

Septième réunion ordinaire des Parties  
contractantes à la Convention pour la  
Protection de la mer Méditerranée contre  
la pollution et aux protocoles y relatifs

FRANCAIS  
Original: Anglais

Le Caire, 8-11 octobre 1991

**PREVENTION DES MOUVEMENTS TRANSFRONTIERES  
DES DECHETS DANGEREUX DANS LA REGION  
DE LA MER MEDITERRANEE**

Préparé par GREENPEACE INTERNATIONAL

---

Juillet 1991

## TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION
2. ORIGINE ET ENVERGURE DU PROBLEME
3. INVENTAIRE DES MOUVEMENTS DE DECHETS EN MEDITERRANEE
  - 3.1 Algérie
  - 3.2 Chypre
  - 3.3 France
  - 3.4 Grèce
  - 3.5 Israël
  - 3.6 Italie
  - 3.7 Liban
  - 3.8 Maroc
  - 3.9 Espagne
  - 3.10 Syrie
  - 3.11 Tunisie
  - 3.12 Turquie
  - 3.13 Yougoslavie
4. LE REJET SOUS UN AUTRE NOM - LE MYTHE DU RECYCLAGE DES DECHETS DANGEREUX
  - 4.1 Le recyclage n'est pas une production propre
  - 4.2 Le recyclage comme prétexte à l'élimination
  - 4.3 Le "faux" recyclage et le recyclage licite
  - 4.4 Le contrôle de toutes les formes de mouvements de déchets dangereux
  - 4.5 Les raisons de clore les créneaux de recyclage
    - 4.5.1 Le recyclage, porte ouverte à l'exploitation
    - 4.5.2 Le recyclage dégage les producteurs de déchets de leurs responsabilités
    - 4.5.3 Le recyclage permet un transport risqué
    - 4.5.4 Le recyclage démotive la minimisation des déchets
5. L'IMMERSION EN MER
6. LES DECHETS RADIOACTIFS DANS LA REGION MEDITERRANEENNE
  - 6.1 Généralités
  - 6.2 Le problème de l'exportation des déchets radioactifs
  - 6.3 Le transit en Méditerranée des déchets radioactifs
7. INITIATIVES POLITIQUES - "CONTROLES" CONTRE INTERDICTIONS
  - 7.1 Contrôles en matière de mouvements de déchets
    - 7.1.1 La Convention de Bâle
    - 7.1.2 Critique de la Convention de Bâle
    - 7.1.3 La Communauté européenne (CE)
    - 7.1.4 Critique de la directive communautaire
    - 7.1.5 Obligations communautaires
    - 7.1.6 Critique du projet de réglementation communautaire en matière de mouvements de déchets
    - 7.1.7 Les déchets dans le Marché Unique

- 7.1.8 Positions des pays membres de la Convention de Barcelone, membres de la Communauté européenne
- 7.1.9 Le Parlement européen
- 7.2 Interdictions relatives aux mouvements de déchets
  - 7.2.1 La Convention de Lomé IV
  - 7.2.2 L'organisation de l'Unité africaine
  - 7.2.3 La Convention de Bamako
  - 7.2.4 Interdictions nationales
    - TABLEAU I - INTERDICTIONS DES IMPORTATIONS DE DECHETS DANGEREUX EN MEDITERRANEE
    - TABLEAU II - INTERDICTIONS DES EXPORTATIONS DE DECHETS DANGEREUX EN MEDITERRANEE
    - TABLEAU III - INTERDICTIONS DES IMPORTATIONS DE DECHETS DANGEREUX DANS LE MONDE
- 8. DIVERSES TRIBUNES, DECISIONS ET POLITIQUES APPROPRIEES
  - 8.1 La Convention de Londres sur les immersions
  - 8.2 Le Mouvement des pays non alignés
  - 8.3 La Banque mondiale
  - 8.4 L'Assemblée générale des Nations Unies
- 9. CONCLUSION - RAISON D'ETRE DE LA MISE EN OEUVRE D'UN PROTOCOLE RELATIF A LA PREVENTION DES MOUVEMENTS TRANSFRONTIERES DES DECHETS DANGEREUX DANS LA REGION DE LA MER MEDITERRANEE

ANNEXE I - ARTICLE 2-4 DE LA CONVENTION DE BAMAKO

ANNEXE II- LA REPUBLIQUE DOMINICAINE - LEGISLATION NATIONALE

ANNEXE III- ARTICLE 39 DE LA CONVENTION DE LOME IV

ANNEXE IV- RECOMMANDATION - VIEME REUNION ORDINAIRE DES PARTIES CONTRACTANTES A LA CONVENTION POUR LA PROTECTION DE LA MER MEDITERRANEE CONTRE LA POLLUTION ET AUX PROTOCOLES Y RELATIFS, UNEP(OCA)/MED.IG.1/5, Annexe V.

## 1. INTRODUCTION

La réunion conjointe du Comité scientifique et technique et du Comité socio-économique du PAM a été la première en juin 1989 à se pencher sur les problèmes liés aux mouvements transfrontières des déchets dangereux en Méditerranée.

Les préoccupations exprimées alors par plusieurs délégations ont été portées à l'attention de la Sixième réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone (octobre 1989) qui a chargé le Secrétariat de:

- établir une évaluation des mouvements de déchets dangereux en Méditerranée, y compris le transport des déchets dangereux par les navires en transit dans la mer Méditerranée;
- proposer un mécanisme pour aider les Parties contractantes à assurer la surveillance du mouvement et le transit de déchets dangereux en Méditerranée ainsi que leur élimination;
- procéder à la lumière de cette évaluation à la préparation d'un projet d'instrument juridique ou d'un protocole consacré à ce sujet et applicable à la région méditerranéenne.

Le présent document évalue donc les informations disponibles sur l'envergure de ces mouvements afin de présenter aux Parties contractantes une évaluation du trafic des déchets en Méditerranée, un aperçu général des accords nationaux, régionaux et internationaux sur le sujet et une recommandation pour la mise en place de stratégies de prévention dans la région.

## 2. ORIGINE ET ENVERGURE DU PROBLEME

Les déchets toxiques, lorsqu'ils sont laissés entre les mains du marché libre, suivent la voie de la moindre résistance. Les sous-produits dangereux de l'industrialisation vont inévitablement vers les zones qui ont le moins de pouvoir politique et "économique" définie par le contraste entre les coûts d'élimination en divers sites fait que les déchets sont transportés. Cette "indication" est déterminée par de nombreux facteurs y compris le coût de la main d'oeuvre, les valeurs foncières, etc. Mais ce qui est d'une importance cruciale, ce sont les coûts relatifs à la différentielle d'une législation de protection de l'environnement comparative et des obligations en matière de responsabilités.

Ces dernières années, l'opinion publique dans les pays industrialisés de l'occident a commencé à se rebeller contre les déchets toxiques qui leur empoisonnent le sol, l'air et les eaux. Cette fureur publique montante a forcé les pays industrialisés à adopter des réglementations toujours plus strictes et coûteuses en matière d'élimination des déchets. La législation a pris la forme d'interdiction ou de défense absolue de certains types d'élimination. Parmi les exemples, il convient de citer:

l'incinération en mer du Nord<sup>1</sup> ou la mise en décharge de certains déchets des Etats-Unis<sup>2</sup>, des exigences accrues pour la protection de l'environnement avec des coûts plus élevés ou des obligations plus strictes imposées aux producteurs de déchets pour les dégâts éventuels dus à leur élimination.

De plus, de nouvelles définitions de déchets dangereux, plus complètes sont de plus en plus incluses dans la législation faisant que plus de déchets doivent être traités. Selon Harvey Yakovitz, un consultant pour l'environnement à l'OCDE à Paris a déclaré que les nouvelles définitions de déchets dangereux plus complètes que la Communauté européenne s'apprête à adopter allaient à peu près faire doubler le volume de déchets dangereux devant être "éliminés". Ce qui, selon Yakovitz<sup>3</sup>, aura pour conséquence d'accroître les exportations de déchets dangereux vers les destinations non communautaires.

Du propre aveu de l'Agence de protection de l'environnement des Etats-Unis (United States Environmental Protection Agency - EPA), ce gigantesque pays producteur de déchets n'a pas de capacité suffisante pour traiter les déchets dangereux. En dépit de cela, l'EPA a interdit la mise en décharge pour une liste sans cesse plus longue de déchets (83 flux de déchets en mars 1989).<sup>4</sup> Ce qui est aussi le cas pour la Communauté européenne. De récentes décisions de la Commission d'Oslo, de la Convention de Barcelone et de la Conférence des ministres de la mer du Nord ont toutes interdit l'utilisation de l'incinération en mer. De plus, selon la Stratégie communautaire en matière de gestion des déchets, Bruxelles, adoptée le 18 septembre 1989, la mise en décharge de nombreux flux de déchets sera interdite dans la Communauté<sup>5</sup>.

Ce manque de "capacité de traitement" combiné aux pressions juridiques visant à une "élimination appropriée" des déchets a créé d'énormes pressions favorisant l'exportation. Et le modèle de rejet des déchets dans les pays industrialisés se répète à l'échelle globale, puisque les producteurs de déchets cherchent

---

<sup>1</sup>La Déclaration de la mer du Nord de la Troisième conférence internationale sur la Protection de la mer du Nord, 7-8 mars 1990 indique que la pratique de l'incinération en mer sera interdite à dater du 31 décembre 1991 et que la Commission d'Oslo se doit de parvenir à un accord urgent quant à cette date

<sup>2</sup>"EPA to Prohibit Land Disposal of a Further 83 RCRA Wastes", HazNews, No. 12 mars 1989, p.20.

<sup>3</sup>"Spotlight on the Waste Trade; Industry v. Environmentalists -- The Debate", Environment Matters, juin 1990, p. 10/6.

<sup>4</sup>HazNews, No. 12, P. 20.

<sup>5</sup>Stratégie communautaire en matière de gestion des déchets, Communication de la Commission au Conseil et au Parlement, Commission des Communautés européennes, SEC (89) 934 final, Bruxelles, 18 septembre 1989. P. 13-15 (version anglaise).

à les exporter vers les régions les plus éloignées et les plus pauvres.

Entre temps, la porte donnant sur ce trafic sans scrupule reste ouverte, puisque peu de pays industrialisés se sont efforcés d'interdire les exportations de déchets dangereux. Seules la Norvège et l'Italie ont maintenant des interdictions partielles d'exportation. Au cours des cinq dernières années, on a vu des trafiquants de déchets envoyer des cargaisons de poison en bateau et en train tout autour du globe à la recherche de nouveaux sites de déversement pour les effluents des pays les plus opulents et les plus producteurs de déchets.

La recherche menée par Greenpeace a démontré que le trafic de déchets est un phénomène global qui prolifère. Il a été demandé à plus de 78 nations non membres de l'OCDE (Organisation de coopération et développement économique) d'accepter des quantités énormes de déchets provenant des Etats-Unis et d'Europe. Devant un choix désespéré entre pauvreté et poison, on demande souvent à ces pays relativement pauvres de choisir entre un gain économique à court terme et la santé de générations pour leur peuple à long terme. C'est pourquoi, entre 1986 et 1988, plus de trois millions de tonnes de déchets ont été exportées de pays membres de l'OCDE vers des pays non membres de l'organisation.

Il n'est pas surprenant que la région méditerranéenne avec ses nombreux ports et du fait de sa situation de carrefour de commerce maritime entre des régions géopolitiques du Nord et du Sud, de l'Est et de l'Ouest soit au centre du trafic international de déchets dangereux. Il ne doit pas exister de pays moins développé de la région qui n'ait pas été à un moment ou un autre visé comme site de déversement pour les déchets de pays d'Europe occidentale fortement industrialisés et très réglementés en la matière.

---

<sup>6</sup>Jim Vallette, The International Trade in Wastes: A Greenpeace Inventory, Fourth Edition. (Greenpeace USA, Washington D.C.) février, 1989.

<sup>7</sup>Ibid.

### 3. INVENTAIRE DES MOUVEMENTS DE DECHETS EN MEDITERRANEE

Ce qui suit est un inventaire de quelques-unes des propositions connues qui ont menacé de transformer la région méditerranéenne en un site de rejet pour déchets dangereux. Tous les projets sont énumérés avec leur date, le type de déchets, le pays d'origine, la partie responsable de l'exportation, le prétexte ou la destination et l'état actuel de la proposition.

#### 3.1 ALGERIE

Projet: ECO Recycling

Date: août 1988

Type de déchets: huiles contaminées aux PCB, etc.

Origine: Autriche

Exportateur: ECO Recycling

Prétexte/destination: inconnu

Etat actuel du projet: indéterminé

En août 1988, 73 barils de déchets contenant des huiles de transformateur contaminées aux PCB, qui étaient illicitement stockés par l'entreprise de transport, Fritsch, près de Linz (Autriche) sont envoyés à Re-Chem au Royaume-Uni par la société autrichienne OSTAB. Le gouvernement d'Allemagne fédérale ne permet pas le passage par l'Allemagne de l'Ouest, ainsi le chargement, de son lieu de stockage illicite près de Linz, choisit l'Algérie comme destination souhaitée. Selon l'Oberoesterreichische Nachrichten du 12 décembre, les fûts ne sont jamais parvenus en Grande-Bretagne. On ne sait pas si les déchets sont finalement arrivés en Algérie. ECO Recycling de Kottlingbrunn, Autriche était l'exportateur des déchets autrichiens.

#### 3.2 CHYPRE

En 1989, les autorités chypriotes sont alertées par le département de Police suite aux informations reçues d'INTERPOL sur le mouvement de navires avec des "déchets toxiques" dans la zone maritime de Chypre. Le Département des pêcheries de juin à septembre opère des patrouilles aériennes régulières, parvenant à un total de 120 heures de vol couvrant une distance de 40 miles du littoral. Le département des Pêcheries de Chypre se préoccupait particulièrement d'un étrange phénomène qui affectait une espèce de poisson appelée épinéphèle que l'on pouvait trouver flottant mort sur une grande partie de la surface de la mer autour de Chypre. Aucun réponse n'a jamais été donnée quant à ces épinéphèles flottant de façon mystérieuse. Des épinéphèles flottants ont aussi été observés dans les eaux de Malte, Tunisie et Algérie. Aucun de ces pays n'a jamais pu trouver exactement la raison de ce phénomène étrange.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup>Greenpeace Autriche

<sup>9</sup>Greenpeace - Projet méditerranéen

### 3.3 FRANCE

Officiellement, la France importe de 250.000 à 300.000 tonnes par an de déchets industriels et un million de tonnes de déchets municipaux. L'importation des déchets municipaux n'est pas réglementée. Depuis 1983, les importations de déchets dangereux sont contrôlées.

En 1987 et 1988, 75% des déchets rejetés dans des décharges de catégorie I ou des incinérateurs (pour déchets spéciaux) étaient des déchets importés. En 1989, ce pourcentage est passé à 30% à cause d'une capacité diminuée pour traiter les déchets produits dans le pays.

#### Importations en France - 1987

Allemagne de l'Ouest	109.827
Belgique	61.735
Pays-Bas	45.830
Suisse	19.641
Espagne	5.149
Italie	5.070
Roumanie	675
Irlande	257
Luxembourg	156

---

Total 249.340<sup>10</sup>

\* En 1986, la France a importé 827.318 tonnes de déchets dangereux d'Allemagne de l'Ouest, soit 1/6 de la production totale annuelle des déchets dangereux sujets à la réglementation en Allemagne de l'Ouest<sup>11</sup>.

\* Selon les "Verts" français de Lille, en deux ans, un million de tonnes de déchets industriels dangereux a été envoyé illicitement en France sous le couvert de déchets solides d'Allemagne de l'Ouest et des Pays-Bas.

Les déchets comprenaient des substances contaminées au mercure et au cadmium et ont été utilisés, par exemple comme matériau pour l'assiette des autoroutes.<sup>12</sup>

\* Selon le parti des Verts de France, plus d'un million de tonnes métriques de déchets dangereux venant de Belgique, d'Allemagne de l'Ouest et des Pays-Bas a été stocké illicitement dans des sites dans le nord de la France. Les "Verts" du Nord-Pas de Calais ont dévoilé cette information le 28 septembre 1988

---

<sup>10</sup>"L'importation en France de déchets étrangers (Région Nord-Pas-de-Calais)", rapport de l'Inspection des Mines, 22 juin 1989 et communication personnelle avec Roger Callou, Inspecteur général des Mines, 15 février 1990.

<sup>11</sup>Bundestag, Drucksache No. 11/2075, 18 avril, 1988

<sup>12</sup>Reuter, 16 septembre 1988

après deux ans d'enquête. Selon les "Verts", les déchets ont pu entrer en France car les autorités étaient trop indulgentes à demander les autorisations d'importation pertinentes.<sup>13</sup>

#### Projets de mouvements de déchets

##### Projet: Déchets municipaux d'Allemagne de l'Ouest

Date: depuis 1986

Type de déchets: urbains

Origine: Allemagne de l'Ouest

Exportateur: non déterminé

Prétexte/destination: incinération et enfouissement

Etat actuel du projet: projet toujours en cours

275.000 tonnes de déchets domestiques (chiffre de fin 1988) sont envoyées chaque année du Baden-Wurttemberg en France. Les déchets proviennent des régions d'Esslingen, Ulm, de la région Rhin-Neckar, d'Offenbourg-Kehl et Baden-Baden. Les déchets sont envoyés dans les régions françaises du Haut-Rhin et de l'Alsace pour y être incinérés et en Lorraine, Champagne et aux alentours de Paris pour y être enfouis.<sup>14</sup>

##### Projet: Land Saarland

Date: 1986

Type de déchets: ordures ménagères

Origine: Allemagne de l'Ouest

Exportateur: Land Saarland

Prétexte/destination: enfouissement

Etat actuel du projet: projet toujours en cours

En 1986, Land Saarland a exporté 290.000 tonnes de déchets solides en France.<sup>15</sup>

##### Projet: Industries Sarp

Date: 1987

Type de déchets: déchets dangereux

Origine: Erieway Inc. (Cleveland, Ohio)

Exportateur: Erieway Inc.

Importateur: Industries Sarp

Prétexte/destination: non déterminé

Etat actuel du projet: inconnu

Les Industries Sarp de Limay en France avaient projeté d'importer des déchets dangereux d'Erieway Inc. de Cleveland (Ohio), mais en

---

<sup>13</sup>International Environment Reporter, octobre 1988

<sup>14</sup>Landen Baden-Wurttemberg, Drucksache No. 10/941, 18 janvier 1989, question d'Ulrich Brinkmann (SPD).

<sup>15</sup>Deutscher Bundestag, Drucksache No. 11/2075, 18 avril 1988.

novembre 1987 n'avaient pas encore reçu la permission du gouvernement français.<sup>16</sup>

Projet: Montchanin

Date: 1988

Type de déchets: cendres d'incinérateur

Origine: Allemagne

Exportateur: Deblai Servic Environment

Prétexte/destination: enfouissement

Etat actuel du projet: projet toujours en cours

Selon le Groupe pour l'Environnement Bourgogne Ecologie, des cendres d'incinérateur contaminées aux dioxines provenant d'une usine non identifiée en Allemagne de l'Ouest ont été mises en décharge à Montchanin, France. Les déchets ont été envoyés par la société de transports, Deblai Servic Environment. Le maire de Montchanin a demandé au ministère de l'Industrie français de mener une enquête sur cet incident.<sup>17</sup>

Les sociétés allemandes responsables Siefermann et HIM (Hessische Industriemuell) ont nié le rejet de déchets contaminés aux dioxines. Le porte-parole d'Interessengemeinschaftl Niederfreistett (IG), groupe de personnes habitant sur les propriétés de la société Seiffermann à Rheinau à Baden, Hans Schutz et Bourgogne Ecologie ont rapporté que Seiffermann avait déversé plusieurs camions de déchets par jour sur la surface d'une lagune. Ces déchets étaient supposés être des déchets liquides dangereux, mélangés à de la sciure pour les rendre solides. La société pensait-on, acceptait 100 tonnes par jour et pouvait manipuler entre 30.000 et 45.000 tonnes par an.<sup>18</sup>

Selon le Groupe de citoyens IG Niederfreitstett, la décharge de Montchanin a été fermée en 1988, la société Siefermann a cessé de traiter des déchets dangereux et a poursuivi ses activités simplement en tant que société de transports. IG Niederfreistett suppose qu'une autre société a commencé à transporter des quantités correspondantes de déchets dangereux en un autre lieu de France. Les dépôts de déchets de Seiffermann ont été depuis condamnés à une amende et fermés.

Projet: Karin B

Date: août 1988

Type de déchets: dangereux

Origine: Italie via Nigéria, Royaume-Uni

Exportateur: Jelly Wax / Ecomar

Prétexte/destination: enfouissement

Etat actuel du projet: projet rejeté

---

<sup>16</sup>US EPA Export notifications, 1986 - 1987.

<sup>17</sup>"Essai français sur les déchets de dioxione", Associated Press, 28 mars 1988.

<sup>18</sup>Greenpeace Allemagne; Die Tageszeitung, 1988.

En quittant l'Angleterre, le navire italien de transport de déchets, KARIN B prétendait se diriger vers Rotterdam mais à la place tenta d'accoster au Havre, France, le 31 août 1988. Là, comme autre part en Europe, il s'est vu refuser l'entrée. Alors, le navire a jeté l'ancre à 15 miles de la côte au large de Cherbourg.

Pour de plus amples détails sur le voyage du Karin B, voir la rubrique Italie.

