

Le transport maritime de marchandises et de déchets dangereux et le droit communautaire européen

Marie-Françoise Labouz

Volume 5, 1988

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1101491ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1101491ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Société québécoise de droit international

ISSN

0828-9999 (imprimé)

2561-6994 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Labouz, M.-F. (1988). Le transport maritime de marchandises et de déchets dangereux et le droit communautaire européen. *Revue québécoise de droit international / Quebec Journal of International Law / Revista quebequense de derecho internacional*, 5, 333–354. <https://doi.org/10.7202/1101491ar>

Le transport maritime de marchandises et de déchets dangereux et le droit communautaire européen

L'action spécifique de la Communauté européenne dans le domaine du transport maritime des substances dangereuses est inégalement inspirée par des préoccupations économiques (la libre circulation des marchandises, la libre concurrence industrielle) et par des considérations écologiques (la sécurité, la santé, l'environnement).

Elle s'est orientée, ces dernières années, dans deux directions principales. La première est caractérisée par le soutien apporté ou l'intérêt manifesté, à l'égard de textes internationaux non communautaires, négociés dans le cadre d'organisations spécialisées (OMI, AIEA, OCDE etc...) Il s'agit d'un réseau dense et complexe d'instruments juridiques conventionnels et réglementaires, de type technique: la Communauté s'associe à l'effort d'harmonisation internationale. La seconde direction révèle un développement normatif spécifique pour un type particulier de substances transportées y compris par voie maritime: les déchets dangereux, non nucléaires, objet de directives CÉE.

Une troisième direction pourrait bientôt se dessiner. À l'instar de l'évolution du droit de la mer qui a connu des développements substantiels après les grandes pollutions par hydrocarbures (TORREY CANION, AMOCO CADIZ), le droit communautaire européen pourrait aussi s'orienter, après l'accident du MONT-LOUIS qui sombra en 1984 en mer du Nord avec sa cargaison d'hexafluorure d'uranium, vers la réglementation du transport notamment maritime des matières et déchets radioactifs, jusqu'ici laissé hors de l'exercice des compétences

de la CÉEA, qui sont tournées vers la sûreté des centrales et la protection contre les rayonnements ionisants¹.

La probabilité d'accidents n'est pas l'unique raison de cette tendance très récente. « L'effet Mont-Louis » a certes joué mais sans commune mesure avec l'effet « Tchernobyl » en 1986. Il est vrai que les déchets radioactifs les plus dangereux, ceux des combustibles irradiés et ceux des usines de retraitement de ces combustibles usagés sont quantitativement et proportionnellement aux autres substances dangereuses, très peu nombreux en raison des caractéristiques de fonctionnement des usines et du conditionnement des déchets solides. Une autre raison bien plus vraisemblable réside dans le retard d'application par les États membres de la nouvelle réglementation AIEA.

S'agissant de présenter une synthèse des orientations communautaires récentes sur le transport de marchandises et de déchets dangereux, notre étude exclut la gestion des déchets au sens strict, ainsi que celle de la responsabilité dans le domaine nucléaire. Ainsi limitée aux conditions techniques et administratives du transport des marchandises et déchets dangereux, y compris radioactifs, mais à l'exclusion toutefois des rejets d'hydrocarbures, l'activité normative de la Communauté n'est pas pour autant bien délimitée. En effet, elle ne vise pas spécifiquement le transport maritime. Elle couvre par ailleurs principalement le transport des déchets dangereux. La raison en est que ce transport est précisément négligé par la réglementation internationale applicable notamment aux voies maritimes. Enfin les déchets dangereux nucléaires ou non, ont pour particularité, à l'inverse des marchandises objets de transactions commerciales, de circuler surtout par voie de mer, à fin d'élimination ultérieure par enfouissement géologique, terrestre ou abyssal. Mais l'immersion, comme l'incinération en mer de ces déchets excède aussi les limites de notre propos, qui s'intéressera plus particulièrement aux instruments non communautaires sur le transport des substances dangereuses (I), aux directives communautaires sur les déchets dangereux (II) et les normes relatives aux matières et déchets radioactifs (III).

1. *Traité instituant la Communauté européenne de l'Énergie atomique*, (1958) 298 R.T.N.U. 167, art. 30.

I. — LES INSTRUMENTS COMMUNAUTAIRES SUR LE TRANSPORT DES SUBSTANCES DANGEREUSES

La Commission de Bruxelles a donc d'abord entrepris ces dernières années de recenser les accords internationaux sur le transport des substances dangereuses, y compris du transport par mer. Son intention n'est pas de se substituer aux instances techniques au sein des organisations internationales spécialisées (OMI, AIEA, OIT) mais de veiller à ce que cet ensemble de textes « extrêmement complexe » soit appliqué uniformément par les 11 États maritimes de la Communauté. La tâche du Collège européen et de ses services est ainsi de s'informer aussi complètement que possible, d'inciter les États membres à ratifier les conventions internationales et leurs annexes techniques dont certaines sont facultatives et de coordonner de manière plus « systématique » et plus « structurée » les positions des États membres dans les différentes instances de négociation où s'élaborent et s'actualisent ces instruments juridiques.

Cette tâche d'information est aujourd'hui effective. La Commission publie régulièrement les résultats de ses groupes spéciaux de travail, elle informe les États et le Parlement européen. Une information plus large de la presse et de l'opinion publique est aussi programmée. Elle est encore embryonnaire. Pour s'en tenir aux instruments de l'OMI, la Commission a constaté que tous les États maritimes de la CEE ont ratifié la *Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer*², dont le chapitre VII traite du transport de marchandises dangereuses. Aux termes de ce chapitre, l'emballage, l'identification, l'étiquetage, le stockage sont régis par le *Code international des marchandises dangereuses*, établi et révisé périodiquement par l'OMI. Ce Code IMDG, bien que facultatif, est à ce jour appliqué par tous les États maritimes de la Communauté. Les données en sont retranscrites dans leur réglementation maritime nationale, mais le code présente des insuffisances bien connues, que la Commission n'ignore pas. La liste des marchandises dangereuses n'est pas exhaustive et la réglementation ne vise pas le transport maritime par des navires spécialisés. La Commission a cependant souhaité que le code IMDG soit appliqué à tous les navires transporteurs de ces substances et non plus seulement à ceux qui relèvent des pays qui y ont souscrit.

