





## **Table des matières**

Exposé de synthèse

1. Introduction
2. Définition du trafic illicite
3. Le trafic illicite dans les législations arabes
4. Atelier régional de motivation et réunion consultative régionale
  - 4.1 Résultats de l'atelier régional de motivation et de la réunion consultative
5. Objectifs de la Stratégie
6. Cadre général de la Stratégie
  - 6.1. Éléments de la Stratégie proposés
7. Parties prenantes et donateurs
8. Approche de mise en œuvre et mécanismes
9. Contraintes et obstacles
10. Calendrier de la Stratégie et ressources nécessaires
11. Adoption de la Stratégie et des ressources financières du Plan d'action
12. Dispositif opérationnel



## Exposé de synthèse

Le Centre régional de formation et transfert de technologie de la Convention de Bâle pour les pays arabes avec l'appui du Bureau pour l'Asie occidentale et le Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a adopté le projet d'élaboration d'une stratégie régionale et d'un plan d'action visant à renforcer les capacités institutionnelles et générales dans les pays arabes afin de prévenir le trafic illicite et le rejet des déchets dangereux sur leurs territoires. La stratégie comprend un examen général des cadres législatifs et des traités régionaux et internationaux régissant le mouvement transfrontière international des déchets dangereux; elle comprend également une évaluation de la situation actuelle dans les ports arabes en termes de capacités techniques et administratives et les liens de ces points d'accès et ports entre eux, l'utilisation des outils nationaux, régionaux et internationaux disponibles pour traiter des transferts internationaux suspects et de leur saisie ainsi que l'efficacité de ces procédures à détecter et prévenir l'entrée de ces cargaisons. Elle fait aussi allusion aux opportunités mises à disposition par l'intermédiaire de traités internationaux et autres initiatives pertinentes, en particulier en ce qui concerne les programmes de renforcement des capacités et les bases de données y relatives.

La présente stratégie est élaborée et finalisée par le biais d'un projet mis en œuvre en deux phases; la première phase a débuté en novembre 2007 et a pris fin en octobre 2008. Elle comprenait une évaluation générale de la situation actuelle et la collecte de données dans les pays arabes en matière de prévention du trafic illicite et des déchets dangereux et de leur élimination, la tenue d'un atelier régional de motivation préliminaire et d'une réunion consultative pour les pays arabes afin d'établir le cadre général de la stratégie ; en plus de ces activités, il a été fait usage de consultations techniques et de collecte d'informations.

Actuellement, le CRCB mène une étude analytique des données et informations provenant des questionnaires préparés par les experts du Centre et complétés par des fonctionnaires des pays arabes. Ces informations seront intégrées dans les informations qui ont été présentées à l'atelier de motivation préliminaire et à la réunion consultative organisés par le CRCB d'Égypte du 8 au 10 décembre 2007 qui avait pour but de mettre en place le cadre général de la stratégie.

Il ressort clairement des travaux de la première phase du projet qu'il y a un manque de communication et de coordination entre les institutions nationales concernées, soit entre elles au niveau national ou entre elles et les institutions arabes au niveau régional, et qu'il existe un besoin urgent dans les ports et points d'accès de tous les pays arabes de mettre en place un réseau régional comme mécanisme de coordination et de coopération ainsi que de prévoir des programmes de formation sur les déchets dangereux et les méthodes utilisées pour reconnaître toute contrebande et la détecter; il convient également d'accroître l'efficacité de mise en réseau de ces ports et points d'accès avec les institutions environnementales et avec les bases de données techniques nationales et régionales qui sont disponibles à tous les niveaux national, régional et international.

Le présent document explique les détails des activités menées pour mettre en place le cadre général de la Stratégie et donne également une vision générale de celle-ci la, proposant un calendrier pour les activités de la seconde phase et les mécanismes pour la relier aux activités régionales; il discute également des moyens de parvenir à une intégration des pays arabes afin de préparer des listes et procédures standard pour prévenir la contrebande de substances et déchets dangereux sur leurs territoires.

La seconde phase commence en octobre 2008 et continue jusqu'à octobre 2009, incluant des activités locales et régionales visant à discuter des moyens de l'intégration arabe à cet égard.

## 1. Introduction:

L'intérêt international pour le "trafic illicite de substances et déchets dangereux" s'est éveillé dans les années 80 lorsque la communauté internationale a pris conscience que ce type de trafic illicite représentait une menace grave pour l'environnement et la vie sur la Terre et qu'il était le reflet de l'exploitation de pauvres âmes de certains pays développés pour des réglementations corrompues vulnérables et l'absence de sensibilisation et de connaissance des pays en développement et des pays en transition vers lesquels les déchets dangereux étaient exportés. La Convention internationale de Bâle a été ratifiée en 1989 pour aider les parties, en particulier les parties des pays en développement, à renforcer leurs capacités et à mettre en place les infrastructures adéquates afin de localiser, prévenir et sanctionner les cas de trafic illicite de déchets dangereux, ainsi que de s'assurer la participation des autorités nationales et des points focaux de la Convention à prévenir et surveiller le trafic illicite de déchets dangereux et autres déchets.

Afin de protéger notre région arabe du danger des produits chimiques et déchets dangereux qui pourraient entrer sur nos territoires, et pour une application effective de la Convention de Bâle, du Protocole d'Izmir, de la Convention de Bamako, des Conventions de Stockholm et de Rotterdam, du Protocole de Montréal, de la Convention CITES (Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction) et autres, il était très important d'évaluer la situation actuelle dans les ports et points d'accès arabes. Il est aussi important de renforcer les capacités arabes et de créer et de mettre en place une stratégie régionale arabe pour lutter contre le trafic illicite de déchets de ce genre dans la région arabe et d'accroître l'efficacité de l'application des législations arabes qui préviennent et interdisent les échanges et l'importation de produits chimiques et déchets dangereux dans la région.

Le CRCB a présenté une proposition d'élaboration de la stratégie à différentes organisations internationales et régionales qui ont convenu de l'idée du projet et l'ont soutenu tant financièrement que moralement. La proposition entre dans le cadre de la promotion de la coopération entre les pays qui sont desservis par le Centre et les organisations régionales (Ligue des États arabes, Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'environnement, Bureau régional pour l'Asie occidentale du PNUE), le Secrétariat de la Convention de Bâle et les autres organisations internationales et régionales qui travaillent sur l'élaboration de ladite Stratégie régionale et du Plan d'action pour lutter contre le trafic illicite et l'élimination des déchets dangereux dans la région arabe.

