de transport transfrontière.

Ces autorisations ont une durée de validité de 12 mois, sauf pour les produits particulièrement sensibles.

L'autorisation de transit est assortie de l'apposition de scellés sur les conteneurs à l'entrée du territoire national.

Notons, que des règlements spéciaux interdisant ou organisant l'importation, l'exportation et le transit d'autres catégories de déchets peuvent être pris, par décret pris sur proposition des ministres chargés de l'environnement et de la santé publique.

²⁰² Lien internet : <http://www.anpe.nat.tn/images/stories/pdf/712688.PDF>

²⁰³ Lien internet : <http://www.anpe.nat.tn/images/stories/pdf/169643.PDF>

Enfin, selon l'**Article 34**, les établissements et entreprises concluent obligatoirement des contrats d'assurance couvrant en totalité leur responsabilité contre les risques résultant du transport des déchets dangereux.

Toutes ces conditions sont inspirées de la Convention de Bâle, ratifiée par la Tunisie en 1995.

3.1.2. Obligations lors de l'importation de déchets dangereux

Par ailleurs, la Tunisie est partie à la Convention de Bamako (ratifiée en 1992) il est donc impossible d'importer en Tunisie, des déchets dangereux en provenance d'un Etat non partie à cette convention.

En ce qui concerne l'importation de déchets dangereux en Tunisie en provenance d'un Etat partie à la Convention de Bamako ou pour toutes les autres opérations (exportation et transit) la mettant en cause, il faut une notification de transport impliquant le consentement écrit de l'Etat d'importation et de l'Etat d'exportation ainsi que des pays à travers lesquels les déchets ont transité. La notification doit comporter les informations nécessaires selon les règles de la convention de Bamako. La notification doit être accompagnée d'un document de mouvement.

3.2. LA RESPONSABILITE CIVILE DU TRANSPORTEUR

C'est l'**Article 42** de la loi n°96-41 qui traite des conséquences, pour le transporteur, du non respect des dispositions prévoyant les documents pour le transport de déchets dangereux.

Si des déchets ont été importés ou exportés d'une manière contraire aux dispositions de la présente loi, les autorités compétentes enjoignent à leur détenteur, leur transporteur ou leur producteur de les envoyer au pays d'origine dans un délai qu'elles lui impartissent. Si le contrevenant ne s'exécute pas, les autorités compétentes peuvent prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer le renvoi de ces déchets aux frais des participants à l'opération.

L'**Article 43** quant à lui définit et pose les conditions de sanction du trafic illicite de déchets dangereux.

- Est considéré comme trafic illicite tout mouvement transfrontière de déchets dangereux effectué sans qu'une notification ait été donnée aux Etats concernés, ou sans obtention de leur consentement, ou avec des documents falsifiés ou fondés sur de fausses informations ou qui aboutit au rejet délibéré de ces déchets d'une manière contraire aux règles et aux normes qui ont été approuvées ou fixées par les lois et règlements en vigueur.
- En cas de trafic illicite de déchets dangereux, une responsabilité illimitée, collective et solidaire incombe aux producteurs de ces déchets, à leurs distributeurs et s'ils sont inconnus, à leurs détenteurs pour tout dommage causé par ces déchets.

Notons que le transporteur est considéré comme détenteur, donc il peut être mis en cause au titre du trafic illicite de déchets dangereux.

Par ailleurs, la Tunisie a ratifié les règles de Hambourg donc des cas d'exonération de la responsabilité du transporteur sont possibles.

Recommandations : le transporteur devra vérifier qu'il est en règle au regard de l'ensemble des documents qui lui sont demandés (en leur possession et non-falsifiés). Auquel cas il risquerait de se voir accusé de trafic illicite de déchets dangereux.

3.3. LA RESPONSABILITE PENALE DU TRANSPORTEUR

De plus, selon l'**Article 36**, les autorités compétentes en matière de protection de l'environnement peuvent effectuer des opérations d'inspection régulières ou inopinées des cargaisons, comme elles peuvent saisir les cargaisons contrevenant aux règles fixées par la présente loi et ses textes d'application.

Selon l'**Article 47**, est puni d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende d'un montant de 100 à 50 000 dinars ou de l'une de ces deux peines :

- L'entreprise qui ne respecte pas l'obligation de se doter d'une assurance contre les risques résultant du transport des déchets dangereux.
- L'entreprise qui ne veut pas se soumettre à une inspection des cargaisons de déchets dangereux.
- L'entreprise qui transporte des déchets faisant l'objet d'une interdiction par décret pris sur proposition des ministres chargés de l'environnement et de la santé publique.

Le Ministre chargé de l'environnement peut conclure des transactions avec les auteurs de ces infractions. La transaction conclue met fin aux poursuites avant le prononcé d'un jugement en dernier ressort, mais elle ne dispense pas les auteurs des infractions de l'exécution des obligations mises à leur charge par la loi, de même pour ce qui est de leur responsabilité civile pour les dommages causés à autrui.

Selon l'**Article 48**, le fait de ne pas se soumettre à l'obligation d'obtention des documents prévue à l'Article 40 est passible d'une peine d'emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende d'un montant de 10.000 à 500 000 dinars. Dans ce cas, le tribunal compétent peut prononcer la suspension de l'activité ayant causé les dommages jusqu'à la mise en place des équipements ou des réparations nécessaires pour mettre fin à la pollution.

Recommandations : le transporteur devra se doter d'une assurance couvrant les risques liés au transport des déchets mais il devra également se soumettre aux contrôles de la cargaison effectués par des autorités de protection de l'environnement. Enfin, il devra faire attention à ce que les déchets qu'il transporte ne fassent pas l'objet d'une interdiction.

3.4. RESPONSABILITE ET OBLIGATION D'ASSURANCE

Selon l'**Article 34** de la loi n° 96-41, les établissements et entreprises concluent obligatoirement des contrats d'assurance couvrant en totalité leur responsabilité contre les risques résultant du transport des déchets dangereux.

Recommandations : le transporteur a donc l'obligation de se doter d'un contrat d'assurance prévenant les risques, auquel cas sa responsabilité pourra être mise en cause.

En effet, selon l'Article 47 de la même loi, le transporteur qui ne respecte pas cette obligation pourra être puni d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende d'un montant de 100 à 50 000 dinars ou de l'une de ces deux peines.

III/ CAS PRATIQUES

1. AELE

1.1. INFORMATIONS GENERALES

L'Association Européenne de Libre Échange (AELE ou EFTA en anglais) est une zone de libre échange effective entre quatre États : la Norvège, la Suisse, l'Islande et le Liechtenstein. Ils ont ratifié la convention de Bâle sur les mouvements transfrontières des déchets. Seul le Liechtenstein n'est pas partie à l'OCDE.

Considérant que l'AELE est une association de libre échange, à l'inverse d'une union douanière comme l'est l'Union Européenne, l'AELE n'a pas de politique commerciale et douanière commune.

Sachant qu'elle réunit plusieurs États, la fiche qui suit ne traite que des dispositions internationales liées au transport des déchets ; elle ne comporte pas de dispositions particulières propres à ces États membres.

Les particularités générales liées à l'AELE concernent essentiellement les relations avec l'Union européenne qu'elle peut avoir dans le transport des déchets. Les prescriptions sont moins rigoureuses pour ce qui est du transfert de déchets entre les États membres de l'Union européenne et les États membres de l'AELE puisque ces deux organisations régionales ont établi des liens privilégiés et une confiance mutuelle notamment s'agissant de la gestion des déchets. Pour les autres relations de l'AELE, le fait que les États soient membres de l'AELE n'a pas de conséquences particulières.