Projet: Zaori/Van der Voorde

Date: 1988

Type de déchets: poussière de contrôle d'émission

Origine: incinérateur de Dusseldorf, Allemagne fédérale

Exportateur: Van der Voorde, Zapro

Prétexte/destination: non déterminé

Etat actuel du projet: projet toujours en cours, projet renvoyé

En 1988, l'entreprise belge de traitement des déchets Vander Voorde, de la compagnie Zapro, envoie des poussières de contrôle d'émission provenant de l'incinérateur de Dusseldorf (Allemagne fédérale) à la société française Sertiru, dans le Nord de la France. Les Français analysent les déchets et trouvent plus de métaux lourds que ce qui avait été trouvé lors de l'analyse en Allemagne. La société refuse alors les déchets.

Environ dix des navires transportant les déchets n'ont jamais été déchargés à Sertiru mais ne sont jamais non plus retournés en Allemagne fédérale. Le seul commentaire de Zapro à ce sujet, est qu'il a été nécessaire "pour des raisons techniques, de dérouter les navires".<sup>19</sup>

Projet: Van Balkom I

Date: 1988, 1989

Type de déchets: résidus de recyclage d'automobiles

Origine: Allemagne

Exportateur: Van Balkom-Seeliger (Heidelberg, Allemagne fédérale)

Prétexte/destination: enfouissement

Etat actuel du projet: projet en cours

La société Van Balkom-Seeliger dont le siège est en Allemagne à Heidelberg avait prévu d'importer et d'incinérer 50.000 tonnes par an de résidus inutilisables d'automobile à Biblisheim, Alsace, France. Ces résidus d'automobiles comprenaient des résidus de caoutchouc et de plastique mélangés et des résidus électroniques. Van Balkom a importé un incinérateur sans permis alors que les déchets étaient stockés en plein air. Van Balkom a ensuite fait l'objet d'une amende pour rejet illicite et les installations ont été fermées.

---

<sup>19</sup> Documents obtenus par Greenpeace Allemagne.

Les autorités d'Allemagne fédérale ont refusé de placer l'incinérateur à Heidelberg pour cause de risques pour l'environnement.<sup>20</sup>

Projet: Sarp Fuel Substitute

Date: 1989

Type de déchets: fuel de substitution

Origine: Allemagne de l'Ouest

Exportateur: Weber (Salach, Allemagne fédérale)

Prétexte/destination: incinération

Etat actuel du projet: projet toujours en cours

Depuis le 9 janvier 1989, le "fuel de substitution" consistait en boue d'email, huiles usées et sciure qui avait été refusé à Isparta (Turquie) et renvoyé à Stuttgart, Allemagne fédérale en 1988, puis ré-exporté en France et incinéré à Limay, près de Paris. Sur une quantité totale de 1500 tonnes, 100 tonnes par semaine sont envoyées en France. Le coût d'incinération français est 1/6ème du prix allemand.

Pour de plus amples détails sur ce "fuel de substitution", voir la rubrique Turquie.

Projet: Breisgau

Date: 1989

Type de déchets: divers

Origine: Allemagne fédérale

Exportateur: non déterminé

Prétexte/destination: enfouissement

Etat actuel du projet: projet à l'état de proposition

La région de Breisgau-Hochschwarzwald prévoit de rejeter de 60.000 à 100.000 tonnes par an de déchets solides, de déchets industriels "inoffensifs", de boues d'émissions et de déblais de construction à Langres dans le département de la Haute-Marne.<sup>21</sup>

Projet: Déchets municipaux de Zurich

Date: 1989

Type de déchets: déchets ménagers

Origine: Zurich, Suisse

Exportateur: non déterminé

Prétexte/destination: incinération

Etat actuel du projet: projet à l'état de proposition

La ville de Zurich prévoit d'envoyer 10.000 tonnes par an de déchets solides pour être incinérés dans l'incinérateur municipal de Maubeuge au Nord de la France. Maubeuge est situé à 1.000 km de Zurich.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Document obtenu par Greenpeace Allemagne.

<sup>21</sup> Greenpeace Allemagne

<sup>22</sup> La Voix du Nord, 8 août 1988.

Projet: PCB canadiens

Date: 1989

Type de déchets: déchets contaminés aux PCB

Origine: Canada

Exportateur: Provirotect

Prétexte/destination: non déterminé

Etat actuel du projet: projet en cours

En contraste total avec les protestations qui se sont soulevées en Grande-Bretagne à propos de l'importation de PCB du Canada, l'arrivée des PCB canadiens est passée inaperçue en France. Le ministère de l'Environnement du Québec a porté sans succès l'affaire devant les tribunaux pour empêcher l'exportation et les déchets de PCB ont été envoyés par l'entreprise canadienne Provirotect début novembre 1989. La compagnie maritime française, VAL, s'est chargée du transport de la cargaison.<sup>23</sup>

Projet: Van Balkom II

Date: 1990

Type de déchets: résidus d'automobiles

Origine: Allemagne de l'Ouest

Exportateur: Van Balkom-Seeliger

Prétexte/destination: incinération

Etat actuel du projet: projet en cours de proposition

Le même projet Van Balkom proposé à Biblisheim, Alsace, a ensuite été proposé au maire de Bitche, Lorraine et actuellement, est encore discuté.<sup>24</sup>

Projet: Van Balkom III

Date: 1990

Type de déchets: non déterminé

Origine: Allemagne de l'Ouest

Exportateur: Van Balkom

Prétexte/destination: mise en décharge, construction de route, incinération ?

Etat actuel du projet: projet en cours

Une quantité indéterminée de matériel de déchets a été illicitement déversée dans le port du Rhin à Mannheim, Allemagne fédérale. Après avoir brûlé plusieurs fois, causant des émissions chargées de dioxine et métaux lourds, les autorités ont exigé que ces déchets soient éliminés. Van Balkom a déclaré qu'ils allaient les transporter dans une décharge pour ordures près de Cattenom, Lorraine (France). Mais une équipe de télévision a découvert que les déchets étaient utilisés pour la construction de routes. Van Balkom dit que le matériel était brûlé dans un incinérateur français.<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup>Toronto globe and Mail, 11 novembre 1989.

<sup>24</sup>Greenpeace Allemagne

<sup>25</sup>Greenpeace Allemagne

### 3.4 GRECE

Projet: CBI/Incinerator

Date: mars 1990

Type de déchets: déchets dangereux

Origine: Europe

Exportateur: Advanced Technology

Prétexte/destination: incinération, économies d'échelle

Etat actuel du projet: projet rejeté

Le 13 mars 1990, suite à des protestations publiques près de la ville d'Astakos située au centre ouest de la Grèce, où une usine d'incinération de déchets ménagers et dangereux d'un coût d'un milliard de dollars était proposée, le ministère de l'Environnement déclara qu'il "ne permettra pas que Chemical Burning Industry (CBI) mette en place de telles installations en Grèce sur la base des données actuelles".

Des cadres de CBI Hellas, filiale de la compagnie suisse Advanced Technology, étaient derrière le projet qui, selon l'argumentation des "économies d'échelle" (il faut importer des déchets pour justifier un incinérateur suffisamment important et économique), était conçu pour accepter des quantités inconnues de déchets importés. Alors que CBI avançait que l'usine ne porterait aucun dommage à l'environnement, les habitants d'Astakos insistèrent qu'ils ne permettraient pas que leur région devienne la décharge des déchets toxiques de l'Europe.

Selon les informations de Greenpeace, en juillet 1991, CBI continue à poursuivre activement ses projets d'importation de déchets en Grèce. Cependant des analystes politiques ont indiqué que toute mise en place d'un incinérateur en Grèce dans le proche avenir est risquée du point de vue politique.<sup>26</sup>

Projet: Jelly Wax I

Date: février 1987

Type de déchets: déchets dangereux

Origine: Italie

Exportateur: Jelly Wax

Prétexte/destination: immersion

Etat actuel du projet: en cours, refusé

(voir rubrique Italie)

### 3.5 ISRAEL

Projet: Sommer Metall Gesellschaft

Date: 1989/1990

Type de déchets: Scories de sel d'aluminium

Origine: Sommer Metall Gesellschaft

Exportateur: Sommer Metall Gesellschaft

---

<sup>26</sup>Greenpeace Grèce; "Greece Rejects Proposals for Toxic Waste Incineration Plant", Xinhua, 13 mars 1990.

Prétexte/destination: recyclage, production de ciment  
Etat actuel du projet: projet refusé

Une société gouvernementale israélienne avait projeté de construire de grandes installations d'importation de déchets sur le site d'une ancienne mine de cuivre dans le désert du Néguev. La société d'état Israel Chemicals Limited proposait de construire une grande usine de traitement des déchets à Timna pour extraire l'aluminium de 100.000 tonnes de scories de sel produites par le processus de récupération de matériaux d'aluminium usés. ICL prévoyait de mélanger une grande partie des déchets toxiques restants à du ciment.

Les déchets provenaient d'une compagnie d'Allemagne fédérale, Sommer Metall Gesellschaft. Le Royaume-Uni et plusieurs pays d'Afrique avaient déjà refusé les déchets de cette compagnie. En échange des déchets, Israël obtiendrait une partie de l'aluminium recyclé, une somme d'argent qui n'a pas été dévoilée et environ 30 à 40 emplois.

Le ministère des Finances et le ministère de l'Industrie et du Commerce avaient placé cette proposition sur la "Liste des 100 projets préférés"; le ministère de l'Environnement avait lui exprimé de graves préoccupations. Le Directeur général du ministère de l'Environnement a fait appel à plusieurs réglementations strictes, ce qui a fait réfléchir à deux fois tant les Allemands qu'ICL à propos du projet. Au cas où il serait permis de mener à bien les projets, ICL ne devrait pas seulement construire une route d'évitement pour transporter les déchets en dehors de la ville, mais devrait aussi s'assurer de prévenir que des produits chimiques s'échappent dans l'environnement, et enfin renvoyer le reste des résidus toxiques en Allemagne de l'Ouest.

Les Allemands de l'Ouest ont refusé de reprendre les déchets, avançant que ce serait trop coûteux et ICL déclara que le projet serait abandonné s'il leur fallait construire la route d'accès contournée.

Fin décembre, un conseil régional israélien rejeta le projet.<sup>27</sup>

### 3.6 ITALIE

L'Italie produit annuellement entre 40 et 50 millions de tonnes de déchets industriels et 16 millions de tonnes de déchets ménagers dont la plupart, pense-t-on, est exportée. Il n'existe pas de chiffres officiels sur la quantité totale de déchets exportés du territoire italien.

Deux sociétés italiennes de gestion de déchets, Servizi Industriali et Ecodeco, exportent environ 50.000 tonnes de déchets vers la Belgique, l'Allemagne de l'Est, la Finlande, la France et le Royaume-uni.

---

<sup>27</sup> Davar (Magazine de Syndicat); Jerusalem Post 18, 19 et 28 octobre 1989; Die Tageszeitung, Berlin, 20 octobre 1989; Frankfurter Ranscau, 6 novembre 1989.

Le gouvernement italien s'est lancé dans une enquête afin d'identifier toutes les compagnies impliquées dans le rejet illicite dans les pays en développement.

Pour de plus amples informations sur les exportations italiennes de déchets, se référer également aux sections sur le Liban et la Turquie.

#### Projet d'exportation de déchets:

Projet: Black Sea Barrels

Date: printemps 1987

Type de déchets: déchets dangereux, DDT et PCB, etc.

Origine: Italie

Exportateur: Sirteco

Prétexte/destination: incinération, mise en décharge en Roumanie

Etat actuel du projet: projet en cours, déchets rejetés en mer (cf. Turquie)

#### Projet: Jelly Wax I

Date: février 1987

Type de déchets: déchets dangereux

Origine: Italie

Exportateur: Jelly Wax

Prétexte/destination: immersion

Etat actuel du projet: projet en cours, refusé

L'Italie a été le point de départ d'un projet complexe de trafic de déchets comprenant trois différents navires avec une cargaison totale de 2.200 tonnes de déchets toxiques vers quatre continents sur une période de 14 mois.

Le voyage historique des déchets débuta lorsque le navire sous pavillon maltais LYNX quitta l'Italie en février 1987 avec 2.200 tonnes de déchets extrêmement toxiques collectés par une agence de courtage de déchets italienne du nom de Jelly Wax. Lorsque le navire parvint à destination de Djibouti, le gouvernement de Djibouti l'empêcha de décharger car il n'y avait pas eu de contrat avec les autorités locales sur l'élimination des déchets.

En mars 1987, le LYNX appareilla pour le Venezuela. Jelly Wax avait traité un accord avec une firme panaméenne, Mercantil Lempont S.A., qui prétendait avoir un permis d'élimination des déchets au Venezuela. Les déchets ont été déchargés à Puerto Cabello (Venezuela) en avril 1987 et laissés sur place pendant six mois.

En août 1987, le gouvernement vénézuélien exigea que les fûts, qui avaient commencé à fuir et causaient des dommages à la population résidente des alentours, soient enlevés. Deux mois plus tard, en octobre, le MAKIRI arriva pour enlever les déchets. Le MAKIRI a quitté le Venezuela le 17 novembre 1987, ayant à son bord les déchets, mais il ne les rapporta pas en Italie comme l'avait demandé le Venezuela.

En décembre 1987, le MAKIRI rejeta les déchets à Tartous, Syrie. Jelly Wax avait payé à une compagnie syrienne, Samin, la somme de

200.000 dollars E.U. en acceptation des déchets. Le gouvernement syrien ordonna que les déchets soient enlevés et en février 1988, les déchets ont alors été embarqués sur un autre navire, sous pavillon syrien, le ZANOOBIA, pour les retourner en Italie.

Le ZANOOBIA en route pour l'Italie, s'arrêta en Grèce mais s'est vu refuser le permis de décharger sa dangereuse cargaison. Le 26 avril 1988, le navire arriva au port de Marina di Carrara -- ce même port italien d'où les déchets avaient été exportés 14 mois auparavant. De nouveau, le permis de décharger la cargaison a été refusé car le navire n'était pas en possession des permis appropriés. Le capitaine Tabalo déclara que les déchets appartenaient à Jelly Wax; jelly Wax prétendit que les déchets appartenaient à Samin.

Pendant tout ce temps, l'équipage avait été exposé aux fuites de déchets dangereux et neuf marins avaient dû être hospitalisés, un marin était décédé en route, éventuellement ayant été en contact avec les déchets.

Fin mai, le gouvernement italien accepta de prendre les déchets, mais, le déchargement de la cargaison a été retardée quand les dockers décidèrent de faire grève pour protester contre les émanations qui provenaient dudit "navire empoisonné", le ZANOOBIA.

Le ZANOOBIA fut finalement déchargé fin 1988 à Gênes.

Les 11.000 fûts de déchets dangereux revenus de Syrie en Italie à bord du ZANOOBIA ont été reconditionnés.<sup>28</sup>

Un agent d'état italien qui menait une enquête à bord du ZANOOBIA, avait trouvé que 70 compagnies italiennes avaient produit les déchets transportés à bord. Parmi les producteurs de déchets, de grandes firmes de produits chimiques, telles que Akzo Chemie, Bayer Italia, Ciba Geigy et ICI.

Les habitants et les autorités de Gênes désirent ardemment se débarrasser des déchets du ZANOOBIA. Néanmoins, Castalia, la société italienne actuellement chargée de la manutention des déchets, connaît encore des problèmes pour trouver un site d'élimination définitif.

Il avait été prévu au début que la moitié des déchets serait envoyée au Royaume-Uni et en France et le reste demeurerait en Italie. Le premier envoi prévu pour le 5 décembre 1988 a été retardé dû au fait que les déchets n'étaient pas identifiés comme il convenait. Certains fûts portaient la mention "PCB" bien que l'on ait toujours affirmé qu'il n'y avait à bord aucun déchet à base de PCB.

Ultérieurement, deux sociétés de transport britanniques, Collier Company et Etna Waste Disposal, se sont dégagées du contrat. Le

---

<sup>28</sup> Associated Press, 30 septembre 1988; Greenpeace Italie; Greenpeace Royaume-Uni; The London Times, 20 septembre 1988; Reuters, 2 septembre 1988, 15, 16, 20 décembre 1988; International Environment Reporter, octobre 1988.

président de la compagnie d'état italienne Castalia, responsable du déchargement, n'a pu donner d'explication satisfaisante à cet égard. Il a eu, rapporte-t-on, des ennuis avec les populations vivant dans la région de l'incinérateur de déchets français. Jusqu'à présent, la seule élimination de déchets assurée est celle prévue en Italie. La compagnie italienne, Servizi Industriali, doit envoyer 5.000 fûts dans une usine de traitement de déchets d'hydrocarbures. Après avoir subi un traitement, les déchets seront probablement exportés dans une décharge allemande à Schoenberg.<sup>29</sup>

Projet: Jelly Wax / Ecomar

Date: 1988

Type de déchets: déchets dangereux

Origine: Italie

Exportateur: Jelly Wax et Ecomar

Prétexte/destination: rejet

Etat actuel du projet: projet en cours

Entre fin 1987 et mai 1988, presque 4.000 tonnes de déchets toxiques d'Italie ont été re'etées au Nigéria suite à un accord illicite passé entre des hommes d'affaires italiens et des fonctionnaires nigériens. Dans le minuscule port du delta de Koko, un citoyen nigérien, Sunday Nana, avait accepté de louer sa cour à un homme d'affaires italien, Gianfranco Raffaelli pour environ 100 dollars E.U. par mois. La propriété a ensuite été utilisée pour stocker 8.000 fûts de déchets dangereux, y compris des PCB extrêmement toxiques.

Les déchets ont été exportés du port de Pise et d'autres ports italiens. Le projet d'élimination des déchets de Koko avait été conçu et régi par les hommes d'affaires italiens Gianfranco Raffaelli et Renato Pent qui contrôlent les sociétés de gestion des déchets, Ecomar et Jelly Wax. La société destinataire était la société de construction Irukepken de Sunday Nana. Les déchets étaient importés comme des substances "nécessaires à la construction" et "produits chimiques résiduels et connexes".

Début juin, en riposte à l'élimination, le Nigéria rappela son ambassadeur d'Italie et fit un arrêt sur un cargo italien, le PIAVE, qui n'était pas impliqué dans le trafic de déchets, afin de faire pression sur l'Italie pour évacuer les déchets. L'ambassadeur nigérien en Italie retourna à son poste en septembre 1988. Les armateurs propriétaires du PIAVE réclament au gouvernement italien un dédommagement d'un million de dollars.

Lorsque le scandale de Koko éclata, Raffaelli s'enfuit du Nigéria mais un employé italien d'Irukepken Construction, Desiderio Penazzi et au moins 54 autres personnes impliqués dans le scandale ont été emprisonnés par le gouvernement nigérien.

Le 17 juillet, le gouvernement italien a accepté l'évacuation des déchets du Nigéria pour les retourner in Italie. Plus de 150 travailleurs nigériens ont été employés à cette évacuation, pour

---

<sup>29</sup>Greenpeace Italie

la plupart des ouvriers des autorités portuaires nigériennes. Le gouvernement nigérien a fourni l'équipement mécanique, les vêtements de protection et les masques à gaz pour les ouvriers mais en quantité insuffisante et nombreux étaient ceux qui n'avaient pas de gants à porter. Plusieurs ouvriers ont été hospitalisés pour divers troubles, y compris des brûlures chimiques graves, des nausées, des vomissements de sang, une paralysie partielle et dans un cas au moins, pour coma.

Le ministre des Travaux publics et du Logement, le Brigadier Mamman Kontagora remit à chaque ouvrier un certificat de bons services et une prime en espèces d'un montant de 500 naira (soit 107 dollars E.U.). Le ministre a également commandé des médicaments et du matériel médical d'une valeur de 50.000 naira (10.000 dollars E.U.) pour les ouvriers. Le médecin chef de l'hôpital général de Koko, Dr Solomon Ogbemi, avait exprimé ses préoccupations du fait qu'une quantité insuffisante de sang et un manque d'ambulances risquait de compliquer les opérations d'évacuation. Les travailleurs étaient aussi fortement préoccupés et réclamaient des indemnités de risques, des polices d'assurance-vie et une surveillance médicale régulière.

La toxicité de la décharge de Koko a également été démontrée lorsque le docteur Ogbemi indiqua qu'il y avait eu sept naissances prématurées dans la zone de Koko au cours de la première quinzaine de juillet. Néanmoins, les résidents de Koko ont repoussé tout projet d'évacuation de la ville.

En juillet 1988, deux navires, le KARIN B et le DEEPSEA CARRIER ont commencé à retourner les déchets éliminés à Koko, Nigéria. Les navires devaient normalement aller du Nigéria en Italie mais changèrent leur itinéraire après que les autorités locales de Ravenne (Italie), lieu proposé pour l'élimination des déchets, aient commencé à s'élever contre le projet de rejet. La France, les Pays-Bas, l'Espagne, le Royaume-Uni et l'Allemagne fédérale ont interdit l'entrée au KARIN B et à sa cargaison (cf. rubriques France et Royaume-Uni).

Le 2 septembre 1988, le gouvernement italien annonça qu'il avait donné l'ordre au KARIN B et au DEEPSEA CARRIER de retourner en Italie. Ces deux navires avaient transporté les déchets évacués de Koko, Nigéria, en août. Le ministre de l'Environnement d'Italie, Giorgio Ruffolo, indiqua que le Cabinet italien avait ordonné le retour des navires transportant la cargaison de déchets "étant donné qu'il était impossible que les déchets retournés du Nigéria soient traités dans des installations de pays étrangers". Mi-septembre, le ministère de l'Environnement annonça les ports choisis pour accepter les déchets provenant des décharges illicites au Nigéria.

Le ministre Ruffolo annonça que le port toscan de Livourne avait été choisi pour accepter le KARIN B, et soit le port de Ravenne ou celui de Manfredonia dans l'Adriatique sud pour recevoir le DEEPSEA CARRIER. Les projets faits par le gouvernement italien pour mettre un terme aux odyssees toxiques de ces deux navires échouèrent quand les protestations locales dans chaque port retardèrent le déchargement des déchets.

