

UNE VÉRITÉ TOXIQUE

A PROPOS DE TRAFIGURA, DU *PROBO KOALA* ET DU DÉVERSEMENT DE DÉCHETS TOXIQUES EN CÔTE D'IVOIRE¹

UN RAPPORT COMMUN AMNESTY INTERNATIONAL – GREENPEACE PAYS-BAS

RÉSUMÉ

« En août 2006, tout le monde avait été intoxiqué, ma famille, mes voisins. Je ne veux plus jamais qu'on ait de telle catastrophe. [...] On avait des problèmes de respiration. L'odeur nous étouffait d'abord et on n'arrivait pas à respirer [...] J'ai dû arrêter de travailler le 2 septembre. J'ai été cloué au lit pendant toute une semaine, et je ne suis retourné travailler que le 11 septembre. Mes enfants avaient les yeux très rouges, ils avaient la fièvre, ils avaient aussi le rhume et l'un avait la diarrhée. Ils ont eu de la fièvre pendant au moins deux semaines. Ma famille et moi avons souffert des déchets toxiques. J'ai dit à ma femme, qui était enceinte, de quitter le quartier.

« [...] Tout le quartier est aussi tombé malade. Les symptômes les plus courants étaient le mal de tête, le rhume, la toux, les douleurs à la poitrine, les problèmes respiratoires, les démangeaisons, les boutons, les problèmes aux yeux, les vomissements et les problèmes digestifs.

« [...] Au moins si vous utilisez mon témoignage, ma voix et la voix des victimes que je représente seront entendues. »

JA, victime du quartier d'Abobo Plaque 1

Le 20 août 2006, les habitants d'Abidjan, en Côte d'Ivoire, se sont réveillés dans une atmosphère pestilentielle, décrite par les témoins comme épaisse, suffocante, faisant penser à un mélange d'œuf pourri, d'ail, de gaz et de pétrole. L'odeur provenait de déchets toxiques qui avaient été déversés pendant la nuit dans au moins 18 sites autour de la ville, à proximité des habitations, des lieux de travail, des écoles et des champs cultivés.

¹ Version intégrale du rapport disponible en ligne à l'adresse suivante :
<http://www.amnesty.org/en/library/info/AFR31/002/2012/fr>

À l'inquiétude considérable provoquée par cette odeur envahissante a succédé une panique généralisée face aux symptômes physiques qui y étaient associés. Des milliers de personnes ont souffert de nausées, de maux de tête, de vomissements, de douleurs abdominales et d'irritations cutanées et oculaires. Dans les jours et les semaines qui ont suivi le déversement, les centres médicaux ont été débordés par des dizaines de milliers de personnes souffrant des mêmes symptômes. En octobre 2006, les centres médicaux avaient enregistré plus de 100 000 consultations pour des symptômes liés aux déchets. Selon les autorités ivoiriennes, l'exposition aux déchets a fait entre 15 et 17 morts.

Bien que les symptômes physiques et les effets sur la santé aient été principalement signalés dans les premiers mois qui ont suivi le déversement, certaines personnes auraient souffert de troubles physiques pendant beaucoup plus longtemps. Les retards et les carences dans le nettoyage des déchets et la décontamination des sites ont aussi suscité des craintes quant aux conséquences pour la santé d'une exposition prolongée. Aucun suivi médical ni aucune étude épidémiologique n'ont été entrepris pour évaluer les effets à moyen et long terme de l'exposition aux déchets. En outre, la composition exacte des déchets n'a jamais été rendue publique. En l'absence de telles informations, de nombreuses personnes restent préoccupées par les conséquences possibles pour leur santé.

Les déchets qui ont été déversés à Abidjan en août 2006 appartenaient à une société de négoce en produits pétroliers appelée Trafigura. Ils sont arrivés dans le pays à bord d'un cargo, le *Probo Koala*, affrété par Trafigura. Ces déchets provenaient d'Europe et, en vertu du droit international, ils n'auraient jamais dû être autorisés à arriver jusqu'en Côte d'Ivoire.

Au fil de l'enquête qui a duré trois ans sur ce qui s'est produit à Abidjan – dans le cadre de laquelle elles ont notamment examiné les courriels internes à Trafigura présentés lors de poursuites en justice au Royaume-Uni – Amnesty International et Greenpeace ont mis le doigt sur plusieurs décisions délibérément prises par Trafigura qui faisaient du déversement une conséquence pratiquement inévitable. L'enquête a également révélé que plusieurs gouvernements n'avaient pas agi efficacement pour protéger la population et l'environnement ; elle montre que les systèmes nationaux d'application du droit international n'ont pas été adaptés aux sociétés qui exercent des activités transnationales, ce qui permet à ces dernières de se soustraire à la justice et d'agir en toute impunité. L'enquête a également révélé comment les gouvernements avaient collectivement manqué à leur obligation de fournir un recours effectif aux victimes.