2. [1980] R.T.A.F. 25 [ci-après dénommée la Convention SOLAS].

Quant à la *Convention pour la prévention de la pollution par les navires visant les hydrocarbures et autres substances dangereuses*³, elle a été ratifiée par les États maritimes de la Communauté à l'exception de l'Irlande. Mais son annexe III relative aux substances nocives transportées en colis (des conteneurs par exemple) est facultative. Elle n'a été ratifiée jusqu'à présent que par 6 États membres de la CÉE (Danemark, France, R.F.A., Italie, Grèce et Royaume-Uni) et n'est toujours pas en vigueur en 1988.

La participation communautaire aux travaux des comités de l'OMI reste évidemment limitée, en raison du statut de simple observateur dont jouit la Communauté européenne au sein de l'Organisation maritime de Londres. Le droit de vote lui est donc refusé. Mais la Communauté se réserve de proposer aux instances techniques, l'amélioration de la connaissance et de la surveillance des itinéraires maritimes souvent très fréquentés, empruntés par ce type de transport dangereux (Manche, Mer du Nord). Dans le cadre de la coopération maritime de l'Europe de l'ouest, la Commission participe, toujours sans prérogative statutaire, au Comité de surveillance institué par le Mémoire d'accord de 1982 sur la juridiction de l'État du port, auquel la Communauté n'est pas partie contractante. Toutefois, la Commission a signé en avril 1986 la Déclaration finale de la Conférence interministérielle des États parties au Mémoire de Paris. La situation de la Communauté européenne est autrement plus enviable au sein de l'OCDE. Son examen est pour cette raison lié à l'étude des transferts transfrontaliers de déchets dangereux dont l'Organisation de Paris est également saisie.

II. — LES DIRECTIVES SUR LES DÉCHETS DANGEREUX

Comme le souligne une communication de la Commission au Conseil des Communautés européennes en juin 1987⁴, s'il existe des conventions internationales régissant le transport des marchandises dangereuses, et notamment des accords relatifs au transport maritime, elles ne comportent pas de dispositions spécifiques aux déchets⁵. Or, ces déchets sont souvent de nature industriels, produits en grande quantité et transportés notamment par mer pour y être éliminés. La production, le transit et

3. [1977] R.T.A.F. 75 [ci-après dénommée la Convention MARPOL].

4. COM (87) 182 final du 16 juin 1987 sur le « transport de marchandises dangereuses ».

5. *Id.*, p. 3.

l'élimination de ces déchets peut se dérouler entièrement sur le territoire de l'un ou plusieurs États membres de la Communauté. Mais, il suffit que l'une de ces opérations au moins implique un État membre pour que le mouvement de transfert transfrontalier entre à son tour dans le champ de la compétence communautaire, même si alors un ou plusieurs États tiers interviennent à un titre ou à un autre (production, transit, destination).

Le dispositif communautaire a été édicté par le Conseil CÉE par la voie de la directive, laquelle, conformément à la définition de l'article 189 CÉE, a pour destinataires les États membres à qui elle impose un résultat, dans le respect du choix des moyens: un choix relativement restreint, tant sont détaillées les prescriptions des directives, qui se résume souvent au choix de l'instrument juridique interne de transposition (loi ou règlement). Depuis 1984 trois directives du Conseil CÉE ont été adoptées sur la surveillance et le contrôle dans la Communauté des transferts transfrontaliers de déchets dangereux. La directive de base 84/631 du 13 décembre 1984⁶ a été modifiée par la directive 85/469 CÉE du 22 juillet 1985⁷ puis par la directive 86/29 du 12 juin 1986⁸.

Mais ces directives « de transfert de déchets dangereux » ne sont pas spécifiques aux transports maritimes. Elles s'y réfèrent très secondairement mais par là même aussi, les couvrent sans contestation⁹. La catastrophe maritime de Zeebrugge qui a vu chavirer le ferry britannique

6. JOCE n° L 326 du 13.12.1984.

7. JOCE n° L 272/1 du 12.10.1985.

8. JOCE n° L 181 du 4.07.1986.

9. En vertu de l'article 8-2 de la directive 84/631 CEE (in JOCE n° L 326, *supra*, note 6), les conditions d'emballage des marchandises dangereuses conformes aux dispositions des conventions internationales visées à l'annexe II, sont considérées comme remplies au sens de la présente directive, « pour autant que ces conventions couvrent les déchets visés ». L'annexe II se réfère entre autres textes, à la Convention SOLAS, au Code IMDG et à la Convention MARPOL. L'article 15 de la directive (84/631) établit un comité technique habilité à adopter cette liste. Tous les États membres maritimes de la Communauté (les 11) appliquent le code international des marchandises dangereuses de l'OMI (code IMDG), *Les Nouvelles de l'OMI*, 1987/2 p. 2-3. Sur le code IMDG voir P. Boisson, *La sécurité en mer* (1980), p. 164 et suiv. La Convention MARPOL s'applique à 80% du monde maritime, mais ne couvre pas les déchets d'origine terrestre. Ses annexes techniques I (hydrocarbures) et II (substances liquides nocives transportées en vrac — produits chimiques) sont obligatoires. Les annexes III (substances nuisibles transportées par mer en colis), IV (eaux usées) et V (ordures) sont facultatives. En 1987, l'annexe III n'était toujours pas en vigueur, alors que l'annexe II l'est depuis le 6 avril 1987.