Les trois ports désignés pour recevoir les déchets italiens ont tous connus des protestations, des grèves et des manifestations pour empêcher que les déchets soient déchargés. A Manfredonia, huit personnes ont été blessées lorsque la police s'est heurtée aux manifestants qui avaient brisé les vitres et renversé les voitures de police autour de la mairie. Les autorités portuaires du port de Livourne ont interdit l'entrée du KARIN B après que les échantillons d'eau prélevés aient accusé qu'il y avait des fuites de produits toxiques du navire.

Après être restés 50 jours en mer avec les déchets toxiques, le Capitaine Hinterleitner et trois membres de l'équipage du KARIN B ont été autorisés à débarquer le 28 septembre 1988. Cinq marins sur les dix membres de l'équipage s'étaient plaints de douleurs dans la poitrine et le dos ainsi que d'autres maux du fait qu'ils avaient été exposés à la cargaison mortelle du navire, cargaison contenue dans des fûts rouillés et avec des fuites.

Le gouvernement espérait recouvrer une partie des frais une fois que les producteurs et les exportateurs seraient identifiés. Le ministre Ruffolo voulait que les compagnies responsables paient tous les frais encourus par les opérations de nettoyage. Trente-sept compagnies italiennes ont été appelées le 29 décembre 1988 à rencontrer M. Ruffolo afin de discuter des dommages. Le ministère de l'Environnement comptait devoir verser 14.300.000 dollars pour les dommages concernant le KARIN B. Le 10 octobre 1988, les deux navires étaient toujours ancrés, le KARIN B au large du port de Livourne et le DEEPSEA CARRIER au large de la côte de Sicile.

Des ouvriers portant des vêtements de protection ont commencé à décharger le KARIN B le 20 décembre 1988. Les 167 conteneurs de déchets devaient être transportés dans un entrepôt pour être identifiés avant d'être à nouveau déplacés vers un site de stockage temporaire en Emilie Romagne. Les premiers dix conteneurs avec les déchets reconditionnés ont quitté Livourne le 8 janvier 1989 au soir. Il y avait certains doutes en ce qui concernait la fiabilité des analyses des échantillons. Greenpeace Italie demanda plus d'une fois que les déchets soient complètement analysés avant d'être stockés de façon provisoire, mais la société responsable de l'analyse ne semblait s'intéresser qu'à recharger et envoyer les déchets aussi vite que possible.

En plus des déchets retournés du Nigéria, l'Italie se préparait à accepter environ 8.000 fûts de déchets italiens qui avaient été illicitement rejetés au Liban en juin 1988. Le 15 décembre 1988, l'Italie annonçait que les déchets seraient envoyés au port italien de La Spezia (Ligurie). Le maire, Bruno Monterfiori, accepta de permettre au navire d'entrer dans le port si les déchets étaient identifiés et le séjour limité.

La cargaison à bord du navire consistait en 2.500 tonnes de déchets dans 149 conteneurs dont 11 étaient considérés être en mauvaise condition lorsque le navire quitta Koko. L'équipage était à bord du navire depuis huit mois sans vêtement de protection et sans équipement pour contrôler les dangers de cette cargaison toxique. Les déchets à bord du cargo étaient des déchets liquides qui fuyaient sur le pont et dans la cale.

Le DEEPSEA CARRIER a finalement été déchargé en août 1989. Le navire est arrivé au port de Livourne en Italie le 28 juillet 1989 et le déchargement commença trois jours plus tard. 149 conteneurs de déchets ont été stockés à Livourne et les autorités s'efforcèrent de trouver une société appropriée qui accepterait les déchets pour les traiter définitivement et les éliminer.

Le navire panaméen HAI-XIONG arriva également en Italie, à Ravenne, où il déchargea du sol contaminé provenant de Koko. Contrairement à ce qui s'était produit dans le cas des navires qui rapportaient des déchets en Italie, il n'y eut aucune protestation lors de l'arrivée du HAI-XIONG.<sup>30</sup>

En juin 1990, les dernières informations indiquaient que les déchets du KARIN B et peut-être d'autres déchets "scandaleux" empilés quelque part seraient envoyés à l'incinérateur Rechem à Pontypool, Pays de Galles (Royaume-Uni).<sup>31</sup>

Projet: Jelly Wax - Radhost

Date: 1988

Type de déchets: déchets toxiques

Origine: Italie

Exportateur: Jelly Wax

Prétexte/destination: rejet

Etat actuel du projet: projet en cours

(cf. rubrique Liban)

Projet: Pro Americana

Date: juillet 1989

Type de déchets: résidus contaminés aux métaux lourds

Origine: Italie, Danemark, Belgique

Exportateur: Euromet Ltd.

Prétexte/destination: recyclage, micro-nutriments

Etat actuel du projet: projet en cours, refusé

En juillet, le navire PRO AMERICANA revient aux Pays-Bas chargé de 2.000 tonnes de déchets toxiques de métaux lourds qu'il avait transportés au Brésil fin juin. Là, les autorités gouvernementales avaient refusé la cargaison après que Greenpeace en coopération avec des groupes brésiliens locaux de défense de l'environnement les aient alertées. Ces déchets avaient comme pays d'origine le Danemark, la Belgique et l'Italie et étaient refusés au Brésil sous prétexte que ce pays était mal équipé pour traiter les déchets de façon écologiquement rationnelle.

Les déchets ont finalement été renvoyés à Amsterdam, le port où ils avaient été chargés à l'origine. Marjan van Giezen, porte-parole du ministère de l'Environnement néerlandais a cherché à ce que le tribunal enjoigne que les déchets de métaux toxiques soient enlevés du port de Rotterdam et rendus à leurs

---

<sup>30</sup>Greenpeace Italie

<sup>31</sup>Greenpeace Royaume-Uni

propriétaires d'origine. Le Danemark et la Belgique ont convenu de reprendre leur part de déchets: soit 430 tonnes et 7.000 tonnes respectivement. Plus tard, cependant, les Belges refusèrent d'accepter les déchets prétendant qu'ils avaient été mélangés à d'autres matières et donc ne pouvaient pas être véritablement considérés comme étant les leurs. Les Italiens ont aussi refusé d'accepter leur part de déchets. La firme néerlandaise, Magnus International, filiale d'Euromet Ltd du Royaume-Uni, qui s'était chargée de la gestion de l'envoi avait été forcée, menacée d'amendes par le gouvernement des Pays-Bas, de trouver un autre moyen d'éliminer les déchets. Les déchets sont toujours stockés à Rotterdam bien qu'une certaine quantité ait été envoyée en Allemagne pour être recyclée.<sup>32</sup>

Projet: Déchets hospitaliers en Pologne

Date: novembre 1989

Type de déchets: déchets hospitaliers

Origine: Italie

Exportateur: De Bartolomeis

Prétexte/destination: incinération

Etat actuel du projet: projet refusé

En novembre 1989, la presse locale de Florence (Italie) apprend que la société municipale locale de déblayage était en train de négocier avec De Bartolomeis, courtier en déchets et un constructeur d'incinérateur de Milan, afin d'exporter 1.300 tonnes de déchets hospitaliers à Varsovie (Pologne) pour y être incinérés. Le vice-président de la société de déblayage, M. Fortini a confirmé le projet. Il a ajouté qu'une délégation s'était rendue à Varsovie pour visiter les incinérateurs polonais.

Il convient de noter que, conformément à la législation italienne, il est illicite d'exporter des déchets vers les pays non membres de l'OCDE.

L'ambassade polonaise n'avait pas pris connaissance du projet. Le porte-parole de l'ambassade indiqua que son enquête auprès du ministère de l'environnement de Pologne révélait que ce dernier ne savait absolument rien du projet. Après cette publicité faite en janvier, les autorités municipales déclarèrent que le projet avait été écarté.<sup>33</sup>

Projets d'importation de déchets:

Projet: Detia / Degesch

Date: 1989

Type de déchets: déchets extrêmement toxiques

Origine: Allemagne de l'Ouest

Exportateur: Detia (Laudenbach, Allemagne fédérale)

---

<sup>32</sup>Greenpeace Pays-Bas; Haznews, No. 17 août 1989, p. 9.

<sup>33</sup>Greenpeace Italie

Prétexte/destination: production d'armes chimiques  
Etat actuel du projet: projet à l'état de proposition

Detia, filiale de Laudenschlager (Allemagne fédérale) de la société de produits chimiques Degesch de Francfort, prévoyait de vendre 28 tonnes de méthylbromure à une "Compania Commerciale" à Ozzano (Emilie) en Italie.

Le méthylbromure est un gaz extrêmement toxique. Le gaz avait été liquéfié à haute pression et mis dans des milliers de petites ampoules. Il provenait des stocks de l'armée américaine et à l'origine servait à stériliser les vêtements et les draps des soldats. Peu après la guerre, cependant, et après que l'on ait découvert ses effets nocifs sur la santé humaine, il avait été vendu à Degesch. Le méthylbromure était utilisé comme herbicide et fongicide pour stériliser les serres et le sol, jusqu'à ce qu'il soit interdit en 1987.

Le gaz devait être envoyé en Italie par avion. Certains ont soupçonné que le gaz serait envoyé comme arme chimique dans le Tiers-monde. La direction de Detia affirma que le gaz ne pouvait pas être utilisé pour produire des armes chimiques et cependant Jürgen Rocklitz, professeur de chimie à Mannheim, Allemagne fédérale dit que le gaz en lui-même était déjà une arme chimique et qu'une seule ampoule pouvait tuer des dizaines de personnes.

En janvier 1989, le ministère des Affaires étrangères d'Allemagne fédérale est intervenu et déclara que le reconditionnement dans de plus grandes bouteilles, que la société italienne avait prétendu avoir prévu, était interdit selon les réglementations italiennes.

Finalement, l'affaire échoua et le prétendu partenaire se trouve actuellement en Israël.<sup>34</sup>

### 3.7 LIBAN

Projets d'importation de déchets:

Projet: Jelly Wax III - Radhost

Date: 1988

Type de déchets: déchets dangereux

Origine: Italie

Exportateur: Jelly Wax

Prétexte/destination: rejet

Etat actuel du projet: projet en cours

En juin 1987, la firme italienne, Jelly Wax envoya une cargaison de plus de 2.400 tonnes de déchets toxiques à bord du navire tchécoslovaque RADHOST du port italien de Marina di Carrara à Puerto Cabello au Venezuela. Le navire s'est vu refuser l'entrée à Puerto Cabello.

---

<sup>34</sup>Rhein-Neckar-Zeitung, février 1989.

Le 21 septembre 1987, le RADHOST pénétra dans le port de Beyrouth. Une société fantôme du Liban, Adonis, avait été payée pour décharger les déchets qui alors ont été délaissés en dehors du port.

En juin 1988, le gouvernement libanais exigea que les déchets soient réexpédiés en Italie. Le gouvernement italien offrit de payer une compensation d'un montant de 3.000.000 de dollars. La société italienne de déblayage des déchets, Monteco, était supposée analyser et reconditionner ces déchets et les réexpédier en Italie.

En septembre 1988, le gouvernement italien annonça que les déchets allaient être déchargés dans le port italien de La Spezia. Le navire JOLLY ROSSO sous pavillon italien mit le cap sur le Liban pour aller prendre les déchets à son bord.

Cependant, selon les dires du fonctionnaire libanais qui prit part à la Conférence du PNUE sur les déchets toxiques, tenue à Bâle (mars 1989), seulement 7.000 fûts sur un total de 16.000 avaient été ré-expédiés. Le reste s'est "perdu dans la nature", a été stocké en divers lieux dans les montagnes. Il a aussi décrit comment les populations locales sans rien soupçonner avaient vidé les fûts pour y stocker des produits alimentaires; il a montré aux délégués des photographies d'enfants avec des taches cautérisées sur la peau. Il avait fait partie du groupe d'experts<sup>35</sup> qui avaient enquêté sur les déchets pendant plusieurs semaines.

### 3.8 MAROC

Projet: S.O.P. (Sahara occidental)

Date: juin 1987

Type de déchets: déchets dangereux

Origine: Allemagne

Exportateur: Sondermull Oganisation und Problemlosung

Prétexte/destination: mise en décharge

Etat actuel du projet: non déterminé

Le 3 juin 1987, une société du nom de Sondermull Organisation und Problemlosung (S.O.P.) de Stuttgart, Allemagne fédérale, remit aux autorités régionales de Stuttgart chargées de l'émission des permis d'exportation de déchets la description d'un projet de transport de déchets. S.O.P. escomptait exporter au moins 40.000 tonnes par mois de déchets dangereux provenant de compagnies situées dans l'état allemand du Baden-Wurttemberg.

Le Directeur de S.O.P. Otto Blossch admit devant le parti des Verts d'Allemagne fédérale qu'il espérait rejeter les déchets

---

<sup>35</sup>Greenpeace Allemagne; Greenpeace Italie; Greenpeace Pays-Bas; APS Diplomat, 27 juin 1988; Riad kaj, UPI, 18 juillet 1988; Reuter, 16, 23, 29 juin et 2, 11, 14 juillet 1988; "Toxic Wastes to Italy", Dagens Nyheter (Suède) 8 juin 1988; Voice of Lebanon via BBC, 23 juin 1988.

dans les puits d'une mine de phosphate située au Sahara occidental.

Les déchets auraient été collectés en Allemagne de l'Ouest par la Société Schaal et Muller et envoyés dans les mines désaffectées par bateau et train. Là, les déchets auraient été stockés provisoirement jusqu'à ce que l'on trouve suffisamment de moyens financiers pour les enfouir dans des décharges.

Les trois représentants des autorités régionales n'ont pas émis de préoccupation quant au projet mais ont insisté qu'il était nécessaire d'avoir le consentement préalable des autorités marocaines.

Blosch avait aussi discuté avec le ministère de l'Environnement de l'Etat de Baden-Wurtemberg et n'avait rencontré aucune opposition.

Ce n'est que lorsque le parti des Verts d'Allemagne publia le protocole d'une réunion datant du 6 juin 1987 que le ministère se dissocia de Blosch et le traita de déloyal.<sup>36</sup>

Projet: Allied Technologies

Date: 1987

Type de déchets: déchets de dioxine provenant de Love Canal

Origine: Etats-Unis

Exportateur: Allied Technologies

Prétexte/destination: rejet

Etat actuel du projet: projet refusé

Selon le département de la Qualité de l'environnement de New-York, la petite entreprise du Maryland Allied Technologies avait demandé la permission de retirer des déchets de dioxine de Love Canal et de les rejeter au Maroc. Cependant, l'état de New-York refusa de remettre les déchets.<sup>37</sup>

Projet: Midco/Tarfaya

Date: mai 1989

Type de déchets: déchets dangereux

Origine: Europe

Exportateur: Midco

Prétexte/destination: incinération

Etat actuel du projet: non déterminé

En mai 1989, le Roi Hassan II déclara publiquement qu'il avait refusé un projet du consortium britannique Midco portant sur la construction de "la plus grande usine du monde d'élimination de déchets toxiques", sur le bord occidental du Sahara marocain, dans la région de Tarfaya. Ce projet avait été découvert et mis à la une du journal londonien "The Guardian".

---

<sup>36</sup>Parti des Verts d'Allemagne; Stuttgarter Zeitung, 24, 29 juin 1988.

<sup>37</sup>Greenpeace Etats-Unis

Selon le "Guardian", l'incinérateur de déchets toxiques aurait brûlé jusqu'à 2.000 tonnes de déchets nord-américains et européens par jour.

La question semblait oubliée jusqu'à ce que des journalistes des îles Canaries balayées par les vents la soulevèrent à nouveau dans des articles publiés en août dans ce pays. Les articles avançaient que le projet d'usine était toujours valable.<sup>38</sup>

### 3.9 ESPAGNE

Projet: Cosan Chemical

Date: 1987

Type de déchets: mercure

Origine: Etats-Unis

Exportateur: Cosan Chemical Corp.

Prétexte/destination: récupération du mercure

Etat actuel du projet: une partie de projet en cours, une autre partie refusée

En novembre 1987, le gouvernement espagnol refusa de permettre à la compagnie minière Minas de Almadén y Arraynes de Madrid d'importer 22.500 livres de déchets de mercure par an provenant de Cosan Chemical Corporation de Carlstadt, N.J., Etats-Unis. Selon Cosan Chemical, "le destinataire étranger doit traiter les flux de déchets afin de récupérer le métal de mercure y contenu. Il doit ensuite nous renvoyer le métal récupéré en vue de le ré-utiliser."

Néanmoins, lors d'une enquête en juillet 1990, il est découvert que Minas de Almadén y Arraynes de Madrid n'avait probablement nullement l'intention de recycler les déchets. On avait trouvé empilés au hasard et dangereusement sur des mines à ciel ouvert des déchets de Cosan déposés auparavant avec des déchets de mercure provenant de nombreuses autres compagnies européennes.<sup>39</sup> (cf. Mines d'Almadén, ci-après)

Projet: Triangle Metallurgical

Date: 1989

Type de déchets: déchets métalliques et poussière contaminée

Origine: Etats-Unis

Exportateur: Triangle Metallurgical

Prétexte/destination: récupération

Etat actuel du projet: projet en cours

Début mai 1989, le gouvernement américain imposa une amende de 51.750 dollars au producteur de déchets Triangle Metallurgical de Granite City, Illinois et une amende de 12.700 dollars à la compagnie de transports Beelman Truck Co. du Missouri pour une expédition illicite de déchets vers l'Espagne.

---

<sup>38</sup>El Diario de las Palmas, 11 août 1989; The Guardian, 15, 16 mai 1989.

<sup>39</sup>U.S. EPA Waste Export Notification records, 1986-1987.

L'Agence de protection de l'environnement des Etats-Unis (EPA) annonça les amendes après que le reporter du St Louis Post Dispatch Bill Lambrecht ait dévoilé les envois illicites. Selon Lambrecht, Triangle Metallurgical avait expédié 750 yards<sup>3</sup> de déchets métalliques et poussières contaminées d'Illinois à Bilbao (Espagne) avant de recevoir la permission de le faire du gouvernement espagnol. Les déchets ont quitté Triangle le 28 décembre 1988 et sont arrivés en Espagne le 11 février 1989. En Espagne, les déchets ont été transportés par camion à la compagnie de récupération de cuivre, Ercosa.

La société de l'Illinois avait notifié l'EPA de son intention d'exporter les déchets mais n'avait pas attendu l'approbation préalable de l'Espagne, pays de l'importation, avant que le navire quitte les Etats-Unis. Le Président de Triangle, William T. Wegryzn admit que la société n'avait pas l'approbation de l'Espagne d'envoyer le matériel<sup>40</sup> mais qu'il croyait qu'il suffisait de notifier l'EPA.

Projet: Almadén Mines

Date: 1981-1987

Type de déchets: déchets de mercure

Origine: Etats-Unis, Italie, Suède, Australie, Pays-Bas, Belgique, Allemagne, Royaume-Uni, France

Exportateur: divers exportateurs

Prétexte/destination: récupération du mercure

Etat actuel du projet: projet en cours

En mai 1990, il est découvert que les terrains miniers de Minas de Almadén ont été utilisés pour rejeter en plein air environ 11.000 tonnes de déchets de mercure extrêmement toxiques. Les déchets provenaient de diverses compagnies multinationales, comprenant entre autres, Bayer, Solvay, Montedison, Cogema, Duracell, Cosan et ICI, et des agences de courtage en déchets telles qu'Ecocodeco et Euromet étaient aussi impliquées. Minas de Almadén avaient pu s'assurer la vente du mercure de leurs mines en garantissant à leurs acheteurs qu'elles reprendraient les résidus de mercure afin de les re-traiter. Mais il semblerait maintenant qu'il n'y ait jamais eu intention de recycler les déchets et ces déchets sont déposés en plein air depuis de nombreuses années, menaçant les écosystèmes tant telluriques qu'aquatiques. De l'avis général, la compagnie minière ne possède pas les moyens appropriés pour traiter des déchets de mercure. En février 1991, le gouvernement ordonna de mettre les déchets dans une décharge construite sur place. Greenpeace Espagne a entamé une action en justice contre cette dangereuse décharge.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> St. Louis Post-Dispatch, 2 mai 1989; Journal of Commerce, 5 mai 1989; Associated Press, 3 mai 1989; TSCA Chemicals in Progress Bulletin, EPA Office of Toxic Substances, Vol. 10, mai 1989.

<sup>41</sup> Almadén a fait l'objet d'un rapport spécial de Greenpeace, The Great Cover-up: The Transport and Dumping of Foreign Hazardous Wastes in Almaden, Spain, Greenpeace International; Greenpeace Espagne, El Independiente, Sociedad, 8 juin, 3 juillet

3.10 SYRIE

Projet: Jelly Wax I

Date: 1988

Type de déchets: déchets toxiques

Origine: Italie

Exportateur: Jelly Wax (Italie)

Prétexte/destination: immersion

Etat actuel du projet: projet en cours

Pour la description complète du projet jelly Wax I, se référer à la section sur l'Italie.

3.11 TUNISIE

Projet: Aluminum, H.I.D.

Date: 1989

Type de déchets: résidus de fonderie d'aluminium

Origine: Allemagne

Exportateur: Human Industry Development

Prétexte/destination: récupération

Etat actuel du projet: non déterminé

Selon une émission en 1989 de Radio Nord 3, station de radio d'Allemagne de l'Ouest, la Compagnie Human Industry Development (H.I.D.) dont le siège est à Hambourg prévoit de transporter des résidus de fonderie d'aluminium d'origine inconnue de Hambourg en Tunisie. Les prétendues expéditions sont soit disant destinées à la "récupération de matière".<sup>42</sup>

Projet: Eni Ambiente/Joint venture

Date: 1989

Type de déchets: déchets municipaux, industriels et produits de déballastage

Origine: Italie

Exportateur: ENI Ambiente

Prétexte/destination: incinération

Etat actuel du projet: indéterminé

Une joint venture entre ENI Ambiente en Italie et la Tunisie avait été proposée pour mettre au point un "système intégré" consistant en plate-formes offshore pour incinérer les déchets municipaux, industriels et produits de déballastage.