L'ORIGINE DES DÉCHETS

Fin 2005, Trafigura a décidé d'acheter de grandes quantités de pétrole non raffiné, appelé naphta de cokéfaction. Elle voulait s'en servir comme base de mélange bon marché pour fabriquer du carburant. Une série de courriels internes à Trafigura, révélés lors de l'action en justice au Royaume-Uni en 2009, a montré que la société comptait faire d'importants bénéfices avec cette affaire.

Le naphta de cokéfaction vendu par PMI Trading Ltd à Trafigura avait une forte teneur en soufre mercaptan ; si l'entreprise le vendait si peu cher, c'est notamment parce qu'elle n'avait pas la capacité de le raffiner. Pour en faire du carburant, Trafigura devait trouver un moyen de procéder à ce raffinage.

Trafigura a décidé de procéder à un « lavage à la soude caustique » pour raffiner le naphta, en sachant très bien que le processus produirait des déchets toxiques. Dans un courriel interne daté du 28 décembre 2005 envoyé à des collègues et au président de Trafigura, Claude Dauphin, un employé travaillant à Londres, a précisé que :

« Cette opération [le lavage à la soude caustique] n'est plus autorisée dans l'Union européenne, aux États-Unis ni à Singapour. »

« Le lavage à la soude caustique est interdit par la plupart des pays en raison de la dangerosité des déchets qu'il génère (mercaptans, phénols, odeurs) et les fournisseurs de soude caustique ne veulent plus prendre en charge ces déchets, car il n'y a plus beaucoup d'installations pour les traiter sur le marché. Il y a une entreprise à Rotterdam qui brûle ces déchets dans une haute cheminée pour environ 200 dollars le kilo et pourrait avoir jusqu'à 1 000 kilos de boue après le traitement. Le droit de l'UE n'autorise plus le transport de ces déchets au-delà des frontières européennes. »

LE CADRE JURIDIQUE

Le déversement illicite de déchets dangereux – souvent dans des pays en développement – a été reconnu par le droit international comme un grave problème pour l'environnement et pour les droits fondamentaux des populations. Il existe aux niveaux international, régional et national un certain nombre d'instruments juridiques destinés à contrôler le traitement des déchets dangereux et des substances nocives.

La Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle)

Ce traité international vise à contrôler et à réglementer les déchets qui nécessitent une attention particulière ou qui peuvent constituer un risque pour la santé humaine ou l'environnement. Aux termes de la Convention de Bâle, est réputé constituer un trafic illicite tout mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets : effectué sans qu'une notification ait été donnée à l'État vers lequel sont acheminés les déchets, sans avoir obtenu le consentement de cet État ou en ayant obtenu ce consentement par falsification, fausse déclaration ou fraude ; ou qui entraîne une élimination délibérée violant les dispositions de la Convention (déversement, p. ex.). La Convention considère aussi que le trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets est un délit.

Le Règlement européen concernant les transferts de déchets

En vertu de l'article 18 du Règlement, l'exportation de déchets visés par la Convention de Bâle, de l'UE vers des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP), et donc vers la Côte d'Ivoire, constitue un délit.

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL)

La Convention de Bâle s'applique aux déchets dangereux et autres déchets, mais pas aux « déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire ». Ces déchets sont couverts par la Convention internationale de 1973-1978 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL). La Convention MARPOL a pour objectif

de mettre un terme à la pollution du milieu marin causée par hydrocarbures et autres substances nuisibles. Ces substances doivent être déchargées dans une « installation de réception ».

Déchets toxiques et droits humains

En vertu du droit international relatif aux droits humains, les États ont l'obligation de protéger les gens de toute exposition à des substances nocives. L'article 12 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC) garantit « le droit qu'a toute personne de jouir du meilleur état de santé physique et mentale qu'elle soit capable d'atteindre ». Le Comité des droits économiques, sociaux et culturels (Comité DESC) des Nations Unies a déclaré que :

« Pour s'acquitter des obligations internationales leur incombant au titre de l'article 12, les États parties doivent respecter l'exercice du droit à la santé dans les autres pays et empêcher tout tiers de violer ce droit dans d'autres pays s'ils sont à même d'influer sur ce tiers en usant de moyens d'ordre juridique ou politique compatibles avec la Charte des Nations Unies et le droit international applicable. »

En reconnaissant que les États sont responsables des conséquences de leur conduite sur les droits humains en dehors de leur territoire, dans certaines circonstances, le Comité reprend une opinion juridique de plus en plus partagée selon laquelle cette responsabilité est essentielle à la protection satisfaisante des droits humains. Au minimum, le respect du droit à la santé dans d'autres pays signifie que les États doivent prendre en considération les risques prévisibles qu'encourt ce droit dans un autre État et agir s'ils disposent de la capacité juridique et technique de le faire.

LAVAGE À LA SOUDE CAUSTIQUE EN MER

Trafigura a eu du mal à trouver sur la terre ferme un endroit où l'on accepterait de procéder à un lavage à la soude caustique. De janvier à mars 2006, deux opérations de lavage à la soude caustique ont été réalisées dans un port tunisien. Cependant, des émanations associées aux déchets résiduels se sont échappées et les autorités ont interdit toute nouvelle opération de lavage à la soude caustique dans le port, qui n'était pas équipé pour traiter ces déchets. Trafigura a alors décidé de poursuivre les lavages à la soude caustique en mer, à bord d'un navire : le *Probo Koala*.