1.2. AELE ET UNION EUROPEENNE

Dans cette hypothèse s'appliquent les articles 34 et 35 du règlement n°1013/2006 de l'Union européenne modifié par le règlement n°1379/2007 concernant les transferts de déchets.

1.2.1. Importation vers un État de l'AELE

Importation par principe autorisée sauf si le pays de l'AELE interdit l'importation de tels déchets en particulier. L'autorité qui autorise le départ des déchets vers le pays de l'AELE peut l'interdire si elle a des raisons de penser que les déchets en cause ne seront pas gérés de façon écologique.

- **Déchets destinés à être éliminés :**

Procédure de notification et de consentement préalable. Il faut alors pouvoir présenter les documents des annexes IA et IB du règlement n°1379/2007.

- **Déchets destinés à être valorisés :**

Pour les déchets dangereux : procédure de notification et de consentement préalable. Il faut pouvoir présenter les documents des annexes IA et IB du règlement n°1379/2007.

Déchets non dangereux : procédure d'information. Il faut pouvoir présenter le document de l'annexe VII du règlement n°1379/2007.

1.2.2. Transit

- **Déchets destinés à être éliminés :**

Procédure de notification et de consentement préalable. Il faut alors pouvoir présenter les documents des annexes IA et IB du règlement n°1379/2007.

- Déchets destinés à être valorisés :

Pour les déchets dangereux : procédure de notification et de consentement préalable. Il faut pouvoir présenter les documents des annexes IA et IB du règlement n°1379/2007.

Déchets non dangereux : Procédure d'information. Il faut pouvoir présenter le document de l'annexe VII du règlement n°1379/2007.

1.2.3. Exportation depuis un Etat de l'AELE

- Déchets destinés à être éliminés :

Procédure de notification et de consentement préalable. Il faut alors pouvoir présenter les documents des annexes IA et IB du règlement n°1379/2007.

- Déchets destinés à être valorisés :

Déchets dangereux : procédure de notification et de consentement préalable. Il faut pouvoir présenter les documents des annexes IA et IB du règlement n°1379/2007.

Déchets non dangereux : procédure de simple information. Il faut pouvoir présenter le document de l'annexe VII du règlement n°1379/2007.

1.3. AELE ET ETAT PARTIE A LA CONVENTION DE BALE

1.3.1. Importation de déchets dangereux

Procédure de notification et de consentement préalable accompagnée des documents que l'on trouve dans les annexes V-A et V-B de la convention de Bâle.

1.3.2. Transit de déchets dangereux

Procédure de notification et de consentement préalable accompagnée des documents que l'on trouve dans les annexes V-A et V-B de la convention de Bâle.

1.3.3. Exportation de déchets dangereux

Interdiction vers les États non membres de la convention de Bâle. Vers les États membres de la convention de Bâle : procédure de notification préalable accompagnée du document de mouvement (annexes V-A et V-B de la convention de Bâle).

Pour les déchets qui ne répondent pas à la définition de la convention de Bâle, alors application du droit commun du transport.

1.4. AELE ET ETAT PARTIE A LA CONVENTION DE BAMAKO

1.4.1. Importation de déchets dangereux

Procédure de notification préalable accompagnée du document de mouvement (annexes IV-A et IV-B de la convention de Bamako, équivalent aux annexes V-A et V-B de la convention de Bâle).

1.4.2. Transit de déchets dangereux

Procédure de notification préalable accompagnée du document de mouvement (annexe V-A et V-B).

1.4.3. Exportation de déchets dangereux

Interdiction puisque l'AELE n'est pas membre de la Convention de Bamako.

Pour les autres déchets, il est possible de faire circuler les marchandises sans document spécifique.

Attention au transit, il ne semble pas être interdit mais, sachant que l'exportation l'est, cela peut aboutir à une situation délicate pour un transporteur.

2. BRESIL

2.1. INFORMATIONS GENERALES

Définition de déchet dangereux : liste de l'annexe I de la Convention de Bâle (ci-après CBle) ainsi que d'autres déchets (en définitive, définition plus large que celle de la Convention de Bâle).

La personne en charge du transport doit signer un document à la livraison ou à la réception des déchets (art. 6, par. 9 CBle).

Les déchets doivent être accompagnés d'un document de mouvement depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination. (art. 4, par. 7 « c » CBle), avec les informations mentionnées dans l'annexe Vb de la Convention.

Une assurance ou caution pourra être exigée (art. 6, par. 11 CBle).

Les déchets doivent être emballés, étiquetés et transportés conformément aux normes internationales (art. 4, par. 7 « b » CBle). Concernant l'emballage, l'étiquetage et le transport des déchets dangereux, voir le chapitre VII de la Convention pour la Sureté de la Vie à la Mer – SOLAS.

2.2. EXPORTATIONS DU BRESIL VERS UN ÉTATS TIERS

2.2.1. En vertu de la Convention de Bâle

L'exportateur doit obtenir une autorisation d'exportation auprès des autorités nationales compétentes, qui ne l'autoriseront qu'après avoir la confirmation de l'existence d'un contrat entre l'exportateur et l'éliminateur spécifiant une gestion écologiquement rationnelle des déchets. Les informations à fournir lors d'une notification sont décrites dans l'annexe Va.

Il faut avoir une autorisation d'importation du pays de destination pour que l'autorisation d'exportation soit accordée. S'il y a un pays de transit, le Brésil ne pourra pas donner l'autorisation d'exportation sans l'accord préalable du pays de transit.

2.2.2. En vertu de la législation brésilienne

Mouvements transfrontaliers des déchets dangereux (annexe I), pour *élimination* ou pour *valorisation* : **INTERDICTION SAUF entre pays membres de l'OCDE.**

2.3. IMPORTATIONS D'UN ÉTAT TIERS VERS LE BRESIL

2.3.1. En vertu de la Convention de Bâle

Si l'importation n'est pas interdite par le Brésil, l'importateur doit obtenir une autorisation d'importation auprès des autorités brésiennes compétentes, qui ne l'autoriseront qu'après avoir eu la confirmation de l'existence d'un contrat entre l'importateur et l'éliminateur spécifiant une gestion écologiquement rationnelle des déchets considérés. Les informations à fournir lors d'une notification sont décrites dans l'annexe Va.

Il faut avoir une autorisation d'importation du Brésil pour que l'autorisation d'exportation à l'origine soit accordée.

2.3.2. En vertu de la législation brésilienne

Mouvements transfrontaliers des déchets dangereux (annexe I) pour *élimination* ou pour *valorisation* : **INTERDICTION SAUF entre les pays membres de L'OCDE.**

Importation de déchets solides dangereux et des rejets définis dans la loi brésilienne, mais aussi des déchets solides dont les caractéristiques peuvent causer des dommages pour l'environnement et pour la santé publique, animaux et végétaux, pour *élimination* ou pour *valorisation* : **INTERDICTION**

Importation des déchets de la catégorie déchets « Não Inertes - Classe II » : autorisée uniquement à des fins de *recyclage* ou de *réutilisation* si autorisation environnementale de l'IBAMA (pour les conditions exigées, voir les alinéas de l'article 5 de la Resolução CONAMA n. 23/96).

Importation des déchets domestiques et du produit de leur incinération ; importation de pneus usés et rechapés : **INTERDICTION.**

Obligation de respecter les meilleures techniques disponibles et les normes nationales et internationales d'emballage et de transport, ainsi que de respecter l'entretien du déchet pendant le transport, et enfin de prévoir un plan d'urgence pour chaque type de déchet.