Herald of Free Enterprise, le 6 mars 1987, a mis en évidence les difficultés d'application de ces directives. Selon la Commission¹⁰, le navire acheminait, outre des passagers qui ont péri en grand nombre¹¹, des déchets dangereux de cyanures et de peintures, contenus dans des fûts. En provenance de la R.F.A., ces déchets transitaient dans les eaux territoriales belges, avec pour destination le Royaume-Uni, lieu de leur élimination. Or, si le Code IMDG paraît avoir été respecté en matière d'emballage, il n'en est pas de même des directives « transfert transfrontalier de déchets dangereux »¹². Elles n'ont pas été appliquées par la Belgique et le Royaume-Uni, qui s'exposaient à la procédure en manquement d'État, diligentée par la Commission devant la Cour de Luxembourg (article 169 CEE)¹³. Il importe donc de décrire le mécanisme de notification que ces directives imposent et d'y chercher les raisons, selon toute vraisemblance, de leur non respect par ces deux États membres, et sans doute, par un plus grand nombre d'États encore.

A. — La notification

Il faut noter au préalable que sont exceptés du régime « déchets dangereux » de 1984 les métaux non ferreux, à certaines conditions¹⁴, ainsi que les déchets provenant du fonctionnement normal du navire. Les cyanures et peintures transportés par le Herald of Free Enterprise relevaient bien de la catégorie des déchets dangereux couverts par les directives « transfert transfrontalier ». Sans entrer dans le détail de la procédure administrative décrite minutieusement par ces textes, il ressort que le transfert est conditionné par un mécanisme relativement complexe de notification/objections/accusé de réception et que la notification du transfert envisagée est assurée par le détenteur des déchets. Elle est adressée à tout État membre responsable de l'envoi d'un accusé de réception (avec copie à tous les États membres concernés,

10. JOCE n° C 23/40 du 28.01.1988.

11. Plus de 180 personnes ont disparu dans le naufrage.

12. JOCE n° C 23/40, *supra*, note 10, réponse de S. Clinton Davis du 25.08.87 à la question écrite 549/87 sur le transport clandestin de déchets toxiques par voie maritime.

13. *Ibid.*

14. Voir l'article 17 de la directive 84/631 CEE dans JOCE n° L 326, *supra*, note 6; il s'agit de métaux destinés notamment au recyclage, sur la base d'un accord contractuel. Le détenteur des déchets doit faire une déclaration certifiant la destination de ces matières à ce type d'opérations et le destinataire est tenu d'attester que ces opérations « seront réellement effectuées ».

et le cas échéant les États tiers). L'accusé de réception, précédé ou non d'objections temporaires et motivées au transfert, est adressée le cas échéant et suivant les cas par l'État membre de destination (transfert communautaire intérieur), l'État membre d'expédition (transfert communautaire en provenance d'un État tiers ou à destination d'un État tiers) et l'État membre de transit (transfert communautaire en provenance ou à destination d'un État tiers et à condition d'en informer trois mois avant la Commission européenne ou transfert communautaire en provenance d'un État tiers et à destination d'un État tiers)¹⁵.

Ce mécanisme de notification par le détenteur des déchets et d'accusé de réception par l'État précédé ou non d'objections, qui retardent le mouvement plus qu'elles ne le paralysent, est néanmoins contraignant pour le détenteur des déchets dangereux, autrement dit pour l'opérateur économique souvent privé, qui peut être le producteur des déchets ou celui qui commande ou exécute le transfert transfrontalier, par exemple l'armateur. Il le notifie en effet en respectant le formulaire uniforme de la Commission circulant d'un bout à l'autre du transfert transfrontalier. Ce document dit « de suivi » est exigé dûment rempli, à chaque passage frontalier. Il comporte notamment des informations sur l'identité du producteur, l'origine et la composition des déchets, l'itinéraire et les assurances, les mesures de sécurité et « l'existence d'un accord contractuel avec le destinataire des déchets, lequel devra posséder une capacité technique adéquate »¹⁶ pour l'élimination. C'est encore le détenteur des déchets qui assume le coût financier élevé des formalités. L'absence ou l'insuffisance d'information, les délais nécessaires ou encore un passage frontalier obligé, en augmentent la charge, à laquelle s'ajoute le coût des analyses préalables au classement des déchets, le tout en application du « principe pollueur-payeur ».

Enfin, jusqu'en janvier 1988, à ces formalités spécifiques s'ajoutaient celles, générales, relatives à la circulation intracommunautaire des marchandises. Le « document administratif unique » exigé aux frontières intérieures a remplacé à cette date quelques 70 documents divers jusqu'alors utilisés. De plus, le détenteur des déchets dangereux doit respecter le droit interne lors des opérations de transfert, du moins sans qu'il en résulte des contraintes supérieures spéciales¹⁷. Ce peut être le

15. *Id.*, art. 4-5.

16. *Id.*, art. 4-3.

17. *Id.*, art. 6.

cas de législations nationales de sécurité applicables dans les ports maritimes et dans les eaux sous juridiction d'un État membre (eaux intérieures, eaux territoriales). À titre d'exemple le naufrage du *Herald of Enterprise* s'est produit à moins d'un km du port belge de Zeebrugge.

