

**RAPPORT DE LA COMMISSION INTERNATIONALE  
D'ENQUETE SUR LES DECHETS TOXIQUES DEVERSEES  
DANS LE DISTRICT D'ABIDJAN**

**19 FEVRIER 2007**

**PREMIERE PARTIE : LA COMMISSION INTERNATIONALE D'ENQUETE SUR  
LES DECHETS TOXIQUES DANS LE DISTRICT D'ABIDJAN (CIEDT/DA)**

**1.1. La mission de la CIEDT/DA**

A la suite de la pollution de nombreux sites du District d'Abidjan les 19 et 20 août 2006 par des produits déchargés d'un bateau nommé Probo Koala, le Premier Ministre a, par arrêté n° 168/PM/CAB du 15 septembre 2006 tel que modifié par l'Arrêté n° 173/PM/CAB du 26 septembre 2006 (Annexe 1), créé une commission indépendante, dénommée Commission Internationale d'Enquête sur les Déchets Toxiques dans le District d'Abidjan (CIEDT/DA).

**1.2. La CIEDT/DA a reçu pour mission de :**

conduire des investigations en vue de relever les violations du droit international ayant conduit au déversement de substances toxiques dans le District d'Abidjan; identifier les personnes, physiques ou morales, publiques ou privées, impliquées dans ces violations et déterminer leur degré respectif de responsabilité ; déterminer les modalités d'indemnisation des victimes de la part de ces responsables. La durée de la mission, initialement fixée à trois mois à compter d'Octobre 2006, a été prorogée jusqu'au 12 Février 2007.

**1.3. Composition de la CIEDT/DA et choix des experts associés à ses travaux**

Le jour même de la Constitution de la CIEDT/DA, le Premier Ministre a désigné Monsieur BOGUI Ziriyo, Vice- Président de la Cour Suprême et Président de la Chambre des comptes, dans les fonctions de Président ainsi que les autres membres de la CIEDT/DA par arrêté n° 174/PM/CAB du 26 septembre 2006 (Annexe 1), à savoir :

Monsieur GADJI Abraham, expert en droit international de l'environnement ;  
Monsieur le Professeur DOUMBE-BILE Stéphane, expert du Réseau des juristes africains en droit de l'environnement ;

Madame COULIBALY née KOUAME Ahou Florentine, représentante du Collectif des victimes ;

Monsieur SABALOGO Adou Kouakou, représentant du Collectif des victimes ;

Monsieur LOLO Diby Cléophas, représentant des victimes au titre des opérateurs économiques.

La CIEDT/DA s'est attaché les services d'experts :

- Des consultants, en l'occurrence, les Cabinets d'Avocats Bird & Bird et Klein Goddard Associés, compétents en droit international de l'environnement, représentés respectivement par Maître Christophe BARTHELEMY et Maître Laurent-Xavier SIMONEL, tous deux avocats au Barreau de Paris.

- Des experts de la protection de l'environnement proposés par des Organisations non gouvernementales spécialisées dans le droit de l'environnement :  
Madame Charlotte NITHART, directrice de campagnes de l'association Robin des Bois  
Monsieur Jasper TEULINGS, responsable juridique de l'association Greenpeace International  
Monsieur Robert GAZEL, expert financier.

Monsieur DJIDJI Kadjo Adolphe, 1er Avocat Général près la Cour Suprême.

Monsieur DIAÏ Gahon Jean Hilaire, Conseiller à la Chambre des Comptes de la Cour Suprême.

Personnes ressources :

Monsieur ZADI Dacoury Raphaël, Point Focal de la Convention de Bâle du Ministère de l'Environnement et des Eaux et Forêt.

Monsieur DOH André, Directeur du CIAPOL

## **DEUXIEME PARTIE : DE L'ITINERAIRE DU PROBO KOALA ET LA NATURE DES DECHETS DEVERSES**

(...)

2.3. Nature et la qualification juridique des produits déversés dans le District d'Abidjan

Le Probo Koala étant par nature un OBO (ore, bulk, oil) est un navire vraquier qui peut transporter du solide et du liquide en vrac. Par définition les solides et les liquides, le plus souvent hydrocarbures, sodes caustiques etc., peuvent être différents d'une cargaison à l'autre.

L'exploitation d'un tel navire ne va pas sans produire de déchets Ces déchets doivent faire l'objet d'une qualification juridique qui permettra de déterminer les traités, lois et règlements à appliquer.

Cette qualification dépend de l'examen de trois critères qui sont ; l'origine des

déchets, leur composition physico chimique et leur dangerosité pour l'homme, l'animal et l'environnement en général.

(...)

### 2. 5.3. Dangerosité des déchets déversés

Les toxicologues confirment la dangerosité des composants chimiques des déchets tant par contamination par voie aérienne que par réaction cutanée ou contamination indirecte via la chaîne alimentaire. La toxicité est fonction des taux de concentration, de la volatilité ou non du produit et de la pérennité de ses effets dans le temps. Si les déchets du Probo koala avaient été traités dans une installation européenne, ils auraient été classifiés comme déchets dangereux et traités dans une installation agréée, car, ils rentrent dans la classification européenne des déchets dangereux et ne peuvent pas, selon la réglementation de l'OCDE être exportés vers un pays qui n'appartient pas à l'OCDE. Il y a donc exportation illicite de déchets vers la Côte d'Ivoire.

(...)

Les déchets sont un mélange de trois catégories de substances : des hydrocarbures (essence et gazole contenant des produits naphthéniques et aromatiques), des composés organo - soufrés solubles dans les hydrocarbures et enfin une fraction organique plus lourde.