Tout au long du projet, les méthodes nationales et régionales actuelles suivies pour lutter contre le trafic illicite de déchets et matières dangereuses et chimiques et autres substances interdites le cas échéant seront évaluées, puis il sera proposé – sur la base de cette évaluation – d'autres moyens d'améliorer les méthodes de coopération et de coordination entre les États arabes à cet égard; il sera également proposé des mécanismes de coopération pour rehausser l'efficacité du contrôle et prévenir les incidents de fraude et d'élimination illicites de tels déchets dans la région arabe.

La Stratégie et le Plan d'action proposés visent également à des mesures et procédures de soutien qui renforceront les capacités nationales et régionales à s'engager par rapport à la Convention de Bâle et toute autre convention internationale pertinente et à faire face et prévenir tout trafic illicite de substances et déchets dangereux sous toute formes que ce soit. Ce soutien comprend l'évaluation, l'assistance technique, la formation, le transfert de technologie, la coordination, la communication, la mise en réseau, l'échange d'expérience, et les moyens de trouver un mécanisme pour encourager à la fois le secteur privé et les organisations de société civile à jouer leur rôle dans ce domaine et à soutenir les institutions de l'État et les acteurs régionaux par le biais de ladite stratégie.

Si nous voulons élaborer la stratégie et mettre en action ses dispositifs et mécanismes, il convient d'examiner et d'étudier les concepts généraux qui définissent le

trafic illicite de déchets dangereux, la place de ce trafic dans les législations arabes, ce qui sera expliqué dans les paragraphes suivants.

## 2. Définition du trafic illicite

Dans la Convention de Bâle, l'article 9 traite de la question du trafic illicite qui est définie dans le premier paragraphe comme "tout mouvement transfrontière de déchets dangereux (cf. annexes III, IV, V) ou d'autres déchets:

A. effectué sans qu'une notification ait été donnée à tous les États concernés conformément aux dispositions de la présente Convention; ou

B. effectué sans le consentement que doit donner l'État intéressé conformément aux dispositions de la présente Convention; ou

C. effectué avec le consentement des États intéressés obtenu par falsification, fausse déclaration ou fraude; ou

D. qui n'est pas conforme matériellement aux documents (cf. annexes VI, VII); ou

E. qui entraîne une élimination délibérée (par exemple, déversement) de déchets dangereux ou d'autres déchets, en violation des dispositions de la présente Convention et des principes généraux du droit international."

De même, le deuxième paragraphe de l'article 9 identifie les actions à entreprendre au cas où un mouvement transfrontière est considéré comme trafic illicite du fait du comportement de l'exportateur ou du producteur. L'État d'exportation veille à ce que les déchets en question soient repris par l'exportateur ou le producteur ou, s'il y a lieu, par lui-même sur son territoire ou, si cela est impossible, soit d'éliminer d'une manière conformément aux dispositions de la Convention de Bâle (cf. annexe IV), dans un délai de 30 jours à compter du moment où l'État d'exportation a été informé du trafic illicite ou tout autre délai dont les États concernés pourraient convenir. À cette fin, les parties concernées ne s'opposent pas au retour de ces déchets dans l'État d'exportation ni ne l'entravent ou ne l'empêchent.

Le paragraphe 3 du même article identifie les actions à entreprendre si le mouvement transfrontière de déchets dangereux est considéré comme trafic illicite par suite du comportement de l'importateur ou de l'éliminateur. Dans ce cas, l'État d'importation veille à ce que les déchets dangereux en question soient éliminés d'une manière écologiquement rationnelle par l'importateur ou, s'il y a lieu, par lui-même. Ce qui doit être fait dans un délai de 30 jours à compter du moment où le trafic illicite a retenu l'attention de l'État d'importation ou tout autre délai dont les États concernés pourraient convenir. À cette fin, les Parties concernées coopèrent, selon les besoins, pour éliminer les déchets selon des méthodes écologiquement rationnelles.

D'un autre côté, le Conseil d'administration du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) à sa vingt-quatrième session tenue en février 2007 a discuté de la question du trafic international illicite de déchets chimiques et dangereux. À la suite de ce débat, la décision 24/4 sur la prévention du trafic international illicite a été adoptée. D'après cette décision, le Conseil d'administration prie le Directeur exécutif du PNUE de renforcer l'application du paragraphe 18 de la Stratégie politique globale sur l'approche stratégique à la gestion internationale des produits chimiques (SAICM). Le paragraphe susmentionné stipule que les objectifs de l'approche stratégique en ce qui concerne le trafic illicite international sont les suivants:

A. Prévenir le trafic illicite international de produits chimiques toxiques, dangereux, interdits et strictement réglementés, y compris les produits qui comprennent des substances chimiques, mélanges et composés ainsi que des résidus.

B. Renforcer les mécanismes et la mise en œuvre aux niveaux national et régional venant en appui aux accords multilatéraux existants qui comprennent des dispositions relatives à la prévention du trafic illicite.

C. Encourager l'échange d'informations et renforcer les capacités des pays en développement et des pays en transition aux niveaux national et régional en matière de prévention et de lutte contre le trafic illicite international de produits chimiques.

Il a également été demandé au Directeur exécutif de présenter un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de cette décision et de le remettre au Conseil d'administration et au Forum ministériel de l'environnement lors de la Dixième session spéciale. À cet égard, le forum du PNUE sur le trafic illicite international de produits chimiques dangereux a conclu que le trafic illicite comprenait un certain nombre d'éléments dont: la substance spécifique, la production de cette substance ou sa fabrication, le transfert et le transport transfrontière, l'utilisation et l'élimination. Il a été reconnu que si l'un ou plusieurs de ces éléments considérés illégaux est inclus, alors le trafic devient "illicite". Il a été également souligné qu'il était nécessaire de prendre un certain nombre de mesures sur chacun des éléments en ce qui concernait les législations et leur application, l'échange d'informations et la formation des autorités nationales, la sensibilisation, etc.

L'annexe VIII donne une liste des déchets dangereux et autres déchets faisant le plus fréquemment l'objet d'échanges et de fraude.