Lorsque Trafigura a décidé d'entreprendre un processus industriel en mer, elle ne savait pas comment elle se débarrasserait des déchets en résultant - des déchets qui seraient dangereux, elle le savait déjà. Le premier lavage à la soude caustique en mer a été réalisé au milieu du mois d'avril 2006. À la fin du mois de juin 2006, Trafigura avait « lavé » au moins trois cargaisons de naphta de cokéfaction à bord du *Probo Koala*, pendant que le navire faisait route vers le Nord, de Gibraltar vers Amsterdam. Plus de 500 m³ de déchets étaient alors entreposés dans les citernes de décantation du navire. Et Trafigura n'avait toujours pas trouvé le moyen de s'en débarrasser.

L'ARRIVÉE DES DÉCHETS EN EUROPE

En avril 2006, Trafigura a effectué des démarches à au moins quatre endroits en Europe pour tenter de décharger les déchets. Aucun de ces endroits n'a pu les accepter, car les déchets exigeaient apparemment un traitement beaucoup plus spécialisé que ce qu'ils pouvaient offrir. Le 19 juin 2006, Trafigura a pris contact avec Amsterdam Port Services

(APS), une société néerlandaise spécialisée dans le traitement des déchets des navires, et pris des dispositions en vue de lui remettre les déchets. APS étant une structure portuaire de réception agréée, elle est autorisée par le gouvernement néerlandais à traiter les déchets des navires conformément à la Convention MARPOL. Cependant, il est apparu par la suite que Trafigura n'avait pas révélé à APS la nature exacte des déchets.

Le *Probo Koala* est arrivé à Amsterdam le 2 juillet 2006, et APS a commencé à décharger les déchets sur une barge. Le lendemain (3 juillet 2006), aux premières heures de la matinée, les autorités néerlandaises ont reçu des appels signalant une odeur inquiétante dans la zone ; les pompiers et la police ont été appelés. Une femme travaillant à proximité des installations d'APS a expliqué pourquoi elle avait appelé les autorités le 3 juillet 2006 :

« C'était une odeur très chimique. Elle me donnait la nausée, je ressentais un écœurement dans ma tête et au niveau de l'estomac. J'avais aussi un chatouillement persistant dans la gorge. J'avais terriblement mal à la tête. À neuf heures et demie, j'étais au travail et je sentais déjà cette puanteur, mais je me sentais encore bien. Vers 11 heures, [nous avons] appelé la police. À ce moment-là, l'odeur était très forte, comme si un gros nuage était en train de passer. [...] Pendant toute la journée, je n'ai pas eu d'appétit. Quand je suis rentrée chez moi à 17 heures, j'avais encore des nausées, des vertiges et des maux de tête. »

APS a prélevé des échantillons des déchets pour les analyses. Ces analyses ont révélé que les déchets avaient une demande chimique en oxygène (DCO, mesure indirecte du niveau de contamination) beaucoup plus élevée que celle à laquelle l'entreprise s'attendait quand elle avait établi son devis. Compte tenu de ces résultats d'analyse, et du fait qu'elle devrait envoyer les déchets à un autre spécialiste, APS a augmenté son devis, faisant passer le prix de 27 euros le m³ (34 dollars US) à 1 000 euros le m³ (1 300 dollars US - soit environ 37 fois plus cher). Trafigura a refusé le nouveau devis et a demandé à APS de repomper les déchets à bord du *Probo Koala*.

L'odeur et la demande de Trafigura de recharger les déchets à bord du *Probo Koala* étaient des éléments suffisamment inhabituels pour éveiller les soupçons des autorités. Les 3 et 4 juillet, les autorités locales ont semble-t-il eu de nombreuses discussions sur la manière de gérer la situation. Malgré les dispositions du droit de l'environnement néerlandais qui auraient dû interdire le rechargement des déchets vers le navire, les autorités chargées de la réglementation ont donné leur accord pour que les déchets soient repompés vers le *Probo Koala* et que le navire quitte les Pays-Bas. Après une brève escale en Estonie, le navire - toujours chargé des déchets - quitte l'Europe et se dirige vers l'Afrique occidentale.

LE TRANSFERT DES DÉCHETS EN AFRIQUE

Des courriels internes montrent que Trafigura a essayé de se débarrasser des déchets au Nigeria, mais n'a finalement pas pu le faire. Alors que le *Probo Koala* quittait le Nigeria, Trafigura lui a donné l'ordre d'appareiller immédiatement pour Abidjan, en Côte d'Ivoire. Pendant que le navire se dirigeait vers le port d'Abidjan, Trafigura a conclu un accord avec une petite entreprise ivoirienne nouvellement agréée du nom de Tommy. Elle lui a indiqué qu'il s'agissait de déchets chimiques, ne relevant pas de la Convention MARPOL.