Un des systèmes était proposé pour la Sicile et l'autre sans doute pour la Tunisie. Dans la proposition, il était indiqué que le système pourrait accepter "des déchets industriels de l'étranger, transportés par des tankers et des navires de transport de conteneurs".<sup>43</sup>

---

1990.

<sup>42</sup>Greenpeace Allemagne

<sup>43</sup>Greenpeace Italie

Projet: S.O.P.

Date: 1987

Type de déchets: déchets dangereux

Origine: indéterminée

Exportateur: S.O.P.

Prétexte/destination: rejet

Etat actuel du projet: indéterminé

Dans une lettre en date du 4 septembre 1987, l'agent de courtage en déchets d'Allemagne fédérale S.O.P. a demandé au gouvernement tunisien de lui fournir une zone déserte de 10 kilomètres carrés avec une ligne de chemin de fer pour "stocker des déchets municipaux et des déchets dangereux de l'industrie chimique". Selon le projet de S.O.P., les déchets auraient été rejetés dans des décharges. On ne connaît pas la réaction du gouvernement tunisien à la proposition.

Le gouvernement tunisien aurait gagné au moins 15 DM par tonne, en commençant avec un minimum de 500.000 DM par mois, pour arriver plus tard à 1 million de DM. D'après le projet, la quantité de déchets expédiés en Tunisie serait passée de 8.000 tonnes au début à 40.000 tonnes par mois.<sup>44</sup>

### 3.12 TURQUIE

Projet: Black Sea Barrels

Date: printemps 1987

Type de déchets: déchets dangereux, DDT et PCB, etc.

Origine: Italie

Exportateur: Sirteco, divers exportateurs ?

Prétexte/destination: incinération, décharge en Roumanie

Etat actuel du projet: projet en cours, déchets immergés en mer

Entre juillet et décembre 1988, au moins 364 fûts remplis de diverses substances toxiques avaient échoué sur la côte turque de mer Noire. Lorsque les premiers fûts échouèrent près des villes de Rize, Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun, Karasu, Sile, Kandira et Sinop, les populations locales vidèrent nombreux d'entre eux pour y stocker de l'eau de pluie ou de la nourriture. Certains ont souffert de nausées et de démangeaisons. Une vache est morte le jour même où elle lécha le contenu d'un fût. Un des fûts explosa. Les plages ont dû être interdites quand les autorités commencèrent à les collecter de façon systématique. On a aussi rapporté que des oiseaux, des poissons et des dauphins ont été trouvés échoués et morts au cours de cette même période. Nombreux fûts ont été enfouis dans le sable alors que les autres ont été stockés dans des entrepôts par les autorités locales.

Les documents trouvés dans certains fûts ont révélé que la plupart, si ce n'est la totalité, des déchets étaient d'origine italienne. De plus, les fûts portaient un "R" pour rifiuti, mot italien signifiant "déchet". La première analyse des déchets en octobre 1988 effectuée par le Directeur gérant de services de

---

<sup>44</sup>Greenpeace Allemagne

santé turques a révélé qu'il s'agissait de déchets de peinture ou de laque au benzène et à la cellulose. Il a également confirmé la présence d'insecticides contenant du DDT ainsi que des PCB.

Le magistrat italien chargé d'enquêter sur l'origine des déchets a découvert qu'une grande partie des déchets avaient été exportés à Sulina, Roumanie, à bord de trois navires maltais et turcs au printemps 1987. Parmi ces navires, le CORINA et l'AKBAY II. Une des sociétés d'exportation était Sirteco Italia SRL. Une copie du contrat de Sirteco, "agent commercial dans le secteur écologique", prouvait qu'un accord avait été passé avec le port de Sulina pour expédier "des déchets explosifs et radio-actifs" qui seront temporairement stockés dans des zones du port réservés à cet effet. Ils devaient être plus tard éliminés conformément à la législation en vigueur en Roumanie soit par enfouissement dans "deux décharges spéciales" ou "par incinération".

Bien que l'on sache que ce genre d'installations n'existent pas en Roumanie, l'affaire progressa et les déchets européens de compagnies telles que Uniroyal, Acna Chemica Organica et Hoechst ont été transportés et stockés dans des hangars non ventilés, non équipés pour lutter contre les incendies. Le ministre du Commerce extérieur de Roumanie était impliqué dans le projet et fut donc relevé de ses fonctions en même temps que cinq fonctionnaires. En juin 1988, sept autres ont été condamnés à des peines de prison de 11 à 18 ans pour avoir été impliqués dans l'affaire.

On ne connaît pas exactement comment les déchets ont abouti en mer Noire et même sur le littoral turc, mais une enquête de Robin-des-Bois, groupe français de protection de l'environnement, a conduit ce groupe à penser que les autorités roumaines ont stocké les déchets pendant environ une année puis qu'ils ont été chargés à bord du navire panaméen, le MUNZUR qu'exploitait la compagnie turque Caferoglu. Ce navire possédait dix derricks lui permettant de rejeter les fûts en mer. Ce rejet était nettement intentionnel étant donné que des trous avaient été faits dans les fûts pour essayer de les faire sombrer. On assume qu'un bien plus grand nombre de fûts a sombré, ceux échoués ne représentant qu'un petit pourcentage du tout. Jusqu'à présent, aucun effort n'a été fait pour que les déchets soient retournés en Italie.

Il semble que ce soit un cas de déchets italiens transportés à bord de navires sous pavillon maltais et turc, déposés sur le territoire roumain et ensuite immergés en mer par un navire sous pavillon panaméen exploité par une compagnie turque. Ni la Roumanie, ni la Turquie ou Malte ne sont signataires de la Convention de Londres sur les immersions. L'Italie et Panama sont signataires.<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup>Vevert, Charles. "Mer Noire: poubelle de l'Europe, Captures en baisse et fûts toxiques"; Le Marin 30 mars 1990, P.5; Bonnemains, Jacky. "Pêche aux fûts toxiques dans la mer Noire"; Libération 17 avril 1990; Agence France-Presse, 19 juin 1988; Associated Press, 21 juillet 1988; Bassett, Richard. "Romanians jailed in Danube Pollution Scandal"; The London Times, 20 juillet 1988; Greenpeace Italie; Robin-des-Bois, communiqué de presse, 29 mars 1990.

## Projet: Fuel de substitution

Date: 1987-1989

Type de déchets: huiles usées, sciure, boues de peinture et d'émail

Origine: Allemagne

Exportateur: Weber Company (Salach, Allemagne fédérale)

Prétexte/destination: fuel de substitution

Etat actuel du projet: projet refusé

En automne 1987, la partie responsable de l'exportation des déchets en Turquie, Landratsamt Goppingen, autorise la compagnie allemande Weber de Salach pour exporter 100.000 tonnes de "fuel de substitution" en Turquie. Ce fuel de substitution consistant en 50% de sciure, 40% de boue de peinture et d'émail et 10% d'huiles usées, devait être utilisé pour la combustion dans une usine de ciment à Isparta, en Anatolie orientale. Weber indique qu'ils avaient supervisé la combustion de 40 tonnes de la première livraison de 1.620 tonnes.

Le fait que ce "fuel de substitution" contenait des métaux lourds toxiques et des hydrocarbures chlorés a soulevé le tollé de l'opinion publique en Turquie. Le Président de la Chambre de Commerce d'Isparta avait émis le "permis" d'importation. Néanmoins, la Chambre n'avait pas été autorisée à le faire.

En mai 1988, le ministre de l'Environnement turc s'est rendu auprès de ses collègues à Bonn et à Stuttgart. Il demandait à l'Allemagne fédérale de reprendre les déchets. Bonn a répondu que les déchets avaient été mal étiquetés et l'Allemagne acceptait de les reprendre. Mais à Stuttgart, la réaction fut que le projet du point de vue technique était licite et des efforts ont été faits pour mettre en place une solution acceptable pour tous en dehors du Baden-Wurttemberg.

Le 30 juillet 1988, l'ARKTIS TRADER, un navire appartenant à la Compagnie maritime danoise Elite, quitte finalement le port d'Antalya (Turquie), chargé de 1.580 tonnes de "fuel de substitution". Le porte-parole d'Elite proclama que les déchets étaient des déchets de peinture provenant d'un fabricant d'automobiles turc et qu'ils n'étaient pas toxiques.

Après que le land allemand du Niedersachsen, la Belgique et le Royaume-uni aient refusé d'accepter les déchets, ils ont été transbordés sur deux navires hollandais plus petits, le DENZO et le BAREND et expédiés au port de Stuttgart.

La ville de Stuttgart a lancé plusieurs ultimatums, suite à quoi le Conseil régional de Stuttgart menaça de forcer Weber à éliminer les déchets dans le site réservé aux déchets dangereux dans le Baden-Wurttemberg pour 800 DM par tonne. Weber a eu recours à la justice et obtenu un délai jusqu'à la fin de l'année.

Depuis lors, trois chargements de camions de déchets ont été brûlés dans l'incinérateur de déchets dangereux de Biebesheim, Hessen. Depuis la mi-janvier 1989, 100 tonnes de "fuel de substitution" par semaine ont été envoyées à l'incinérateur

français des Industries SARP à Limay, au nord-ouest de Paris. L'incinération de 1.500 tonnes de "fuel de substitution" dans un incinérateur d'Allemagne de l'Ouest aurait coûté 1.200.000 DM (800 DM par tonne). A Limay, Weber ne paie qu'un sixième du prix allemand.

690 tonnes sont encore sur une péniche dans le port de Stuttgart bien que les autorités aient ordonné à Weber de les évacuer avant janvier 1990.<sup>46</sup>

Projet: Altvater

Date: 1988

Type de déchets: résidus de solvants halogénés

Origine: Allemagne de l'Ouest

Exportateur: indéterminé

Prétexte/destination: incinération

Etat actuel du projet: projet refusé

En février 1988, le Landratsamt de Ravensburg en Allemagne fédérale, alors responsable des permis d'exportation, est notifié d'un projet d'exportation en Turquie de 1.000 tonnes de résidus de solvants halogénés. A cause de la forte teneur en chlore, les déchets auraient normalement dû être brûlés dans un navire d'incinération en mer tel que le VULCANUS ou le VESTA, aucun des deux ne possédant de cheminée ou de filtre pour les déchets gazeux. A la notification avait été jointe une fausse lettre d'acceptation du ministre de la Santé turc. La société-conseil en investissements de Zurich, Faktum (Wolfgang Honold) avait fourni la lettre à Altvater. Une "compagnie minière", Buyuktemiz, devait recevoir les déchets. Aidé de journalistes turcs, le parti allemand des Verts a pu prouver que la lettre était un faux. Le Landratsamt Ravensburg refusa alors de permettre le projet d'exportation.<sup>47</sup>

Projet: Petersberg

Date: 1988

Type de déchets: déchets toxiques

Origine: Vienne, Autriche

Exportateur: Vinzenz Vagner (Vienne, Autriche)

Prétexte/destination: immersion

Etat actuel du projet: projet refusé

Le navire ouest-allemand, MV PETERSBERG quitta Vienne le 18 mai pour livrer des déchets dangereux en Turquie. Bayerischen Lloyd de Regensburg avait passé un contrat avec le navire pour le transport de 1.300 tonnes de sols contaminés à des huiles toxiques suite à la faillite du fabricant de peintures, Vinzenz Vagner à Vienne à destination de Bayuktemitz en Turquie. Cependant, les autorités portuaires d'Istanbul refusèrent l'entrée en Turquie au navire à cause de l'interdiction turque

---

<sup>46</sup>Stuttgarter Zeitung, janvier 1989; Greenpeace Allemagne.

<sup>47</sup>Stuttgarter nachrichten, 12 mars 1988; Frankfurter Rundschau, 26 avril 1988.

d'importer des déchets et parce qu'il avait une cargaison toxique.

Le MV PETERSBERG mit alors le cap sur la Roumanie où il s'est également vu refuser l'entrée. Le navire avec à son bord le capitaine, sa femme et ses enfants ainsi qu'un équipage allemand de quatre personnes a commencé à errer en mer Noire. Les Roumains ne permettaient pas au navire de passer par le Danube et les Turcs lui refusaient le passage du Bosphore en Méditerranée.

Selon Radio Ankara (Turquie), le PETERSBERG était hors des eaux territoriales turques en mer Noire le 28 septembre 1988. Le problème a été résolu fin octobre 1988 lorsque les autorités roumaines annoncèrent que le navire pourrait voyager vers l'Allemagne de l'Ouest en empruntant le Danube. Cependant, le départ a été retardé étant donné que le niveau de l'eau était trop bas et parce que les autorités d'Allemagne fédérale et d'Autriche ne pouvaient pas régler quel gouvernement était responsable de déchets autrichiens à bord d'un navire allemand.

Le 24 décembre 1988, les autorités soviétiques promirent au ministre des Transports allemand, M. Warnke, de permettre au PETERSBERG de transborder sa cargaison sur deux navires allemands plus petits dans le port d'Ustdunaijsk. Le gouvernement autrichien prévoit de brûler les déchets dans un incinérateur pour déchets dangereux à Vienne et de supporter les frais de l'élimination. Selon l'exportateur, Ing. Rainer Goschl, le voyage du PETERSBERG était un effort pour essayer de trouver un "moyen rationnel d'exporter". A l'origine, il avait été prévu d'expédier 50.000 tonnes.<sup>48</sup>

Projet: Al Karameh

Date: 1988

Type de déchets: déchets industriels contaminés au PCB

Origine: Allemagne fédérale

Exportateur: NE-Metall (Allemagne fédérale)

Prétexte/destination: recyclage

Etat actuel du projet: projet refusé

En dépit de l'interdiction officielle turque d'importer des déchets, le directeur de la compagnie ouest-allemande, NE-Metall, avait traité en juin 1988 avec le général des Forces armées et homme d'affaires turc Ismail Buyuktemiz pour importer des déchets.

Dans cette affaire, 17.500 tonnes de déchets de l'aciérie de Thyssen en Allemagne fédérale ont été chargés sur l'AL KARAMEH, qui appartenait à la Jordan National Shipping pour être livrés à Izmir (Turquie). Les déchets devaient être utilisés comme "matériel de recyclage" dans un haut fourneau turc. Cependant, des officiels turcs analysèrent les déchets et trouvèrent qu'ils étaient contaminés aux PCB. Le navire a été refusé à Izmir.

---

<sup>48</sup>Greenpeace Autriche; Greenpeace Pays-Bas; Radio Ankara via BBC Monitoring Service, 28 septembre 1988; Reuters, 25 octobre 1988; Standard (Vienne) 15 décembre 1988.

Le 21 juin 1988, le navire arrive à Famagouste (Chypre), mais les autorités turques lui interdisent d'entrer. La prochaine escale du navire sera Lisbonne le 13 juillet 1988. La Fédération internationale des syndicats de transporteurs avaient notifié les autorités à propos de la cargaison toxique. Alors que les autorités étaient en train d'évaluer la situation, l'AL KARAMEH appareilla pour Rotterdam.

Le 1er août 1988, le navire arriva à Rotterdam où à nouveau il se voit refuser la permission de laisser sa cargaison. Depuis, les déchets ont été renvoyés à Thyssen qui cherche comment poursuivre Buyuktemitz.

L'affaire avait été conclue en passant par l'intermédiaire d'une deuxième société de Kompenhans, Agor Affination, supposée être située à Darmstadt (Allemagne) mais qui avait annulé son enregistrement dans cette ville en 1985. Entre temps, la société de Buyuktemiz a dû se mettre en faillite et Buyuktemiz aller se cacher à Munich.<sup>49</sup>

Projet: Schubert

Date: 1988  
Type de déchets: déchets toxiques  
Origine: Allemagne de l'Ouest  
Exportateur: Konsul Siegfried Schubert  
Prétexte/destination: incinération  
Etat actuel du projet: non déterminé

En été 1988, une entreprise ouest-allemande, Konsul Siegfried Schubert, avait prévu de démanteler un incinérateur pour déchets dangereux construit 17 ans auparavant (capacité: 18.000 tonnes par an) à Schwabach (Bavière) et de le reconstruire à Bursa en Anatolie occidentale. Il n'est pas certain qu'il ait été prévu de brûler à Bursa des déchets importés.

On ne sait pas si le projet a été totalement abandonné ou s'il a été temporairement reporté.<sup>50</sup>

Projet: Affination

Date: 1988  
Type de déchets: boues d'eaux usées  
Origine: Allemagne de l'Ouest  
Exportateur: Agor Affination, NE-Metall  
Prétexte/destination: fabrication d'engrais  
Etat actuel du projet: projet refusé

Agor Affination (cf. "AL KAMEH") avait offert aux villes et aux autorités du Lander du sud de l'Allemagne fédérale la possibilité d'expédier les boues d'eaux usées municipales en Turquie pour qu'elles y soient utilisées comme engrais. Après que l'affaire ait été rendue publique et que l'usine de

---

<sup>49</sup>Greenpeace Pays-Bas

<sup>50</sup>Greenpeace Allemagne

traitement métallique d'Agor Affination NE-Metall ait dû fermer à cause des émissions nocives, le parti des Verts a demandé au gouvernement où en était le projet d'exportation des déchets. Le gouvernement du Land de Baden Wurttemberg répondit que les projets d'exportation des boues d'eaux usées vers la Turquie avaient été abandonnés.<sup>51</sup>

### 3.13 YOUGOSLAVIE

Projet: Khian Sea

Date: 1988

Type de déchets: cendres d'incinérateur

Origine: Philadelphie, Etats-Unis

Exportateur: Municipalité de Philadelphie

Prétexte/destination: engrais

Etat actuel du projet: projet refusé

La Yougoslavie était un des nombreux pays visés par l'infâme navire de trafic de déchets le KHIAN SEA de 1986 à 1988. Le KHIAN SEA quitta Philadelphie en août 1986 chargé de cendres toxiques d'incinérateur de la ville américaine de Philadelphie. Après que les Bahamas l'aient refusé, il erra pendant 18 mois en mer des Caraïbes, avant de conclure finalement un accord pour décharger 14.000 tonnes d'"engrais" dans le port de Gonaïves à Haïti.

Malheureusement pour les Haïtiens, l'"engrais" était en fait des cendres d'incinérateur de Philadelphie chargées en métaux lourds et dioxines. Le navire déchargea environ 4.000 tonnes de cendres toxiques à Haïti en février 1988, avant que les autorités haïtiennes découvrent la supercherie et ordonnent au KHIAN SEA de quitter le pays. Pendant les 27 mois qui suivirent, le navire navigua sur les eaux des cinq continents à la recherche d'un "endroit" où laisser le reste des déchets. Au cours de son odyssée, un officiel de la municipalité de Philadelphie déclara: "Je donne ma tête à couper qu'il y a suffisamment de cupidité dans ce monde pour trouver quelqu'un pour prendre les ordures de Philadelphie".

Après avoir croisé le long de la côte occidentale de l'Afrique, le navire arriva aux chantiers navals de Bijela en Yougoslavie pour réparations. Alors qu'ils se trouvait en Yougoslavie, il changea de nom, et devint le FELICIA. En septembre 1988, le FELICIA passa par le canal de Suez toujours avec sa cargaison vieille de deux ans en direction, selon lui, des Philippines.

Finalement, en novembre 1988, par une compagnie maritime, Greenpeace apprend que l'équipage jetait fréquemment à la pelle par-dessus bord les cendres après avoir traversé l'Océan Atlantique. Selon cette même source, la majeure partie des cendres a été immergée dans le Sud de la mer de Chine. Néanmoins, l'information n'a pas été corroborée par les autres membres de l'équipage qui sont restés silencieux quant au sort des cendres.

---

<sup>51</sup>Greenpeace Allemagne

L'odyssée du KHIAN SEA inclut les efforts effectués pour immerger les cendres toxiques aux Bahamas, aux Bermudes, dans les îles du Cap Vert, au Chili, à Costa-Rica, en République dominicaine, en Guinée, en Guinée-Bissau, à Haïti, en Honduras, Indonésie, aux Philippines, au Sénégal, à Sri-Lanka et en Yougoslavie.<sup>52</sup>

#### 4. LE REJET SOUS UN AUTRE NOM - LE MYTHE DU RECYCLAGE DES DECHETS DANGEREUX

Le développement récent le plus troublant dans les mouvements internationaux de déchets internationaux a été de couvrir les exportations de déchets sous le nom de "recyclage". La recherche menée par Greenpeace a montré qu'actuellement 62% des projets de mouvement de déchets offerts à des régions telles que l'Europe de l'Est ou l'Amérique centrale exigeaient une certaine forme de processus de recyclage.

En même temps, l'industrie et des tribunes telles que l'OCDE et la CE cherchent des exemptions aux réglementations et interdictions en matière d'exportation de déchets dangereux qui sont prétendus être destinés au recyclage. Ces créneaux de recyclage menacent de miner tous les progrès accomplis jusqu'à présent pour éliminer le trafic international de déchets dangereux.

Les déchets dangereux sont déplacés tout d'abord pour des raisons économiques. Les mouvements du nord vers le sud par exemple sont souvent dûs à une main d'oeuvre, des coûts de capital, des frais d'assurances, des responsabilités, etc. meilleur marché. Il existe un rapport entre ces frais moins coûteux et des contrôles moindres en matière d'environnement, de sécurité du travail et de santé. Ainsi, ces différences de prix indiquent souvent des législations moins strictes en matière de protection du travail et de l'environnement. Que l'exportation soit ou non une tentative évidente de contourner les réglementations en matière d'environnement ou non, lorsqu'il s'agit de transporter des déchets en vue de les recycler dans un pays du tiers-monde, l'effet est le même - il est permis à des industries sales d'exploiter les travailleurs et l'environnement pour un besoin évident de devises.