2.4. REMARQUES EN CE QUI CONCERNE LE TRANSPORT DE DECHETS

En cas de problème, soit avec la documentation, soit avec le déchet, il est probable, en raison de l'absence ou de la difficulté de localisation d'un responsable lié à l'exportateur ou à l'importateur dans le pays de destination, que la responsabilité du transporteur soit engagée et qu'il y ait ensuite une procédure judiciaire, même si il n'y a pas d'obligation vers lui. Même si un représentant de l'exportateur ou de l'importateur est trouvé, on ne peut pas écarter cette hypothèse.

Pour minimiser les risques mentionnés ci-dessus, nous conseillons au transporteur de vérifier, auprès de leurs clients que toutes les obligations ont été remplies, avec copie écrite des documents nécessaires. Cette mesure a un caractère préventif, dans la mesure où le transporteur pourra choisir s'il accepte de réaliser le transport par rapport à la documentation fournie, mais aussi par rapport à une procédure administrative en fonction d'un problème administratif aux douanes.

La nouvelle loi 12.305 de 2010 a interdit l'importation des déchets et rejets dangereux définis dans la loi, or elle ne donne qu'une définition générale de déchets et rejets dangereux (au contraire des Resoluções CONAMA, qui mentionnent expressément les déchets). Il vaut mieux ne pas accepter de transporter des déchets quand il y a un doute sur sa dangerosité ou montrer une grande précaution à cet égard.

3. LA CHINE

3.1. INFORMATIONS GENERALES

Définitions des déchets dangereux :

Article 88§4 de la *Loi sur la prévention de la pollution causée par les déchets*, ceux figurant sur une liste nationale de déchets dangereux, ou autrement désignés comme tels par la réglementation, laquelle doit également prescrire des normes, méthodes et marques d'identification différenciées par catégorie de déchets dangereux devant être observées lors de leur conditionnement et de leur transport, et affichées sur les installations et site concernés (catalogue national des déchets dangereux²⁰⁴). Le catalogue chinois reprend la liste des déchets dangereux de la Convention de Bâle, ceci à une exception près : le catalogue chinois des déchets dangereux inclut en plus de la liste de Bâle les déchets contenant du Nickel et du Barium.

Par ailleurs, les autorités chinoises vérifient que les déchets dangereux ne sont pas mélangés aux déchets non dangereux.

Recommandations générales :

Le transport de déchets dangereux est soumis à notification préalable et doit s'accompagner de mesures de prévention de la pollution. L'ensemble des installations ayant des activités liées aux déchets dangereux, qu'il s'agisse de production, de collecte ou de **transport**, doivent se doter de plans de mesures d'urgence ainsi que de mesures de prévention des accidents et être enregistrées auprès de l'administration locale, laquelle doit les inspecter. En cas de pollution grave due à des accidents ou incidents liés aux déchets dangereux, elles doivent immédiatement prendre des mesures d'élimination ou de réduction de la pollution, et en informer les riverains et l'administration locale.

3.2. LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DE DECHET EN CHINE

Actes qui entraîne la responsabilité du transporteur (et risque d'une amende entre RMB 10,000 et RMB 200,000) :

- Ne pas avoir étiqueté les déchets dangereux ;
- Ne pas avoir renseigné en double exemplaire les formulaires exigés pour le transfert de déchets dangereux ;
- Avoir transféré les déchets dangereux sans autorisation ;
- Ne pas avoir pris de mesures de sécurité pour éviter les pollutions environnementales.

L'importation de déchets en violation de la législation chinoise entraînera l'obligation de les renvoyer vers leur origine et une amende entre 100.000 et 1.000.000 RMB. Une éventuelle poursuite criminelle n'est pas exclue.

Si l'importateur n'est pas localisable, ce sera au transporteur de transporter les déchets vers leur origine ou de payer pour leur traitement en Chine.

Ceux qui, en violation de la loi chinoise, transportent des déchets via le territoire chinois, ont l'obligation de transporter les déchets vers le pays d'origine et de payer une amende entre 50.000 et 500.000 RMB.

Si l'importation illégale des déchets provoque une pollution, c'est à l'importateur de payer pour son élimination.

Recommandations :

En cas de problème, soit avec la documentation, soit avec le déchet, il est sûr, en Chine, qu'en raison de l'absence ou de la difficulté de localisation d'un responsable lié à l'importateur dans le

²⁰⁴Cf. http://english.mep.gov.cn/Policies_Regulations/regulations/Solid_Waste/200710/t20071017_111493.htm.

territoire chinois, la responsabilité du transporteur sera engagée et qu'il y aura ensuite une procédure judiciaire. Même si un représentant de l'exportateur ou de l'importateur est trouvé, on ne peut pas écarter cette hypothèse, s'il n'a pas les moyens de financer les mesures exigées par le gouvernement chinois.

Pour minimiser les risques mentionnés ci-dessus, nous conseillons au transporteur de vérifier, auprès de leurs clients, que toutes les obligations ont été remplies, avec copie écrite des documents nécessaires. Cette mesure a un caractère préventif, dans la mesure où le transporteur pourra choisir s'il accepte ou non de réaliser le transport en fonction de la documentation fournie, mais aussi en fonction d'une éventuelle procédure administrative si survient un problème administratif aux douanes.

La Chine est très rigoureuse en ce qui concerne la responsabilité du transporteur et il importe donc d'être extrêmement attentif à ces prescriptions.

3.3. EXPORTATIONS DE LA CHINE VERS UN ÉTAT TIERS

Exportation des déchets dangereux vers des Etats NON Parties à la Convention de Bâle :
INTERDICTION

Exportation de déchets dangereux destinés à être éliminés ou valorisés :

- Exportation pour l'élimination des déchets dangereux : autorisée seulement quand il n'existe pas en Chine d'équipements adéquats pour éliminer les déchets de manière écologiquement rationnelle et respectueuse de l'environnement.
- Notification écrite du Ministère chinois de la protection de l'environnement (une lettre de demande d'exporter, une notification du mouvement transfrontière des déchets dangereux, l'accord entre l'exportateur et l'importateur, et des documents sur la nature des déchets transportés) envers les autorités compétentes des Etats d'importation et de transit, et consentement préalable. L'exportation de déchets dangereux ne sera pas autorisée avant que les parties concernées n'aient donné leur consentement écrit.
- Chaque transport de déchets dangereux doit être accompagné par un document de mouvement depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination où aura lieu l'élimination des déchets dangereux.
- Il faudra pour toute exportation de déchets dangereux hors de Chine se référer aux règles applicables dans le pays de l'importation.

Toute personne qui a l'intention d'exporter des déchets dangereux doit se soumettre à la procédure de contrôle des exportations et faire une demande d'autorisation auprès du Département administratif de la protection environnementale du Conseil d'Etat chinois. Ces mesures s'appliquent à la fois aux déchets dangereux répertoriés dans les catalogues chinois, aux déchets dangereux et autres déchets mentionnés dans la Convention de Bâle et également aux déchets définis comme dangereux par les Etats d'importation et de transit vers lesquels les déchets dangereux sont exportés.