Le contrat manuscrit conclut avec Tommy indique que cette dernière déchargera les déchets à l'extérieur de la ville, à un endroit appelé « Akouédo ». Akouédo est une décharge à ciel ouvert utilisée pour les ordures ménagères, située dans un quartier résidentiel d'Abidjan. Elle ne dispose pas des installations nécessaires pour stocker ou traiter des déchets dangereux. Il appartenait à Trafigura, en qualité de propriétaire des déchets, de faire preuve de diligence raisonnable pour s'assurer

que ces déchets soient traités et éliminés dans les règles.

Le contrat indique également que Tommy entendait facturer à Trafigura un montant nettement moins élevé que ce que la société aurait dû payer en Europe pour se débarrasser des déchets. En effet, Tommy demandait 30 \$ US (24 euros) par m³ de « résidus MARPOL » et 35 \$ US (28 euros) par m³ de « résidus chimiques », soit beaucoup moins que les 1 000 euros par m³ demandé par APS aux Pays-Bas.

Il est difficile de savoir pourquoi Tommy a proposé un tarif pour les déchets relevant de la Convention MARPOL sachant que les déchets avaient déjà été qualifiés de toxiques, et de connaître les critères utilisés par Trafigura pour faire la distinction entre les déchets sur le *Probo Koala*.

Inutile de se demander si Trafigura avait conscience que le tarif pratiqué par Tommy était anormalement bas pour correspondre au coût crédible du traitement des déchets toxiques. Lorsque la police néerlandaise, cherchant à déterminer ce qu'il était advenu des déchets, a appelé Trafigura pour examiner la facture, Trafigura a demandé à Tommy de produire une fausse facture faisant apparaître des frais plus élevés.

LE DÉVERSEMENT

Les déchets qui sont arrivés à Abidjan ont été transférés dans des camions et acheminés à la décharge d'Akouédo. Toutefois, après que les premiers camions eurent déchargé leur cargaison, le site a été fermé en raison de l'odeur inquiétante émanant des déchets. Trouvant porte close à Akouédo, et ne parvenant pas à contacter la compagnie Tommy, certains chauffeurs ont paniqué et ont simplement déversé leur chargement au hasard autour d'Abidjan, à proximité d'habitation, de lieux de travail, d'écoles, de champs cultivés et de la prison de la ville.

UNE CATASTROPHE SANITAIRE ET ÉCOLOGIQUE

« Depuis le samedi 19 août 2006, la Côte d'Ivoire est confrontée à un drame humanitaire et environnemental à la suite du déversement de 523 m³ de déchets toxiques liquides provenant du navire Probo Koala. »

Au cours des jours et des semaines qui ont suivi, les dispensaires et les hôpitaux ont vu affluer des dizaines de milliers de personnes souffrant, entre autres, de troubles neurologiques, digestifs, respiratoires, oto-rhino-laryngologiques (ORL), ophtalmiques ou cutanés. Le déversement a suscité la peur et la colère des habitants et de violentes manifestations ont éclaté dans toute la ville. L'exposition à l'odeur pestilentielle et les effets sur la santé constatés sur de nombreux habitants ont suscité énormément de peur et d'angoisse parmi la population d'Abidjan. L'Organisation mondiale de la Santé a constaté, au début du mois de septembre 2006, une angoisse grandissante parmi la population, face à la fréquence, au nombre et à la gravité des symptômes présentés par les personnes contaminées.

AI Index: AFR 31/008/2012
25 September 2012

QUI EST RESPONSABLE ?

LA CULPABILITÉ D'UNE ENTREPRISE : LA RESPONSABILITÉ DE TRAFIGURA DANS L'AFFAIRE

Trafigura a rejeté à de multiples reprises toute responsabilité dans la crise qu'a connue Abidjan en 2006. Bien que l'entreprise ait été reconnue coupable par un tribunal néerlandais d'exportation illégale de déchets depuis l'Europe, il n'y a eu pour l'instant aucune enquête réelle sur sa conduite et sa responsabilité concernant le déchargement des déchets en Côte d'Ivoire et son impact en matière de droits humains.

L'examen des éléments disponibles montre que la société Trafigura savait qu'elle avait produit des déchets pouvant avoir des effets très néfastes pour l'environnement et la santé humaine. L'entreprise savait, ou aurait logiquement dû savoir, que le transport de tels déchets depuis l'Europe vers l'Afrique était illégal. Elle savait que ces déchets devaient être éliminés de manière adéquate. Pourtant, après avoir contacté quatre structures européennes, qui lui ont dit ne pas pouvoir se charger des déchets, ainsi qu'une cinquième, qui lui a clairement répondu que les substances concernées devaient être soumises à un traitement bien particulier, la société Trafigura a préféré charger une petite entreprise, récemment immatriculée à Abidjan, de se débarrasser des déchets toxiques dans une décharge à ciel ouvert, située au beau milieu d'un quartier pauvre et densément peuplé de la ville.

Non seulement Trafigura n'a pas correctement traité des déchets qu'elle savait dangereux, mais la société a, à plusieurs reprises, trompé les organismes de contrôle et d'autres entreprises sur la nature exacte de ces déchets, en augmentant ainsi les risques qu'ils ne soient pas pris en charge dans les règles.