En comparaison, il semble que la situation de l'État membre, responsable selon les textes communautaires, de l'envoi de l'accusé de réception de la notification, point de départ du mouvement transfrontalier et éventuellement auteur d'une objection au transfert, soit plus enviable. Il doit néanmoins, assujettir les opérateurs « détenteurs de déchets dangereux », aux prescriptions des directives. Or, celles-ci sont techniques et fort détaillées; elles commandent sans aucune marge de manœuvre apparente, la transposition en droit interne des obligations de fond (étiquetage, notification) et de forme (document de suivi uniforme). Bien que formellement adressées aux États membres, tenus de prendre les mesures nationales nécessaires au respect des directives communautaires, ces instruments juridiques n'ont-ils pas aussi pour destinataires effectifs, les détenteurs de déchets dangereux? La jurisprudence audacieuse de la Cour du Luxembourg sur l'effet individuel de certaines dispositions de directives, dans le « chef de particuliers », pourrait trouver là, prochainement, une nouvelle application. L'État membre concerné est bien sûr lui-même tenu d'instruire les dossiers de transfert transfrontalier, avant objection éventuelle et envoi le cas échéant en l'absence d'objection et dans les délais préfixes de l'accusé de réception. Les données factuelles font défaut pour l'heure, pour apprécier les difficultés particulières qu'il rencontre certainement. Mais de toute évidence, les disparités de fonctionnement des administrations nationales des douze États membres de la Communauté et celle du contenu de leur législation de sécurité et d'environnement doit être évoquée, compte tenu d'un autre facteur déterminant: les lacunes des systèmes de classification des marchandises et des déchets dangereux.

B. — Les classifications

Comme l'explique la Commission européenne¹⁸, les méthodes de classification sont multiples et pourtant incomplètes ou délicates. Les Nations Unies ont élaboré un système de classification des marchan-

18. COM (87) 182 final, *supra*, note 4, p. 3.

disées dangereuses¹⁹ qui « peut être utilisé pour de nombreux déchets mais pas pour tous »²⁰. Il existe aussi des systèmes utilisés pour le transport par route, ou encore pour le mode ferroviaire. Eux-mêmes font aujourd'hui l'objet d'un effort d'uniformisation, mené par un groupe mixte d'experts ADR/RID, qui s'est attaché à la classification des « composants les plus dangereux des mélanges » de déchets²¹. Enfin, bien sûr, s'applique au transport maritime des marchandises dangereuses, le code IMG de l'OMI.

La Commission s'est livrée en juin 1987 à la comparaison de ces différentes méthodes de classement des marchandises dangereuses transportées. Un tableau de conversion fait apparaître une numérotation par classes « pratiquement la même » dans l'accord ADR/RID²² et dans le code IMDG, avec cependant quelques différences dans la classification des substances. Selon les experts de la Commission²³, la liste IMDG/OMI « basée sur les recommandations des Nations Unies, n'est pas suffisamment exhaustive pour assurer l'insertion dans une classe déterminée de toutes les marchandises présentant un risque qui relève de cette classe. De plus, certaines marchandises présentent différents risques, de sorte que ce système de classification peut également poser des problèmes »²⁴.

À titre d'exemple, des différences subsistent pour les matières liquides inflammables, selon le critère physique utilisé. Ce critère dénommé « point d'éclair », est mesuré en degrés centigrades²⁵. Il donne lieu selon les fourchettes retenues, à des subdivisions à l'intérieur des classes des différents systèmes de classification de marchandises dangereuses: ONU/ADR/RID/IMDG. Ainsi la classification ADR/RID s'arrête à la mesure 100°C, celle des Nations Unies à 61°C. Mieux ou pire encore, il ressort des informations livrées par la Commission qu'« actuellement un liquide ayant un point d'éclair de 61° à 100° est une

19. La classification des Nations-Unies comprend 9 classes (matières explosives, gaz, liquides inflammables, solides inflammables, matières carburantes, matières toxiques et infectueuses, matières radioactives, matières corrosives, matières diverses). La classe 9 (PCB cad diphényles polychlorés) de la liste ONU n'existe pas dans la classification communautaire. Dans les deux classifications existent des sous-divisions.

20. COM (87) 182 final, *supra*, note 4, p. 25.

21. *Id.*, p. 26.

22. *Id.*, p. 42.

23. *Id.*, p. 43.

24. *Ibid.*

25. *Id.*, p. 44.

matière de la classe 3 dans l'ADR/RID, mais n'est pas une matière dangereuse dans le code IMDG »²⁶. L'harmonisation en cours doit tenir compte des fourchettes utilisées dans l'industrie et dans le domaine de la sécurité industrielle européenne.

Il faudrait aussi qu'une classification uniforme couvre tous les mélanges de déchets et les déchets à composition variable. En l'état de la réflexion, la Commission est alors d'avis que « s'il était largement adopté, le système de classification ADR/RID (route/fer) pourrait contribuer à réduire ces difficultés »²⁷ de définition des déchets dangereux. Elles ne peuvent être en effet sous-estimées. Les directives « transfert transfrontalier, de déchets dangereux »²⁸ se réfèrent aux classifications internationales et notamment au code IMDG mais celles-ci ne s'imposent pas aux États membres et surtout ne sont pas exhaustives. La disparité des réglementations nationales se nourrit de l'imprécision des critères de classement international des marchandises dangereuses²⁹, un classement qui de surcroît n'est pas spécifique aux déchets et ne les couvrent pas tous.

Enfin, peu de réglementations nationales prévoient actuellement des procédures spécifiques pour le transport de déchets dangereux³⁰. La conclusion de la Commission s'impose donc et veut qu'il soit nécessaire d'harmoniser les systèmes de classification des déchets « pour garantir l'application effective des directives communautaires »³¹. Et cette harmonisation ne peut à l'évidence être exclusivement communautaire. Elle doit être adoptée par voie de convention multilatérale, après négociations croisées dans le cadre des organisations internationales (ONU/OMI/CÉE/OCDE).