Documents nécessaires à soumettre au Département administratif de la protection environnementale :

- une demande d'autorisation écrite ;
- un document de mouvement transfrontière (en anglais et en chinois) ;
- le contrat écrit entre l'exportateur et l'importateur ;
- un document explicatif sur la génération des déchets dangereux indiquant principalement les lieux, procédés, équipements et techniques utilisés ;
- un document explicatif sur les procédés d'élimination ou d'utilisation des déchets dangereux

dans l'Etat d'importation détaillant principalement le lieu, le type et la capacité des équipements d'élimination ou d'utilisation ;

- le bon de validité ou le permis autorisant l'importateur a procédé à l'élimination ou à l'utilisation des déchets dangereux dans l'Etat d'importation ;
- un fonds de secours pour les incidents de pollution environnementale pouvant survenir lors du transport des déchets dangereux ;
- un document détaillant les voies maritimes empruntées incluant le lieu de départ, les lieux de transit et le lieu d'arrivée ainsi que les informations relatives aux autorités compétentes du lieu d'importation et du ou des lieux de transit ;
- l'engagement écrit ou une assurance valide de l'importateur sachant qu'en cas d'engagement écrit, l'exportateur devra s'engager à assumer les frais de retour, d'élimination, de réparation du dommage causé à l'environnement par les déchets dangereux quand ceux-ci n'ont pas été exportés ou quand une pollution environnementale s'est produite lors du transport ;
- le contrat de transport et le certificat habilitant le transporteur a procédé au transport de déchets dangereux.

Le Département administratif de la protection environnementale n'autorisera définitivement l'exportation qu'après avoir reçu le consentement des autorités compétentes des États d'importation et de transit.

Recommandations :

Le transporteur doit vérifier que les déchets dangereux exportés ne sont pas frappés d'interdiction d'importation dans le pays de destination. Il faut en outre s'assurer qu'un tel transport a été préalablement autorisé par les autorités compétentes du lieu d'exportation et du lieu d'importation. Le transporteur devrait également disposer lors du transport d'une copie de tous les documents exigés et notamment de ceux permettant d'attester qu'il n'existe pas en Chine d'équipements adéquats pour éliminer les déchets de manière écologiquement rationnelle et respectueuse de l'environnement car c'est seulement dans cette hypothèse que les exportations seront autorisées.

3.4. IMPORTATIONS D'UN ÉTAT TIERS VERS LA CHINE

Obligations qui incombent au transporteur :

La personne en charge du transport doit signer un document à la livraison ou à la réception des déchets.

Les déchets doivent être accompagnés d'un document de mouvement depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination, avec les informations mentionnées dans l'annexe V b de la Convention.

Une assurance ou caution pourra être exigée.

Les déchets doivent être emballées, étiquetées et transportées conformément aux normes internationales reconnues. A propos de l'emballage, l'étiquetage et du transport des déchets dangereux, voir le chapitre VII de la Convention pour la Sureté de la Vie à la Mer – SOLAS.

Obligations qui incombent à l'importateur :

Si l'importation n'est pas interdite par la Chine, l'importateur doit obtenir une autorisation d'importation auprès des autorités chinoises compétentes, que ne l'autoriseront qu'après avoir la confirmation de l'existence d'un contrat entre l'importateur et l'éliminateur spécifiant une gestion écologiquement rationnelle des déchets considérés. Les informations à fournir lors d'une notification sont décrites dans l'annexe V a.

Il faut avoir une autorisation d'importation de la Chine pour que l'autorisation d'exportation à l'origine soit accordée.

Déchets dangereux destinés à l'élimination finale ou à valorisation

Importation des déchets dangereux et des déchets ménagers → **INTERDITE**.

En vertu de la *Loi pour la prévention de la pollution causée par des déchets solides* :

- Article 25 : L'Etat interdit l'importation de déchets solides qui ne peuvent pas être utilisés comme matériel brut ou qui ne peuvent pas être utilisés de manière environnementale.
- Article 52 : les containers avec des déchets dangereux doivent être marqués avec une information à cet égard.
- L'article 58 prévoit que les déchets doivent être transportés séparément selon leurs caractéristiques.

Recommandations sur l'importation des déchets dangereux en Chine :

Les déchets dangereux et ménagers ont leur importation interdite, et pour les autres déchets il faut consulter les catalogues susmentionnés. S'il y a un déchet dangereux listé dans un des catalogues pour les matériaux bruts, son importation sera possible.

La législation chinoise prévoit expressément des obligations pour le transporteur si l'importateur n'est pas trouvé et probablement si l'importateur n'a pas les moyens financiers de les supporter. Ces dispositions sont dans l'article 79 de la loi chinoise pour la prévention de la pollution causée par des déchets solides de 2005, mais l'obligation de l'article 80 est sans doute elle aussi valable pour le transporteur dans pareil cas.

3.5. LE TRANSIT EN CHINE

Transit de déchets dangereux : INTERDICTION en principe, y compris dans les eaux intérieures et la mer territoriale chinoises. Tout transit de déchets dangereux par une zone maritime relevant de la juridiction chinoise doit au préalable recueillir le consentement du ministère de la protection de l'environnement²⁰⁵. Amendes très sévères en cas de violation de ces prescriptions et réexpédition des déchets en transit vers le pays exportateur.

²⁰⁵ Ministry of Environmental Protection, 115 Xizhimennei Nanxiaoje, Beijing 100035, China. Telephone: (861 0) 66 55 62 56/65 18/62 57 - Telefax: (861 0) 66 55 62 52/65 13 – E-Mail: zhong.bin@mep.gov.cn. Or wangqian@mep.gov.cn. or du.kexiong@mep.gov.cn.

4. COMORES

4.1. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DE DECHETS DANGEREUX

Les transports de déchets dangereux soumis à la Convention de Bâle et effectués au départ ou à destination d'un port comorien devront respecter les dispositions de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

Pour l'exportation de déchets dangereux figurant dans les annexes de la Convention de Bâle, le transporteur devra s'assurer que l'exportateur a obtenu une autorisation préalable de la part de l'Etat d'importation selon l'article 64 de la loi n°94-018/AF du 22 juin 1994. De plus, selon ce même article, le transporteur maritime devra veiller à ce que les conditions de transport et de l'élimination finale, quel que soit le pays de destination, ne présentent aucun risque pour l'environnement.

Le transport de déchets dangereux « hors Convention de Bâle » est soumis à la loi n°66-420 du 18 juin 1966 et le décret n°66-1078 du 31 décembre 1966. Si le transporteur n'a pas consenti en toute connaissance de cause au transport de ces déchets, ces derniers pourront, à tout moment et en tous lieux, être débarqués, détruits ou rendus inoffensifs par le transporteur, et ce sans aucune indemnité ; le chargeur sera en outre responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement. (Article 44 du décret de 1966).

4.2. EXPORTATIONS DEPUIS LES COMORES VERS UN ETAT TIERS

Se référer à la Convention de Bâle de 1989 afin de déterminer si les déchets qu'il transporte entrent dans les catégories de déchets dangereux établies par la Convention de Bâle auquel cas l'autorisation du Ministre de l'environnement des Comores sera exigée pour l'export de déchets dangereux aux Comores.

Selon les exigences requises par la Convention de Bâle, il convient à la personne en charge du transport de signer un document à la livraison ou à la réception des déchets et d'établir si nécessaire une caution ou une assurance. Le transporteur devrait veiller à ce que ces formalités soient remplies par le chargeur afin de s'exonérer de toute responsabilité en cas de problème à l'arrivée du bateau.

Le transporteur doit s'assurer que les déchets sont emballés, étiquetés et transportés selon les normes internationales reconnues. Les Comores ayant signées et ratifiées la Convention SOLAS pour la sûreté de la vie à la mer, il convient au transporteur de se conformer au chapitre VII de la dite Convention posant des normes quant à l'emballage, l'étiquetage et le transport de déchets dangereux.