Dans un premier temps, deux dirigeants de Trafigura, Claude Dauphin et Jean-Pierre Valentini qui s'étaient rendu en Côte d'Ivoire après le déversement, ont été arrêtés et inculpés d'une série d'infractions à la législation. Toutefois, le 13 février 2007, le gouvernement ivoirien et Trafigura sont parvenus à un accord, aux termes duquel Trafigura acceptait de verser 95 milliards de francs CFA à la Côte d'Ivoire (environ 145 millions d'euros). Dans le cadre de cet accord, et en échange de l'indemnisation versée, le gouvernement ivoirien acceptait de : « [renoncer] définitivement à toute poursuite, réclamation, action ou instance présente ou à venir qu'il pourrait faire valoir à l'encontre des Parties Trafigura ». Les deux cadres dirigeants ont été remis en liberté sous caution et les poursuites ont finalement été abandonnées.

En 2010, un tribunal néerlandais a reconnu Trafigura coupable d'exportation de déchets dangereux vers la Côte d'Ivoire. Le ministère public a cependant décidé de ne pas poursuivre l'entreprise pour son rôle dans les événements qui ont suivi le départ des déchets hors de la zone de juridiction néerlandaise.

Des poursuites au civil ont aussi été tentées. Une affaire s'est réglée à l'amiable au Royaume-Uni, mais les victimes qui ont tenté de saisir la justice néerlandaise n'ont pas obtenu de résultats, essentiellement en raison du fait que l'action au criminel ne couvrait pas les événements qui s'étaient produits à Abidjan, ce qui limitait les options offertes aux victimes en matière de responsabilité civile.

Il a été demandé à Trafigura de répondre aux allégations présentées dans ce rapport. Trafigura a répondu que : « [ce] rapport contient d'importantes inexactitudes et de fausses déclarations. Le rapport simplifie outre mesure les questions juridiques compliquées, fonde ses analyses sur des hypothèses erronées et tire des conclusions sélectives qui ne tiennent pas suffisamment compte de la complexité de la situation ou des procédures juridiques. Les tribunaux de cinq administrations ont passé en revue les différents aspects de l'incident et ont rendu leurs décisions en conséquence. Il est tout simplement faux de dire que les problèmes n'ont pas fait l'objet d'un examen judiciaire. ».

Trafigura n'a pas précisé de quelles inexactitudes, fausses déclarations et simplifications il s'agissait.

²

RESPONSABILITÉ JURIDIQUE DE TRAFIGURA ET DE SES DIRIGEANTS

Côte d'Ivoire : La société bénéficie de l'immunité de poursuites

Pays-Bas : Poursuivie pour exportation de déchets, la société est reconnue coupable et condamnée à une amende de 1 million d'euros. Le verdict de culpabilité est confirmé en appel. Le procureur décide de ne pas ouvrir d'enquête ou de poursuites sur les infractions potentielles commises en Côte d'Ivoire. Le procureur a également décliné une plainte de Greenpeace visant à ouvrir une enquête portant sur les allégations selon lesquelles les chauffeurs ivoiriens qui ont transporté les déchets auraient été indûment influencés par Trafigura ou des personnes travaillant pour Trafigura, après les déversements. Le procureur a justifié sa décision en avançant un lien insuffisant avec la juridiction néerlandaise.

Royaume-Uni : La société conclut un accord à l'amiable avec 30 000 victimes ; aucune poursuite au criminel n'est lancée.

France : Le procureur de Paris a décidé de classer sans suite la plainte déposée contre les deux dirigeants français de Trafigura, Claude Dauphin et Jean-Pierre Valentini.

Norvège : Bien qu'elle ait apporté des déchets semblables en Norvège, Trafigura échappe aux poursuites, car les déchets ont été produits à bord d'un navire et n'ont pas été exportés à partir d'un autre État.

DÉFAILLANCE DE L'ÉTAT : CÔTE D'IVOIRE

Bien que la Côte d'Ivoire ait réagi rapidement au déversement des déchets et fait en sorte que les victimes bénéficient de soins médicaux gratuits, le gouvernement de l'époque a accordé à Trafigura une très large immunité de poursuites. Les investigations menées par la Commission nationale d'enquête formée après les déversements ont aussi fait ressortir de la part des autorités ivoiriennes de graves défaillances de la réglementation qui ont permis aux déchets de pénétrer dans le pays en premier lieu. Ainsi, le permis d'exploitation délivré à Tommy pour le port d'Abidjan était irrégulier et avait été accordé sans suivre la procédure requise. Les services portuaires ont été jugés négligents, à l'instar des services chargés de la réglementation et de la supervision d'Akouédo. Les lois qui auraient dû protéger les habitants d'Abidjan n'ont pas été appliquées. En manquant à son obligation de faire appliquer les lois interdisant l'importation de déchets dangereux en Côte d'Ivoire, le gouvernement n'a pas pris toutes les mesures nécessaires pour empêcher Trafigura et la compagnie Tommy de porter atteinte au droit des personnes se trouvant sous sa juridiction. Ce faisant, il s'est dérobé aux

² Réponse disponible à l'adresse suivante: <http://www.amnesty.org/en/library/info/AFR31/009/2012/en>

obligations lui incombant en vertu du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels et des conventions de Bâle et de Bamako concernant la prévention du trafic, de l'importation et de l'élimination des déchets dangereux par des acteurs non habilités à effectuer de telles opérations.