C. — L'effort d'harmonisation internationale

Comme le reconnaît la Commission, l'œuvre d'harmonisation communautaire sera longue. Aux termes des directives « transfert transfrontalier », la Commission est d'ailleurs conduite à synthétiser les infor-

26. *Ibid.*

27. *Id.*, p. 47.

28. *Id.*, p. 50.

29. *Id.*, p. 48. Certains États se réfèrent aux composants essentiels, d'autres à l'activité industrielle d'origine, d'autres encore, aux critères.

30. *Id.*; Seule la R.F.A. applique à ce jour une procédure spécifique pour le transport des déchets dangereux.

31. *Ibid.*

mations détaillées que les États membres sont tenus de lui adresser³². Elle déposera son rapport d'évaluation en 1989. Dès à présent, il ressort une incertitude sur la relation entre les systèmes de classification de la dangerosité et d'étiquetage d'une part, le risque encouru, de l'autre. La Commission affirme dans le même temps et contradictoirement, que l'application effective des directives communautaires est liée à l'effort d'harmonisation internationale des systèmes de classement et d'étiquetage, ce qui sous-entend que la municipalité actuelle nuit au respect des textes communautaires qui s'y réfèrent et souligne le fait qu'il « n'y a pas lieu de redouter un risque de confusion » compte tenu de la quasi-identité des symboles utilisés de longue date par les milieux industriels³³. Parmi les sujets en suspens, figure aussi l'expérimentation animale de la toxicité des matières. La Commission inclinait à leur suppression³⁴. En l'état des négociations internes, il n'est pas possible de disposer d'informations exhaustives sur l'ensemble de ces points.

Il faut rappeler ici que la Communauté européenne, dotée de la personnalité internationale, a vu au fil des années et de la jurisprudence de la Cour de Justice, sa capacité de conclusion des accords internationaux s'étendre, au détriment de celle des États membres. Toutefois, la matière est tantôt régie par la règle de la compétence extérieure concurrente, tantôt de la compétence exclusive de la Communauté. La Communauté jouit par ailleurs pour négocier ces accords d'harmonisation, d'un statut variable au sein des organisations intergouvernementales concernées. Si elle ne bénéficie que d'un statut d'observateur à l'OMI, sa participation active aux travaux de l'OCDE s'appuie sur un statut de quasi-membre et sur la pratique de cette organisation économique qui ignore le vote.

Le projet d'accord international sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux, actuellement négocié au sein du

32. Le délai de transposition de la directive 86/279 (dans JOCE n° L 181, *supra*, note 8) du 12.06.1986, modifiant la directive de base 84/631 CEE, est fixé « au plus tard » au 1^{er} janvier 1987 (article 2). Les États membres sont tenus d'informer « immédiatement » la Commission des mesures adoptées. En 1988, tous les États membres n'ont pas encore transposé dans leur droit interne cette directive de base, deux fois modifiée.

33. COM (87) 182 final, *supra*, note 4, p. 57.

34. *Id.*, p. 58.

comité de l'environnement de l'OCDE³⁵ aurait l'avantage d'intégrer la dimension « protection de l'environnement ». Or, elle est pratiquement absente des directives communautaires qui s'inscrivent expressément dans une logique de marché et condamnent toute mesure nationale entravant la libre circulation ou constituant une distorsion de concurrence³⁶. C'est d'ailleurs une préoccupation en discussion à l'OMI, dans le cadre d'une adaptation du Code IMDG³⁷. Il semble que la Communauté européenne pourrait assez facilement se rallier à un code OCDE d'identification des déchets. En revanche, il est probable que les discussions achopperont sur d'autres idées comme la licéité de mesures nationales d'un niveau de protection plus élevé ou encore la charge de la notification, déplacée facultativement des opérateurs aux Parties contrac-

35. Le Conseil des ministres a autorisé la Commission à négocier au nom de la Communauté européennes dans le cadre de l'OCDE, l'accord international sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux (COM (87) 487 final du 23.10.1987). La Commission avait auparavant fait valoir dans le document COM (87) 333 final du 10.07.1987, la compétence exclusive de la Communauté en matière commerciale (article 113 CEE) et recommander au Conseil de décider d'une réserve à formuler par les États membres lors de l'adoption de la décision du Conseil de l'OCDE, suivant laquelle « les États membres ne peuvent souscrire aux engagements en raison du transfert de compétence à la Communauté dans le domaine en cause ». La Communauté se propose elle-même de souscrire à de tels engagements, sauf si son intérêt s'y oppose.

36. Outre une référence à l'environnement dans l'exposé des motifs, voisinant avec une longue explication de la logique du marché, l'article 4-3 de la directive 84/631 CEE dispose que les objections au mouvement transfrontalier de déchets dangereux « doivent être motivées sur la base des dispositions législatives et réglementaires en matière de protection de l'environnement, d'ordre public et de sécurité publique ou de protection de la santé, conformes à la présente directive, à d'autres instruments communautaires ou à des conventions internationales que l'État membre concerné a conclues en la matière antérieurement à la notification de la présente directive ». L'article 3-3 dernier tiret du même texte, exige du détenteur des déchets qu'il fournisse aux autorités compétentes des « informations satisfaisantes » sur l'existence d'un accord contractuel avec le destinataire des déchets, chargé de leur élimination. Il devra posséder « une capacité technique adéquate » dans des conditions qui ne présentent pas de danger ni pour la santé humaine, ni pour l'environnement ».

37. Le champ d'application du code maritime international de marchandises dangereuses de l'OMI (IMDG) ne vise que la sécurité du transport et il pourrait être étendu à la pollution des mers « pour faciliter l'entrée en vigueur de l'Annexe III de la Convention MARPOL qui porte sur les substances nuisibles identifiées comme étant des polluants marins et transportés en colis ». À cet effet, le sous-comité du transport des marchandises dangereuses du comité de la protection du milieu marin de l'OMI a établi une liste prioritaire, en vue de l'achèvement des travaux avant la fin de 1988, voir *Les Nouvelles de l'OMI*, 1987/2, p. 4 et 1987/3, p. 12.

tantes. D'ores et déjà, ces négociations internationales ont eu pour effet de stimuler le travail normatif communautaire.