Le transporteur doit établir un document de mouvement depuis le lieu d'origine jusqu'à la destination finale.

4.3. IMPORTATIONS AUX COMORES DEPUIS UN ETAT TIERS

Importation autorisée, par le ministre de l'environnement, que si les conditions de transport et l'élimination finale, quel que soit le pays de destination, ne présentent aucun risque pour l'environnement.

Se référer à la **Convention de Bâle** de 1989 afin de déterminer si les déchets qu'il transporte entrent dans les catégories de déchets dangereux établies par la Convention de Bâle auquel cas l'autorisation du Ministre de l'environnement des Comores sera exigée pour l'import de déchets dangereux aux Comores.

Selon la **Convention de Bamako**, il est interdit d'importer des déchets dangereux y compris radioactifs depuis les parties non contractantes de la convention.

Pour les Etats parties à la Convention de Bamako, l'importation de déchets dangereux nécessite le consentement écrit de l'Etat d'importation et de l'Etat d'exportation ainsi que des pays à travers lesquels les déchets ont transité. La notification doit comporter les informations nécessaires selon les règles de la convention de Bamako. La notification doit être accompagnée d'un document de mouvement.

Selon les exigences requises par la **Convention de Bâle**, il convient à la personne en charge du transport de signer un document à la livraison ou à la réception des déchets et d'établir si nécessaire une caution ou une assurance. Le transporteur devrait veiller à ce que ces formalités soient remplies par le chargeur afin de s'exonérer de toute responsabilité en cas de problème à l'arrivée du bateau.

Le transporteur doit s'assurer que les déchets sont emballés, étiquetés et transportés selon les normes internationales reconnues. Les Comores ayant signées et ratifiées la Convention SOLAS pour la sûreté de la vie à la mer, il convient au transporteur de se conformer au chapitre VII de ladite Convention posant des normes quant à l'emballage, l'étiquetage et le transport de déchets dangereux.

Le transporteur doit établir un document de mouvement depuis le lieu d'origine jusqu'à la destination finale.

4.4. CONSEILS

Le transporteur doit veiller à être muni des autorisations nécessaires au transport des déchets dangereux (tat de départ et d'arrivée) ainsi que du document de mouvement.

Le transporteur a la possibilité de détruire tous les déchets « hors Convention de Bâle » qu'il n'aurait pas consenti à transporter.

5. LA COTE D'IVOIRE

5.1. INFORMATIONS GENERALES

Définition de déchets dangereux, Convention de Bamako :

- Les déchets répondant à la définition sus mentionnée qui appartiennent à l'une des catégories figurant à l'annexe I de la convention de Bamako ;
- Les déchets auxquels les dispositions de l'alinéa (a) ci-dessus ne s'appliquent pas, mais qui sont définis ou considérés comme dangereux par la législation interne de l'Etat d'exportation, d'importation ou de transit ;
- Les déchets qui possèdent l'une des caractéristiques indiquées à l'annexe II de la convention de Bamako ;
- Les substances dangereuses qui ont été frappées d'interdiction, annulées ou dont l'enregistrement a été refusé par les actes réglementaires des gouvernements ou dont l'enregistrement a été volontairement retiré dans le pays de production pour des raisons de protection de la santé humaine et de l'environnement(Art.2).

5.2. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DE DECHETS EN COTE D'IVOIRE

L'importation de déchet non autorisé sur le territoire national est interdite par l'article 81 du code de l'environnement de la Cote d'Ivoire. Selon l'article 99 de ce même code, est passible d'un emprisonnement de 1 à 5 ans et d'une amende de 5 000 000 francs à 100 000 000 francs quiconque importe un déchet en Cote d'Ivoire sans en avoir l'autorisation.

L'article 101 du code de l'environnement spécifique aux déchets dangereux énonce qu'est punissable d'un emprisonnement de 10 à 20 ans et d'une amende de 500 000 000 francs à 5 000 000 000 francs, toute personne qui procède ou fait procéder à l'achat, à la vente, à l'importation, au transit, au stockage, à l'enfouissement ou au déversement sur le territoire national de déchets dangereux, ou signe un accord pour l'autorisation de telles activités. Il énonce également que la juridiction ayant prononcé la peine peut ordonner la saisie de tout moyen ayant servi à la commission de l'infraction ou ordonner la saisie et l'élimination des déchets aux frais et dépens du propriétaire desdits déchets.

5.3. EXPORTATIONS D'UN PAYS TIERS VERS LA COTE D'IVOIRE

Exportation de déchets dangereux : Procédure de notification préalable accompagnée du document de mouvement (annexes IV-A et IV-B de la convention de Bamako).

Pour les déchets non dangereux (ceux qui ne répondent pas à la définition de la Convention de Bamako) : application du droit commun du transport.

5.4. IMPORTATIONS DE LA COTE D'IVOIRE VERS UN PAYS TIERS

Importation des déchets dangereux :

- Interdiction quand l'Etat d'origine n'est pas membre de la convention de Bamako.
- Quand l'Etat d'origine est membre de la convention de Bamako : procédure de notification préalable accompagné du document de mouvement (annexes IV-A et IV-B).

Pour les déchets non dangereux (ceux qui ne répondent pas à la définition de la Convention de Bamako) : application du droit commun du transport.

5.5. TRANSIT PAR LA COTE D'IVOIRE

Transit de déchets dangereux : procédure de notification préalable accompagnée du document de mouvement (annexes IV-A et IV-B de la convention de Bamako).

Pour les déchets non dangereux (ceux qui ne répondent pas à la définition de la Convention de Bamako) : application du droit commun du transport.

5.6. RECOMMANDATIONS

Échanges avec l'Union Européenne :

Pour l'exportation vers l'UE et le transit par l'UE de déchets, la difficulté est la nécessité de se référer à la définition de déchet selon le droit de l'Union Européenne et non selon le droit applicable en Côte d'Ivoire. Dès lors, dès que l'on transite ou que l'on exporte, il faut se pencher sur le droit applicable dans l'Etat de destination. Sachant que le droit de l'UE est à la fois beaucoup plus précis et beaucoup plus rigoureux, il faudra appliquer pour les déchets en partance des ports de la Côte d'Ivoire, le droit des déchets de l'UE. Cela peut compliquer le transport des déchets. Mais à partir du moment où l'on arrive à appliquer facilement le droit de l'UE, alors la partance de déchets de la Côte d'Ivoire vers l'UE ne pose pas de difficulté. Il faut donc que les transporteurs fassent attention à la nature des déchets transportés selon la définition de Bamako mais aussi et surtout selon la définition du droit de l'UE.

Échanges avec un État Partie à la Convention de Bamako :

Sachant que le droit ne varie pas fondamentalement d'un Etat à un autre et surtout que le socle conventionnel est commun (la convention de Bamako), le transfert de déchets entre Etats parties à la convention de Bamako ne devrait pas poser de difficultés. La définition de déchet de la convention de Bamako est beaucoup moins restrictive que la définition contenue dans le droit de l'UE avec notamment l'existence d'un régime juridique pour les déchets non dangereux.

Échanges avec un État Partie uniquement à la Convention de Bâle :

Le fait d'être face à un Etat partie à la convention de Bâle n'a finalement pas beaucoup de conséquences rigoureuses et donc risquées pour le transporteur. La raison est simple : la convention de Bamako et la convention de Bâle ont la même définition du déchet avec les mêmes listes de référence. Par conséquent, il n'a pas vraiment lieu de connaître la définition spécifique de l'Etat destinataire de la cargaison. De plus, la forme et le fond des documents nécessaires situés en annexe de la convention de Bamako sont exactement les mêmes que ceux formalisés dans les annexes de la convention de Bâle. Il y a tout de même une donnée issue de la convention de Bamako qui ne doit pas être oubliée : l'élément important à prendre en considération est l'interdiction de l'importation de déchets dangereux en provenance d'un Etat partie seulement à la convention de Bâle (hypothèse dans laquelle l'Etat n'est pas partie à la convention de Bamako).