Même lorsque les projets proposés de "recyclage" consistent en une certaine forme de recyclage licite, ce genre de trafic, s'il est permis, représente un créneau grave par lequel on permet à d'énormes quantités de poison de passer au travers des frontières et mettre en danger la santé et l'environnement du pays destinataire.

##### 4.1 Le recyclage n'est pas une production propre

Lorsqu'il s'agit de recycler des déchets dangereux, on encourt en général un danger - soit celui de créer des produits dangereux ou des nouveaux déchets dangereux. La réponse et de prévenir les

---

<sup>52</sup>The Saga of the Philadelphia Ash Flotilla, Including the KHIAN SEA, the BARK and the BANYA (A Chronological review through newspaper clippings 1984-1988), Greenpeace Etats-Unis.

dangers et non pas d'en créer à nouveau. Ce qui peut se faire en éliminant l'utilisation de substances dangereuses dans les productions de produits et les processus.

Due à l'utilisation de produits toxiques dans notre société, le recyclage des biens de consommation très souvent comprend un composant toxique. Il ne faut jeter le blâme sur les recycleurs pour le fait que des produits chimiques contaminent le flux de déchets qu'il cherchent à traiter. En fait, la plupart des recycleurs préféreraient ne traiter que des flux de déchets non dangereux. Néanmoins, à quelques exceptions près, à cause des composants dangereux impliqués, le recyclage de déchets dangereux est une autre forme de production de produits dangereux, exposant encore l'environnement, les travailleurs et le public à d'autres dangers.

A première vue, le processus visant à extraire des matières utilisables des déchets dangereux, semble être une activité préférable au rejet des matériaux dans une décharge ou à leur combustion dans un incinérateur. Ce serait sans doute vrai s'il s'agissait des seules possibilités offertes. Heureusement il existe un autre choix beaucoup plus clair et logique, - LA PREVENTION DES MATIERES TOXIQUES - à savoir exclure les matières dangereuses des processus de fabrication.

#### 4.2 Le recyclage comme prétexte à l'élimination

De nos jours, on utilise souvent le recyclage comme prétexte pour retirer des profits de l'élimination des déchets dangereux. De nombreux recycleurs retirent la majeure partie de leurs bénéfices en déblayant simplement les déchets, à savoir en offrant un service d'"élimination". Ces "recycleurs" sont payés pour recevoir des déchets dont on sait qu'ils sont dangereux. Puisqu'il est de plus en plus interdit d'éliminer les flux de déchets par la mise en décharge ou l'incinération, l'industrie considère les processus de recyclage comme la nouvelle soupape de sécurité pour les déchets.

Et puisque l'on peut prétendre que presque tous les déchets peuvent être utilisés par les segments les plus pauvres de notre société, ils sont marchandés au-delà des frontières économiques et politiques à destination des communautés et pays les plus pauvres et les moins réglementés. D'incalculables excuses ont été enregistrées pour que les déchets soient marchandés avec des prétendus avantages pour leurs destinataires. La plupart du temps, ces prétextes sont conçus autour des besoins des pays impliqués, ne mentionnant que légèrement les déchets inhérents. Les exemples les plus courants comprennent l'utilisation de déchets dangereux pour produire de l'énergie ou l'utiliser comme matériau pour la construction de route. Mais il y a aussi des propositions encore plus bizarres comme celles mentionnant des matériaux de construction, les engrais, et même l'utilisation de déchets pour élever le niveau d'îles du Pacifique afin de contrecarrer aux effets du réchauffement de la planète.

Les trafiquants de déchets profitent de l'image verte du recyclage en tant que brèches dans la législation, permettant que les déchets dangereux soient transportés avec moins de contrôle

s'il est prétendu qu'ils sont destinés à être recyclés. Avancer un prétexte de recyclage est un moyen facile de "vendre" des exportations de déchets dangereux avec des motifs économiques à des autorités compétentes de pays d'exportation et d'importation.

#### 4.3 Le "faux" recyclage et le recyclage licite

L'industrie de recyclage s'efforce avec insistance d'établir une nette différenciation entre les prétendus recycleurs et les recycleurs licites. Nous pensons, cependant que, d'un point de vue écologique, il n'est pas possible de mettre en place une distinction aussi nette. Toute l'industrie du recyclage de déchets dangereux constitue une suite de zones "grises" pour les matières dangereuses qui justifient toutes des interdictions et des vérifications.

Alors que certains trafiquants de déchets utilisent le mot recyclage comme prétexte évident pour bénéficier des créneaux juridiques ou d'enquête d'état souples, des formes plus "licites" de recyclage de déchets dangereux impliquent également que les travailleurs soient plus dangereusement exposés ou que le matériel toxique soit rejeté dans l'environnement du pays d'importation.

Inévitablement, puisque rien ne peut absolument être recyclé à 100%, des résidus et émissions dangereux provenant du processus sont rejetés sous forme de nouveaux déchets ou comme pollution.

Par exemple, certains des trafics de déchets les plus dangereux se produisent dans les flux de déchets de métaux ferreux et non ferreux. Les déchets de métaux non ferreux sont presque toujours contaminés avec des métaux lourds extrêmement dangereux dont seulement quelques-un peuvent être réutilisés. Parce que la plupart de ces flux de déchets proviennent de débris de ferraille ou de processus compressant des produits halogénés et des hydrocarbures, ils sont contaminés d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (PAH) ainsi que de dioxines et de furans, qui figurent parmi les produits chimiques les plus dangereux que l'on connaisse. Ces composants non recyclés sont alors déversés au cours d'opérations effectuées dans certaines zones parmi les plus pauvres et les plus polluées du monde.

#### 4.4 Le contrôle de toutes les formes de mouvements de déchets dangereux

Il convient de limiter la question de la prévention du trafic des déchets à des réglementations et des contrôles sur les processus relatifs aux déchets dangereux et à leur élimination. Il n'est pas nécessaires de réglementer plus en avant le trafic de matériaux qui ne sont pas réellement dangereux tels que les déchets de papier ou de chiffons.

Ce sont les déchets dangereux qui doivent nous préoccuper le plus, sur lesquels plusieurs tribunes se sont penchées telles que les Conventions de Bâle, Lomé IV et de Bamako. Il est clair que la définition qu'il conviendra d'utiliser est celle qui sera conforme à celle donnée par ces tribunes - à savoir celle que

l'OCDE a mise au point et qui est incorporée dans la Convention de Bâle.

#### 4.5 Raisons de clore les créneaux de recyclage

Il existe déjà une grande proportion des déchets dangereux recyclés exemptés de la législation réglementant son transport. Trop souvent, les déchets ont été définis par rapport à leur destination plutôt que par leurs caractéristiques chimiques. Ceci doit changer. Puisque les pays appliquent de plus en plus les Conventions de Bâle, Lomé et Bamako, ils seront obligés de définir les déchets dangereux par leurs caractéristiques chimiques et non plus par des décisions politiques arbitraires. Par exemple, il faut considérer les déchets destinés à des opérations de récupération de métaux comme des déchets dangereux s'ils contiennent des quantités dangereuses de métaux lourds ou de produits chimiques organiques ou bien doivent être utilisés dans un processus qui crée des déchets dangereux.

Puisque presque tous ceux chargés de réglementer ont pour objectif de prévenir la production de déchets et de minimiser leur transport, il n'y a aucune raison de traiter les déchets destinés au recyclage différemment que déchets à éliminer définitivement. Même si on devait croire que le recyclage est une bonne idée, les créneaux de recyclage qui facilitent le transport en vue de procéder à ces processus ont une dangereuse perspective.

Les problèmes associés au mouvement transfrontières à des fins de recyclage sont décrits ci-après:

##### 4.5.1 Le recyclage, porte ouverte à l'exploitation

En donnant la possibilité d'expédier des déchets dangereux destinés au recyclage, on ouvre une porte par laquelle les trafiquants en déchets peuvent envoyer une grande variété de substances dangereuses présentées comme des "engrais, des carburants, des matériaux de construction", etc. C'est là un énorme problème pour appliquer les réglementations et prouver la toxicité aux autorités du pays destinataire. Il a été récemment démontré qu'il est pratiquement impossible d'appliquer de façon appropriée les réglementations en matière de mouvements transfrontières même dans les pays riches de la Communauté européenne et aux Etats-Unis.

##### 4.5.2 Le recyclage dégage les producteurs de déchets de leurs responsabilités

Les mouvements transfrontières de déchets dangereux opérés à des fins de recyclage peuvent être utilisés comme une excuse par les producteurs des déchets pour se dégager de leurs responsabilités quant aux effets ultérieurs des matières dangereuses. Lorsque du point de vue juridique, les déchets toxiques sont considérés comme des "matières premières secondaires" ou "destinés à des industries de recyclage ou de récupération, ils sont trop souvent exemptés des exigences qui assurent qu'il existe des capacités techniques appropriées ou adaptées". Même s'il est imposé des responsabilités strictes au producteur, du point de vue pratique,

on ne peut guère être assuré que le producteur étranger sera traduit en justice.

#### 4.5.3 Le recyclage permet un transport risqué

Le mouvement de telles matières comporte des risques au niveau du transport, des dangers pour les dockers et les ouvriers à bord, pour les travailleurs des installations de recyclage et pour l'environnement des zones de transit et du site d'élimination ultime des résidus.

#### 4.5.4 Le recyclage démotive la minimisation des déchets

Expédier des déchets à des fins de recyclage est souvent une autre façon d'éviter l'obligation de minimiser les déchets à la source de production. En évitant cette responsabilité pour accroître les profits, ces mouvements vont à l'encontre de la motivation qui vise à introduire au lieu de production des technologies ne produisant pas de déchets ou bien très peu.

### 5. L'IMMERSION EN MER

Il est crucial de noter que les mouvements internationaux de déchets y compris ceux de déchets nucléaires font que les territoires courent le risque de faire l'objet d'immersion mais que les eaux territoriales et les hautes mers communes du globe sont également menacées. L'attrait de l'immersion en mer pour les trafiquants de déchets est évident. Il est extrêmement facile - cela presque sans responsabilité - de rejeter les déchets en fût ou en vrac dans la mer bien que les répercussions pour l'environnement puissent être graves.

De nos jours, où l'environnement marin est de plus en plus détérioré, on s'est éloigné du principe qui assumait que l'environnement marin avait une capacité d'assimilation sans danger pour penser qu'il est possible de réduire ou même de supprimer en grande partie la contamination de l'environnement marin, surtout par les substances synthétiques et persistantes, même s'il n'y a pas de preuve appropriée ou probante pour démontrer un rapport causal entre les émissions et les effets. Ce principe de précaution a été adopté par la Convention de Barcelone en 1989 et par bien d'autres tribunes.<sup>53</sup>

La Convention sur la prévention de la pollution du milieu marin par l'immersion de déchets et d'autres substances (Convention de Londres sur les immersions) cherche à contrôler la pollution de

---

<sup>53</sup>Ces tribunes comprennent la Conférence ministérielle de la mer du Nord, le Conseil d'administration du PNUE, les Commissions de Paris et d'Oslo, la Convention de Barcelone, la Conférence parlementaire internationale du Conseil nordique sur la pollution des mers, le Conseil nordique, le Parlement européen, la Déclaration de la Conférence ministérielle de Bergen, la Convention de Vienne sur la protection de la couche d'ozone et le Plan d'action pour l'environnement en Amérique latine et dans les Caraïbes.

la mer par les immersions et à encourager des accords régionaux qui viendraient compléter la Convention.<sup>54</sup>

Lors de la Treizième réunion consultative (Londres, 1990), les Parties contractantes ont convenu que les immersions de déchets industriels devaient cesser à dater du 31 décembre 1995 et ont encouragé l'adoption d'engagements individuels et régionaux en vue de mettre fin aux immersions de déchets industriels avant le 31 décembre 1995.<sup>55</sup>

Il est essentiel que dans cet environnement marin sensible de la région méditerranéenne, les immersions en mer soient interdites et que des mesures soient prises pour lutter contre les rejets illicites ou les immersions "pirate".

## 6. LES DECHETS RADIOACTIFS DANS LA REGION MEDITERRANEENNE

### 6.1 Généralités

Depuis presque cinquante ans, un certain nombre de pays ont mis au point des technologies nucléaires, tant dans l'industrie civile que dans l'industrie militaire. Les programmes nationaux de construction nucléaire à grande échelle n'ont pas véritablement été très nombreux avant le début des années 60 et la plupart ont été terminés dans les années 80. En dépit d'un "âge d'or nucléaire" de courte durée, l'industrie a laissé un héritage mortel lui de longue durée - des quantités massives de déchets radioactifs représentant une menace pour l'environnement et la santé des générations actuelles et futures.

La Commission européenne a estimé que sept centrales nucléaires de la Communauté européenne auront produit d'ici l'an 2000 les quantités suivantes de déchets:<sup>56</sup>

---

<sup>54</sup>Articles 1 et 8 de la "Convention sur la prévention de la pollution du milieu marin par l'immersion des déchets et d'autres substances" (Convention de Londres sur les immersions), Londres, Mexico City, Moscou, Washington, 1972.

<sup>55</sup>Cf. Organisation maritime internationale, "Rapport final de la Treizième réunion consultative des Parties contractantes à la Convention sur la prévention de la pollution du milieu marin par l'immersion des déchets et d'autres substances", Londres, novembre 1990.

<sup>56</sup>Commission européenne: "Situation actuelle et perspectives dans le domaine de la gestion des déchets radioactifs dans la Communauté européenne", deuxième rapport, juillet 1987. A titre d'indication en ce qui concerne le volume, ces déchets sont aussi importants que l'île vierge de Gorda, d'une superficie de 25 km<sup>2</sup>, qui pourrait être recouverte de déchets radioactifs (total de 1.200.000 m<sup>3</sup> sur une profondeur allant jusqu'à 5 cm (presque 2 inches)).

### Déchets à faible et moyenne radioactivité

Produits avant 1988, actuellement stockés:	59.000 m <sup>3</sup>
Quantité prévue, 1986-2000:	1.150.000 m <sup>3</sup>

### Déchets radioactifs alpha et de haut niveau

Produits avant 1986, actuellement stockés:	62.000 m <sup>3</sup>
Quantité prévue:	62.000 m <sup>3</sup>

Aux Etats-Unis, et ne tenant compte que des sources nucléaires civiles, la quantité totale de déchets radioactifs de faible niveau est de 21.300 tonnes<sup>57</sup> et celle de carburant usé irradié de 70.100 m<sup>3</sup>.

Ces chiffres ne comprennent pas les déchets attendus suite au décomissionnement des réacteurs nucléaires. En fait et en dépit que l'on ait cessé de développer l'industrie nucléaire, la demande des options offertes pour l'élimination des déchets radioactifs n'a cessé de croître à cause des déchets provenant du décomissionnement d'un nombre croissant de réacteurs. Dans les premiers stades de la programmation nucléaire, on ne prêtait guère attention au problème du décomissionnement et on manque gravement de technologies et de ressources pour s'occuper des énormes quantités de déchets qui seront produites.<sup>58</sup>

De nombreux états, avançant des raisons de protection de l'environnement et de la santé, ont maintenant rejeté la possibilité d'éliminer les déchets radioactifs dans des décharges à terre, peu profondes et il n'existe actuellement dans le monde aucune installation fonctionnant pour l'élimination des déchets radioactifs de haut niveau. Chaque fois que des pays ont tenté de mettre en place de telles installations, ils ont découvert que leurs propres citoyens en avaient repoussé les projets. Dans des pays aussi divers que le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Suède, la France et l'URSS, les communautés locales ont vigoureusement

---

<sup>57</sup>Scott Saleska et. al. Nuclear legacy, an overview of the place, problems and politics on radioactive waste in the United States, Public Citizen's Critical Mass Energy Project, septembre 1989.

<sup>58</sup>Il y a maintenant de par le monde environ cinquante réacteurs nucléaires qui attendent d'être décomissionnés. Avec la mise hors service des réacteurs de première génération à refroidissement gazeux en France et au Royaume-Uni, ce sont encore une douzaine d'installations qui entameront leur processus de décomissionnement au début des années 90 dans ces deux pays. Les premiers navires nucléaires attendent aussi d'être décomissionnés. Il y a actuellement plus de 500 réacteurs nucléaires en fonction ou en construction dans le monde entier. Données extraites du Power Reactors from World Nuclear Industry Handbook 1989, Nuclear Engineering International, 1988.

résisté à l'établissement dans leur région d'installations d'élimination de déchets radioactifs de haut niveau.

Les Etats-Unis et certains pays de l'Europe ont, pendant de longues années, immergé leurs déchets radioactifs en mer<sup>59</sup>. En 1983, les Parties contractantes à la Convention pour la prévention de la pollution du milieu marin par l'immersion de déchets et d'autres substances (Convention de Londres sur les immersions) ont convenu, après de longs débats et discussions, d'un moratoire sur l'immersion en mer des déchets radioactifs.<sup>60</sup> Depuis, on n'a pas eu connaissance que des opérations d'immersion en mer de déchets nucléaires aient été effectuées.

Le moratoire de la Convention de Londres a été adopté à cause des fortes préoccupations exprimées à l'égard de l'environnement marin ainsi que de la santé et du bien-être économique des communautés qui dépendent des produits de la mer pour vivre. Il a donc été refusé aux pays produisant de grandes quantités de déchets radioactifs de se décharger de façon peu coûteuse et efficace de leurs problèmes domestiques sur la communauté globale.

Le rapport du Panel intergouvernemental sur les déchets radioactifs de la Convention de Londres sera sans doute publié en 1992<sup>61</sup>. A la lumière de ce rapport, les Parties contractantes

---

<sup>59</sup>Par exemple, en 1967, l'Agence pour l'énergie nucléaire de l'OCDE a désigné une zone de 4.000 mètres de profondeur dans l'océan Atlantique, à 700 km au large de la côte nord-ouest de l'Espagne, comme site d'immersion pour l'Europe. Huit pays sous le contrôle de AEN ont opéré un total de 26 opérations d'immersion entre 1967 et 1981. Ce qui représente 85.000 tonnes de déchets avec 900.000 curies de radioactivité. Cf. Greenpeace international Briefing On Radioactive Waste Dumping At Sea. The Controversy Over Ocean Dumping of Radioactive Wastes: The London Dumping Convention, Amsterdam, Stichting Greenpeace Council, 1989.

<sup>60</sup>Résolution, LDC.21(9) adoptée par la Neuvième réunion consultative de la Convention de Londres sur les immersions (septembre 1985). La résolution: "convient de suspendre toutes les immersions en mer de déchets radioactifs et d'autres substances radioactives pour permettre d'avoir suffisamment de temps pour re-considérer les questions qui fourniront une base plus vaste pour un jugement informé sur la proposition d'amendement des annexes de la Convention. Cette suspension sera valable jusqu'à ce que les études et évaluations mentionnées aux paragraphes 2 à 5 ci-dessous soient complétées."

<sup>61</sup>Ce panel a été institué par une résolution adoptée par la Neuvième réunion consultative de la Convention de Londres (octobre 1985). Il est demandé au panel d'"examiner les aspects politiques, juridiques, économiques et sociaux au sens le plus vaste" de l'immersion de déchets radioactifs en mer; la question des options telluriques comparatives et du coût et des risques associés à ces options, la question de savoir s'il peut être prouvé que l'immersion en mer de déchets radioactifs et d'autres

devront décider soit de permettre à nouveau l'immersion en mer de déchets radioactifs, de proroger le moratoire ou d'interdire de façon permanente cette pratique en amendant les annexes à la Convention. Parce qu'il existe des incertitudes scientifiques et que les philosophies en matière de gestion diffèrent, on ne s'attend pas à parvenir à un consensus en dépit de plus de dix ans de débats actifs. On peut s'attendre à ce que certains pays et l'industrie nucléaire elle-même exercent de très fortes pressions pour que cette option de l'immersion en mer soit réouverte. Dans les années 90 et après, l'industrie nucléaire aura à faire face à des quantités de déchets radioactifs sans cesse plus importantes tant quant à leur volume qu'en termes de radioactivité, par suite des programmes de décommissionnement massif des anciennes centrales nucléaires, maintenant contaminées ainsi qu'à des problèmes de gestion de déchets d'une ampleur sans précédent, pour lesquels jusqu'à présent aucune solution véritable n'a été trouvée.

Le thème central de toute question traitant de déchets radioactifs est que, quelque soit le degré de sophistication de la technologie employée, le risque pour la santé et l'environnement ne peut être réduit à zéro. Et en fait, les risques sont considérables. Les pays qui ont "profité" de l'énergie nucléaire ne doivent pas tenter de passer les coûts au niveau de l'environnement, sociaux et politiques de déchets sur les communs du monde ou sur d'autres pays. Il est parfaitement légitime que tous les peuples de tous les pays rejettent d'être exposés à ce risque à long terme que représentent les déchets radioactifs.

## 6.2 L'exploitation du problème des déchets radioactifs

Les deux options favorites pour traiter des déchets radioactifs, le rejet sur le territoire national ou l'immersion dans les "communs globaux" de la mer, présentent des problèmes d'ordre technique, politique et juridique.

Confrontés à une augmentation imminente des quantités de déchets radioactifs à traiter, les "pays nucléaires" et l'industrie sont actuellement en quête d'une nouvelle option pour éliminer ces déchets extrêmement dangereux: à savoir exporter dans d'autres pays en vue de les éliminer.

Il ressort clairement de la documentation préparatoire de la Convention de Bâle que la décision d'exclure les déchets radioactifs a été prise sur l'impression erronée que des "systèmes de contrôle" avaient déjà été mis en place pour réglementer les mouvements de déchets radioactifs et que ces "systèmes de contrôle" relevaient de la compétence de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA). Cependant, et contrairement aux informations fournies par l'AIEA au PNUE, il n'existait pas - et n'existe toujours pas - de "systèmes de contrôle" juridiquement contraignants visant à réglementer les mouvements transfrontières des déchets radioactifs.