DÉFAILLANCE DE L'ÉTAT : PAYS-BAS

Les Pays-Bas étant le pays qui connaissait le mieux la nature des déchets, ce sont eux qui étaient les mieux placés pour intervenir afin d'empêcher l'exportation et le déversement illégal des déchets. Le gouvernement a tenté de soutenir qu'il avait été trompé par Trafigura à propos des déchets, la société ayant décrit ces derniers comme des déchets relevant de la Convention MARPOL. Cette affirmation ne tient pas la route, cependant, lorsque l'on examine les faits de près.

Lorsqu'elles ont décidé de laisser le navire et sa cargaison quitter Amsterdam, les autorités néerlandaises étaient en possession d'autres informations que celles fournies par Trafigura. Les autorités néerlandaises – qui s'apprêtaient à laisser partir le *Probo Koala* – savaient aussi que les déchets étaient généralement préoccupants compte tenu de l'odeur et des problèmes de santé qu'ils avaient causés à la population (nausées, céphalées et vertiges). Elles savaient aussi qu'APS, une entreprise agréée de services portuaires dotée d'une vaste expérience, ne pouvait pas traiter les déchets.

Les autorités néerlandaises avaient suffisamment de renseignements pour conclure que les déchets présentaient des risques prévisibles pour la santé humaine.

Il existait en outre des éléments permettant aux autorités de soupçonner que l'élimination des produits dangereux dans de bonnes conditions et en toute sécurité n'était pas garantie. Le *Probo Koala* a quitté Amsterdam avec les déchets à son bord, car Trafigura refusait de payer les frais associés à l'élimination écologiquement rationnelle de ces déchets aux Pays-Bas. Par ailleurs, le 3 juillet 2006, les autorités ont reçu un fax anonyme indiquant que les déchets seraient déversés en mer – information qu'elles ont manifestement prise au sérieux, puisqu'elles ont demandé aux autorités portuaires estoniennes de mesurer les déchets pour s'assurer qu'ils étaient toujours bien à bord à leur arrivée dans le pays.

Les informations dont disposaient les pouvoirs publics à Amsterdam du 2 au 4 juillet 2006 étaient suffisantes pour justifier une action et, au minimum, pour mener de plus amples recherches sur les déchets avant d'autoriser le navire à quitter les Pays-Bas. Les Pays-Bas disposaient des informations nécessaires pour agir et étaient aussi juridiquement à même de le faire. En vertu de plusieurs lois applicables dans le pays, les pouvoirs publics étaient habilités à inspecter le navire, à l'empêcher de quitter Amsterdam et à exiger l'élimination des déchets aux Pays-Bas. En outre, le pays n'avait pas seulement le droit au regard de la loi d'empêcher les déchets de quitter Amsterdam, il était tenu de le faire aux termes du droit international et européen.

DES DÉCHETS RELEVANT DE LA CONVENTION MARPOL ?

Trafigura a à plusieurs reprises tenté de faire valoir que les déchets produits à bord du *Probo Koala* ne relevaient ni de la Convention de Bâle, ni du Règlement européen concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets, mais plutôt de la Convention MARPOL (autrement dit, qu'ils provenaient de l'« exploitation normale d'un navire »).

L'affirmation de Trafigura n'est pas crédible. Le lavage d'essence à la soude caustique ne peut être considéré comme une opération « normale » d'un navire ; bien au contraire, il s'agit d'un processus très inhabituel ; il n'existe aucun document indiquant qu'un tel processus industriel ait été effectué sur un navire avant le cas de Transfigura. Un examen réalisé par le Centre pour le développement du droit international de l'environnement (CIEL) montre que la seule création de déchets à bord d'un navire envisagée par la Convention MARPOL est celle qui concerne son fonctionnement en tant que véhicule.

Par ailleurs, l'examen des propres déclarations de Trafigura à propos des déchets montre bien que la société savait, ou aurait dû en toute logique savoir, que les substances en question n'étaient pas couvertes par la Convention MARPOL.

Soulignons enfin que l'entreprise avait manifestement reconnu que les déchets n'étaient pas de type « MARPOL » avant le déversement à Abidjan, puisque son message à la société Puma, en date du 17 août 2006, indiquait : « La DCO dépassant 2 000 mg/l, **elles ne peuvent pas être considérées comme des boues de type « MARPOL », mais comme des boues chimiques ...** » (Les passages soulignés le sont par nos soins.)

ROYAUME-UNI

Trafigura Ltd, l'une des sociétés du groupe Trafigura, a son siège social au Royaume-Uni. Les courriels internes montrent que cette société dirigeait les opérations à bord du *Probo Koala* à plusieurs moments critiques. Pourtant, la société n'a jamais fait l'objet d'investigations ou de poursuites de la part des autorités britanniques.