### **3. Le trafic illicite dans les législations arabes**

En examinant les législations des pays arabes, nous voyons que la plupart d'entre elles interdisent absolument l'importation de déchets dangereux et légifèrent au niveau de l'entrée de substances chimiques dangereuses et les relient à certaines exigences et procédures qui sont cohérentes avec les normes internationales ; par exemple, s'agissant de l'importation de déchets dangereux, le Liban a été l'un des premiers pays arabes à légiférer, et l'article VI de la Loi No. 64 de 1988 en matière de protection de l'environnement contre la pollution due à des déchets dangereux et des matières nocives, publiée le 12 août 1988 interdit strictement toute fraude visant à importer, posséder, transférer les dépôts de déchets nucléaires ou déchets contaminés par des matières radioactives nucléaires ou chimiques ou déchets contenant des matières chimiques toxiques ou dangereuses pour la sécurité publique sur le territoire libanais, de même, la Loi de protection de l'environnement du Yémen, Loi No. 26 de 1995 interdit à toute personne privée ou publique, physique ou juridique d'importer ou d'introduire ou de rejeter ou de stocker des déchets dangereux toxiques ou radioactifs, interdisant tout rejet dans l'environnement du Yémen. À Bahreïn, le Décret No. 3 de 2006 sur la gestion des déchets dangereux stipule à l'article 29 qu'il est interdit d'importer et de faire transiter des déchets dangereux sur le territoire du Royaume ainsi que de les traiter ou les éliminer. En Algérie, sept décrets généraux et quatre décrets ministériels réglementent l'interdiction de l'importation ou du transit des déchets dangereux; l'article 66 de la Loi No. 01-19 adoptée le 12 décembre 2001 prévoit des dispositions pénales et des sanctions appliquées en cas de trafic illicite de déchets dangereux. (Pour plus de détails, consulter le rapport du Centre régional pour la formation et le transfert de technologie pour les pays arabes de la Convention de Bâle, Université du Caire, sur les législations arabes en matière de gestion des déchets dangereux).

Par conséquent, toute opération d'importation ou introduction de déchets dangereux sur les territoires arabes est considérée comme trafic illicite et sanctionnée au titre des



législations nationales et de la Convention internationale de Bâle ratifiée par la grande majorité des États arabes.

#### **4. Atelier régional de motivation et réunion consultative régionale**

L'atelier régional de motivation et la réunion consultative ont été organisés par le Centre régional de formation et transfert de technologie de la Convention de Bâle pour les pays arabes du 8 au 10 décembre 2007, visant à préparer l'élaboration de la Stratégie et du Plan d'action. L'objectif principal de l'atelier régional de motivation et de la réunion consultative était de promouvoir le projet d'élaboration d'une stratégie régionale de coopération et de liaison entre les ports arabes pour lutter contre le trafic illicite de déchets dangereux ; l'atelier et la réunion consultative en constituaient la première pierre. Les objectifs de l'atelier et de la réunion consultative comprenaient également d'examiner les procédures nationales mises en place dans le cadre de l'application de la Convention de Bâle pour prévenir le trafic illicite de déchets dangereux, procéder à un échange d'expérience entre les pays arabes, ainsi que d'utiliser un des projets pionniers en Europe qui connecte les ports européens entre eux et suit avec précision le transport des déchets dangereux dans les pays de l'Union européenne.

##### **4.1 Résultats de l'atelier régional de motivation et de la réunion consultative**

L'atelier et la réunion consultative ont été organisés afin de présenter le projet et d'examiner la situation générale en ce qui concerne les procédures et les capacités institutionnelles en matière de prévention du trafic et de l'élimination des déchets dangereux vers les pays arabes. Le Centre régional avait préparé avant la tenue de l'atelier et de la réunion consultative deux questionnaires pour aider les institutions concernées à évaluer leur statut actuel. Les questionnaires ont été envoyés aux points focaux de la Convention de Bâle dans tous les pays arabes (cf. annexe I).

Tous les États arabes (22 États) ont été invités à participer à l'atelier de motivation et à la réunion consultative. Il avait été demandé aux points focaux de coopérer avec les autorités portuaires et des points d'accès pour remplir les questionnaires (cf. annexe II). L'Initiative "douane verte" adoptée par l'Organisation mondiale des douanes et également l'un des projets les plus importants de liaison de ports européens, IMPEL, avaient été invités à présenter leur expérience, et cela dans le cadre des activités de l'atelier et de la réunion consultative.

Les représentants des agences de l'environnement et des autorités portuaires de 15 pays arabes ont participé à l'atelier. Les activités de l'atelier étaient les suivantes :

1. Examen des législations nationales en matière de gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et en matière de lutte contre le trafic illicite de déchets dangereux.
2. Examen des formes de trafic illicite de déchets dangereux dans les différentes législations arabes.
3. Mécanismes mis en place pour surveiller et détecter le trafic illicite de déchets dangereux dans les législations arabes pertinentes et autorités compétentes.
4. Sanctions appliquées pour trafic illicite de déchets dangereux.
5. Conventions internationales bilatérales et multilatérales en matière de lutte contre le trafic illicite de déchets dangereux.

6. Rôle des autorités douanières et des fonctionnaires des ports et des différents points d'accès (terre, mer et air) dans la prévention du trafic illicite de déchets dangereux.

7. Avant-projet de vision d'une stratégie arabe unifiée de lutte contre le trafic illicite de déchets dangereux.

L'atelier a tiré la conclusion que nombreux participants du secteur portuaire n'avaient pas suffisamment de connaissances ou d'expérience en ce qui concerne les déchets dangereux et qu'ils connaissaient mal les dispositions des conventions internationales relatives et des instruments disponibles qui leur permettaient de prévenir le trafic illicite de déchets dangereux; il est également ressorti qu'il y avait une certaine confusion au niveau des actions à entreprendre pour les matières interdites et les déchets et matières dangereuses chez les participants.

Les activités de l'atelier de motivation et de la réunion consultative ont montré qu'il était nécessaire de renforcer les capacités aux points d'accès et dans les ports pour assurer la sécurité de l'environnement et la santé des citoyens arabes menacés par les effets nocifs des déchets dangereux et autres déchets qui pourraient transiter dans les ports par voie de fraude; il a également été démontré que la coordination entre les autorités concernées dans le pays était extrêmement limitée et simple. De nombreux participants ont souligné qu'il y avait un manque de coordination et de liaison avec les organisations internationales pertinentes en ce qui concernait les déchets dangereux.

Suite aux questions soulevées sur les capacités médiocres et le besoin de renforcer les institutions concernées et d'encourager la communication et la mise en place de réseaux entre les ports arabes – mais aussi entre les ports arabes et les organisations régionales et mondiales – des éléments clés ont été proposés pour être inclus dans la Stratégie et le Plan d'action. Il a été noté qu'il convenait d'intensifier les efforts pour déterminer plus en détail le tableau de l'état actuel des autorités douanières et portuaires dans les pays arabes s'agissant des procédures de contrôle et de documenter le trafic illicite des déchets dangereux.