Concernant la fraction organo- soufrée, le rapport SGS précise que : « Ces molécules présentent des odeurs très fortes. Une des molécules retrouvées sert, par exemple à rendre odorante le gaz (propane, butane, gaz naturel) [il s'agit du mercaptan]. Cette odeur, liée directement à la volatilité rapide des produits plus légers, peut conduire à des nausées, vomissements, malaises, intoxication. Une fois dans l'air, il y a dispersion. Compte tenu des vents dominants, le désordre a pu être très important pour les quartiers sous le vent ».

Les effets sur la santé humaine de ces substances, notamment les organo- soufrés, les mercaptans et l'hydrogène sulfuré, sont avérés, même si leur gravité dépend du degré et du temps d'exposition, des prédispositions des victimes (âge, problèmes respiratoires...) et des vents dominants :

En ce qui concerne les mercaptans identifiés par les analyses réalisées sur les produits déversés à Amsterdam et à Abidjan, la fiche toxicologique de l'Institut national de recherches et de sécurité (INRS) français indique que les alcanethiols dégagent une odeur caractéristique et que la plupart des cas d'intoxication aiguë rapportés font suite à son inhalation. Les symptômes constatés sont une irritation pulmonaire (douleur thoracique et toux), des nausées, vomissements et diarrhées, puis des troubles de conscience, une dépression respiratoire et une cyanose, tous symptômes observés à Abidjan à partir du 20 août 2006.

Selon l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS), autre établissement public français, ces déchets ont pu être «à l'origine d'un dégagement

d'hydrogène sulfuré (H<sub>2</sub>S de classification réglementaire R26 : très toxique par inhalation). Le H<sub>2</sub>S est un puissant inhibiteur du cytochrome oxydase mitochondriale, bloquant ainsi la respiration tissulaire. Les effets possibles sont, en fonction de la dose : troubles respiratoires (dyspnée, oedème du poumon), cyanose, troubles du rythme cardiaque, troubles de la conscience et la mort » (fiche disponible sur Internet).

Et la note d'ajouter que, chez l'homme, «la voie principale d'exposition est probablement l'inhalation de gaz toxique, mais il faut également faire attention aux autres modes de contamination (contact cutané ou ingestion d'aliments contaminés : poissons, bétails etc.). Les principaux symptômes observés semblent être des saignements de nez, des nausées, des vomissements, des maux de tête, des lésions cutanées, des irritations des yeux et des symptômes respiratoires (OMS). Ces symptômes et l'odeur caractéristique « d'oeuf pourri » décrite sur place sont tout à fait cohérents avec la présence d'H<sub>2</sub>S et de mercaptans » ; S'il n'a pas été possible d'établir a posteriori la teneur exacte en hydrogène sulfuré, établie par témoins tant à Amsterdam qu'à Abidjan (pendant plusieurs jours après le déversement), car ce gaz est volatil, la réalité de ces très fortes émanations est avérée. Il semble aussi que dans les analyses initiales, la charge toxique et olfactive est attribuée à l'hydrogène sulfuré alors qu'elle aurait pu être attribuée aux mercaptans. Le mercaptan et l'hydrogène sulfuré sont en effet des molécules chimiquement voisines.

Il convient ici de préciser que la soude caustique est utilisée pour nettoyer les cuves des installations de raffinage, notamment celles utilisées lors des extractions de soufre, et que l'hydrogène sulfuré comme les mercaptans se retrouvent dans les déchets d'hydrocarbures à l'issue de ces opérations d'extraction du soufre (voir à cet égard la conclusion du relevé des composants principaux dans les déchets du Probo Koala à Amsterdam : rapport AVR, en Annexe 9).

Les premiers troubles constatés le 19 août 2006 à Abidjan chez les dizaines de milliers de personnes qui ont afflué vers les centres de soins ont été des nausées, des céphalées, des vomissements, des réactions cutanées et des saignements de nez. Il est donc incontestable que ces produits ont intoxiqué les populations qui vivent ou qui ont circulé à proximité immédiate des sites où ils ont été déversés. Au 31 janvier 2006, le coût humain du désastre s'élevait à au moins 12 décès, 69 personnes hospitalisées et plus de 100.000 consultations médicales avec soins. Conséquences des constatations qui précèdent, ces produits sont illicites et dangereux en raison des sinistres qu'ils ont engendrés. Pour connaître le droit applicable aux demandes de réparations, il suffit au plan international de comparer le comportement des acteurs publics et privés avec les règles édictées par l'OCDE, la Convention de Bâle, les directives et règlements de l'Union Européenne ( directive 2000/59, règlement 259 //93 ), la convention de Bamako, la convention CLC de 1069 et de Montego Bay et au plan national, avec le droit des Etats dans lesquels des décisions ont été prises et des infractions commises.

C'est sur la base de ces qualifications et en comparant le comportement que les règles de droit imposaient aux acteurs publics et privés que la CIEDT/DA a cherché à

identifier des fautes de nature civile, c'est-à-dire des fautes de nature à engager la responsabilité de leurs auteurs à l'égard des personnes qui en ont été les victimes : les familles des personnes décédées, les personnes intoxiquées et leurs familles, les industriels, les pêcheurs, agriculteurs et commerçants dont l'activité économique a été bouleversée, enfin la République de Côte d'Ivoire au titre des frais exposés par elle ou de ceux qu'elle va devoir exposer pour assurer la dépollution complète du District d'Abidjan et sa complète remise en état.

## **TROISIEME PARTIE : DE LA VIOLATION DU DROIT INTERNATIONAL ET DES DROITS NATIONAUX DE L'ENVIRONNEMENT**

(...)