6. ETATS-UNIS

6.1. INFORMATIONS GENERALES

Selon la convention de Bâle, est considéré comme État de transit tout État autre que l'État d'importation ou d'exportation, à travers lequel un mouvement transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets est prévu ou a lieu²⁰⁶. Dans ce cadre, est reconnu comme déchet dangereux, tout déchet considéré comme tel par l'état d'exportation, d'importation ou de transit²⁰⁷.

Obligations incombant aux États parties comme aux États non parties à la convention :

- obligation d'information et de notification²⁰⁸. Il convient de se référer à l'annexe V A pour trouver la liste exhaustive des informations à fournir lors de la notification.
- « les déchets doivent être accompagnées d'un document de mouvement depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination »²⁰⁹. Il convient de se référer à l'Annexe V B pour trouver la liste exhaustive des informations dans le document de mouvement.

6.2. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Selon les termes de l'article 1301 du **Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)**²¹⁰, les dispositions de ce texte sont applicables aux marchandises, denrées et objets de quelque nature que ce soit et la responsabilité qu'elles envisagent pèse tant sur le transporteur que sur le propriétaire ou l'affréteur dès lors qu'ils contractent un contrat de transport avec le chargeur.

Il pèse sur le transporteur une **triple obligation**²¹¹ :

- D'une part, il lui incombe de s'assurer de la bonne navigabilité du navire (vérifier l'état des lieux de stockage où seront transportés les marchandises).
- Il incombe au transporteur de charger, arrimer, garder, prendre soin, transporter et décharger de manière correcte et avec soin, les marchandises sous sa responsabilité.
- Enfin il lui incombe également de fournir au chargeur, une fois les marchandises en la possession du transporteur et à la demande du chargeur, un **connaissance** (indiquant entre autres des informations permettant d'identifier les marchandises, de les quantifier et de rendre compte de leur apparence).

Le transporteur est également tenu de produire (à la demande du chargeur) un **connaissance « embarqué »** une fois les marchandises chargées. Document (portant mention du nom du bateau mais également les dates de transport) qui pourra être communiqué au port de destination.

Limitations de responsabilité par la loi américaine COGSA :

L'article 1307 du COGSA est basé sur la **liberté contractuelle** et les dispositions externes au régime du transporteur. Ainsi aux termes de cet article chargeur et transporteur peuvent convenir de conditions, exemptions, limites à la responsabilité du transporteur en lien avec la perte ou les dommages en lien avec la garde et le soin porter aux marchandises avant le chargement et suite au déchargement des marchandises.

²⁰⁶ Cf. l'article 2 alinéa 12 de la convention de Bâle

²⁰⁷ Cf. l'article 1b de la convention de Bâle

²⁰⁸ Cf. l'article 6 par. 1 de la convention de Bâle

²⁰⁹ Cf. l'article 4 par. 7c de la convention de Bâle

²¹⁰ Cf. dispositions annexées au titre 46 du Code des États-Unis ;

consulter : http://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode46a/usc_sup_05_46_10_28.html

²¹¹ Cf. l'article 1303 du COGSA

Le transporteur, dans le cadre d'un transport dit de port à port, ne peut être tenu responsable pour la perte, le dommage, non-livraison ou livraison défectueuses des marchandises, quelles qu'en soit la cause, lorsque cette perte, dommage ou livraison défectueuse a eu lieu avant chargement ou après déchargement du navire.

La « **Clause Paramount** » de COGSA : tout transport sous connaissance est soumis obligatoirement pour son application au respect des règles de La Haye et de Visby. Si ces mêmes règles ne s'appliquent pas de manière obligatoire mais contractuellement, la responsabilité du transporteur ne peut dépasser les 100£ par colis ou unité de fret. Tout connaissance contraire aux règles coutumières de La Haye sera nul et non invalide.

Le chargeur est le garant des informations fournies au transporteur (relatives à l'identification et au marquage des marchandises, leur nombre, leur poids lors du chargement). Il peut dès lors voir sa responsabilité engagée par le transporteur ayant subi un préjudice du fait d'un manquement à ce devoir de véracité.²¹²

Responsabilité et obligation d'assurance :

L'Act to prevent pollution from ships (APPS, 33 USC §1901) transpose la Convention MARPOL de 1973, son protocole de 1978, ainsi que plus récemment son Annexe VI.

La loi APPS s'applique à tous les navires étrangers situés dans les eaux territoriales des États-Unis, ainsi que dans les ports et terminaux sous juridiction américaine, et intègre notamment l'Annexe V de la Convention MARPOL, laquelle s'applique dans la zone économique exclusive des États-Unis. La loi APPS qui la transpose fait ainsi peser sur l'armateur ou le transporteur une série d'obligations de garanties :

- La garantie construction : exigence de doubles coques sur les pétroliers et les navires citernes transportant des produits chimiques ;
- La garantie équipement (notamment des séparateurs huile/eau) ;
- L'inspection (notamment enquêtes approfondies sur les navires citernes existants) ;
- La tenue de dossiers (registres sur les hydrocarbures, registres sur la cargaison) ;
- Les procédures dans les ports (reçus pour le rejet des déchets aux installations de réception à quai, nettoyage des citernes dans le port...).

6.3. OBLIGATIONS A L'IMPORTATION

La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, dite Convention SOLAS. Ratifiés par les États-Unis, impose une vaste gamme de mesures obligatoires relatives aux garanties de normes de construction, aux garanties de standards d'équipement, et obligeant un navire à adopter un « Safety Management System » (SMS) en application du Code « International Safety Management ».

Ces obligations concernent le propriétaire ou l'exploitant d'un navire qui importe aux États-Unis :

- a) de fournir un justificatif de ses pratiques d'exploitation ;
- b) d'établir des garanties pour tous les risques identifiés ;
- c) d'améliorer constamment les compétences de gestion de la sécurité et de préparation aux situations d'urgence.

²¹² Cf. l'article 1303 du COGSA

7. FRANCE

7.1. INFORMATIONS GENERALES

Définition des déchets dangereux (article 2 du règlement n° 1013/2006, modifié par les règlements 1379/2007 et 308/2009, qui renvoie à l'article 1 § 4 de la directive n° 91/689) : les déchets classés comme dangereux figurant sur la liste établie par la décision 2000/532/CE de la Commission sur la base des annexes I et II de la présente directive ainsi que tout autre déchet dont un État membre estime qu'il possède l'une des caractéristiques énumérées à l'annexe III.

7.2. EXPORTATIONS DE LA FRANCE VERS UN ETAT TIERS

7.2.1. Déchets destinés à l'élimination

Pour les déchets *exportés de France vers un pays tiers* :

Exportation interdite. Sauf vers les pays de l'AELE également parties à la Convention de Bâle, et à condition que l'importation de ces déchets ne soit pas interdite dans ces pays-là. Dans ce cas : procédure de notification et de consentement préalable ; il faut pouvoir présenter les annexes IA et IB du règlement (CE) 1379/2007.