## **5. Objectifs de la Stratégie**

Comme mentionné ci-dessus, l'objectif principal de l'atelier régional de motivation et de la réunion consultative était de promouvoir le projet d'élaboration d'une Stratégie régionale de coopération et de liaison entre les ports arabes afin de lutter contre le trafic illicite de déchets dangereux ; l'atelier et la réunion consultative constituant donc la pierre angulaire du projet.

La Stratégie proposée vise à accroître l'efficacité de l'application des législations, réglementations et décisions nationales ainsi que des traités régionaux pertinents; elle vise également à assurer les engagements nationaux par rapport aux conventions internationales (Conventions de Bâle, Stockholm, Rotterdam et Montréal) et autres conventions y relatives; elle vise également à promouvoir et renforcer la coordination et la coopération entre les pays arabes, en soutenant et renforçant les institutions concernées et les premières lignes de défense que représentent les ports et points d'accès aux frontières.

Le concept général de la Stratégie coïncide avec les tendances mondiales de modernisation et de mécanisation des points d'accès douaniers afin de simplifier les procédures requises pour mieux répondre à la croissance rapide des échanges mondiaux. La Stratégie devra également s'attacher à inclure les objectifs confirmés par le forum sur le trafic international illicite des produits chimiques dangereux, tenu à Prague du 6 au 8 novembre 2006, à savoir:

- A - Mise en place d'instruments et de matériel de formation à l'intention des douanes.
- B - Mise en place d'un programme d'ateliers sous-régionaux pour la formation des formateurs, dépendant de la technologie d'information.
- C - Mise en place d'instruments pour identifier les produits chimiques dans le commerce international.
- D - Établir des liens avec les organisations douanières tant au niveau national qu'au niveau international.
- E - Organiser des ateliers sous-régionaux pour former les formateurs aux obligations pertinentes des conventions y relatives.
- F - Publier du matériel d'aide aux niveaux national et régional.

Par conséquent, la Stratégie proposée devra avant tout chercher à:

- a) Fournir un instrument pour aider les pays de la région à prévenir le trafic illicite de déchets dangereux et leur élimination dans les régimes arabes.
- b) Mettre en place et/ou maintenir les capacités nationales/régionales pour identifier ou détecter les cas de trafic illicite de déchets dangereux, leur contrôle, et leur gestion.
- c) Faciliter la protection de la population et de l'environnement des pays participant au projet d'une élimination illicite de déchets dangereux, en fournissant les instruments pour améliorer l'application des restrictions et interdictions sur les mouvements d'importation, exportation et transit des déchets dangereux figurant dans les législations arabes.
- d) Fournir les moyens d'un soutien continu aux fonctionnaires de douanes et autres fonctionnaires dans les ports et leur donner des outils modernes et des méthodes efficaces qui les aideront à maintenir un équilibre idéal entre la facilitation des échanges et le contrôle effectif du trafic illicite.
- e) Encourager les États membres à renforcer leurs capacités de direction au moyen de la coopération avec les entités internationales, telles qu'Interpol et le Réseau international des plaintes relatives à l'environnement ainsi que l'Organisation mondiale des douanes.
- f) Lutter contre d'autres types de fraude douanière.

## **6. Cadre général de la Stratégie**

Tout au long de la Stratégie, les méthodes d'action nationales et régionales actuelles suivies pour lutter contre le trafic illicite de déchets dangereux et autres substances interdites seront évaluées, permettant ensuite de proposer – sur la base de cette évaluation – des moyens d'améliorer la coopération et la coordination entre les pays arabes dans ce domaine ainsi que les mécanismes de cette coopération afin d'accroître l'efficacité de la détection et du contrôle et prévenir les incidents de contrebande et d'élimination illicite de ces déchets dans les pays arabes.

En évaluant la situation des pays arabes en matière de lutte contre le trafic illicite des déchets dangereux en termes de législation et des sanctions prévues ainsi que leur mode d'application; en termes de programmes de formation destinés aux fonctionnaires et personnels postés aux douanes et aux points d'accès pour leur présenter la Convention de

Bâle, le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques - SGH, les Conventions de Stockholm et de Rotterdam, et les dispositifs de coordination existants pour détecter les cargaisons suspectes entrant sur les territoires arabes ainsi que l'existence du cadre institutionnel de cette coordination, son efficacité et ses rapports avec les organisations internationales, il a été constaté que :

1. Il existe un manque de formation sur les recommandations des Nations Unies en matière de transport de marchandises dangereuses ainsi que sur le Système général harmonisé de classification des produits chimiques. Le Centre régional de formation et transfert de technologie de la Convention de Bâle pour les pays arabes a organisé une formation dans plusieurs ateliers régionaux sur la Convention de Bâle et son régime pour contrôler les mouvements transfrontières des déchets dangereux, mais la participation à ces ateliers était réservée à des spécialistes du domaine, tels des fonctionnaires des ministères et agences de l'environnement des pays arabes et non pas à des employés ou du personnel postés dans les points d'accès terrestres, maritimes ou aériens.

2. La grande majorité des pays arabes ont adopté des législations régissant les mouvements transfrontières des déchets dangereux et autres déchets. Bien que ces législations soient des législations générales en matière d'environnement ne traitant pas particulièrement des déchets dangereux, ce que l'on a pu constater en examinant la teneur des dispositions et articles qui organisent les mouvements de ces déchets, c'était que les législations arabes à cet égard se limitaient seulement à l'organisation des possibilités d'exportation et d'importation des déchets dangereux et leur transit sur les territoires arabes ainsi qu'au contrôle des mouvements sans se référer en détail sur la façon de lutter contre le trafic illicite ou les sanctions imposées dans de tels cas, à l'exception de certaines législations telles que celles de la Tunisie et du Maroc.

3. Les dispositions de la grande majorité des législations arabes rappellent les dispositions et obligations de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination qui organise le mouvement transfrontière des déchets dangereux par l'importation, l'exportation ou le transit dû au fait que nombre de ces pays ont ratifié la Convention et ensuite ont intégré ses dispositions dans leurs législations nationales.

4. La majorité des pays arabes n'a pas inclus dans la législation nationale de listes complémentaires d'autres déchets considérés comme déchets dangereux et par conséquent, ces pays sont assujettis à la Convention de Bâle, à l'exception de la Tunisie, la Mauritanie et du Qatar.