### 3.3. La responsabilité des personnes publiques

#### 3.3.1. Les responsabilités des autorités de Gibraltar

Si les Pays-Bas peuvent être qualifiés d'Etat d'exportation, c'est exclusivement parce que, comme l'a montré la Commission mise en place par la municipalité d'Amsterdam, une partie des slops a été débarquée, puis embarquée : si l'une de ces opérations n'était pas intervenue, la question demeurerait entière de la présence d'un Etat d'exportation.

D'où l'importance de connaître les événements survenus à Gibraltar. Sur le plan juridique, il importe de préciser que, en application combinée de : l'article 299 § 4 du Traité CE qui stipule : « Les dispositions du présent traité s'appliquent aux territoires européens dont un Etat membre assume les relations extérieures »

et de l'article 28 de l'Acte d'adhésion du Royaume-Uni, du Danemark et de l'Irlande, qui exclut Gibraltar de l'espace douanier européen ou de la politique agricole commune et l'exempte des actes d'harmonisation des législations en matière de taxes sur le chiffre d'affaires, afin de lui conserver son statut de port franc, l'essentiel du droit communautaire s'applique à ce territoire.

Gibraltar est une colonie de la Grande Bretagne. A ce titre, elle est soumise au traité CE et donc aux conventions internationales auxquelles le Royaume Unie s'est engagé et aux droits communautaires dérivés (les règlements et directives). Des informations recueillies par la commission à la suite de sa mission à Gibraltar et à Londres, il ressort que le navire Probo Koala n'est pas venu à quai sur la période mais qu'il a jeté l'encre dans les eaux territoriales les 09 et 11 Mai, puis le 09 Juin 2006.

Dans chacune de ces huit entrées dans la zone portuaire en Mai et Juin 2006, le Probo Koala n'aurait contenu aucun résidu de cargaison ni aucun slop. Au vu de ces informations, la commission considère que la responsabilité du Royaume Uni ne devait pas pouvoir être engagée en se fondant sur la directive 2000/59/CE.

#### 3.3.2. La responsabilité des Pays-Bas

Très intéressant pour la détermination des responsabilités encourues est le rapport de la Commission mise en place par la municipalité d'Amsterdam. La première opération de qualification juridique des déchets a été effectuée par cette Commission. Le travail approfondi qu'elle a effectué mérite la plus grande attention.

La définition des produits débarqués à Amsterdam  
La Commission a naturellement commencé par chercher à qualifier les produits débarqués à Amsterdam.

Elle a néanmoins procédé à cette définition indépendamment du résultat des analyses, à partir de la seule déclaration faite par le capitaine du bateau (jusqu'au débarquement d'une partie des produits), puis au regard des règles de droit applicables (à partir du « pompage » dans le Probo Koala). A ses yeux, dans un premier temps, il s'est agi de « déchets » au sens de la législation communautaire (directive 75/442 du 15 juillet 1975, à laquelle renvoient notamment la directive 200/59/CE et la loi néerlandaise sur la gestion de l'environnement : la directive 75/442/CEE du 15 juillet 1975 a été remplacée par la directive 2006/12/CE du 5 avril 2006, mais celle-ci est en fait un texte de « codification » des multiples modifications de la directive 75/442/CEE, de sorte que la raisonnement n'en est pas altéré) et néerlandaise.

En effet, constitue un déchet au sens de cette législation « toute substance ou tout objet qui relève des catégories figurant à l'Annexe I, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se débarrasser » (précisons ici que l'Annexe I intitulée « Catégories de déchets » comporte notamment les rubriques suivantes : « Q5 Matières contaminées ou souillées par suite d'activités volontaires (par exemple résidus d'opérations de nettoyage, matériaux d'emballage, conteneurs, etc.) », « Q 7 Substances devenues impropres à l'utilisation (par exemple acides contaminés, solvants contaminés, sels de trempage épuisés, etc.) », « Q 8 Résidus de procédés industriels (par exemple scories, culots de distillation, etc.) », « Q12 Matières contaminées (par exemple huile souillée par des PCB, etc.) » ou encore « Q 13 Toute matière, substance ou produit dont l'utilisation est interdite par la loi »).

Or, constate la Commission mise en place par la municipalité d'Amsterdam, l'avis préliminaire d'arrivée du Probo Koala, envoyé par le capitaine (Annexe II de la directive 2000/59, dont l'envoi est prévu par l'article 6 de la même directive), indiquait que le navire entendait accoster au port d'Amsterdam pour souter et transférer à terre 554 m<sup>3</sup> de « slops ». Le navire avait donc bien l'intention de se débarrasser de ces produits.

Cette Commission s'est alors heurtée à la difficulté juridique principale que recèle l'articulation des deux ensembles de textes «Bâle» et «MARPOL».

(...)

Par ailleurs, la Commission affirme qu'il est « normal, dans le cas d'un pétrolier, que des citernes soient lavées et nettoyées en mer et que cette activité fait partie de

l'exploitation ».

(...)

La même Commission en déduit que les slops sont « des déchets tant nocifs que dangereux ».

(...)

A l'arrivée dans le port d'Amsterdam, les slops annoncés par le capitaine du bateau étaient donc juridiquement des déchets d'exploitation, relevant du régime de l'Annexe I de la Convention MARPOL et de l'arrêté néerlandais sur le transport d'hydrocarbures.

(...)