---

substances radioactives n'endommagent pas la vie humaine et/ou ne provoquent pas de graves dommages à l'environnement marin".

Le "Code de pratique des mouvements transfrontières internationaux des déchets radioactifs"<sup>62</sup> si souvent cité, que la Conférence générale de l'AIEA de septembre 1990 n'a adopté que récemment, n'interdit d'aucune sorte les mouvements transfrontières de déchets radioactifs et n'a pas de "contrôle" obligatoire, comme ce sera le cas pour la Convention de Bâle lorsqu'elle entrera en vigueur.

Ce code n'ayant pas force obligatoire fournit plutôt aux états des lignes directrices pour mettre en place des politiques et des législations sur les mouvements transfrontières des déchets radioactifs se fondant essentiellement sur la "notification préalable et le consentement des états expéditeurs, destinataires et de transit".

Ce même code reconnaît que "tout état possède le droit souverain d'interdire les mouvements de déchets radioactifs en direction de son territoire, à partir ou sur celui-ci." C'est seulement en interdisant le transport, l'importation et l'exportation de déchets radioactifs en mer Méditerranée que l'on pourra prévenir les dangers inhérents aux mouvements transfrontières de ces déchets.

Les signataires de la Convention de Lomé IV ont reconnu qu'il était vain de chercher à "contrôler" ou gérer un tel transport et ont demandé une interdiction totale de l'importation de déchets radioactifs vers les 68 pays ACP (Afrique, Caraïbes, Pacifique) dans leur interdiction de trafic des déchets (article 39) (cf. section ci-après sur la Convention de Lomé IV).

### 6.3 Le transit en Méditerranée des déchets radioactifs

Du fuel usé provenant du réacteur nucléaire de Latina (Italie) est chargé au port d'Anzio et transporté en passant par le détroit de Gibraltar à l'usine de re-traitement de Sellafield (Royaume-Uni).

Il y a en fait un navire spécialement conçu à cette fin qui transporte le fuel irradié, le Mediterranean Shearwater. Ce navire a été construit en 1981 au Royaume-Uni et appartient à Pacific Nuclear Fuels Ltd, filiale de British Nuclear Fuels Ltd. Chaque année, le Mediterranean Shearwater transporte en passant par la Méditerranée 180.000 kg de fuel nucléaire usé, quantité distribuée en trois voyages.

Des risques considérables sont encourus dans le transport par voie maritime de ce matériel radioactif. Les incendies, l'échouage, la submersion et l'engloutissement sont les aléas du transport maritime et les cargaisons nucléaires peuvent sans aucun doute être victimes de ces mêmes revers. L'industrie

---

<sup>62</sup>Ce code de pratique sur les mouvements transfrontières des déchets radioactifs a été préparé par un groupe d'experts international convoqué par l'AIEA en février 1990 et a été adopté par la 43ème session ordinaire de la Conférence générale de l'Agence internationale de l'énergie atomique (17-21 septembre 1990)

nucléaire suggère que les chances de voir se produire un gros accident sont réduites si l'on construit des barils extrêmement solides et l'on utilise des navires spéciaux pour transporter le fuel nucléaire usé. Mais en fin de compte, il est reconnu que ces mesures peuvent seulement limiter plutôt que prévenir les accidents. La question n'est pas de savoir si des accidents peuvent se produire mais quelles seraient les conséquences de tels accidents.

Tout d'abord, l'industrie nucléaire avance que ces barils protégeraient la cargaison nucléaire en cas d'accident. L'AIEA a promulgué toute une série de lignes directrices pour la mise au point et la production de ces barils. Malheureusement ces lignes directrices ne sont ni suffisamment strictes ni ne tiennent compte de la dynamique réelle des accidents en mer.

Par exemple, des études ont démontré que ces conteneurs perdent leur intégrité après un incendie d'une heure seulement. Ce chiffre est fondé sur un incendie produisant une température de 800 degrés Celsius, soit 1.475 degrés Fahrenheit.<sup>63</sup> D'un autre côté, les incendies à bord de navire, brûlent en moyenne pendant plus de 20 heures et peuvent produire des températures allant jusqu'à 2.400 degrés Fahrenheit.<sup>64</sup>

Des protestations se sont élevées de par le monde à la suite des préoccupations quant au coût catastrophique des accidents de transport de substances nucléaires, ce qui a en fait conduit à fermer plusieurs grands ports à ces cargaisons. Les pays côtiers de la Méditerranée doivent envisager d'interdire leur région aux transports de ce matériel nucléaire à haut niveau de radioactivité.

## 7. INITIATIVES POLITIQUES - "CONTROLES" CONTRE INTERDICTIONS

Le débat sur la meilleure façon de prévenir les maux pour l'environnement, d'ordre politique, social et moral que présentent les mouvements internationaux de déchets est manifeste dans deux types d'instruments juridiques - les mécanismes de contrôle et les interdictions. Les mécanismes de contrôle sont caractérisés par le fait qu'ils sont généralement supportés par de grandes puissances industrialisées et qu'ils consistent en notification et régime de notification, communément connue comme le "consentement préalable avec notification". Les interdictions cependant sont plus généralement supportées par des pays moins industrialisés - victimes potentielles de ces mouvements de déchets.

---

<sup>63</sup>S.W. Heaberlin et al., "Evaluation of the consequences of LWR Spent Fuel and Plutonium Shipping Package Loss at Sea," Rattelle Pacific Northwest Laboratories Report # 2093, déc. 1976, Richland, Washington, USA.

<sup>64</sup>Organisation maritime internationale (OMI), Fire Casualty Reports, 1960-86, Londres.

## 7.1 Contrôles en matière de mouvements de déchets

Les législations des Etats-unis et la Communauté européenne, ainsi que la Convention de Bâle s'appuient sur diverses formes de contrat obligatoire exigeant un consentement préalable avec notification, comme base de leurs "systèmes de contrôle"<sup>65</sup>. Ce consentement préalable avec notification demande que l'exportation soit notifiée et exige le consentement de l'"autorité compétente" du pays destinataire avant l'exportation.

Plutôt que d'accepter des "systèmes de contrôle" fondés sur certaines formes de "consentement préalable avec notification", beaucoup de pays moins industrialisés ont insisté sur des interdictions totales d'importer ou d'exporter comme seul moyen pour lutter de façon appropriée contre le trafic de déchets et d'atténuer les dommages politiques, écologiques, moraux ou sociaux qu'il crée. Le consentement préalable avec notification ne peut prétendre être un simple contrat lorsque l'on vit dans un monde où il y a une telle disproportion entre les niveaux politiques et économiques, un monde où les poisons des riches peuvent être offerts pour remédier à court terme à la misère des pauvres. Ce consentement préalable avec notification ne peut prétendre aborder la question de la démotivation concernant la mise au point de méthodes de production propre pour réduire au minimum les déchets lorsque des intérêts industriels, avec un minimum de paperasserie, peuvent exporter à bon marché leurs problèmes de déchets plutôt que d'en assumer la responsabilité chez eux.

Nous proposons ci-après de discuter des défauts de la législation de "contrôle" primaire ayant eu une influence sur les législations de la région baltique, de la Convention de Bâle et de la Communauté européenne.

### 7.1.1 La Convention de Bâle

En mars 1989, les efforts du Programme des Nations Unies pour l'environnement visant à trouver un remède à cette plaie que représente le trafic des déchets ont été couronnés par la signature de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination. Les négociations de la Convention ont été marquées dès le début par l'existence d'une minorité de puissances industrielles qui souhaitaient retenir leur droit de se débarrasser de leurs problèmes de déchets par la "petite porte" et une majorité de pays en développement qui espéraient fermer cette porte. A cause du processus de prise de décision par consensus utilisé pour légiférer en droit international, le plus petit dénominateur commun représenté par les nations les plus industrialisées (Etats-Unis, Royaume-Uni, République fédérale d'Allemagne, URSS, Japon, etc.) a prévalu.

---

<sup>65</sup>Convention de Bâle; Directive des Communautés européennes 84/631/CEE; U.S. Resource Conservation and Recovery Act (RCRA) amendé par The hazardous and Solid Waste Amendments (HWSA) 1984 (codifié comme 42 U.S.C.A. 6921-6923. 6938).

La réalisation première de la Convention de Bâle est qu'elle requiert que les exportateurs de déchets reçoivent le consentement écrit des pays d'importation avant que le transport ait lieu. Cependant ce régime de notification est en grande partie une répétition des lois existantes aux Etats-Unis et dans la Communauté européenne et ne fera pas grand chose pour limiter les mouvements transfrontières de déchets actuels ou prévus.

Au 16 avril 1991, seuls dix pays avaient ratifié la Convention de Bâle<sup>66</sup>. La Convention entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour suivant la date de dépôt du vingtième instrument de ratification et la première réunion des Parties contractantes sera convoquée un an au plus tard après son entrée en vigueur. Il faudra donc encore du temps avant que cet instrument entre en vigueur.

Neuf états membres de la Convention de Barcelone ont signé la Convention de Bâle. Il s'agit de la France, Chypre, l'Espagne, la Grèce, Israël, l'Italie, le Liban, la Syrie et la Turquie. Parmi eux, seule la France l'a ratifiée.<sup>67</sup>

### 7.1.2 Critique de la Convention de Bâle

Des groupes de défense de l'environnement et de nombreux pays moins industrialisés ont, il est bien connu, condamné la Convention de Bâle comme étant un instrument qui, plutôt que de minimiser les mouvements de déchets, sert à légitimiser ce qui devrait être considéré comme une activité criminelle.

Les imperfections premières de la Convention de Bâle sont résumées ci-après:

1. Il n'y a de disposition visant à interdire tout genre de transport de déchets (à l'exception de l'Antarctique) même à destination de pays en développement ou de pays avec des lois sur l'environnement moins strictes (article 4). Il est même possible de permettre les exportations de déchets vers des parties non contractantes (voir paragraphe 6 ci-dessous).

2. En fournissant un cadre juridique dans lequel il est possible d'opérer des mouvements de déchets, la Convention légitimise une pratique qui devrait être considérée comme une activité criminelle.

3. "Le consentement préalable avec notification" ne peut prétendre être un simple contrat lorsque nous vivons dans un monde de niveaux économiques et politiques si disproportionnés - dans un monde où les poisons des riches peuvent être offerts comme remèdes à court terme à la misère des pauvres. Le consentement écrit ne peut prétendre s'attaquer à la question de

---

<sup>66</sup> Ces dix pays sont: la France, la Hongrie, la Jordanie, le Mexique, le Nigéria, la Norvège, le Panama, la Roumanie, l'Arabie Saoudite et la Suisse. Pierre Portas, Secrétariat intérim de la Convention de Bâle, Genève, 15 avril 1991.

<sup>67</sup> Ibid.

la démotivation quant à la minimisation des déchets et la mise en oeuvre de méthodes de production propre lorsque les intérêts industriels peuvent exporter de façon peu coûteuse leurs problèmes de déchets sans en prendre la responsabilité chez eux. (article 6)

4. Avec le consentement préalable avec notification, aucune garantie n'est donnée que les autorités compétentes puissent représenter démocratiquement ou non soit la population ou l'environnement du territoire de réception. (article 6)

5. Il peut être interprété que les déchets radioactifs sont exclus du champ d'application de la Convention. (article 1)

6. Il est possible de se soustraire à la Convention au moyen de traités bilatéraux ou multilatéraux ou d'arrangements négociés avec des non Parties à une condition très subjective "qu'ils ne soient pas moins écologiquement rationnels". (article 11)

7. Elle ne contient pas de dispositions en matière de responsabilité. (article 12)

#### 7.1.3 La Communauté européenne (CE)

On ne connaît pas exactement l'ampleur totale des mouvements de déchets dans la région méditerranéenne. Ce que l'on sait, c'est que les états communautaires sont une source écrasante pour les déchets transportés licitement ou illicitement. Puisque la Communauté européenne est une source majeure de déchets régionaux, il est important d'examiner l'effort fait actuellement par la Communauté en matière de législation pour contrôler ses propres frontières en ce qui concerne les déchets dangereux.

A l'exception de l'Italie, les états membres de la CE n'ont pas le droit d'interdire que les déchets soient exportés à destination de Parties de la Convention de Barcelone tant que les procédures de notification à propos de l'exportation sont observées et que le consentement est reçu du pays d'importation.

Ces exigences en matière de notification, codifiées dans la Directive 84/631/EEC, amendée par 85/469/EEC, 86/121/EEC, 86/279/EEC et 87/112/EEC, sont une version plus faible du consentement préalable avec notification stipulé dans la Convention de Bâle. Au titre de cette dernière, l'état de réception doit consentir à l'importation avant de permettre de déclencher l'exportation, alors que dans la directive de la CE, on présume que l'accord est donné s'il n'y a pas de refus reçu dans les 20 jours à dater de l'envoi de la notification.

Presque tous les scandales à propos de mouvements de déchets dangereux ont éclaté depuis que cette directive communautaire est appliquée. Il est donc évident qu'elle présente des insuffisances fondamentales et qu'elle est en grande partie sans effet.

#### 7.1.4 Critique de la Directive communautaire

Les insuffisances premières de la directive communautaire actuelle 84/631/EEC sont les suivantes:

1. Elle ne contient pas de disposition en vue d'interdire les mouvements de déchets quels qu'ils soient, même en direction de pays en développement ou de pays aux lois moins strictes en matière d'environnement.

2. En offrant un cadre juridique dans lequel il est possible d'opérer des mouvements de déchets, la directive légitimise une pratique qui devrait être considérée comme criminelle.

3. Même la version faible du "consentement préalable avec notification" codifié dans la directive ne peut prétendre être un simple contrat lorsque nous vivons dans un monde de niveaux économiques et politiques si disproportionnés - dans un monde où les poisons des riches peuvent être offerts comme remèdes à court terme à la misère des pauvres. Le consentement écrit ne peut prétendre s'attaquer à la question de la démotivation quant à la minimisation des déchets et la mise en oeuvre de méthodes de production propre lorsque les intérêts industriels peuvent exporter de façon peu coûteuse leurs problèmes de déchets sans en prendre la responsabilité chez eux.

4. Avec le consentement préalable avec notification, aucune garantie n'est donnée que les autorités compétentes puissent représenter démocratiquement ou non soit la population ou l'environnement du territoire de réception.

5. La définition des déchets dangereux utilisée dans la directive 84/631/EEC est la même que celle de l'article 1(b) de la directive 78/319/EEC. Cette définition est si faible qu'elle exclut des quantités massives de déchets très dangereux tels que les déchets radioactifs, les solvants chlorés, les solvants organiques, les matières contaminées aux dioxines - cendres d'incinérateur, boues d'eaux usées et déchets ménagers. De plus, tous les déchets énumérés dans la définition sont sujets à une interprétation très subjective de ces déchets qui sont "en quantité et en concentration telle qu'ils constituent un risque pour la santé ou l'environnement."

6. Elle ne contient pas de disposition en matière de responsabilité.

7. Il est possible de se soustraire à plusieurs exigences minimales de la directive par le "créneau non ferreux" (article 17) lorsqu'il s'agit de récupérer les métaux non ferreux. Des scandales ont déjà éclaté quant à ce créneau, puisque la plupart des déchets désignés comme "non ferreux" contiennent des métaux lourds toxiques et des toxines organiques comme les dioxines et les furans.

#### 7.1.5 Les obligations communautaires

Actuellement, la Commission européenne a terminé la rédaction d'une réglementation visant à modifier la directive communautaire relative au transport de déchets dangereux (84/631/EEC). Le projet a été présenté au Conseil et au Parlement et devrait être adopté au cours du dernier semestre 1991.

Le projet s'efforce d'amender l'ancienne directive pour mettre en application la nouvelle interdiction en matière de déchets de la Convention de Lomé IV. La nouvelle réglementation sur les déchets dangereux devra également incorporer les dispositions et les définitions de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination que la Communauté européenne a signé le 22 mars 1989 à Bâle, Suisse. Une réglementation est différente d'une directive en ce qu'il n'est pas nécessaire de l'appliquer dans la législation nationale pour avoir immédiatement force contraignante sur les états membres.

#### 7.1.6 Critique du projet de réglementation communautaire en matière de mouvements de déchets

La proposition de la Commission de réglementation du Conseil sur la surveillance et le contrôle des mouvements de déchets à l'intérieur, vers et hors de la Communauté européenne est un document faible, excessivement compliqué, impossible à appliquer et bourré de créneaux qui ne peut servir les besoins déclarés de la Communauté pour "prévenir et réduire les déchets à la source" et "réduire à un minimum les mouvements de déchets" (Résolution du Conseil du 7 mai 1990 sur la pratique en matière de déchets, 90/C 122/02).

Les quatre défauts fondamentaux qu'il est nécessaire de corriger immédiatement sont les suivants:

-- Des déchets dangereux peuvent encore être exportés vers des pays non membres de la CE. Le principe communautaire d'auto-suffisance en matière de gestion des déchets a donc été ignoré.

-- Une utilisation extrêmement dangereuse et inconsistance du point de vue juridique d'une double définition concernant les déchets permet d'élargir les créneaux de recyclage.

-- Il n'est pas explicitement indiqué que les états qui sont parvenus à être capables de gérer leurs déchets poursuivant l'objectif politique déclaré de l'auto-suffisance nationale doivent interdire l'importation et/ou l'exportation de déchets sur une base nationale.

-- Elle ne contient pas de dispositions concernant l'application de cette réglementation par rapport aux échanges intra-communautaires après 1992 et à l'absence subséquente de contrôles aux frontières.

I. De nombreux scandales passés concernant des rejets de déchets provenant d'Europe occidentale en Afrique, Amérique du Sud, au Moyen-Orient et en Europe de l'Est ont clairement démontré qu'il y avait là un problème auquel il fallait trouver une solution.

Bien que de nombreux pays aient activement cherché à parvenir à des interdictions d'importation de déchets, elles sont souvent difficiles à appliquer et mettre en vigueur dans les pays de réception. Il est évident que c'est aux pays d'exportation qu'incombe la responsabilité d'interdire le rejet des déchets. Il

est faux de prétendre s'engager dans la voie de "l'auto-suffisance", de la "minimisation des déchets" et de la "gestion écologiquement rationnelle" des déchets, lorsque l'on insiste que la CE, n'étant pas encore auto-suffisante, doit encore avoir la possibilité de rejeter ses déchets dans des nations avec une gestion des déchets moins écologiquement rationnelle et une capacité technique moindre que la sienne.

Etant donné l'engagement face aux principes d'"auto-suffisance" et de proximité que le Conseil a adopté le 7 mai de l'année en cours; étant donné l'interdiction d'exportation de déchets dont a convenu la Communauté économique européenne dans la Convention de Lomé IV avec le groupe des 69 pays des régions de l'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP), signée le 15 décembre 1989; étant donné la résolution du Parlement européen visant à interdire toute exportation de déchets dangereux à destination de pays en développement du 26 mai 1989; étant donné le potentiel incessant de scandales endommageant au niveau politique ayant rapport à des déchets dangereux de la CE; la Communauté européenne doit trouver le courage face à un fort lobby industriel d'interdire toute exportation de déchets dangereux à partir de cette même Communauté.

II. La plus dangereuse des nouvelles initiatives que quelques membres du Conseil et de la Commission poussent en avant est peut-être l'introduction de définitions doubles selon lesquelles les déchets destinés au recyclage ou à la "ré-utilisation" sont traités de façon différente des déchets destinés à l'élimination. Cette dangereuse distinction n'est pas seulement une dérogation à la Convention de Bâle mais également à l'ancienne législation communautaire. Cette "manière double" de traiter la question permet de créer de nombreux créneaux de recyclage que l'on trouve dans le texte de la réglementation. A première vue, il semble que ce soit une mesure prudente pour faciliter le recyclage. Mais les trafiquants en déchets peuvent facilement exploiter les créneaux avançant un prétexte ou que les déchets sont destinés "à une ré-utilisation" pour justifier tous projet de mouvements transfrontières de déchets, contournant la raison véritable de l'exportation des déchets - les coûts élevés de l'élimination en Europe du Nord.

Même dans le cas de projets de recyclage licites, à moins qu'il n'y ait des dispositions prévoyant le rapatriement des déchets, tout projet de ré-utilisation comporte le rejet de déchets pour leur élimination définitive. Ce qui est dû au fait que rien ne peut jamais être recyclé à 100% et que, de cette façon, les résidus qui représentent souvent la majeure partie des quantités de déchets dangereux, seront rejetés sur le territoire qui les reçoit. C'est pourquoi il est impossible de justifier le maintien d'une double définition.

III. La Convention de Bâle reconnaît que tout état possède le droit souverain de déclarer que son territoire est hors de limites concernant les déchets dangereux. La résolution du Conseil du 7 mai 1990 stipule que les états membres doivent individuellement s'efforcer d'atteindre l'objectif d'auto-suffisance. Il est important que dans la précipitation pour abolir les obstacles aux échanges en 1992, on ne perde pas son

bon sens et laisse de côté le droit des états membres à refuser d'être la décharge des déchets provenant du reste de l'Europe. Il faut que le droit de chaque état à interdire l'importation ou l'exportation de déchets dangereux soit affirmé dans le texte de cette réglementation.