D. — La modification de la directive « déchets dangereux »

Le 5 août 1988, la Commission a saisi le Conseil des ministres d'une proposition de directive modifiant la directive du Conseil 75/442 du 15 juillet 1975 relative aux déchets, ainsi que d'une proposition remplaçant la directive 78/319 CEE du Conseil du 20 mars 1978 sur les déchets toxiques et dangereux³⁸. L'exposé commun des motifs souligne l'importance quantitative des transports de déchets et la « nécessité de préciser et d'uniformiser la définition des déchets et des déchets dangereux »³⁹ pour la mise en œuvre du dispositif de la directive 84/631 CEE sur le transfert transfrontalier, dont l'application correcte a été précisément retardée par les États membres, faute de définition suffisamment précise des déchets. À cette fin, le texte de 1975 modifié en 1988 devient la directive-cadre, applicable littéralement à tous les déchets. L'objectif est de fournir aux industriels du transport et du traitement une « seule définition du déchet et du déchet dangereux »⁴⁰. Celle-ci est jugée indispensable à la « libre circulation des marchandises »⁴¹.

L'objectif mercantile du marché intérieur européen exige l'élimination de toutes les distorsions de conditions de concurrence, générées ici par la disparité des législations et réglementations nationales. Cet objectif premier se combine avec les exigences de protection de l'environnement et de sécurité. Il est vrai que les déchets industriels ont pour finalité aujourd'hui, après retraitement, une commercialisation intracommunautaire voire extracommunautaire. Les déchets radioactifs en raison de leur spécificité, sont toutefois exclus du champ d'application général. La Commission a d'ailleurs retenu l'article 100 A CEE pour base juridique du texte proposé au Conseil⁴². Coopération avec le Parlement européen et vote à la majorité qualifiée au Conseil s'appliquent donc.

De même la Commission invoque-t-elle un niveau de protection de l'environnement, conformément aux dispositions de l'Acte unique euro-

38. COM (88) 391 final du 5.08.1988.

39. *Id.*, p. 1.

40. *Id.*, p. 2.

41. *Ibid.*

42. *Id.*, p. 3.

péen et aux orientations du programme-cadre 1987/1992⁴³. Cette nouvelle directive « déchets » modifiera les modalités d'autorisation nationale délivrée aux entreprises d'élimination des déchets. Elle obligera aussi les États membres à exercer un contrôle périodique sur l'ensemble des opérateurs économiques, y compris donc, semble-t-il, les transporteurs. C'est ainsi que l'autorisation concernera notamment les types et quantités de déchets, les prescriptions techniques, les précautions à prendre, le site d'élimination et la méthode de traitement. Il est également précisé que ces autorisations « peuvent être accordées pour une durée déterminée, être renouvelées et être assorties de conditions et d'obligations »⁴⁴. Quant au contrôle, seules les opérations « ne débouchant pas sur une possibilité de récupération, de recyclage, de réutilisation, de réemploi direct ou de toute autre utilisation de déchets »⁴⁵ seront soumises aux enquêtes et prélèvements d'échantillons périodiques. La collaboration des entreprises est requise; elles tiendront un registre détaillé et fourniront aux autorités toutes informations utiles. La nouvelle directive régira implicitement les transports maritimes dans la mesure où l'annexe II A relative aux opérations sans récupération vise entre autres, le rejet en milieu aquatique, l'immersion y compris l'enfouissement dans le sous-sol marin, l'incinération en mer, toutes activités localisées supposant l'acheminement des déchets par voie maritime⁴⁶.

Quant aux déchets dangereux dont l'appellation unifiée recouvre désormais l'ancienne désignation de déchets toxiques et dangereux, la seconde directive proposée au vote du Conseil vient compléter par des dispositions particulières la directive-cadre « déchets ». Comme elle, elle repose sur l'article 100A CEE vise l'élimination progressive des distorsions de concurrence entre prestataires de services. Selon la Commission, il s'agit de mettre fin à des « transports artificiels de déchets dangereux parfois sur longues distances »⁴⁷, rendus possibles par l'extrême disparité des textes internes. Surtout, la définition retenue ici s'inspire des travaux menés dans le cadre de l'OCDE. Elle est, assure la Commission, susceptible d'être utilisée pour la procédure de notification des trans-

43. *Ibid.*

44. *Id.*, p. 12, « Proposition de directives du Conseil modifiant la directive 75/442/CEE relatives aux déchets », art. 8.

45. *Id.*, p. 17, Annexe II B.

46. L. KRAMER, « Le déversement des déchets en mer et le droit communautaire », (1988) *R.M.C.* 328, 328-340.

47. COM (88) 391 final, *supra*, note 39.

ferts transfrontaliers de déchets dangereux »⁴⁸. La liste des substances est allongée et il apparaît au surplus qu'il est interdit dorénavant le mélange de déchets dangereux avec d'autres déchets, même en vue d'un recyclage. Enfin, les déchets dangereux doivent, « si cela est techniquement nécessaire »⁴⁹, être séparés des autres déchets lors des opérations d'élimination et le dépôt de tels déchets doit être recensé et identifié sur chaque site. Les modalités du transport des déchets dangereux devront répondre aux conditions particulières énoncées par les conventions internationales souscrites par les États membres. La Commission envisage aussi la mise en place d'une banque de données informatisées (TOXWASTE) qu'elle estime nécessaire « pour le bon fonctionnement du système de transfert des déchets dangereux instauré par la directive 84/631 CEE »⁵⁰.