OBLIGATION DE RENDRE DES COMPTES

Les événements décrits dans ce rapport sont de nature véritablement transnationale. La génération, le transport et le déversement des déchets toxiques se sont déroulés dans le monde entier et Trafigura a transporté les déchets de la mer Méditerranée aux Pays-Bas, puis en Estonie, au Nigeria et en Côte d'Ivoire. Ce sont les habitants d'Abidjan qui a dû subir les conséquences de ce transport illégal de déchets par Trafigura et du déversement de déchets toxiques par Tommy, le mandataire de Trafigura, au mépris de leurs droits à la santé (y compris à un environnement sain) et au travail.

La Convention de Bâle a été créée justement pour prévenir ce type de comportement et de conséquences. Elle a pour objectif de créer un système de normes internationales et de coopération entre les États permettant d'empêcher les mouvements transfrontaliers illégaux de déchets dangereux. Ce rapport montre comment une multinationale a réussi à contourner ce système en exploitant les lacunes en matière de répression et de législation dans différents pays. Il décrit comment divers États se sont soustraits à leurs obligations d'empêcher les mouvements transfrontaliers et le déversement de déchets toxiques et de protéger les droits à la santé des personnes qui ont été touchées par le déversement des déchets.

Les États concernés, les Pays-Bas et la Côte d'Ivoire en tête de liste, ont manqué à leur obligation d'empêcher les mouvements transfrontaliers et le déversement des déchets toxiques, mais ils n'ont en outre pas proposé collectivement de recours effectif aux victimes dont les droits humains ont été bafoués par Trafigura. Les atteintes aux droits humains ont été transnationales, mais les recours ne l'ont pas été.

Étant donné que les victimes ont eu un grand nombre d'occasions d'obtenir justice dans plusieurs juridictions, on aurait pu s'attendre à ce qu'elles parviennent plus facilement à établir la vérité et à bénéficier de recours effectifs. Pourtant, la réalité est toute autre : en dépit des nombreux efforts qui ont été faits, aucun des États impliqués n'a garanti aux victimes leur droit à un recours effectif.

En vertu du droit international, lorsque plusieurs États portent atteinte aux droits humains d'une personne, cette dernière a le droit à des réparations complètes pour l'ensemble des violations. Tant que le droit à un recours effectif n'est pas respecté pour un acte commis par un État particulier, ce dernier reste tenu d'offrir un véritable accès à une procédure permettant d'obtenir un recours effectif.

En dépit de plusieurs actions intentées dans plusieurs juridictions, on constate une absence totale de coordination et de coopération internationale pour poursuivre les responsables présumés des actes criminels commis en Côte d'Ivoire. Dans une certaine mesure, ces actions semblent même avoir suscité des dissensions et découragé les poursuites contre les actes criminels qui ont donné lieu aux atteintes aux droits humains commises en Côte d'Ivoire. Seuls des employés du groupe Trafigura en Côte d'Ivoire ont été inculpés d'infractions pénales, tandis qu'aucune poursuite pénale n'a été engagée contre le groupe. En raison de lacunes dans la législation ivoirienne, il n'était pas possible de poursuivre la société elle-même. Les possibilités d'intenter des actions contre des dirigeants participant à la prise de décisions n'ont pas été saisies non plus à cause des dispositions du protocole d'accord signé entre le gouvernement et Trafigura et du fait que les personnes concernées avaient quitté le pays. Aucun autre État n'a engagé de poursuites contre les sociétés impliquées dans le déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire et ses répercussions sur la population et l'environnement. Par conséquent, jusqu'à aujourd'hui, le groupe Trafigura, et en particulier Trafigura Beheer BV et Trafigura Ltd, qui sont immatriculées à l'étranger, n'a toujours pas fait l'objet de poursuites pour leur participation aux actes illégaux qui se sont déroulés en Côte d'Ivoire.

COMMUNICATION D'INFORMATIONS

Pour l'instant, aucun des États impliqués n'a exigé de la société Trafigura qu'elle divulgue aux victimes les informations en sa possession concernant la composition des déchets et les effets de l'exposition aux déchets. Ce manque d'informations sur la composition des déchets et leurs effets a porté atteinte à l'aide médicale en Côte d'Ivoire. Les victimes ont également indiqué que ce manque d'informations, en particulier sur les effets potentiels à long terme, était l'une de leurs principales préoccupations. Pendant le processus de négociation du protocole d'accord ou après, le gouvernement ivoirien n'a jamais demandé à Trafigura de divulguer aux victimes toutes les informations en sa possession sur la composition des déchets et sur ses propres recherches concernant leurs effets potentiels. Alors que, dans le cadre de l'action civile au Royaume-Uni, Trafigura a indiqué détenir des informations sur la composition des déchets et sur leurs impacts potentiels et avoir réalisé des études scientifiques et d'experts sur l'exposition aux déchets, les autorités britanniques n'ont jamais demandé que ces informations soient mises à la disposition des victimes ou des autorités ivoiriennes. Au lieu de considérer cela comme un problème majeur ayant un impact sur le droit à la santé de la population, cet élément a été traité comme une question strictement privée entre les parties d'un différend au civil. Le fait que l'entreprise n'ait pas été contrainte de révéler les informations qu'elle détient est également lié, plus largement, à la décision du Royaume-Uni de ne pas ouvrir lui-même d'enquête sur les activités de la société.