Les obligations qui découlaient de la constatation selon laquelle les produits pompés dans les citernes du Probo Koala n'étaient pas des slops ordinaires, comme annoncé. C'est la société APS qui, alertée par l'odeur, a constaté le 3 juillet que les produits qu'elle pompait dans les citernes du Probo Koala pour les déverser dans une barge n'étaient pas des slops habituels et qui a fait prélever un échantillon pour analyse. L'analyse a révélé une demande chimique en oxygène (DCO) supérieure à celle qu'APS était autorisée à traiter et la présence de thiols ou mercaptans, ce qui explique la forte odeur qui émanait de ces substances. Non seulement APS ne détenait pas l'habilitation pour éliminer ces produits, mais le coût d'un tel traitement était notablement supérieur au montant du devis remis à l'agent BMA, explique la Commission mise en place par la municipalité d'Amsterdam (le rapport du ministère de l'environnement indique que le montant de la redevance est passé de 20 € à 900 € par m<sup>3</sup>) ; par suite, APS a soumis un nouveau devis à BMA, qui l'a refusé et qui a demandé que les produits soient reversés dans les citernes du bateau (la télécopie est traduite en anglais dans le rapport du ministère de l'environnement). Sur le plan juridique, cette Commission partage certes l'analyse qui a été alors effectuée par la Division Marine du service d'inspection du ministère des transports, quant à la Convention MARPOL : « il n'existait aucune base juridique, selon les règles MARPOL, qui aurait permis d'empêcher le navire de reprendre les slops et de les déposer dans un autre port, puisque la capacité de stockage à bord était suffisante et que l'affréteur avait donc la liberté de choisir ».

En revanche, le rapport considère que, au regard de la loi Wvvs, le caractère manifestement anormal de la situation aurait dû conduire à la décision de geler la situation et à ordonner une analyse, d'autant que celle-ci n'aurait pris que 24 heures : « La non-conformité des slops pouvait néanmoins être telle qu'ils auraient pu être qualifiés de « (résidus de) liquides nocifs » tombant sous le coup de l'obligation de dépôt inconditionnelle de l'article 12 c) de la Wvvs ou de substances contenant des « résidus de cargaison » relevant de l'obligation de dépôt de l'article 10 de la directive ». La Commission mise en place par la municipalité d'Amsterdam ne va cependant pas plus loin, car les autorités compétentes relèvent de l'autorité de l'Etat et l'analyse de leur comportement excédait son domaine de compétence. Elle se borne à souligner que la complexité administrative a pu contribuer à une application contestable de la loi.

(...)

Certes, il n'y a pas eu de victimes à Amsterdam. Ceci s'explique vraisemblablement par le fait que l'alerte y a été donnée très rapidement, que les activités d'APS ont été arrêtées dès l'intervention des pompiers, que les déchets ont été stockés (et peut-être traités) dans des sites couverts, que personne n'a été en contact physique avec eux. Inversement, à Abidjan, dans une atmosphère chaude et humide, la durée d'exposition de certaines personnes a pu être à la fois dense et très longue (les produits ont pour une grande partie été déversés à l'air libre dans des zones habitées, y compris la décharge d'Akouédo), les réactions des autorités n'ont pas été immédiates, la population n'a aucune culture du risque chimique et elle n'a été (imparfaitement) informée qu'après un long délai.

La CIEDT/DA considère donc que l'Etat néerlandais et la ville d'Amsterdam portent une part substantielle de responsabilité dans la pollution d'Abidjan et les préjudices de tous ordres qui en ont résulté.

(...)

### 3.3.3. La responsabilité de l'Estonie

Comme aux Pays-Bas, la règle du secret de l'instruction a été opposée de manière réitérée à la CIEDT/DA, qui n'a donc pu accéder qu'à très peu d'informations.

(...)

En l'état des informations qui lui ont été communiquées, la CIEDT/DA estime que l'Estonie a manqué à ces diverses obligations. Ce n'est qu'après le « désastre » d'Abidjan (selon les termes de la lettre du 5 décembre 2006) et au retour du bateau à Paldiski que les autorités estoniennes ont conduit les procédures qui s'imposaient.

### 3.3.4. La responsabilité du Nigeria

La question est ici plus largement celle des responsabilités de tous les Etats de transit. Il s'agit en l'espèce de la République Fédérale du Nigeria. Selon les informations communiquées à la commission suite à la mission effectuée par un chargé de mission de la commission, les autorités nigérianes ont obtenu des informations sur le bateau et sur sa cargaison par leur service de renseignements généraux. Sur cette base et faute de réponse officielle du capitaine, elles ont interdit au Probo Koala, qui se trouvait dans leurs eaux territoriales, d'entrer dans le port. C'est le lieu d'indiquer que les autorités nigérianes ont déclaré avoir été informées par les renseignements généraux et non par le Capitaine du bateau, et que si l'information qu'elles détenaient était officielle, elles auraient alerté ou informé les autorités ivoiriennes chargées des procédures.

Toujours est-il que le Probo Koala est demeuré une semaine à Lagos, ce qui a représenté un coût important pour l'affréteur et a pu le pousser à chercher une solution alternative rapide pour se débarrasser des slops. Ce temps aurait pu être mis à profit par les autorités nigérianes pour informer les autorités ivoiriennes de la présence de ce bateau.



La CIEDT/DA considère comme peu acceptable la position exposée par le Ministère fédéral des transports nigérian, à savoir que le Nigeria aurait informé les autorités ivoiriennes chargées des procédures prévues par la Convention de Bâle si l'information obtenue de son service de renseignement avait été officielle. Dès lors que des soupçons de trafic illicite de déchets dangereux pesaient sur le Probo Koala et qu'il pouvait penser que ces déchets allaient être déversés dans un port africain après le départ du bateau, le Nigeria aurait dû, aux termes de l'article 4 de la Convention de Bâle, alerter les autorités ivoiriennes.