Si le traitement des déchets dangereux est soumis à autorisation nationale comme tout déchet relevant de la directive-cadre, en revanche, le transport n'est pas redevable systématiquement d'une telle autorisation, la directive proposée ayant retenu la formule facultative. Cette disposition peut surprendre dans la mesure où le nouveau texte fait obligation aux États membres délivrant une telle autorisation de s'assurer de sa reconnaissance « en tant que telle » par les autres États membres⁵¹. Les exigences du marché intérieur ne rencontrent donc pas toujours celles de l'environnement et de la sécurité. Le caractère lacunaire des dispositions ressort encore de l'application échelonnée dans le temps (1990 pour l'entrée en vigueur de la directive mais seulement 1991 pour la transmission à la Commission des données sur les entreprises recueillies par les États membres), ou encore du blanc-seing donné aux États membres en cas d'urgence et de danger grave, pour déroger au texte et protéger la population et l'environnement⁵². En l'état de ses informations très insuffisantes, la Commission ne peut envisager une réglementation proprement dite de la gestion des déchets dangereux. Elle semble pourtant être logiquement impliquée par l'entropie du transport transfrontalier, la gravité potentielle des accidents, la grande disparité des textes internes, passibles de l'actuelle et laborieuse harmonisation communautaire. C'est la raison pour laquelle les États

48. *Id.*, p. 6.

49. *Id.*, p. 22, « Proposition de directive du Conseil relativement aux déchets dangereux », art. 4.

50. *Id.*, p. 7.

51. *Id.*, p. 22, art. 5-2 (de la directive sur les déchets dangereux).

52. *Id.*, p. 26, art. 11.

membres sont invités à élaborer avant le 1^{er} janvier 1990 des plans détaillés d'élimination des déchets dangereux soumis à l'évaluation de la Commission⁵³.

Pour l'heure, le travail normatif de la Commission s'est trouvé pris de vitesse par l'événement: celui du sinistre périple maritime du « Karin-B » en août et septembre 1988. Ce « cargo-poubelle » battant pavillon ouest-allemand, affrété en Italie et chargé d'une cargaison de 2000 tonnes de déchets toxiques destinés au Nigéria, fut tour à tour refoulé par les autorités portuaires nigérianes, espagnoles, ouest-allemandes, britanniques et françaises avant de gagner le port italien de Livourne, dernière étape d'un « retour à l'envoyeur ». Or le nouveau dispositif communautaire, dans l'attente de la convention négociée à l'OCDE, ne modifie pas encore les modalités du transfert transfrontalier et le dispositif de 1984 deux fois modifié, connaît de sérieuses difficultés d'application. Par ailleurs, l'on ne peut attendre des administrations nationales qu'elles contrôlent, dans les meilleurs délais et avec toute l'efficacité nécessaire, l'exécution des dispositions de 1988. Le risque est donc réel de voir des industriels soucieux de se débarrasser à tout prix de leurs déchets dangereux, profiter de ces difficultés incontournables de mise en œuvre des textes communautaires et confier le traitement de tels déchets à des installations accueillantes mais insuffisamment équipées. Ce cas de figure est général dans la Communauté, à l'exception des entreprises britanniques, jugées performantes. Paradoxalement, dans l'affaire du Karin-B, le Royaume Uni qui tardait à mettre en œuvre les directives « transfert », lesquelles ne disposent pas sur la faculté de l'État d'interdire *sine die* le mouvement transfrontalier mais seulement sur la possibilité d'objecter temporairement au mouvement, a refusé l'entrée des déchets sur son territoire.

III. — LES NORMES RELATIVES AUX MATIÈRES ET DÉCHETS RADIOACTIFS

Plus encore que pour les déchets dangereux et plus généralement les substances et marchandises dangereuses, pour lesquels la réglementation communautaire existe, bien que non spécifique au transport maritime, la réglementation est embryonnaire dans le domaine du transport des déchets radioactifs et plus généralement du transport des matières nucléaires. Ce domaine est en effet régi par le règlement international

53. *Id.*, p. 26, art. 12.

de l'AIEA relayé par des textes non communautaires, internationaux et nationaux. L'accident du cargo français Mont-Louis, entré en collision avec un ferry allemand le 25 août 1984, alors qu'il transportait des fûts d'hexafluorure d'uranium — récupérés non sans mal deux mois plus tard — a relancé le débat communautaire sur l'opportunité d'une action spécifique. L'affaire de Mol/Transmuklear, découverte en 1988 et objet d'une enquête du Parlement européen pourrait être décisive et motiver une action communautaire touchant tous les modes de transport de déchets nucléaires.

A. — Le règlement de transport de l'AIEA

Sa première édition date de 1961 et il a connu à ce jour 5 versions. Révisé en 1964, 1967 et 1973, il a fait l'objet d'une refonte en 1985. Ce document vise pour l'essentiel les modèles d'emballage des matières radioactives, y compris des déchets, quelque soit le mode de transport utilisé, mais c'est le plus souvent un mode maritime. La réglementation AIEA, non immédiatement applicable, est cependant systématiquement reprise par les instruments de l'OMI. C'est le cas du code IMDG dont la classe 7 regroupe les matières radioactives, régulièrement mise à jour. La transposition dans les textes OMI, du nouveau règlement de 1985 de l'AIEA est assurée depuis le 1^{er} janvier 1988. Les États membres de la Communauté ont fait de même et l'AIEA a recommandé une transposition au plus tard pour l'ensemble des États en 1990. La Commission de Bruxelles est étroitement associée aux travaux de révision de la réglementation de l'AIEA. Elle a financé sur le budget communautaire des études techniques. Sa contribution vise à terme l'acceptation par les États membres des colis de type B (déchets hautement radioactifs) et, la normalisation des certificats de transport délivrés par les autorités compétentes des États membres conformément aux prescriptions de l'AIEA. La Commission est représentée au sein du groupe consultatif permanent sur le transport, constitué au sein de l'AIEA.