5. L'autorité principale responsable du contrôle des mouvements de déchets dangereux est le ministère de l'environnement, appelé de façons différentes dans les pays arabes dont les fonctions consistent généralement à collecter des données, vérifier les notifications et autres informations, et effectuer les contrôles requis pour détecter les cargaisons suspectes. Il convient de remarquer à cet égard que le ministère de l'environnement coopère avec plusieurs institutions et organisations gouvernementales telles que les douanes, le ministère de l'intérieur (la police, les garde-frontières, la défense civile), le ministère des transports, le ministère de la santé, etc. mais le rôle des institutions n'est pas identifié et dépend des besoins du ministère de l'environnement. D'ailleurs il n'y a pas d'indication que les législations environnementales pertinentes aient identifié ces rôles et la nature des relations entre les autorités ci-dessus mentionnées et le ministère de l'environnement aux niveaux institutionnels et juridiques.

6. Certains pays arabes ont mis en place des comités de coordination entre les ministères mentionnés. Il s'agit de comités techniques composés de représentants des différentes autorités responsables de l'organisation des mouvements transfrontières des déchets dangereux; dans certains pays arabes, ces comités sont encore à l'état de projet. Ainsi, certains pays arabes ne possèdent pas de mécanismes institutionnels réglementaires pour coordonner les autorités nationales concernées responsables du contrôle des

mouvements de déchets dangereux et n'ont pas établi de coopération aux niveaux régional et international.

## **6.1. Éléments de la Stratégie proposés**

Conformément à ce qui est mentionné ci-dessus, il a été proposé d'inclure certains éléments fondamentaux dans la Stratégie qui devront être élaborés et mis en œuvre en collaboration avec toutes les parties prenantes et les pays arabes intéressés.

### **1. Cadre institutionnel et législatif**

A – Donner accès ou relier les ports et postes frontières des pays arabes à des bases de données et listes de déchets dangereux interdits, de méthodes de détection, avec un minimum de déchets mentionnés sur les listes qui seront les mêmes que ceux mentionnés dans les conventions relatives aux déchets.

B – Inclure les dispositions législatives les plus importantes des conventions internationales, en particulier les recommandations des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses et le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) ainsi que les dispositions des Conventions de Bâle, Rotterdam et Stockholm et les dispositions du Protocole de Montréal relatives à la lutte contre le trafic illicite de déchets et matières dangereuses avec référence aux législations nationales et la stratégie proposée.

C – Élaborer des règles et réglementations en matière de trafic de déchets dangereux aux frontières et ports de pays arabes à partir des législations nationales mises en place pour prévenir l'entrée illégale de certaines de ces cargaisons ou leur élimination dans les zones frontières de l'État/des États de transit ainsi qu'utiliser les dispositions de certaines législations non environnementales particulièrement celles concernant l'organisation et le contrôle des mouvements transfrontières de différentes marchandises, particulièrement parce que la vaste majorité des pays arabes interdit totalement l'importation de déchets dangereux sur leur territoire.

D – Mettre en place des directives harmonisées à l'intention des diverses autorités d'application telles que les autorités portuaires, les douanes, les garde-frontières, les garde-côtes et autres pour spécifier en détail les fonctions de ces autorités et leur rôle dans l'enquête sur le contenu des cargaisons et pour démontrer également les mécanismes et procédures de coordination à suivre aux niveaux national, régional et international dans le cas d'actes préjudiciables sans toutefois violer le Protocole international de Kyoto pour simplifier les procédures douanières.

E – Préparer un manuel sur:

- Les ports arabes qui reçoivent des cargaisons internationales.
- La description des procédures utilisées pour décharger les cargaisons.
- Une liste des institutions concernées aux plans régional et international à notifier dans tout cas de contrebande ou de trafic illicite de déchets dangereux.

F – Préparer un manuel de formation à l'intention des fonctionnaires des douanes et des autorités portuaires sur les différents modes de contrebande et de trafic illicite de déchets dangereux.

G – Préparer des listes de contact aux niveaux national, régional et international et les mettre à disposition des hauts fonctionnaires des douanes.

H – Préparer à titre indicatif des modèles de peines/sanctions pour trafic illicite de déchets dangereux, y compris des amendes et des peines pénales

I – Évaluer les besoins des pays arabes en matière de justice environnementale afin de pouvoir examiner et juger des différentes violations environnementales, et surtout du trafic illicite de déchets dangereux.

## **2. Renforcement des capacités**

A – Préparer un programme de formation visant à développer les capacités du personnel des différents organes répressifs; principalement les autorités portuaires, les douanes, les organes environnementaux et les autorités réglementaires, les garde-frontières et les garde-côtes ainsi que d'autres fonctionnaires des administrations locales et des municipalités sur les modes de détection et les procédures à suivre en cas de trafic illicite de déchets dangereux, dans le cadre de leur rôle juridiquement défini et prenant en considération l'utilisation du manuel de formation mentionné auparavant.

B – Préparer un programme de formation conçu à l'intention des formateurs pour renforcer et rehausser les qualifications des employés et du personnel des différents postes de douane afin de traiter efficacement des notifications, modèles, points de contact avec les divers réseaux d'information à l'intérieur et à l'extérieur du pays à des fins de coopération et de lutte contre le trafic illicite et le mouvement des déchets dangereux.

C – Organiser un programme de formation pour présenter la Convention de Bâle et ses dispositions et à la lumière de celle-ci l'état du trafic illicite de déchets dangereux.

D – Organiser un programme de formation pour introduire le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques SGH.

E – Élaborer un modèle de laboratoire simple avec le personnel technique et la liste des équipements du laboratoire, le niveau d'expertise nécessaire assorti d'une liste des expériences à effectuer dans le port douanier pour une détection rapide de déchets et substances dangereuses ainsi que d'autres contrôles préliminaires. Il conviendrait également d'équiper les ports et points d'accès des pays arabes d'un modèle d'échantillonnage, examen et analyse des cargaisons suspectes pour en vérifier la charge et la nature ainsi que leurs caractéristiques et par conséquent donner la possibilité d'identifier les cas de trafic illicite de déchets dangereux, ainsi que préparer un guide comprenant tous les laboratoires d'analyses chimiques qualifiés et approuvés dans les pays arabes.

F – Former et rehausser l'efficacité des fonctionnaires dans les ports et points d'accès arabes par des programmes de formation relatifs à l'examen administratif et à la vérification des approbations et notifications pour détecter la fraude ou l'absence de documents requis et la fraude comme un cas de trafic illicite de déchets dangereux.

G – Mettre en place des programmes d'échange d'experts au moyen de visites dans certains ports arabes bien équipés et efficaces à des fins d'élargissement et de transfert des connaissances.

H – Donner les moyens aux fonctionnaires des ports et des points d'accès ainsi qu'aux directions concernées d'avoir accès aux bases de données /sources d'information sur les :

- déchets dangereux ;
- ports arabes qui reçoivent et/ou expédient des cargaisons internationales ;

- documents de base nécessaire pour le débarquement des cargaisons ;
- mouvements de la cargaison de déchets dangereux conformément à ses documents et la notice d'autorisation de passage dans tous les ports arabes.
- Les autorités compétentes à contacter en cas de trafic illicite de déchets dangereux.