Par ailleurs, la CIEDT/DA estime que le Nigeria, Etat côtier au sens de l'article 220 § 2 de la Convention de Montego Bay (qu'il a ratifiée), a méconnu les obligations que lui imposaient ces stipulations : «Lorsqu'un Etat a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa mer territoriale a enfreint, lors de son passage, des lois et règlements qu'il a adoptés en conformité de la Convention ou des règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, il peut procéder, sans préjudice de l'application des dispositions pertinentes de la section 3 de la partie II, à l'inspection matérielle du navire pour établir l'infraction et, lorsque les éléments de preuve le justifient, tenter une action et notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne, sous réserve de la section 7 ». En effet, informées de la teneur ou au moins de la dangerosité des slops que transportait le Probo Koala, présent dans leurs eaux territoriales, ainsi que de l'intention du navire de s'en débarrasser, les autorités nigérianes auraient dû mettre en œuvre les pouvoirs que leur conféraient cet article et, au pire, alerter leurs homologues ivoiriennes du départ du Probo Koala pour Abidjan.

### 3.3.5. La responsabilité de la Côte d'Ivoire

Les informations dont a disposé la CIEDT/DA sont extraites du rapport de la CNEDT et du site Internet de Trafigura. Elle n'a pas eu accès au dossier de la procédure pénale conduite en Côte d'Ivoire.

La CIEDT/DA n'entend évidemment pas empiéter sur les attributions de la CNEDT, non plus que sur la procédure pénale en cours en Côte d'Ivoire. Les observations qui suivent portent exclusivement sur le respect par les acteurs publics ivoiriens des engagements internationaux souscrits par la République de Côte d'Ivoire, c'est-à-dire concrètement de la Convention de Bâle et la Convention de Montego Bay. La République de Côte d'Ivoire a accédé à la Convention de Bâle le 1er décembre 1994.

Si les Etats européens concernés, les Pays-Bas comme Etat d'exportation de 225 m<sup>3</sup> de déchets et l'Estonie comme Etat de transit, ainsi que le Nigeria en cette dernière qualité, ont, aux yeux de la CIEDT/DA, méconnu leurs obligations aux termes de la Convention de Bâle, et, le cas échéant, du règlement (CEE) n° 259/93, la question se pose de savoir si les autorités compétentes au sein de la République de Côte d'Ivoire sont exemptes de toute faute.

Il est clair, à la lumière des informations qui ont été communiquées à la CIEDT/DA,

que l'introduction des déchets du Probo Koala sur le territoire ivoirien est intervenue en méconnaissance des stipulations de la Convention de Bâle. Le navire venait de deux Etats européens et d'un Etat africain Parties à la Convention de Bâle (le Nigeria) et l'agent maritime WAIBS était en possession d'informations sur la nature précise des déchets, avant l'arrivée du Probo Koala.

Il importe ici de distinguer :

entre les obligations normatives pour la République de Côte d'Ivoire de son accès à la Convention de Bâle et la mise en œuvre de ces normes ; entre les règles de droit international et les normes de droit interne. Sur le plan normatif, la CIEDT/DA constate que, alors que le Ban Amendement n'est pas entré en vigueur, la République de Côte d'Ivoire a interdit par principe l'importation de déchets et de déchets dangereux sur son territoire : c'est l'objet aussi bien de la loi n° 88-651 du 7 juillet 1988 (« Sont interdits sur le territoire national tous actes relatifs à l'achat, à la vente, à l'importation, au transit, au transport, au dépôt et au stockage des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives ») que des articles 81 et 82 de la loi cadre n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant code de l'environnement. Plus largement, d'ailleurs, ces lois déclinent la Constitution du 1er août 2000, qui consacre le droit de l'homme à l'environnement : l'article 19 reconnaît à tous le droit à un environnement sain ; l'article 28 précise que la protection de l'environnement et la protection de la qualité de la vie sont un devoir pour la communauté et pour chaque personne physique et morale, à plus forte raison pour l'Etat de Côte d'Ivoire, garant de respect de l'intérêt général. Les lois des 7 juillet 1988 et 3 octobre 1996 ont également fait, sinon du trafic illicite de déchets proprement dit, du moins de l'importation sans autorisation de déchets dangereux et de substances nocives des infractions pénales laquelle elle a demandé de nommer un agent pour prendre officiellement contact avec elle. Si ce qui s'est passé en Estonie, puis au Nigeria demeure obscur pour la CIEDT/DA, il est certain que :

La composition particulière des slops et sans doute leur dangerosité étaient connues des dirigeants londoniens de Trafigura, d'ailleurs professionnels du secteur, comme le montrent les instructions adressées à leur filiale Puma Energy (cf. courriel de M. Marrero du 17 août 2006, 14 H 46, concluant la description par ce constat : « on ne doit pas considérer ces slops comme des slops MARPOL, mais comme des slops chimiques »), au capitaine (message électronique du 18 août de M. Pertselis enjoignant au capitaine de faire route sur Abidjan pour y abandonner les déchets chimiques contenus dans ses citernes à décantation, communiqué par Prime Marine Management à l'agent WAIBS (cf. courrier électronique de M. Short en date du 18 août), même si Trafigura soutient que les analyses effectuées par la société AVR aux Pays-Bas ne lui ont été transmises que le 11 septembre 2006 (réponse écrite de M. Marrero à la CNEDT, point 10) ;