Pour les déchets destinés à l'élimination en *transit* en France :

Procédure de notification et de consentement préalable. Il faut présenter les annexes IA et IB du règlement (CE) 1379/2007

7.2.2. Déchets destinés à la valorisation

Pour les déchets *non dangereux* :

Pour les pays auxquels la décision OCDE s'applique : procédure de simple information, et présentation de l'annexe VII du règlement 1379/2007

Pour les pays auxquels la décision OCDE ne s'applique PAS : procédure de notification et de consentement écrits préalables, et présentation de l'annexe VII du règlement 1379/2007

Des exceptions figurent à l'article 38 §2 du règlement (CE) 1013/2006 :

- les mélanges de déchets figurant à l'annexe III A destinés à une opération intermédiaire sont soumis à la procédure de notification et de consentement écrits préalables si une opération de valorisation ou d'élimination intermédiaire ou non intermédiaire ultérieure doit être effectuée dans un pays auquel la décision de l'OCDE ne s'applique pas ;
- les déchets énumérés à l'annexe III B sont soumis à la procédure de notification et de consentement écrits préalables ;

Pour les déchets *dangereux* :

Exportations de déchets dangereux vers les pays NON membres de l'OCDE interdites. Pour les pays auxquels la décision OCDE s'applique, procédure de notification et de consentement écrits préalable.

Pour les déchets *non dangereux destinés à la valorisation en transit* en France :

- Quand la décision OCDE ne s'applique PAS : procédure de notification et de consentement écrit préalable. Présentation des annexes IA et IB du règlement 1379/2007.
- Quand la décision OCDE s'applique : simple information. Présentation des annexes IA et IB du règlement 1379/2007.

Pour les déchets *dangereux* destinés à la valorisation en *transit* en France :

Procédure de notification et consentement écrit préalables.

7.3. IMPORTATIONS D'UN ETAT TIERS VERS LA FRANCE

7.3.1. Déchets destinés à l'élimination

Pour les déchets *exportés du pays tiers vers la France* destinés à l'élimination :

La règle dans l'UE est celle de l'interdiction d'importer de tels déchets. Il y a des exceptions : le pays tiers peut importer des déchets destinés à l'élimination si :

- il est Partie à la Convention de Bâle,
- il a conclu avec l'UE un accord bilatéral ou multilatéral,
- il s'agit d'une autre région en période de crise ou de conflit.

Dès lors, la procédure est celle de la notification et du consentement préalables. Il faut alors pouvoir présenter les annexes IA et IB du règlement (CE) 1379/2007.

Pour les déchets destinés à l'élimination en *transit* en France :

Procédure de notification et de consentement préalable. Il faut présenter les annexes IA et IB du règlement (CE) 1379/2007

7.3.2. Déchets destinés à la valorisation

Pour les déchets *non dangereux* (annexe III du règlement 1013/2006) destinés à la valorisation :

Importation interdite sauf si

- la décision de l'OCDE s'applique au pays,
- le pays est Partie à la Convention de Bâle,
- il a conclu avec l'UE un accord bilatéral ou multilatéral,
- le pays s'agit d'une autre région en période de crise ou de conflit.

Procédure d'information. Il faut pouvoir présenter l'annexe VII du règlement (CE) 1379/2007.

Pour les déchets *dangereux* (annexe IV du règlement 1013/2006) destinés à la valorisation :

Procédure de notification et de consentement préalable si le pays d'origine est partie à la convention de Bâle seule ou à la convention de Bâle et à l'OCDE.

Pour les déchets *non dangereux* destinés à la valorisation en *transit* en France :

- Quand la décision OCDE ne s'applique PAS : procédure de notification et de consentement écrit préalable. Présentation des annexes IA et IB du règlement 1379/2007.
- Quand la décision OCDE s'applique : simple information. Présentation des annexes IA et IB du règlement 1379/2007.

Pour les déchets *dangereux* destinés à la valorisation en *transit* en France :

Procédure de notification et consentement écrit préalables.

8. INDE

8.1. INFORMATIONS GENERALES

La loi de référence est « The Hazardous Wastes (Management and Handling) Rules », qui réglemente les déchets dangereux. Pas de loi sur les déchets en général. La liste des déchets dangereux et les caractéristiques dangereuses d'un déchet sont identiques à celles de la Convention de Bâle.

Des déchets exclus du champ d'application de la loi :

- eaux usées et gaz d'échappements ;
- déchets issus d'opérations des navires au-delà de 5km ;
- déchets radio-actifs ;
- déchets bio-médicaux ;
- batteries au plomb acide, couvertes par The Batteries Rules, 2001.

8.2. EXPORTATIONS DEPUIS L'INDE VERS UN ÉTAT TIERS

Exportation de 29 produits dangereux énumérés à l'annexe 8²¹³ du HWM : INTERDITE.

Exportation des déchets dangereux (annexe 3²¹⁴ du HWM : liste identique à celle de la Convention de Bâle) : n'est autorisée qu'à des fins de recyclage ou réutilisation.

Les obligations de l'exportateur :

- demander l'autorisation d'exporter au Ministre de l'Environnement et des forêts Indien 90 jours à l'avance, sachant qu'il peut émettre un refus non motivé ou octroyer une autorisation en la forme authentique ;
- l'exportateur doit s'assurer que le contrat de transport comprend l'acte authentique ainsi qu'un rapport émanant d'un laboratoire accrédité d'analyse des déchets et communiquer au gouvernement indien toutes informations requises selon la forme 7²¹⁵.

8.3. IMPORTATIONS DEPUIS UN ETAT TIERS VERS L'INDE

Importation de 29 produits dangereux, énumérés à l'annexe 8²¹⁶ du HWM, destinés à être *éliminés* : INTERDITE.

Importation de ces 29 produits *pour le recyclage et le retraitement* : procédure d'autorisation préalable du Ministère central de l'environnement et des forêts, lequel examine chaque cas individuellement et s'assure que l'importateur est capable de recycler les déchets de façon écologiquement rationnelle.

Importation des 47 autres produits mentionnés par la Convention de Bâle : autorisée après l'obtention d'une licence auprès de la Direction générale du commerce extérieur.

Importation des déchets dangereux (annexe 3²¹⁷ du HWM : liste identique à celle de la Convention de Bâle) : n'est autorisée qu'à des fins de recyclage ou réutilisation.

²¹³ Cf <http://www.basel.int/legalmatters/natleg/documents/india06.pdf> , SCHEDULE 8, page 54 et suivantes.

²¹⁴ Cf <http://www.basel.int/legalmatters/natleg/documents/india05.pdf> , SCHEDULE 3, page 27 et suivantes.

²¹⁵ Cf <http://www.basel.int/legalmatters/natleg/documents/india06.pdf> , FORM 7, page 68.

²¹⁶ Cf <http://www.basel.int/legalmatters/natleg/documents/india06.pdf> , SCHEDULE 8, page 54 et suivantes.

²¹⁷ Cf <http://www.basel.int/legalmatters/natleg/documents/india05.pdf> , SCHEDULE 3, page 27 et suivantes.

Les obligations de l'importateur :

- Prévenir dans les 120 jours qui précèdent le chargement, les autorités indiennes, en l'occurrence the State Pollution Control Board ou le Comité. Il faut savoir que la commission ou le comité transfère cette demande au Ministre Indien de l'Environnement et des forêts qui examine la demande selon 4 critères : la capacité pour l'importateur de retraitement et de recyclage dans des conditions respectueuses de l'environnement, l'existence d'installations adéquates pour le traitement ou le stockage des déchets générés, et l'approbation de toutes les autorités concernées.
- Le transporteur doit prévenir les autorités portuaires de son arrivée 10 jours à l'avance.