IV. Enfin, la proposition de la Commission européenne manque de moyen d'être appliquée après 1992 et l'absence de contrôles aux frontières qui s'ensuit. Qu'est-ce qui empêchera qu'une cargaison de déchets soit transportée par-delà les frontières nationales sans notification et documentation s'il y a plus de police aux frontières ? Il est évident que le seul espoir pour que cette réglementation commence à être appliquée est qu'elle soit accompagnée d'une directive relative à un contrôle en matière d'environnement, stricte et obligatoire qui stipule simplement quels flux de déchets sont produits et où tous ces flux sont éliminés. Ce qui, combiné à un système véritable de police et de sanctions strictes, permettrait d'appliquer la réglementation. Sans application, une loi n'est qu'un gaspillage de papier.

#### 7.1.7 Les déchets dans le Marché Unique

Une des raisons premières pour laquelle les problèmes se répètent est que la CEE continue à considérer les déchets comme "un bien ou un service" qui peut et doit être négocié librement. En dépit du fait que les déchets dangereux n'aient aucune valeur de rachat du point de vue social et qu'en fait ils présentent de grandes responsabilités des points de vue politique et écologique pour les états membres, la CEE continue à considérer que le libre mouvement des déchets dangereux revêt une importance extrême.

Les déchets ne peuvent être considérés comme des "biens" économiques. Il est erroné de considérer que le libre échange est plus important que la santé de l'environnement, en particulier lorsque la CE n'a pas mis en place des dispositions strictes en matière de minimisation des déchets en vue de réduire énormément la quantité de déchets produite dans la Communauté. Cependant, il ne sera jamais possible de parvenir à une harmonisation totale des réglementations et conditions économiques dans les pays membres de la Communauté européenne. Ainsi, en permettant que les déchets traversent les frontières pour des raisons qui inévitablement ne peuvent être que de nature économique - et non pas écologique - c'est là pratiquer une politique visant à éviter les responsabilités. Bien qu'il puisse être avancé que du point de vue juridique, on peut considérer la gestion des déchets comme un service pouvant être librement rendu, si de tels services ne sont à l'encontre des objectifs de responsabilité et de prévention, car la prévention est une politique qui par définition doit être commencée au point de production (réduction de la source). Il est donc absolument nécessaire d'exclure les déchets des catégories des biens de services.

En fait, il semble que ce soit la conclusion du Conseil de l'Environnement dans sa récente décision politique du 6 juin 1990. Sans fixer de date, les ministres de l'Environnement des douze états membres de la Communauté européenne ont convenu d'accepter que la CE doit devenir "autosuffisante" en ce qui

concerne l'élimination des déchets. Ils ont aussi encouragé les états membres à faire de même:

Alors qu'il est important pour la Communauté dans son ensemble qu'elle soit autarcique en matière d'élimination des déchets et qu'il est à souhaiter que chaque état membre vise individuellement à cette autarcie;

Les états membres prennent toutes les mesures appropriées pour permettre à la Communauté de se suffire à elle-même pour ce qui est de l'élimination des déchets et que chaque état membre cherche individuellement à atteindre cet objectif...

Le réseau (des installations d'élimination) doit permettre que les déchets soient éliminés dans l'une des installations appropriées la plus proche.

Ce principe double d'"autarcie" et "de proximité" est évidemment un "obstacle" nécessaire "au libre-échange" et l'on ne peut que s'en féliciter.

Les politiques d'autarcie et de proximité, considérées en même temps que la signature récente du Traité de Lomé IV (cf. section a Lomé IV) sont tout à fait favorables à ce que la CE non seulement interdise le trafic de déchets vers les 69 pays ACP mais aussi vers tous les pays extérieurs au marché intérieur.

7.1.8 Positions des pays membres de la Convention de Barcelone, membres de la Communauté européenne

FRANCE:

Lors de la Réunion des représentants permanents auprès du Conseil de l'environnement du 31 mai 1990, la France s'est jointe aux délégations du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, des Pays-Bas et du Royaume-Uni pour déclarer qu'en principe il doit y avoir autarcie en matière d'élimination des déchets tant au niveau national qu'au niveau communautaire.<sup>68</sup>

La France a annoncé qu'elle avait l'intention d'interdire tout trafic de déchets au niveau national. Le ministre français de l'Environnement, M. Brice Lalonde, a déclaré en septembre 1989 qu'il espérait qu'un "accord communautaire soit rapidement obtenu exigeant de chaque nation qu'elle traite ses propres déchets".<sup>69</sup>

---

<sup>68</sup>Rapport de la réunion, 31 mai 1990 (01.06) (OR. f).

<sup>69</sup>The Independent, 19 septembre 1989; International Environmental Reporter, septembre 1989.

## GRECE:

Le 18 mars 1991, à la Réunion du Conseil des ministres de l'Environnement, la Grèce s'est jointe à l'Italie et à l'Allemagne pour proposer une interdiction des exportations de déchets vers des pays non membres de l'OCDE.<sup>70</sup>

## ITALIE:

L'Italie, en juin 1989, a juste fait entrer en vigueur une loi sur l'interdiction stricte d'exportation de déchets. Cette prohibition des exportations interdit que les déchets municipaux, spéciaux, toxiques et dangereux soient exportés d'Italie à destination de pays non membres de l'OCDE.<sup>71</sup>

## ESPAGNE:

Selon la représentation permanente de l'Espagne auprès de la Communauté européenne à Bruxelles, l'Espagne est également opposée aux expéditions de déchets vers des pays non membres de l'OCDE.<sup>72</sup>

### 7.1.9 Le Parlement européen

Le 26 mai 1989, le Parlement européen a voté en faveur d'une interdiction totale des exportations de déchets dangereux vers tous les pays en développement.<sup>73</sup>

## 7.2 Interdictions relatives au mouvements de déchets

### 7.2.1 La Convention de Lomé IV

Bien que seuls les états membres de la CE Parties à la Convention de Barcelone soient Parties à la Convention de Lomé IV, ce traité constitue un précédent et un modèle d'une extrême importance pour les autres tribunes régionales de la région. Soixante-huit pays de l'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, le Groupe de pays ACP, sont maintenant protégés du rejet étranger de déchets dangereux, y compris de déchets nucléaires, par un accord concernant les échanges et l'aide entre les pays ACP et la CEE, signé le 15 décembre 1989.<sup>74</sup>

---

<sup>70</sup> Procès-verbal du Groupe de travail sur l'environnement du Conseil des Ministres, 5 février, 4572/91 ENV. 40.

<sup>71</sup> International Environmental Reporter, juillet 1989.

<sup>72</sup> Entretien avec Hilario Dominguez Hernandez, Concergero Medio Ambiente à la Représentation permanente de l'Espagne auprès des Communautés européennes, 26 juin 1991, Greenpeace Unité CE.

<sup>73</sup> Journal officiel des Communautés européennes, No C 158/239, 26 juin 1989.

<sup>74</sup> Article 39 de la Quatrième Convention de Lomé, ACP/CEE 2107/90, 15 décembre 1989.

L'article 39 (cf. annexe III) du Traité Lomé IV représente l'interdiction de trafic des déchets dangereux la plus complète du monde. Lorsque ce pacte conclu pour dix ans entrera en vigueur, la CE n'aura pas le droit d'envoyer des déchets dangereux quels qu'ils soient (y compris des déchets nucléaires) vers les 68 pays ACP. Aux termes de cet accord, les pays ACP ont également convenu d'interdire les importations de déchets dangereux, y compris de déchets radioactifs, provenant de n'importe quel pays.

Conformément à l'Acte Unique européen, le traité doit tout d'abord être approuvé au niveau de la CEE par, au moins, 260 des 518 députés du Parlement européen. Ce qui a été fait le 16 mai 1990. Maintenant, les 80 Parties contractantes ont une période maximum de 12 mois pour notifier les autorités compétentes de la CEE et des pays ACP que le traité a été ratifié. Ce traité entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois après que tous les Etats membres de la CE et deux tiers ou plus des pays ACP aient déposé leurs instruments de ratification.

#### 7.2.2 L'organisation de l'Unité africaine

L'Afrique continue malheureusement à se distinguer comme demeurant nettement le premier choix pour le rejet des déchets européens. L'Afrique a été victime de certains des plus infâmes transbordements de déchets - Koko, le Nigéria, l'Ile Kassa, la Guinée, Thor Chemical, l'Afrique du Sud pour ne mentionner que quelques exemples d'un barrage constant offrant des paquets de poison adoucis de devises étrangères tellement nécessaires.

Du point de vue politique, l'Afrique a donc été la première à répondre à la menace du colonialisme en matière de déchets. En nombre sans précédent, les nations africaines ont envoyé des délégués aux négociations préliminaires de la Convention de Bâle, et cela pour voir leurs préoccupations ignorées en grande partie par une poignée de nations industrialisées.

Suite aux conclusions de la Convention de Bâle, que les états africains considèrent comme un échec, ces derniers ont convenu de s'abstenir de signer dans l'attente d'une position et d'une réponse conjointes à propos de la Convention et de la menace continuelle du trafic des déchets. Cette responsabilité a été prise en main sous les auspices de l'Organisation de l'Unité africaine qui actuellement comprend tous les états d'Afrique à l'exception du Maroc et de l'Afrique du Sud. La Convention, connue comme Convention de Bamako, a été adoptée à Bamako (Mali) le 29 janvier 1991 (voir ci-dessous).

La résolution sur le rejet des déchets nucléaires et industriels en Afrique déclare, inter alia, que "le rejet de déchets nucléaires et industriels en Afrique est un délit contre l'Afrique et la population africaine."<sup>75</sup>

La résolution sur la Convention globale sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux exprimait ses

---

<sup>75</sup>CM/Res. 1153 (XLVIII), mai 1988.

préoccupations du fait que la Convention de Bâle "vise simplement à réglementer ou contrôler plutôt qu'à interdire les mouvements transfrontières des déchets dangereux."<sup>76</sup>

La résolution sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination en Afrique "prie les états membres qui ont promulgué des lois interdisant toute forme de mouvements transfrontières illicites de déchets dangereux dans leurs pays de les appliquer et lancer un appel aux pays qui ne l'ont pas fait d'arrêter des lois semblables".

Cette résolution fait allusion au fait qu'après la Convention de Bâle, le Groupe africain présent à la Convention, déçu par l'issue du texte final de la Convention, a décidé de ne pas la signer. La résolution "charge le Secrétaire général de l'OUA d'entreprendre des consultations en vue d'adopter une position commune sur la Convention de Bâle" et "décide d'instituer un Groupe de travail composé d'experts en questions juridiques et écologiques afin de rédiger un projet de convention africaine sur le contrôle des mouvements transfrontières de toutes sortes de déchets dangereux sur le continent."<sup>77</sup>

Les états africains ont ensuite convenu de s'abstenir de signer cette Convention dans l'attente d'une position conjointe et d'une réponse commune à la menace continuelle posée par les mouvements de déchets. Cette responsabilité a été prise en main sous les auspices de l'Organisation de l'Unité africaine (OUA) qui comprend actuellement tous les états d'Afrique à l'exception du Maroc et de l'Afrique du Sud.

L'OUA n'a pas perdu de temps à relever le gant jeté à Bâle. En janvier 1991, l'OUA convoque une Conférence ministérielle en vue d'adopter une Convention africaine (la Convention de Bamako) qui, entre autres, interdit toute importation de déchets sur le territoire africain.

### 7.2.3 La Convention de Bamako

Cette Convention, intitulée "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", a été adoptée le 29 janvier 1991 à Bamako, Mali.

La Convention de Bamako représente ce qui existe sans doute de plus progressiste dans le monde en matière de législation relative aux déchets dangereux. Parmi les dispositions de la Convention, il s'agit:

- \* d'interdire l'importation des déchets dangereux, y compris des déchets radioactifs;

---

<sup>76</sup>CM/Res. 1199 (XLIX), février 1989.

<sup>77</sup>CM/Res. 1225 (L), juillet 1989.

- \* d'interdire l'importation des substances dangereuses qui ont été prohibées, dont l'enregistrement a été annulé ou refusé ou qui ont été volontairement retirées dans leur pays de fabrication en raison du danger qu'elles présentent pour la santé humaine et l'environnement;
- \* d'interdire l'immersion ou l'incinération des déchets en mer;
- \* d'exiger des contrôles sur la production des déchets dangereux;
- \* d'imposer des responsabilités objectives et illimitées, ainsi que des responsabilités conjointes et solidaires aux producteurs de déchets dangereux;
- \* de demander que la question du transfert en Afrique de technologies polluantes soit examinée de façon systématique;
- \* d'engager les états africains à "s'efforcer de mettre en oeuvre pour faire face au problème de la pollution des mesures de précaution qui comportent entre autres l'interdiction d'évacuer dans l'environnement des substances qui pourraient avoir des risques pour la santé de l'homme et l'environnement, sans attendre d'avoir la preuve scientifique de ces risques."

La Convention a été signée à Bamako, Mali, le 29 janvier 1991; à ce jour, seize pays l'ont signée mais aucun ne l'a ratifiée. Elle entrera en vigueur lorsque dix pays membres de l'OUA l'auront ratifiée.<sup>78</sup>

#### 7.2.4 Interdictions nationales

De nombreux pays méditerranéens ont déjà cherché à interdire les importations ou les exportations de déchets dangereux. En juin 1990, au moins six pays de la région non membres de l'OCDE avaient interdit les importations de déchets, alors que sept pays non OCDE restaient vulnérables à ces importations (cf. Tableau I). Entre temps, seule l'Italie parmi les pays membres de l'OCDE a une interdiction d'exporter les déchets (cf. Tableau II). Au niveau mondial, 77 pays au moins ont interdit toute importation de déchets étrangers (cf. Tableau III).

On peut trouver à l'ANNEXE III un excellent exemple de législation nationale (adoptée par la République dominicaine) visant à interdire les importations de déchets.

---

<sup>78</sup> Au 8 août 1991, les signataires de l'OUA étaient les suivants: Bénin, Burkina, Faso, Burundi, Cameroun, République Centrafricaine, Côte d'Ivoire, Egypte, Guinée, Guinée Bissau, Lesotho, Libye, Mali, Niger, Sénégal, Somalie et Togo. Germain Baricako, Chef du Département des affaires juridiques, OUA Secrétariat général, Addis Abeba, 8 août 1991.

TABLEAU I - PAYS MEDITERRANEENS NON MEMBRES DE L'OCDE AYANT INTERDIT L'IMPORTATION DE DECHETS DANGEREUX PROVENANT DE PAYS MEMBRES DE L'OCDE

	Loi ou politique nationale	Politique OAU
Albanie	O	
Algérie	O	X
Chypre	O	
Egypte	X	X
Israël	O	
Liban	X	
Libye	O	X
Malte	O	
Maroc	O	O
Monaco	O	
Syrie	O	
Tunisie	O	X
Yougoslavie	X	

"X" indique une loi d'interdiction ou une politique de prohibition

"O" indique qu'il n'existe pas de loi d'interdiction ou de politique de prohibition connue

TABLEAU II

PAYS MEDITERRANEENS MEMBRES DE L'OCDE AYANT INTERDIT  
L'EXPORTATION DE DECHETS DANGEREUX VERS DES PAYS NON MEMBRES DE  
L'OCDE

	Interdictions nationales	Politique nationale
Espagne	O	X
France	O	O
Grèce	O	X
Italie	X	
Turquie*	?	?

\*La Turquie n'a pas d'interdiction en matière d'importation de  
déchets dangereux

"X" indique une loi d'interdiction ou une politique de  
prohibition

"O" indique qu'il n'existe pas de loi d'interdiction ou de  
politique de prohibition connue

TABLEAU III

PAYS EN DEVELOPPEMENT AYANT INTERDIT LES IMPORTATIONS DE DECHETS

Algérie	Malawi
Angola	Mali
Antigua et Barbuda	Mauritanie
Bahamas	Mozambique
Barbade	Namibie
Belize	Niger
Bénin	Nigéria
Botswana	Ouganda
Burkina Faso	Papouasie Nouvelle-Guinée
Burundi	Pérou
Cameroun	Philippines
Cap Vert	Pologne
Chili	Portugal
Colombie	République dominicaine
Comores	République centrale africaine
Congo	Ruanda
Côte d'Ivoire	Salvador
Djibouti	Samoa occidentales
Dominique	Sao Tomé et île du Prince
Egypte	Sénégal
Ethiopie	Seychelles
Fidji	Sierra Leone
Gabon	Somalie
Gambie	Soudan
Ghana	St Vincent et Grenadines
Grenade	St Christophe et Nevis
Guatemala	Ste Lucie
Guinée équatoriale	Surinam
Guinée Bissau	Swaziland
Guinée	Tanzanie
Guyane	Tchad
Haïti	Togo
Ile Maurice	Tonga
Iles Salomon	Trinidad et Tobago
Indonésie	Tunisie
Jamaïque	Turquie
Kenya	Tuvalu
Kiribati	Vanuatu
Lesotho	Venezuela
Liban	Yougoslavie
Libéria	Zaire
Libye	Zambie
Madagascar	Zimbabwe

## 8. DIVERSES TRIBUNES, DECISIONS ET POLITIQUES APPROPRIÉES

### 8.1 Convention de Londres sur les immersions

Lors de la Treizième réunion consultative des Parties contractantes à la Convention sur la prévention de la pollution du milieu marin par l'immersion des déchets et d'autres substances (Londres, 29 octobre - 2 novembre 1990), les Parties contractantes ont convenu d'une résolution visant à "interdire ou ne pas permettre l'exportation de déchets devant être immergés en mer, en particulier ceux contenant les substances mentionnées aux annexes I et II de la Convention de Londres sur l'immersion vers des états qui ne sont pas Parties à la Convention".<sup>79</sup>

Les Parties à la Convention de Londres dans la région incluent: l'Espagne, la France, la Grèce, l'Italie, la Libye, le Maroc, Monaco, la Tunisie et la Yougoslavie.

### 8.2 Le Mouvement des Pays non-alignés

La Neuvième réunion au sommet du Mouvement des Pays non alignés tenue en septembre 1989 fit une déclaration sur l'environnement qui, entre autres, "réclame que des mesures internationales efficaces soient adoptées, y compris des conventions et autres instruments juridiques appropriés en vue d'interdire le déversement de déchets toxiques et autres déchets dangereux sur le territoire d'autres pays. Les pays non-alignés ont également proposé que les pays développés, entre temps, adoptent des mesures administratives et des législations vigoureuses en vue d'interdire l'exportation des déchets toxiques et autres déchets dangereux sur le territoire d'autres pays, et en particulier celui de pays en développement".<sup>80</sup>

### 8.3 La Banque mondiale

Le Président de la Banque mondiale, Barber Conable déclarait le 16 février 1986 que "les nations industrielles ont la capacité d'éliminer ces poisons. Il faut simplement leur interdire de les déverser sur les pays en développement qui n'ont pas même les moyens de prendre en main leur propre pollution".<sup>81</sup>

### 8.4 L'Assemblée générale des Nations Unies

Le 20 décembre 1988, l'Assemblée générale des Nations Unies adopta la résolution 43/212, qui entre autres, "prie tous les états, tenant compte de leur responsabilités respectives, de prendre les mesures juridiques et techniques nécessaires pour

---

<sup>79</sup>"Rapport final de la Treizième réunion consultative des Parties contractantes à la Convention sur la prévention de la pollution marine par les immersions de déchets et autres substances", Organisation maritime internationale, Londres, novembre 1990.

<sup>80</sup>NAC 9/EC/Doc. 8/Rev. 4.

<sup>81</sup>Reuters, 16 février.

arrêter et prévenir le trafic international illicite, le déversement et l'accumulation qui en résulte de produits et déchets toxiques et dangereux, demandent à tous les états qui produisent des déchets dangereux de faire tous les efforts possibles pour les traiter et les éliminer dans leur pays d'origine et dans la plus grande mesure du possible conformément à une élimination écologiquement rationnelle".<sup>82</sup>

#### 9. CONCLUSION -- RAISON D'ETRE DE LA MISE EN OEUVRE D'UN PROTOCOLE RELATIF A LA PREVENTION DES MOUVEMENTS TRANSFRONTIERES DES DECHETS DANGEREUX DANS LA REGION DE LA MER MEDITERRANEE

En dépit des efforts de la Communauté européenne, des Conventions de Bâle, Lomé IV et de Bamako ainsi que de quelques législations nationales, la menace posée par les mouvements internationaux de déchets dangereux, y compris les déchets nucléaires, dans la région méditerranéenne est très réelle. Tous les pays de la région, en particulier les pays non membres de l'OCDE, demeurent extrêmement vulnérables aux trafiquants de déchets étrangers. La plupart des pays dans la région n'ont pas d'instruments juridiques nationaux ou régionaux visant à interdire les importations ou les exportations de déchets. Il est nécessaire d'avoir des accords juridiques forts et applicables à toute la région méditerranéenne pour la protéger de ce négoce mortel des mouvements de déchets dangereux, y compris des déchets nucléaires et de la menace de l'immersion pirate en mer.

Le manque croissant de capacité de traitement des déchets aux Etats-Unis et en Europe combiné à un régime juridique peu sévère pour contrôler les exportations de déchets de ces mêmes pays, créent une énorme impulsion pour exporter.

La Convention de Barcelone, en tant que seule Convention traitant exclusivement de la question des problèmes de pollution affectant la région méditerranéenne est bien placée pour protéger les pays riverains de la Méditerranée et les empêcher de devenir victimes de l'exportation et du déversement des déchets.

Le présent document soutient qu'il est nécessaire de rédiger un protocole visant à interdire spécifiquement les mouvements transfrontières des déchets dangereux, y compris des déchets nucléaires des pays développés vers les pays en développement et des mesures à prendre pour prévenir et lutter contre les immersions pirate en mer dans la région, comme des développements logiques de la Convention de Barcelone, en conformité avec d'autres initiatives nationales, régionales ou mondiales.