### 3. Mise en réseau et coopération technique

A – Réaffirmer et renforcer la mise en réseau entre les ports et les autorités environnementales dans un État arabe (centre de liaison principal) (figure 1) ainsi qu'entre les pays arabes et chacun d'entre eux (figure 2) en reliant les centres principaux au centre régional de formation et transfert de technologie et à l'institution régionale pertinente (Ligue des États arabes) et faciliter l'échange d'information et d'expérience entre ces pays au moyen du web et des sites web du Centre et de la Ligue arabe sur Internet.

Figure (1)

Proposition de centre national de coordination et de mise en œuvre de la Stratégie

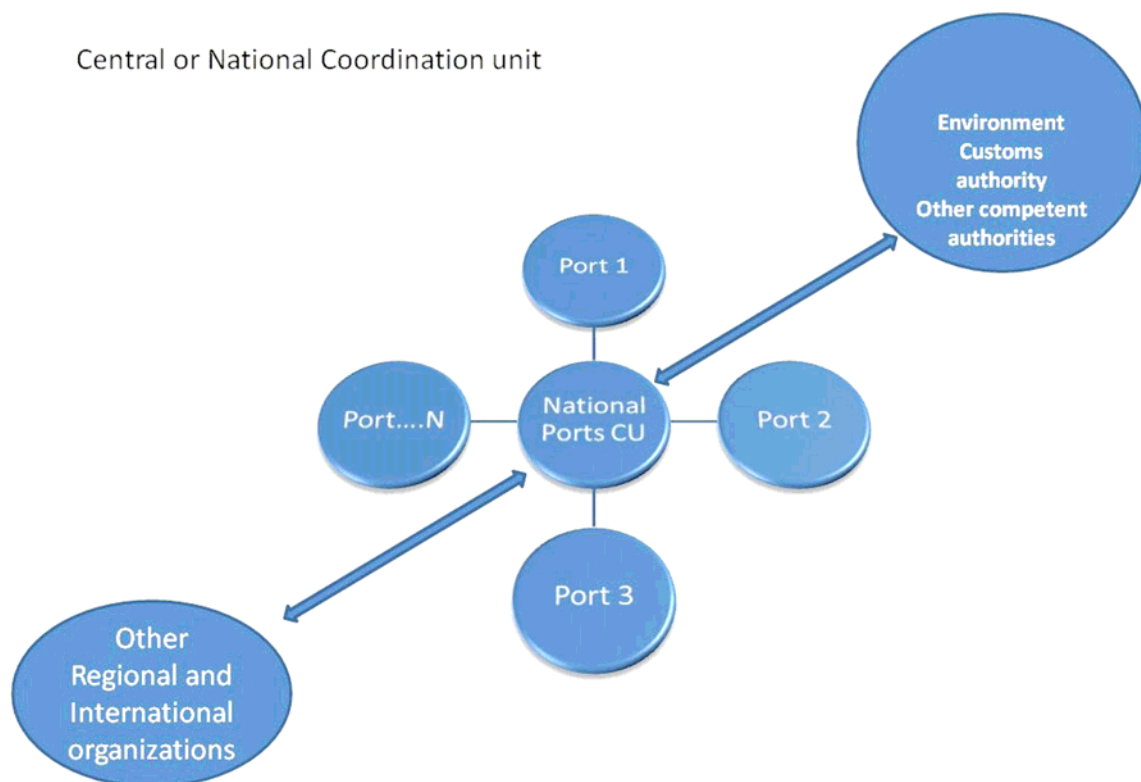
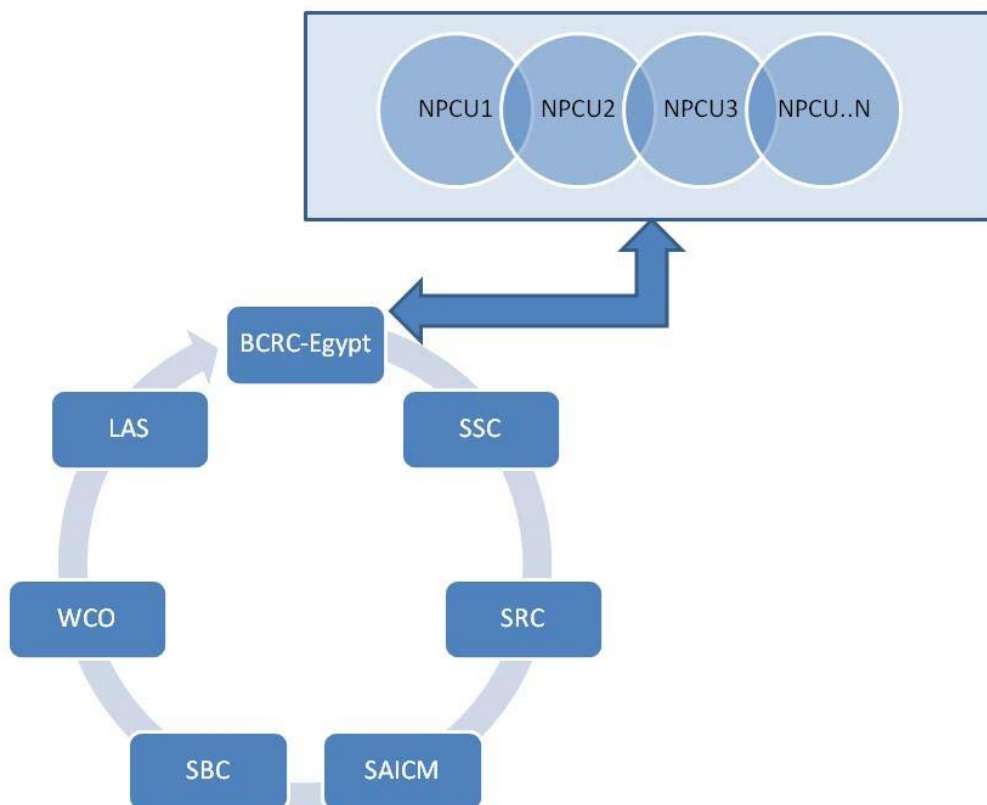


Figure (2)

Statut du centre national proposé dans la structure de mise en œuvre de la Stratégie



B — Préparer un modèle de protocole de coopération entre les points focaux et les autorités compétentes dans les pays arabes en vue d'échanger des informations et du personnel ainsi que les connaissances techniques nécessaires pour traiter des notifications et des enquêtes sur les cargaisons pour détecter les cas de trafic illicite de déchets dangereux.