9. TUNISIE

9.1. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DE DECHETS DANGEREUX

L'**Article 43** de la loi n°96-41 définit et pose les conditions de sanction du trafic illicite de déchets dangereux.

Définition :

Est considéré comme trafic illicite tout mouvement transfrontière de déchets dangereux effectué sans qu'une notification ait été donnée aux Etats concernés, ou sans obtention de leur consentement, ou avec des documents falsifiés ou fondés sur de fausses informations ou qui aboutit au rejet délibéré de ces déchets d'une manière contraire aux règles et aux normes qui ont été approuvées ou fixées par les lois et règlements en vigueur.

Sanction : en cas de trafic illicite de déchets dangereux, une responsabilité illimitée, collective et solidaire incombe aux producteurs de ces déchets, à leurs distributeurs et s'ils sont inconnus, à leurs détenteurs pour tout dommage causé par ces déchets.

Notons que le transporteur est considéré comme détenteur, donc il peut être mis en cause au terme du trafic illicite de déchets dangereux.

9.2. EXPORTATIONS DEPUIS LA TUNISIE VERS UN ETAT TIERS

C'est l'**Article 40** de la loi n°96-41 qui régit l'exportation de déchets dangereux : l'exportation et le transit des déchets dangereux sont prohibés vers les Etats qui interdisent l'importation de ces déchets ainsi que vers les Etats qui n'ont pas interdit cette importation en l'absence de leur accord spécifique et écrit.

Dans tous les cas, les opérateurs sont soumis à l'autorisation du ministre chargé de l'environnement. Cette autorisation n'est attribuée que si les conditions suivantes sont remplies :

- le respect des règles et des normes de conditionnement et d'étiquetage internationalement convenues,
- la présentation d'un contrat écrit entre l'exportateur et le centre d'élimination,
- la présentation d'un contrat d'assurances présentant les garanties financières suffisantes,
- la présentation d'un document de mouvement signé par la personne chargée de l'opération de transport transfrontière.

Ces autorisations ont une durée de validité de 12 mois, sauf pour des produits particulièrement sensibles. L'autorisation de transit est assortie de l'apposition de scellés sur les conteneurs à l'entrée du territoire national.

Remarques

Des règlements spéciaux interdisant ou organisant l'importation, l'exportation et le transit d'autres catégories de déchets peuvent être pris, par décret pris sur proposition des ministres chargés de l'environnement et de la santé publique.

Enfin, selon l'**Article 34**, les établissements et entreprises concluent obligatoirement des contrats d'assurance couvrant en totalité leur responsabilité contre les risques résultant du transport des déchets dangereux.

Toutes ces conditions sont inspirées de la Convention de Bâle, ratifiée par la Tunisie en 1995.

9.3. IMPORTATIONS DEPUIS UN ETATS TIERS VERS LA TUNISIE

La Tunisie étant partie à la Convention de Bamako (ratifiée en 1992), il est impossible d'importer en Tunisie des déchets dangereux en provenance d'un Etat non partie à cette convention.

En ce qui concerne l'importation de déchets dangereux en Tunisie en provenance d'un Etat partie à la Convention de Bamako ou pour toutes les autres opérations (exportation et transit) la mettant en cause, il faut une notification de transport impliquant le consentement écrit de l'Etat d'importation et de l'Etat d'exportation ainsi que des pays à travers lesquels les déchets ont transité. La notification doit comporter les informations nécessaires selon les règles de la convention de Bamako. La notification doit être accompagnée d'un document de mouvement.

9.4. CONSEILS

Le transporteur doit s'assurer qu'il s'est bien muni des autorisations du pays d'exportation et de destination à propos des déchets qu'il transporte.

La responsabilité du transporteur peut être engagée lors de trafic illicite de déchets dangereux (le transporteur pouvant être qualifié de détenteur).

Il faut faire attention à la Convention de Bamako à laquelle la Tunisie est partie : seule l'importation de déchets dangereux en provenance d'Etats parties à cette Convention est acceptée.

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE

I/ GUIDE PRATIQUE DES TRAITES INTERNATIONAUX

RELATIFS AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES DECHETS 4

1. Instruments Internationaux 6

1.1. TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL 7

1.1.1. La convention de Bruxelles – les règles de La Haye 8

1.1.2. La Haye-Visby 11

1.1.3. Les règles de Hambourg 16

1.1.4. Les règles de Rotterdam..... 21

1.1.5. Convention SNPD..... 26

1.1.6. Le Code International de bonne conduite 29

1.2. TRANSPORT INTERNATIONAL DE DECHETS 30

1.2.1 La Convention de Bâle..... 31

1.2.2. Protocole à la convention de Bâle..... 34

2. Instruments Régionaux..... 39

2.1. INSTRUMENTS MULTILATERAUX 40

2.1.1 Convention de Bamako 41

2.1.2 Décisions C(2001)107/FINAL de l'OCDE..... 42

2.1.3 Convention de Lomé IV..... 46

2.1.4 Convention de Waigani 47

2.1.5 Protocole d'Izmir 48

2.1.6 Protocole de Téhéran/ROMPE..... 49

2.2. INSTRUMENTS BILATERAUX..... 50

2.3. INSTRUMENTS COMMUNAUTAIRES..... 52

2.3.1 Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008..... 53

2.3.2 Décision 93/98/CEE du Conseil du 1^{er} février 1993 et Décision 97/640/CE du Conseil du 22 septembre 1997 55

2.3.3 Règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 57

3. Instruments Nationaux..... 62

II/ FICHES ETATS 68

1. Brésil.....	69
1. Conventions internationales liées aux déchets et à la responsabilité maritime.....	70
2. Définitions de « déchets ».....	70
3. Obligations – liées au transport – pour le transporteur et pour l’importateur	71
4. Conseils et remarques en ce qui concerne le transport de déchets.....	74
2. Chine	76
1. La définition de la notion de déchets	78
2. La responsabilité du transporteur maritime selon le droit chinois	80
3. Responsabilité et obligation d’assurance	89
3. Comores	90
1. Les conventions internationales ratifiées par les Comores	91
2. Le droit national applicable au transport maritime de déchets	91
3. Le régime comorien de responsabilité du transporteur maritime	92
4. Côte d’Ivoire	96
1. La définition de la notion de déchet.....	97
2. La responsabilité du transporteur : le régime national.....	98
3. Responsabilité et obligation d'assurance.....	99
5. Les États-Unis.....	100
1. Conventions internationales liés aux déchets et à la responsabilité internationale.....	102
2. La définition de la notion de déchets selon les conventions internationales	102
3. La responsabilité du transporteur dans les conventions internationales	104
4. Responsabilité et obligation d'assurance.....	108
6. France.....	110
1. La définition de la notion de déchet.....	111
2. Le régime de responsabilité	113
3. Responsabilité et obligation d'assurance.....	115
7. Inde.....	117
1. La définition de la notion de déchets	119
2. La responsabilité environnementale en droit indien	122
3. Les obligations spécifiques du transporteur en droit indien	125
8. La Tunisie.....	128
1. Les Conventions internationales relatives aux déchets.....	129
2. La définition en droit tunisien de la notion de déchets	130
3. La responsabilité tunisienne du transporteur de déchets dangereux	130
III/ CAS PRATIQUES	133

1. AELE.....	134
2. Brésil	137
3. Chine	139
4. Comores	143
5. Côte d’Ivoire	145
6. Etats-Unis.....	147
7. France.....	149
8. Inde.....	151
9. Tunisie.....	153

TABLE DES MATIERES