Ces mêmes dirigeants savaient pertinemment que ces produits ne pouvaient être éliminés que par des organismes très spécialisés, puisqu'une société aussi compétente et expérimentée qu'APS leur avait indiqué qu'elle n'était pas en mesure d'y procéder elle-même et que le prix de l'élimination était 45 fois plus important que

celui de slops ordinaires ; le capitaine du bateau a d'ailleurs demandé à déposer des déchets apparemment identiques à Paldiski à la fin septembre 2006 (cf. lettre du Secrétaire général du ministère estonien de l'environnement : Annexe 5) ; même si la CIEDT/DA ignore si les opérations réalisées à bord du Probo Koala après l'escale d'Abidjan sont identiques à celles réalisées auparavant, elle ne peut que relever, dans la lettre précitée datée du 5 décembre 2006 reçue des autorités estoniennes, que les déchets déposés à Paldiski à la fin septembre 2006, dont l'analyse semble révéler une grande proximité chimique avec ceux d'Amsterdam et d'Abidjan, « clearly differed from ordinary ship waste (bilge water or cargo-tank washing residue » (diffèrent clairement des déchets d'exploitation ordinaires de bateau (eau de fond de cale ou résidus issus du nettoyage des citernes contenant la cargaison).

Certes, les dirigeants de Trafigura Ltd ont demandé par courriel aussi bien auprès de Puma Energy que de WAIBS que celles-ci leur confirment avoir obtenu « auprès de l'entreprise d'enlèvement des déchets les documents attestant qu'elle respecte les réglementations locales du ministère de l'environnement et des douanes concernant le traitement de ces résidus » (cf. courrier électronique de M. Marrero du 17 août 2006 et courriel de M. Short en date du 18 août).

On peut prendre cette demande de « confirmation » au premier degré et considérer que les personnes en charge du dossier ont été trompées par les acteurs locaux (ce que sous-entend M. Short dans sa réponse écrite à la CNEDT, point 9). Il est à l'inverse permis de considérer que ces courriers électroniques avaient précisément pour objet de permettre à leurs auteurs de dégager leur responsabilité en cas de catastrophe environnementale ou sanitaire, qu'ils savaient probable, car il est peu vraisemblable, dans l'absolu comme après l'incident d'Amsterdam, que ces spécialistes du négoce et de la transformation des hydrocarbures aient ignoré les dangers des produits contenus dans les citernes de décantation du Probo Koala. D'ailleurs, la mention de « slops chimiques » à côté des « slops MARPOL » et la référence à des autorités administratives distinctes des seules autorités portuaires soulignent que Trafigura était consciente que ces produits ne pouvaient être traités sous l'empire exclusif de la Convention MARPOL. A cet égard, la CIEDT/DA demeure perplexe face à la première partie de l'affirmation selon laquelle « le port d'Abidjan, avec une infrastructure de qualité et sa localisation géographique, sur le trajet de Lagos à Paldiski, était un choix naturel » pour « décharger des slops » (réponse écrite de M. Marrero à la CNEDT, points 3 et 4).

Par ailleurs, comment Trafigura a-t-elle pu ne pas s'étonner que le prix de l'élimination des « slops chimiques seulement de « 35 USD » à Abidjan (réponse écrite de M. Marrero à la CNEDT, point 3 de la réponse faite à la place de M. Short) ou se satisfaire du document, rédigé en anglais, remis le 18 août 2006 par la société Tommy à Puma Energy affirmant que « l'endroit » nommé Akouédo était « équipé de manière adéquate pour recevoir n'importe quel type de produits chimiques » (document figurant dans les Annexes du rapport de la CNEDT). En tout état de cause, en droit de l'environnement, le règlement (CEE) n° 259/93 s'impose aux sociétés du groupe Trafigura installées dans la Communauté européenne. Dès lors qu'il s'agit de trafic illicite de déchets au départ de la

Communauté européenne, une ou plusieurs des sociétés du groupe ont méconnu l'interdiction d'exporter vers un pays en développement (article 14 §1 : « sont interdites toutes les exportations de déchets destinés à être éliminés, à l'exception de celles effectuées vers les pays de l'AELE qui sont également parties à la convention de Bâle » ; article 18 : « sont interdites toutes les exportations de déchets vers des États ACP »). Quant aux responsabilités d'affréteur, les instructions données par Trafigura Ltd démontrent qu'elle les connaissait et entendait ou bien les assumer, ou bien les transférer sur des tiers.

Sous l'angle pénal, l'appréciation des responsabilités relève des diverses juridictions nationales compétentes et concerne les personnes physiques ou morales. La caractérisation d'infractions pénales n'est pas dans les attributions de la CIEDT/DA. En revanche, celle-ci est en conclusion fondée à constater que les ordres relatifs au pompage des slops à Amsterdam, puis à leur déchargement à Abidjan, sont venus de Londres et que la responsabilité civile de la société Trafigura Ltd est engagée à l'égard des victimes, même si c'est sans doute conjointement avec celle de la filiale ivoirienne Puma Energy et celle de l'agent WAIBS.

Vainement les responsables de Trafigura prétendraient s'abriter derrière les fautes et les responsabilités de Puma Energy : les échanges de courriers électroniques entre Trafigura Ltd et Puma Energy et, plus largement, le rapport de la CNEDT montrent que l'autonomie de Puma Energy à l'égard du groupe Trafigura était des plus limitées et que son rôle a essentiellement consisté à trouver un éliminateur à Abidjan, fût-il incompetent et dénué de toute expérience, pour mettre en œuvre la décision de décharger les déchets dans ce port.