C — Établir une coordination avec certaines institutions régionales arabes concernées et renforcer leur rôle de soutien aux institutions nationales dans la lutte contre le trafic illicite de déchets dangereux; comme l'Autorité des douanes arabes et la Fédération arabe des ports maritimes, et autres.

D — Coordonner avec l'organe environnemental de la Ligue des États arabes d'un côté et les secteurs de l'environnement et les organes de répression arabes d'un autre côté pour faciliter la coopération régionale dans ce domaine.

E — Renforcer la communication et la coopération avec les institutions et organisations internationales concernées, telles que l'Organisation mondiale du commerce et son réseau de respect des obligations (OMC), l'Initiative "douanes vertes" et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et également tirer parti de l'utilisation des instruments disponibles dans toutes ces institutions.

F — Renforcer la coopération avec le Secrétariat de la Convention de Bâle pour tirer profit des diverses expériences internationales de réseautage et de coopération régionale pour détecter les cas de trafic illicite de déchets dangereux, en particulier le projet IMPEL



qui relie les ports européens, contrôle et documente le mouvement des cargaisons et marchandises.

#### **4. Sensibilisation et participation de la communauté**

A – Il est nécessaire de sensibiliser les citoyens aux graves dommages causés par les déchets dangereux et à l'importance de surveiller et contrôler leur élimination illicite, qui résulte très souvent du trafic illicite et de travailler avec la presse et les divers médias à cet égard.

B – Il est nécessaire d'impliquer les différents secteurs et segments de la société dans le processus de lutte contre le trafic illicite de déchets dangereux et de ne pas se limiter aux institutions et agences d'État concernées, en mettant l'accent plus spécifiquement sur l'implication des organisations non gouvernementales pour atteindre cet objectif de par la nature de leurs travaux et objectifs, et à cause de la facilité avec laquelle elles utilisent les communications et le réseautage tant au plan national qu'au plan international.

#### **7. Parties prenantes et donateurs**

Le présent projet est mis en œuvre par le Centre régional de formation et transfert de technologie de la Convention de Bâle pour les pays arabes, dans le cadre des activités du projet financées par le Gouvernement finlandais. Le Plan d'action pour la Méditerranée/Programme des Nations Unies pour l'environnement (PAM/PNUE) et le Bureau pour l'Asie occidentale du Programme des Nations Unies (ROWA) apportent aussi leur contribution à la mise en œuvre du projet; ce projet est également soutenu par le Département de l'environnement, du logement et du développement durable de la Ligue des États arabes et le Secrétariat de la Convention de Bâle.

Le Centre compte sur une participation sérieuse et effective des différents ports, points d'accès et douanes arabes pour formuler et mettre en œuvre la Stratégie et le Plan d'action en coopération avec le secteur environnemental concerné, les fonctionnaires des administrations locales et des municipalités (gouvernorats, districts, etc.) et les fonctionnaires des autorités de réglementation compétentes (inspection, contrôle et analyse) ainsi que d'autres acteurs pertinents intéressant la législation, la sécurité et la justice.

#### **8. Approche de mise en œuvre et mécanismes**

- a) Réaliser un certain nombre de visites de terrain dans des ports arabes pour examiner l'état actuel de ces ports en termes de possibilités, efficacité et ressources dans la lutte contre le trafic illicite de déchets dangereux.
- b) Préparer des programmes de formation en se fondant sur les résultats des visites de terrain ci-dessus mentionnées.
- c) Préparer et mettre en œuvre des programmes à l'intention des médias et de sensibilisation sur tous les secteurs concernés afin d'activer la coopération entre les secteurs opérationnels dirigeants et les organisations de la société civile travaillant dans ce domaine.
- d) Identifier les parties prenantes, les institutions concernées, les organisations régionales et internationales et communiquer avec eux, leur permettant de participer aux activités de la Stratégie depuis le début.

- e) Collecter et identifier des stratégies similaires concernant par exemple des formes de coopération régionale dans d'autres parties du monde et évaluer la situation prévalant dans notre région arabe.
- f) Élaborer la Stratégie et son Plan d'action-cadre et proposer les instruments économiques et le mécanisme de fonctionnement permettant de les mettre en place, et considérer le besoin de structure institutionnelle pour fonctionner en tant qu'unité de coordination à la fois pour la Stratégie et le Plan d'action, en étroite consultation avec les pays participants.
- g) Convoquer une réunion de haut niveau pour proposer la Stratégie et le Plan d'action en vue de les examiner et les approuver.
- h) Transmettre la Stratégie et le Plan d'action aux Ministres de l'environnement et autorités portuaires des pays arabes pour approbation par la Ligue des pays arabes.\

## 9. Contraintes et obstacles

Parmi les obstacles et contraintes, on remarque:

a) La multiplicité des sources et types de déchets dangereux, des listes de déchets dangereux incomplètes ou une classification peu crédible au niveau des listes adoptées dans la plupart des pays arabes.

b) Le manque de données complètes sur les quantités et caractéristiques des déchets dangereux produits par les diverses activités industrielles.

c) L'absence de systèmes, installations et infrastructure pour le traitement des déchets dangereux et leur élimination d'une manière écologiquement raisonnable ou pour le recyclage des déchets qui peuvent être recyclés.

d) Le manque d'information sur le nombre et la qualité des laboratoires de contrôle spécialisés et agréés qui peuvent pratiquer des contrôles précis pour vérifier les cargaisons transfrontières de déchets et identifier les risques environnementaux et sanitaires pouvant résulter de ce processus.

e) La multiplicité des agences responsables de la surveillance des mouvements transfrontières des différentes marchandises et matières et le grand nombre de points d'accès sur terre, par mer et par voie aérienne, ainsi que la faible coordination entre elles.

f) Le manque de personnel formé et qualifié pour détecter les cas de trafic illicite de déchets dangereux dans les divers organes et agences nationaux relatifs.

g) Le manque de prise de conscience des effets nocifs des déchets dangereux ainsi que le manque de prise de conscience de la façon de traiter ces déchets et comment les éliminer en toute sécurité.