Le gouvernement ivoirien n'a pas contrôlé non plus les impacts à long terme de l'exposition aux déchets, notamment sur l'environnement et la santé. Cependant, aucun des autres

gouvernements mis en cause n'a engagé de coopération internationale avec le gouvernement ivoirien pour soutenir un tel processus de contrôle, par exemple en proposant une aide technique.

RECOMMANDATIONS

Le gouvernement **ivoirien** devrait :

- instaurer un dispositif permettant à toutes les victimes recensées qui n'ont encore rien touché d'être indemnisées par l'État ;
- mettre en place une étude médicale pour surveiller et évaluer la santé des populations touchées au fil du temps, afin d'identifier les éventuels effets à long terme ;
- continuer les investigations et les poursuites contre tous ceux qui sont impliqués dans le détournement de l'indemnisation obtenue lors du règlement à l'amiable conclu au Royaume-Uni ;
- rendre compte publiquement des changements intervenus dans le droit, la réglementation et les pratiques en Côte d'Ivoire pour empêcher l'importation et le déversement illicites de déchets dangereux ;
- amender le Code pénal ivoirien afin qu'il soit possible d'engager la responsabilité pénale des entreprises pour les comportements criminels qui peuvent généralement être attribués à une personne morale ;
- évaluer la légalité du Protocole d'accord, notamment l'immunité accordée à Trafigura.

Le gouvernement **néerlandais** devrait :

- veiller à ce que les entreprises enregistrées aux Pays-Bas pour des raisons fiscales, quelle que soit la part de leurs activités réellement menée dans ce pays, puissent être tenues pour responsables de toute activité criminelle ayant porté atteinte à l'environnement ou aux droits humains, y compris lorsqu'il s'agit d'activités menées à l'étranger ou ayant des conséquences à l'étranger.
- inciter et aider le gouvernement de Côte d'Ivoire à réaliser une étude médicale pour surveiller et évaluer la santé des populations touchées au fil du temps, afin d'identifier les éventuels effets à long terme.

Le gouvernement **britannique** devrait examiner les possibilités d'engager des poursuites judiciaires contre Trafigura.

Le gouvernement **norvégien** devrait entreprendre une évaluation du cadre juridique norvégien pour s'assurer qu'il contient des mesures appropriées permettant d'engager des enquêtes et des poursuites à propos des actes criminels des entreprises commis à l'étranger ou ayant des conséquences à l'étranger.

L'**Union européenne et les États membres** de l'UE devraient :

- adopter un cadre normatif qui impose aux entreprises de respecter les droits humains et l'environnement et de faire preuve de diligence raisonnable en matière de droits humains dans toutes leurs activités ;
- rendre obligatoire la publication par les entreprises des répercussions connues et

potentielles de leurs activités mondiales sur les droits humains et l'environnement, des résultats des évaluations des répercussions sociales et environnementales de leurs activités, ainsi que de leurs activités de pression et de leurs positions relativement aux cadres de réglementation nationaux et internationaux.

Tous les États membres de l'**Union africaine** qui ne l'ont pas encore fait devraient ratifier la Convention de Bamako, la Convention de Bâle et son amendement interdisant l'exportation des déchets dans les meilleurs délais possible et veiller à ce que toutes les dispositions de ces instruments soient transposées dans le droit national.

Tous les États devraient :

- veiller à ce que leur cadre juridique donne la possibilité d'engager la responsabilité pénale des entreprises (en tant que personnes morales) ;
- revoir leur cadre juridique pour s'assurer qu'il contient des mesures appropriées a) imposant aux entreprises de respecter les droits humains et l'environnement dans l'ensemble de leurs activités et b) permettant à l'État de mener des enquêtes et des poursuites sur les actes criminels des entreprises commis à l'étranger ou ayant des conséquences à l'étranger. Cette évaluation du cadre juridique doit être rendue publique ;
- garantir la pleine application de l'interdiction de l'Organisation Maritime Internationale de procéder à des mélanges de cargaisons liquides et des opérations de production à bord de vaisseaux durant des déplacements en mer. Dans tous les cas, si de telles opérations devaient être effectuées, les déchets ainsi produits devraient impérativement relever de la Convention de Bâle.
- ratifier la Convention de Bâle ainsi que son amendement interdisant l'exportation de déchets dangereux des pays développés vers les pays en développement, s'ils ne l'ont pas encore fait.

Les États parties à la Convention de Bâle devraient faire en sorte le naphta de cokéfaction soit classé au rang des déchets dangereux aux termes de cette Convention.

Trafigura devrait rendre publique la totalité des informations relative aux déchets, y compris les études scientifiques et autres études conduites à propos des déchets ou de leurs impacts potentiels.