De même, indépendamment de la répartition des rôles en vertu de la charte-partie, les déclarations du capitaine du Probo Koala devant la police estonienne, comme les indications recueillies auprès de la société APS soulignent que la gestion des slops a été constamment conduite par Trafigura, contrairement à ce que prétend celle-ci (courrier électronique de M. Marrero à la CIEDT/DA du 16 janvier 2007 : « Trafigura n'a jamais été impliqué dans le déchargement de déchets quelque part »). Même si la responsabilité du capitaine est engagée (cf. infra), elle ne saurait être exclusive de celle de Trafigura.

Enfin, peu importe que Trafigura Ltd ait agi de son propre chef ou au nom et pour le compte de sa maison mère Trafigura Beheer BV : l'une est vraisemblablement la filiale à 100% de l'autre et, en tout état de cause, il suffira aux victimes d'assigner les deux sociétés, à charge pour celles-ci de clarifier leurs relations et le rôle respectif de chacune.

La responsabilité de l'affréteur ne fait pas nécessairement disparaître celle du capitaine du navire.

### 3.4.3. Le capitaine du Probo Koala

La CIEDT/DA n'a pu entrer en contact avec lui, Prime Marine Management ayant

affirmé qu'il se trouvait en Ukraine et qu'il refusait de répondre directement aux questions posées par des tiers. La lecture de ses déclarations devant la police estonienne est néanmoins très instructive.

De manière générale, le capitaine d'un navire est seul responsable de sa conduite, de la sécurité de la navigation et à bord mais également de la sûreté du navire. Il assume des responsabilités de plus en plus lourdes en matière de pollution de l'environnement maritime, ce qui explique peut-être pourquoi le Probo Koala n'a pas déversé ses déchets en mer. Néanmoins, hors infractions pénales, c'est généralement l'armateur ou l'affréteur, selon les cas, qui, dans le droit des divers Etats maritimes, assume la responsabilité de ses fautes envers les tiers, puisqu'il est le commettant du capitaine. En tout état de cause, dans la gestion commerciale, le capitaine est généralement considéré comme le mandataire de l'affréteur. Au cas précis, on l'a vu, la Commission mise sur pied par la municipalité d'Amsterdam ne traite qu'incidemment du point de savoir si le capitaine du navire a menti sur la nature des slops : elle indique par exemple que « la composition des déchets se révèle être différente de celle annoncée ».

Or, si tel est bien le cas, il paraît clair à la CIEDT/DA que ce mensonge a joué un rôle déterminant dans la survenance de la catastrophe : si la composition réelle des slops avait été connue d'emblée des autorités néerlandaises et estoniennes, on peut fortement douter qu'elles auraient les unes après les autres laissé le Probo Koala reprendre la mer avec ces produits à bord, en violation des Conventions internationales, du droit européen de l'environnement et de leurs normes internes. Par ailleurs, la même Commission souligne que, en droit néerlandais et, plus généralement, en droit européen de l'environnement, la législation fait peser les obligations d'élimination et de financement de cette élimination sur le « détenteur des déchets » (articles 8 et 15 de la directive 2006/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 relative aux déchets). La raison en est, comme elle l'explique clairement, que « une gestion efficace ne peut être assurée que par une personne (physique ou morale) qui s'occupe concrètement de la gestion de ces déchets. Cette personne est le détenteur direct, celui qui a le pouvoir effectif de manipuler les déchets de la façon autorisée ou prescrite par la loi. Cette personne n'est pas nécessairement le propriétaire ».

Or, dans la première phase de l'opération, jusqu'au débarquement des slops dans une barge par la société APS, « le détenteur immédiat était, dans le présent cas, le capitaine du Probo Koala et non le propriétaire ou l'affréteur coque nue du Probo Koala, ni l'éventuel affréteur à durée déterminée ou au voyage ». « Les articles 12 b) et 12 c) de la loi Wvvs ont été rédigés en conséquence : l'obligation de dépôt revient au capitaine. Il ne peut s'y soustraire, quel que soit l'ordre de l'affréteur ou de quiconque d'autre ».

Par la suite, le capitaine a déchargé les déchets toxiques à Abidjan, certainement sur instruction formelle de Trafigura Ltd.

On peut s'étonner qu'il ait agi légèrement. C'est ainsi qu'il déclarait à la police estonienne : « L'eau collectée dans les citernes à slops peut être déchargée à

n'importe quel port disponible à la recevoir. Lorsque nous sommes sur le point de décharger l'eau de lavage, le port concerné prend auparavant des échantillons au-dessus et au fond de la citerne à slops. Par les résultats d'analyses de ces échantillons, nous savons que ce port est habilité à accepter ce genre d'eau. Les résultats des analyses ne nous ont pas été donnés, mais nous avons reçu un certificat (en bonne et due forme) attestant que nous pouvions décharger les citernes contenant l'eau de lavage à ce port ».

Il ajoutait toutefois : « A Abidjan, des échantillons ont été prélevés dans les citernes à slops, et sur la base des résultats de l'analyse, nous nous avons été autorisés à vider le contenu des citernes à slops dans ce port. Malheureusement, je ne me souviens plus du nom de la compagnie qui a prélevé les échantillons de nos slops, mais c'était la même société qui avait reçu de nous les résidus de slops (chez laquelle nous avons déjà livré les résidus de slops) ». La vérification de l'existence de telles analyses et de la délivrance d'un certificat relève de la procédure pénale ouverte en Côte d'Ivoire. En tout état de cause, même s'il ne connaissait ni le port d'Abidjan, ni la société Tommy, le capitaine pouvait difficilement penser que le port d'Abidjan était en mesure de traiter des déchets qu'APS avait refusé d'éliminer elle-même.