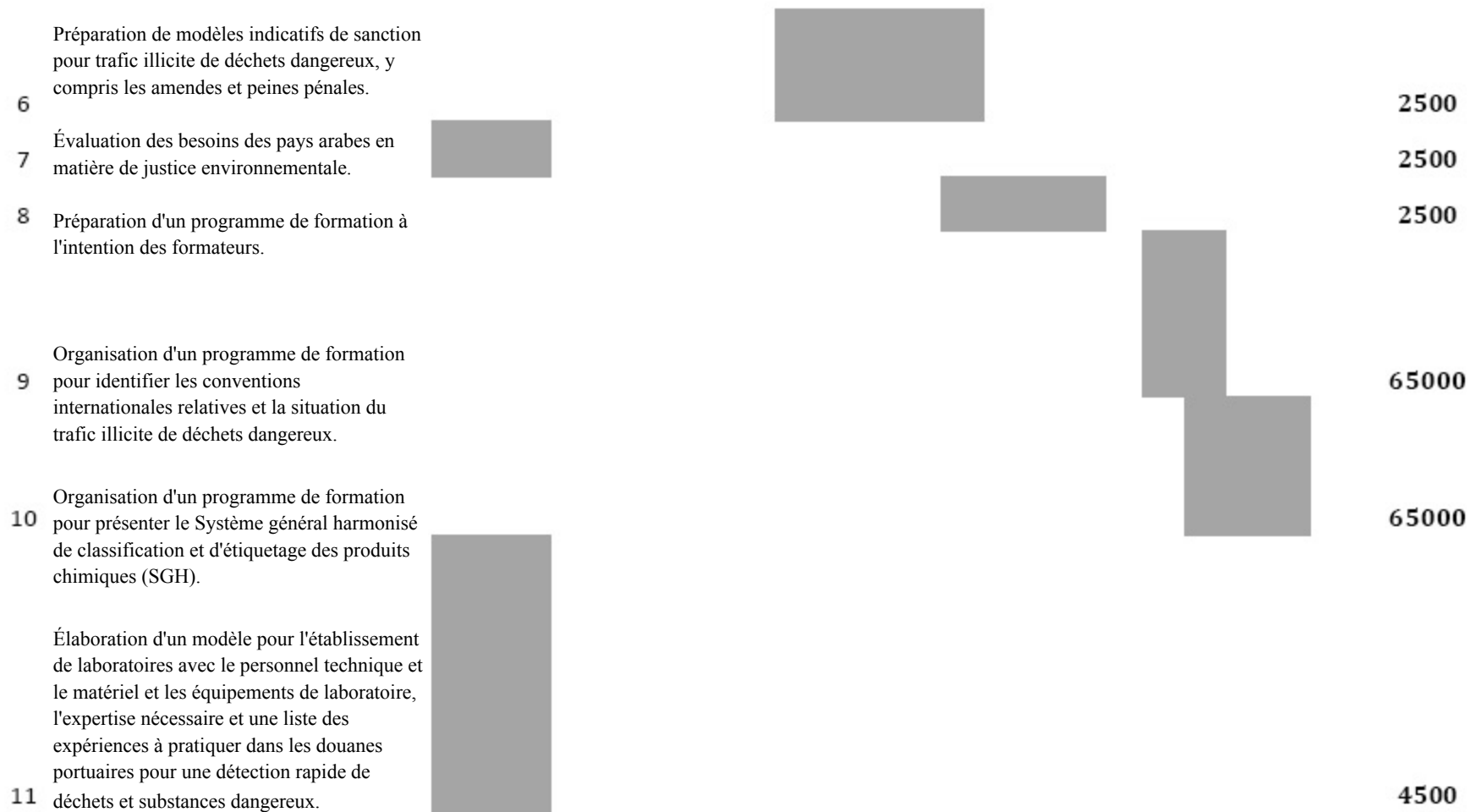
h) Le mélange des déchets dangereux avec d'autres déchets, en particulier des déchets non dangereux.

i) Le manque de ressources financières et technologiques pour assurer une gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux ainsi que le manque de ressources techniques et de laboratoires nécessaires pour détecter les cas de contrebande et de trafic illicite de tels déchets au niveau des mouvements transfrontières internationaux.

## **10. Calendrier de la Stratégie et ressources nécessaires**

La Stratégie et le Plan d'action sont en cours d'élaboration pour fournir un appui continu et répondre aux besoins d'actualisation et de renforcement des capacités des ports et points d'accès arabes dans la lutte contre le trafic illicite et l'élimination des déchets dangereux sur tout territoire arabe pour la période 2010 à 2020. **Le tableau suivant décrit le calendrier et les coûts approximatifs pour la mise en place des différents éléments de la Stratégie dans les 24 mois suivant la collecte des ressources nécessaires.**





## **11. Adoption de la Stratégie et des ressources financières du Plan d'action**

Un concept initial a été présenté pour l'adoption de la Stratégie et des mécanismes de mise en œuvre du Plan d'action. Ce concept a été conçu par l' « Arab House Foundation » qui s'est montrée très efficace et qui a permis d'identifier les étapes suivantes pour adopter la Stratégie:

1. La Stratégie et le Plan d'action devront être proposés – après avoir été élaborés – à des experts et cadres des secteurs de l'environnement et des douanes dans les pays arabes lors d'un mini-atelier; ils devront être approuvés et recommandés au Conseil des Ministres de la Ligue arabe concerné.

2. La Stratégie et le Plan d'action devront être présentés au Département de l'environnement et du développement durable et au Vice-Secrétaire général pour les affaires économiques afin de les inclure et de les présenter au Conseil des Ministres de l'environnement et des transports des pays arabes qui l'adopteront et également adopteront ses mécanismes de financement.

Enfin, la Stratégie et les mécanismes de financement seront adoptés par les Ministres des affaires étrangères des États arabes.

## **12. Dispositif opérationnel**

Le concept initial du mécanisme de financement de la Stratégie et de son Plan d'action dépend tout d'abord de la mise en place d'une unité minimum siégeant au Centre régional de formation et transfert de technologie qui sera chargée de mettre en œuvre la Stratégie et le Plan d'action et d'assurer la coordination avec les centres spécialisés, s'agissant des programmes de formation, des réseautages techniques et des bases de données; alors que les pays arabes pourront contribuer soit volontairement ou en adoptant un plan de contribution établi en fonction des capacités et des moyens des États membres et proposer une contribution fixée une seule fois afin de soutenir l'établissement et le fonctionnement de cette unité pour une période spécifique ne dépassant pas deux ans – période au cours de laquelle l'unité élaborera son propre plan financier qui devra inclure des procédures pour mobiliser des ressources pour la mise en œuvre de la Stratégie et son actualisation, au moyen de cotisations annuelles, services et programmes de formation périodiques organisés à l'intention du personnel des douanes et des autorités portuaires et autres agences intéressées. Le plan de financement devra être également adopté par le Conseil des Ministres des pays arabes concernés.