Les priorités pour la Convention de Barcelone, en mettant fin au mouvements internationaux des déchets dangereux y compris des déchets nucléaires devraient comprendre les principes suivants:

1. Prévenir que les déchets soient évacués d'une région pour des raisons économiques, comme par exemple pour éviter des coûts sur l'environnement aux dépens d'économies plus pauvres ou de

---

<sup>82</sup>Résolution de l'Assemblée générale 43/212, 20 décembre 1988.

structures réglementaires moins strictes comme dans le cas des pays de l'Europe de l'Est ou des pays en développement. Les mouvements de déchets dangereux pratiqués pour des raisons économiques sont en opposition directe à l'objectif qui vise à ce que les déchets à la source soient réduits au minimum, ce qui est clairement stipulé dans la Convention de Bâle, à l'article 4, paragraphe 2(a): "Chaque partie prend les dispositions voulues pour veiller à ce que la production de déchets dangereux et d'autres déchets à l'intérieur de pays soit réduite au minimum..."

2. Prévenir et lutter contre la pollution liée aux mouvements transfrontières et à l'élimination des déchets dangereux, y compris des déchets nucléaires, en mer Méditerranée, par exemple suite à des opérations d'élimination tellurique ainsi qu'à des nappes de substances dangereuses dues à des accidents ou des déversements en mer délibérés.

On aboutit à la conclusion que l'on atteindrait mieux les deux objectifs ci-dessus mentionnés en appliquant certaines interdictions plutôt qu'en instituant un régime de notification et de consentement tel "le consentement préalable avec notification". Dans le cadre d'un tel système, des déchets peuvent toujours être transportés avec facilité pour des raisons purement économiques.

Ainsi, le présent document indique qu'il est tout à fait favorable à la prise de mesures semblables à celles déjà adoptées par la Convention de Lomé IV et la Convention de Bamako, choisissant la voie d'interdictions strictes en matière d'importation et d'exportation de déchets.

Une telle démarche devrait être totalement conforme à la Convention globale de Bâle. La Convention prévoit le besoin que certains organismes régionaux ou autres groupes d'états prennent des mesures plus strictes que les obligations stipulées dans la Convention de Barcelone en vue d'assurer une meilleure protection au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux.

"qui ne sont pas moins écologiquement rationnelles que celles prévues dans la présente Convention, compte tenu notamment des intérêts des pays en développement" (article 11, Convention de Bâle).

La même Convention réitère ce concept à l'article 4 paragraphe 11:

"Rien dans la présente Convention n'empêche une Partie d'imposer, pour mieux protéger la santé humaine et l'environnement des conditions supplémentaires qui soient compatibles avec les dispositions de la présente Convention et conformes aux règles du droit international."

Le présent document considère que tout instrument juridique visant à lutter contre le trafic de déchets dans la région ne peut être rien moins qu'une suspension immédiate des importations et exportations de tous déchets dangereux, y compris des déchets nucléaires, des pays développés vers les pays en développement.

Toutes les Parties contractantes de la Convention de Barcelone sont instamment priées de prendre une décision formelle en vue de préparer un protocole relatif à ladite Convention qui tiendra compte de la situation spéciale de la région de la mer Méditerranée et, comme mesure minimale, interdira tout transport de déchets dangereux, y compris de déchets nucléaires des pays développés vers des pays en développement.

---

Article 2

Champ d'application de la Convention

1. Les substances ci-après sont considérées comme des "déchets dangereux" aux fins de la présente Convention:

- a) Les déchets qui appartiennent à l'une des catégories figurant à l'annexe I de la présente Convention;
- b) 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;
- c) les déchets qui possèdent l'une des caractéristiques indiquées à l'annexe II de la présente Convention;
- d) Les substances dangereuses qui ont été frappées d'interdiction, annulées ou dont l'enregistrement a été refusé par les actions réglementaires des gouvernements ou dont l'enregistrement a été volontairement retiré dans le pays de production pour des raisons de protection de la santé humaine et de l'environnement.

2. les déchets qui, en raison de leur radioactivité, sous soumis à des systèmes de contrôle internationaux, y compris des instruments internationaux s'appliquant spécifiquement aux matières radioactives sont inclus dans le champ d'application de la présente Convention.

3. Les déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire et dont le rejet fait l'objet d'un autre instrument international sont exclus du champ d'application de la présente Convention.

### Article 3

#### Définitions nationales des déchets dangereux

1. Chaque Etat notifie au Secrétariat de la Convention, dans un délai de six mois après être devenu Partie à la Convention, ses déchets, autres que ceux indiqués dans l'annexe I de la présente Convention, qui sont considérés ou définis comme dangereux par sa législation nationale ainsi que toute autres disposition concernant les procédures en matière de mouvement transfrontière applicables à ces déchets.

2. Chaque Etat notifie par la suite au Secrétariat de la Convention toute modification importante aux renseignements communiqués par elle en application du paragraphe 1 du présent article.

3. Le Secrétariat notifie immédiatement à toutes les Parties les renseignements qu'il a reçus en application des paragraphes 1 et 2 du présent article.

4. Les Parties sont tenues de mettre à la disposition de leurs exportateurs et autres organes appropriés, les renseignements qui leur sont communiqués par le Secrétariat en application du paragraphe 3 du présent article.

## Article 4

### Obligations générales

#### 1. Interdiction d'importer des déchets dangereux

Toutes les Parties prennent les mesures juridiques, administratives et autres appropriées sur les territoires relevant de leur juridiction en vue d'interdire l'importation en Afrique de tous les déchets dangereux, pour quelque raison que ce soit, en provenance des Parties non contractantes. Leur importation est déclarée illicite et passible de sanctions pénales. Toutes les Parties:

- a) transmettent au plus tôt tous renseignements relatifs à l'importation illégale de déchets dangereux au Secrétariat, qui les communique à toutes les Parties contractantes;
- b) coopèrent pour garantir qu'aucun Etat Partie à la présente Convention n'importe des déchets dangereux en provenance d'un Etat non Partie. A cette fin les Parties envisagent, lors de la Conférence des Parties contractantes, d'autres mesures pour faire respecter les dispositions de la présente Convention.

#### 2. Interdiction de déverser des déchets dangereux dans la mer, les eaux intérieures et les voies d'eaux.

- a) Conformément aux conventions et aux instruments internationaux en vigueur, les Parties adoptent, dans les limites des eaux intérieures, des eaux territoriales, des zones économiques exclusives et du plateau continental qui relèvent de leur juridiction, les mesures juridiques, administratives et autres appropriées pour contrôler tous les transporteurs des Etats non Parties et interdisent l'immersion des déchets dangereux en mer, y compris leur incinération en mer et leur évacuation dans les fonds marins et leur sous-sol; toute immersion de déchets dangereux en mer, y compris leur incinération en mer et leur évacuation dans les fonds marins et leur sous-sol par des Parties contractantes, que ce soit dans des eaux intérieures, dans des eaux territoriales, dans des zones économiques exclusives ou au large, est considérée comme illicite;
- b) Les Parties transmettent le plus rapidement possible tous les renseignements relatifs à l'immersion des déchets dangereux au Secrétariat, qui les communique à toutes les Parties contractantes.

### 3. Production de déchets en Afrique

#### Chaque Partie:

- a) veille à ce que les producteurs de déchets dangereux envoient au Secrétariat de la Convention des rapports au sujet des déchets qu'ils produisent afin de lui permettre de tenir une comptabilité complète des déchets dangereux;
- b) impose une responsabilité stricte, illimitée, conjointe et solidaire aux producteurs de déchets dangereux;
- c) veille à ce que la production de déchets dangereux et d'autres déchets à l'intérieur du pays soit réduite au minimum, compte-tenu des considérations sociales, techniques, et économiques;
- d) assure la mise en place d'installations adéquates d'élimination et de traitement qui devront, dans la mesure du possible, être situés à l'intérieur du territoire placé sous sa juridiction, en vue d'une gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux en quelque lieu qu'ils soient éliminés ou traités;
- e) veille à ce que les personnes qui s'occupent de la gestion des déchets à l'intérieur du territoire placé sous sa juridiction prennent les mesures nécessaires pour prévenir la pollution résultant de ces déchets et, si une telle pollution se produit, pour en réduire au minimum les conséquences pour la santé humaine et l'environnement;

#### Adoption de mesures de précaution:

- f) Chaque Partie s'efforce d'adopter et de mettre en oeuvre, pour faire face au problème de la pollution, des mesures de précaution qui comportent, entre autres, l'interdiction d'évacuer dans l'environnement, des substances qui pourraient présenter des risques pour la santé de l'homme et pour l'environnement, sans attendre d'avoir la preuve scientifique de ces risques. Les Parties coopèrent en vue d'adopter les mesures de précaution appropriées pour faire face à la prévention de la pollution au moyen de méthodes de production propres, plutôt que d'observer des limites d'émissions autorisées en fonction d'hypothèses relatives à la capacité d'assimilation;
- g) A cet égard, les Parties encouragent des méthodes de production propres pour l'ensemble des cycles de production y compris:
  - le choix, l'extraction et le traitement des matières premières;

- la conceptualisation, la mise au point, la fabrication et l'assemblage du produit;
- le transport des matériaux au cours de toutes les étapes;
- les utilisations industrielles et domestiques;
- la réintroduction du produit dans les systèmes industriels ou dans la nature lorsqu'il cesse d'être utile;

La production propre ne doit pas comporter de systèmes de contrôle de la pollution "en bout de chaîne" tels que des filtres, des laveurs ou des méthodes de traitement chimique, physique ou biologique. Les mesures visant à réduire le volume des déchets par incinération ou concentration, à masquer le risque par la dilution ou par le transfert de produits polluants d'un environnement à un autre sont aussi exclues.

- h) La question de la prévention du transfert de technologies polluantes dans les territoires des Parties placés sous la juridiction nationale fera l'objet d'un processus systématique d'examen par le Secrétariat de la Convention qui en fera périodiquement rapport à la Conférence des Parties.

Obligations en matière de transport et de mouvement transfrontière de déchets dangereux produits par les Parties contractantes

- i) Chaque Partie empêche les exportations de déchets dangereux à destination des Etats qui en ont interdit l'importation par leur législation ou par des accords internationaux ou si elle a des raisons de croire que les déchets en question n'y sont pas gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles telles que définies par les critères que retiendront les Parties à leur première réunion.
- j) Une Partie n'autorise pas les exportations de déchets dangereux vers un Etat qui ne dispose pas d'installations voulues pour les éliminer ou les traiter selon des méthodes écologiquement rationnelles;
- k) Chaque Partie veille à ce que les déchets dangereux dont l'exportation est prévue soient gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles dans l'Etat d'importation et de transit. A leur première réunion, les Parties arrêteront des directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle des déchets entrant dans le cadre de la présente Convention.

- l) Les Parties conviennent d'interdire l'exportation de déchets dangereux en vue de leur élimination dans la zone située au sud du soixantième parallèle de l'hémisphère Sud, que ces déchets fassent ou non l'objet d'un mouvement transfrontière;
- m) En outre, chaque Partie:
- i) interdit à toute personne relevant de sa compétence nationale de transporter, de stocker ou d'éliminer des déchets dangereux, à moins que la personne en question en soit autorisée ou habilitée à procéder à ce type d'opération;
  - ii) veille à ce que les déchets dangereux qui doivent faire l'objet d'un mouvement transfrontière soient emballés, étiquetés et transportés conformément aux règles et normes internationales généralement acceptées et reconnues en matière d'emballage, d'étiquetage et de transport, et qu'il soit dûment tenu compte des pratiques internationales admises en la matière;
  - iii) veille à ce que les déchets dangereux soient accompagnés 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;
- n) Les Parties prennent les mesures requises pour que les mouvements transfrontières de déchets dangereux ne soient autorisés que:
- i) si l'Etat d'exportation ne dispose pas de moyens techniques et d'installations nécessaires ou de sites d'élimination voulus pour éliminer les déchets en question selon des méthodes écologiquement rationnelles et efficaces ou,
  - ii) si le mouvement transfrontière en question est conforme à d'autres critères qui seront fixés par les Parties, pour autant que ceux-ci ne soient pas en contradiction avec les objectifs de la présente Convention;
- o) Aux termes de la présente Convention, l'obligation des Etats producteurs de déchets dangereux d'exiger que les déchets soient traités selon des méthodes écologiquement rationnelles ne peut en aucun cas être transférée à l'Etat d'importation ou de transit;
- p) Les Parties s'engagent à examiner périodiquement les possibilités de réduire le volume et/ou le potentiel de pollution des déchets dangereux qui sont exportés vers d'autres Etats;

- q) Les Parties exerçant leur droit d'interdire l'importation de déchets dangereux en vue de leur élimination en informent les autres Parties conformément aux dispositions de l'Article 13 de la présente Convention.
- r) Les Parties interdisent ou ne permettent pas l'exportation de déchets dangereux dans les Etats Parties qui ont interdit l'importation de tels déchets, lorsque cette interdiction a été notifiée conformément aux dispositions de l'alinéa q) ci-dessus;
- s) Les Parties interdisent ou ne permettent pas l'exportation de déchets dangereux si l'Etat d'importation ne donne pas par écrit son accord spécifique pour l'importation de ces déchets dans le cas où cet Etat d'importation n'a pas interdit l'importation de ces déchets;
- t) Les Parties veillent à ce que les mouvements transfrontières de déchets dangereux soient réduits à un minimum compatible avec une gestion écologiquement rationnelle de ces déchets et s'effectuent de manière à protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets nocifs qui pourraient en résulter;
- u) Les Parties exigent que les renseignements sur les mouvements transfrontières proposés de déchets dangereux soient communiqués aux Etats concernés, conformément à l'annexe IV-A, et indiquent clairement les dangers que les mouvements envisagés pourraient présenter pour la santé humaine et l'environnement;

4. En outre,

- a) Les Parties s'engagent à faire appliquer les obligations de la présente Convention et à poursuivre en justice les auteurs de violations conformément à leur législation nationale et/ou au droit international;
- b) Rien, dans la présente Convention, n'empêche une Partie d'imposer, pour mieux protéger la santé humaine et l'environnement, des conditions supplémentaires qui soient compatibles avec les dispositions de la présente Convention et conformément aux règles de droit international;
- c) La présente Convention ne porte atteinte ni à la souveraineté des Etats sur leurs mers territoriales, leurs voies d'eaux et leur espace aérien établie conformément au droit international, ni à la juridiction qu'exercent les Etats dans leur zone économique exclusive et sur leur plateau continental conformément au droit international, ni à l'exercice par tous les Etats, des droits et de la liberté de navigation dans l'espace maritime et aérien tels qu'ils sont régis par le droit international et qu'ils ressortent des instruments internationaux pertinents;

Loi numéro 218

Le Congrès national  
Au nom de la République

Considérant: qu'il est nécessaire de protéger le pays contre l'introduction sur son territoire de substances qui menacent la vie et la santé des habitants ainsi que la flore et la faune;

Considérant: que des produits pharmaceutiques et des pesticides sont utilisés librement dans le pays alors que, dû au haut niveau de danger qu'ils présentent, l'utilisation pour laquelle ils avaient été brevetés à l'origine a été interdite, prohibée ou refusée;

Considérant: que plusieurs de ces produits et substances peuvent causer chez la population des maladies graves ou incurables, des épidémies, des lésions permanentes du système vital et des défauts génétiques;

Etant donné: le paragraphe 17 de l'article 8 de la Constitution de la République;

Etant donné: la loi 4471 du 29 mai 1956 qui institue le Code de santé publique;

Etant donné: la loi 311 du 22 mai 1968 qui régleme la gestion des pesticides,

A déposé la loi suivante:

Article 1.- Il est interdit d'importer dans le pays par quelconque moyen, des excréments humains ou animaux, des déchets ménagers ou municipaux et leurs dérivés, des boues ou boues d'eaux usées traitées ou non ainsi que des déchets toxiques dérivés de procédés industriels contenant des substances qui peuvent infecter, contaminer ou détériorer l'environnement et mettre en danger la vie et la santé des habitants, y compris les composés et combinaisons chimiques, les métaux lourds en trace, les résidus de matières radio-actives, les acides et alkalis non déterminés, les bactéries, virus, oeufs, larves, spores, fungus et phytopatogènes.

Article 2.- Il est interdit de produire, importer ou commercialiser des produits pharmaceutiques et des pesticides dont les autorités sanitaires et les autorités de protection de l'environnement du pays d'enregistrement du brevet original ont interdit, strictement limité ou refusé l'utilisation, par suite du danger qu'ils présentent.

Article 3.- Les produits pharmaceutiques et les pesticides dont l'utilisation et la vente sont restreintes dans leur pays d'origine à cause du danger potentiel qu'ils présentent ne

peuvent être commercialisés que sous contrôle strict du Secrétaire d'Etat à la Santé publique et l'Assistance sociale et du Secrétaire d'Etat à l'Agriculture.

Paragraphe: - Il est interdit d'importer des produits pharmaceutiques fabriqués à base de sang humain provenant de pays affectés de maladies pouvant être transmises au patient receveur, comme dans le cas de l'utilisation de gammaglobulines.

Article 4.- Le pouvoir exécutif est chargé d'élaborer les réglementations correspondantes afin de dûment appliquer ce que la présente loi stipule.

Présentée dans la Salle de réunion de la Chambre des Députés, Palais du Congrès national à Saint-Domingue de Guzmán, District national, Capitale de la République Dominicaine, le treizième jour du mois de mars de l'an 1984; 141 ans après l'Indépendance et 121 ans après la Restauration.

Hugo Tolentino Dipp  
Président

Tony Raful Tejada  
Secrétaire

Carlos B. Lalane Martinez  
Secrétaire

Présentée dans la Salle de réunion du Sénat, Palais du Congrès national, à Saint-Domingue de Guzmán, District national, Capitale de la République Dominicaine, le 22ème jour du mois de mai de l'an 1984: 141 ans après l'Indépendance et 121 ans après la Restauration.

Jacabo Majluta Azar  
Président

Rafael Fernando Correa Rogers  
Secrétaire

Jose Antonio Constanzo Santana  
Secrétaire

SALVADOR JORGE BLANCO  
Président de la République Dominicaine

Dans l'exercice des droits octroyés conformément à l'article 55 de la Constitution de la République.

Proclame la présente loi et ordonne sa publication au Journal officiel en vue de sa reconnaissance et réalisation.

Fait à Saint-Domingue de Guzmán, District National, Capitale de la République Dominicaine, le 28ème jour du mois de mai 1984; 141 ans après l'Indépendance et 121 ans après la Restauration.

SALVADOR JORGE BLANCO

ARTICLE 39

1. Les Parties contractantes s'engagent, pour ce qui les concerne, à mettre tout en oeuvre afin que de façon générale soient maîtrisés les mouvements internationaux de déchets dangereux et de déchets radioactifs et soulignent l'importance d'une coopération internationale efficace en la matière.

A cet égard, la Communauté interdit toute exportation directe ou indirecte de ces déchets vers les Etats ACP tandis que, simultanément, les Etats ACP interdisent l'importation, directe ou indirecte, sur leur territoire de ces mêmes déchets en provenance de la Communauté ou de tout autre pays, sans préjudice des engagements internationaux spécifiques auxquels les Parties contractantes ont souscrit ou peuvent souscrire à l'avenir dans ces deux domaines dans les enceintes internationales compétentes.

Ces dispositions ne font pas obstacle à ce qu'un Etat membre, à qui un Etat ACP a décidé d'exporter des déchets pour traitement, réexporte les déchets traités vers l'état ACP d'origine.

Les Parties contractantes prennent dans les meilleurs délais les mesures d'ordre juridique et administratif internes nécessaires pour la mise en application de cet engagement. A la demande de l'une des Parties, des consultations peuvent être engagées en cas de retard à cet égard. A l'issue de ces consultations, chaque Partie peut prendre les mesures appropriées en fonction de la situation.

2. Les Parties s'engagent à assurer un contrôle rigoureux de l'application des mesures d'interdiction visées au paragraphe 1 deuxième alinéa. En cas de difficultés à cet égard, des consultations peuvent être organisées dans les mêmes conditions que celles prévues au paragraphe 1 quatrième alinéa et avec les mêmes effets.

3. Dans le cadre du présent article, le terme "déchets dangereux" s'entend au sens des catégories de déchets reprises aux annexes 1 et 2 de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination.

Pour ce qui concerne les déchets radioactifs, les définitions et les seuils applicables seront ceux qui seront arrêtés dans le cadre de l'AIEA. Dans l'attente, des définitions et seuils sont ceux précisés dans la déclaration de l'annexe VIII à la présente Convention.

**ANNEXE IV -- RECOMMANDATIONS DES PARTIES CONTRACTANTES A LA  
CONVENTION POUR LA PROTECTION DE LA MER MEDITERRANEE CONTRE LA  
POLLUTION ET AUX PROTOCOLES Y RELATIFS  
(Athènes, 3-6 octobre 1989)**

**RECOMMANDATIONS APPROUVEES PAR LES PARTIES CONTRACTANTES**

(extrait du rapport PAM, UNEP(OCA)/MED IG.1/5, Annexe V)

**A. APPLICATION DE LA CONVENTION DE BARCELONE ET DU PROTOCOLE  
RELATIF AUX IMMERSIONS**

Les Parties contractantes adoptent les recommandations ci-après:

**3. COMPOSANTE JURIDIQUE**

- 3.1. Autoriser le secrétariat à adresser un appel aux Parties contractantes les invitant instamment à devenir signataires de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et à en accélérer le processus de ratification; inviter le secrétariat à établir dans les six mois une évaluation de la nature de ces mouvements en Méditerranée, y compris le transport de déchets dangereux par les navires en transit dans la mer Méditerranée; demander au secrétariat de proposer un mécanisme pour aider les Parties contractantes à assurer la surveillance du mouvement de déchets dangereux dans la Méditerranée et passant par la Méditerranée ainsi que de leur élimination; à la lumière de cette évaluation, procéder à la préparation d'un projet d'instrument juridique ou d'un protocole consacré à ce sujet et applicable à la région méditerranéenne.