Il conviendra d'examiner les fautes respectives de Trafigura et du capitaine en fonction du droit applicable. Ce dernier commandera également le jeu des polices d'assurance de l'une et de l'autre. En tout état de cause, les victimes devront attraire l'un et l'autre à la cause, ainsi que leurs assureurs.

#### 3.4.4. Les consignataires BMA et WAIBS

Ils ont été l'interface de Trafigura Ltd respectivement à Amsterdam et Abidjan. Toutefois, Trafigura a également, semble-t-il, eu des contacts directs avec la société APS.

La responsabilité de WAIBS est en tout cas engagée, puisque c'est formellement elle qui a contracté avec Tommy. Mais il n'est pas certain qu'elle soit seule responsable du choix d'une société incompétente pour décharger les déchets à Abidjan. La procédure pénale devrait éclairer les responsabilités respectives de Trafigura et de WAIBS à cet égard.

#### 3.4.5. La société Tommy

Il ne fait aucun doute que cette société assume une part des responsabilités dans la catastrophe.

Elle ne saurait pour autant être considérée comme seule responsable, dès lors que de multiples fautes ont été commises avant l'arrivée du Probo Koala à Abidjan et que son inaptitude à traiter des produits qu'une entreprise aussi compétente qu'APS ne pouvait éliminer elle-même ne pouvait être ignorée de ceux qui lui ont confié cette mission.

### 3.4.6. La société Prime Marine Management

Cette société a indiqué à la CIEDT/DA, par l'intermédiaire de son avocat, n'avoir pris aucune part aux décisions relatives au déchargement des slops, que ce soit à Amsterdam ou à Abidjan.

Selon elle, ces décisions relevaient de Trafigura, aux termes de la Charte-partie, et le choix de la société Tommy ne lui incombe en rien.

### 3.4.7. La société APS (Amsterdam Port Services)

Le rapport du ministère néerlandais de l'environnement souligne la pression mise par la société APS sur les autorités publiques pour l'autoriser à pomper les substances depuis la barge dans le Probo Koala : de toute évidence, indépendamment même du coût du traitement des déchets, l'affréteur, l'agent maritime ou le capitaine du navire menaçaient APS de lui faire supporter le coût de son immobilisation, à savoir \$ 35.000 par jour. APS a donc écrit plusieurs télécopies aux autorités pour leur faire porter la responsabilité de tout retard dans le rembarquement des produits et le départ du bateau, jusqu'à obtenir gain de cause.

Mais, après qu'une partie des produits a été déchargée par APS dans une barge, cette société s'est trouvée détentrice des déchets. Certes, un vif débat a eu lieu entre les divers intervenants pour savoir si APS avait «accepté» ces déchets, comme le montre le rapport du ministère de l'environnement.

Néanmoins, la conclusion de la Commission mise sur pied par la municipalité d'Amsterdam est sans ambiguïté : « En pompant les slops dans la barge MAIN VII, qui appartient à APS ou se trouve du moins sous l'autorité d'APS, APS a commencé la gestion de ces déchets au sens de la définition qui en est donnée à l'article 1.1, premier point, de la Wmb : collecte. À partir de ce moment, APS maîtrisait effectivement la partie réceptionnée des déchets et était devenu, notamment au vu de l'article 3:108 du code civil, détenteur des déchets, des slops dans le présent cas ».

S'agissant donc des 225 m<sup>3</sup> déchargés puis rembarqués à Amsterdam (Prime Marine Management évoque les chiffres de 261 m<sup>3</sup> déchargés et 245 m<sup>3</sup> repris), la société APS avait bien « le pouvoir effectif de manipuler les déchets de la façon autorisée ou prescrite par la loi ». C'est pour écarter le risque d'avoir à supporter, transitoirement ou définitivement, le coût de leur élimination que l'affréteur refusait de prendre en charge qu'APS a exercé de fortes pressions sur l'administration pour pomper les produits dans les citernes du Probo Koala.

L'examen des responsabilités de la société APS conduit à celui des responsabilités des diverses autorités qui ont eu à connaître des pérégrinations du Probo Koala avant la survenue de la catastrophe d'Abidjan.

En conclusion sur les responsabilités des personnes privées, il est constant que l'armateur est « pleinement responsable envers les tiers non seulement des conséquences de ses fautes personnelles, mais aussi des dommages causés par le fait du navire, dont il devient gardien, ou de ceux causés par la faute du capitaine et autres préposés » (P. Bonassies, C. Scapel, Droit maritime, LGDJ 2006, n° 280). Par suite et sous les réserves exprimées ci-dessus, même s'il était établi que des fautes ont été commises à titre personnel par le capitaine ou les agents maritimes, c'est apparemment bien la société Trafigura Ltd qui, en agissant comme l'affrètement du Probo Koala, a organisé le trafic illicite des déchets entre l'Europe et l'Afrique et leur déversement à Abidjan, cette opération formant un tout soumis à la fois au droit maritime et au droit international de l'environnement. Elle doit donc, pour la CIEDT/DA, assumer la responsabilité première des dommages causés à Abidjan, sans préjudice des responsabilités des autorités publiques qui ont permis à cette opération d'être conduite à son terme.

La CIEDT/DA devait enfin proposer les modalités d'indemnisation optimales des victimes.

C'est l'objet de la quatrième partie de ce rapport, qui précède plusieurs recommandations que la CIEDT/DA a estimé utile de soumettre au Premier Ministre, à la lumière des travaux qu'elle a conduits, des auditions auxquelles elle a procédé et des constats qu'elle a dressés (cinquième partie).

(...)

Fait à Abidjan, le

Commission Internationale d'Enquête sur les Déchets Toxiques dans le District d'Abidjan