B. — L'accident du Mont-Louis

La collision s'est produite au large d'Ostende (Belgique) dans les eaux internationales. La révélation du contenu de la cargaison transportée par le navire armé par le CGM n'a été faite qu'après que le cargo eut sombré. C'est au surplus, l'association Greenpeace qui s'est chargée de diffuser l'information. Celle-ci a été confirmée le 30 août

1984 à la Commission par le gouvernement français⁵⁴. Les 350 tonnes d'hexafluorure d'uranium étaient acheminées du Havre via Dunkerque vers le port soviétique de Riga, pour y être enrichies en URSS, en vertu d'un accord interétatique entré en vigueur en 1973⁵⁵. Le cargo transportait 30 fûts pleins et 22 fûts vides. Tous les fûts furent récupérés et placés dans de nouveaux conteneurs étanches. Un seul a semble-t-il, subi une « légère fuite » colmatée sans que soit enregistrée une augmentation notable de la radioactivité de l'eau. Les circonstances « heureuses » de l'accident ont été soulignées. Bien que le navire transporteur ne soit pas spécialement équipé⁵⁶, les règles d'emballage strictement appliquées, comme la faible radioactivité de l'UF6 ont permis d'éviter le pire. La récupération des fûts, bien que techniquement difficile en raison du mauvais temps, fut rendue possible par la faible profondeur des fonds marins.

Les enseignements juridiques de cette collision ne sont pas moins importants. Réserve faite des questions touchant la mise en jeu de la responsabilité du gouvernement français et l'enlèvement de l'épave dont le reflouement revint paradoxalement à la Belgique⁵⁷, c'est le transport maritime des matières nucléaires qui a focalisé l'attention du Par-

54. Voir la réponse de la Commission à la question écrite 793/84 JOCE n° 344/22 du 24/12/1984. Pour la relation des faits, C. ROUSSEAU, « Chronique des faits internationaux », (1985) 89 *R.G.D.I.P.* 146 et Y. VAN DER MENSBRUGGHE, « L'affaire du Mont-Louis, une cargaison dangereuse, une épave gênante » (1984) 30 *A.F.D.I.* 853-863.

55. L'U.R.S.S. en entrepris au début des années soixante-dix de « casser » le monopole U.S. d'enrichissement de l'uranium.

56. Voir les travaux du Conseil Économique et Social français sur le transport des marchandises dangereuses, Avis et Rapports n° 20 du 12.11.1986, p. 32 et suiv. On y apprend que la COGEMA (Compagnie générale de matières nucléaires) « donneur d'ordres de la majeure partie des transports de matières radioactives par voie terrestre ou maritime » a recours à des firmes spécialisées: TRANS-NUCLÉAIRE, NUCLEAR TRANSPORT LTD, PACIFIC NUCLEAR TRANSPORT LTD. Cette dernière compagnie maritime est propriétaire des navires porte-conteneurs qui desservent la ligne Japon/Europe de l'ouest. La plupart des navires utilisés n'ont pas de caractéristiques liées au transport de ce type particulier de cargaison dangereuse, en dépit des recommandations de l'OMI. C'était le cas du Mont-Louis, navire roulier à cale unique. Toutefois certains navires, en raison de la haute radioactivité des déchets nucléaires produits par les usines de retraitement de combustibles irradiés, disposent d'une coque renforcée (cas des bâtiments chargés du transport des déchets de la HAGUE).

57. G. STARKLE, « Les épaves en haute mer et le droit international », (1984/1985) *I.R.D.B.I.* 496-528.

lement européen. Il lui a consacré un débat d'urgence le 13 septembre 1984⁵⁸. Il y fut confirmé par le Commissaire Narjès qu'« exception faite des normes de base en matière de protection qui portent également sur le transport de matières radioactives, il n'existe pas de législation communautaire en ce domaine »⁵⁹. La technique de la réglementation de l'AIEA n'est pas alors mise en cause mais l'accent est mis sur la « dangerosité naturelle » des mouvements de transports et de transbordements de matières nucléaires et la nécessité de « minimiser » la fréquence de telles opérations à haut risque.

C. — Les risques communautaires avant et après Tchernobyl

À la demande du Parlement européen, la Commission a constitué en 1982 un groupe spécial permanent, réunissant des experts nationaux, indépendants des opérateurs économiques, sous la présidence de la Commission, pour étudier les conditions du transport maritime des matières radioactives et évaluer l'adéquation de la réglementation internationale aux besoins de sécurité et de circulation de ces marchandises et déchets. Le point de vue du groupe spécial de travail exprimé en 1982 et confirmé en 1984 s'écarte notablement des résolutions du Parlement européen, en ce qu'il considère que « l'accident du Mont-Louis n'a pas permis de mettre en doute l'adéquation des règlements en vigueur concernant la sécurité des transports des matières radioactives »⁶⁰. Dès lors, la conclusion est adoptée à l'unanimité: une modification d'envergure des réglementations de l'AIEA est sans objet et des mesures supplémentaires ne s'imposent pas pour la Communauté, même s'il subsiste des différences nationales en voie d'harmonisation. Le groupe estime toutefois nécessaire de « prévoir un système rapide d'échange d'informations en cas d'accident »⁶¹, dont la justification retenue peut d'ailleurs surprendre: « pour permettre aux gouvernements de répondre rapidement aux préoccupations du grand public »⁶². C'est là

58. JOCE n° 274 du 15.10.1984, p. 36: le Parlement européen a adopté le 13.09.1984 une résolution sur l'environnement et l'accident du Mont-Louis; il y déplore l'insuffisance des mesures de protection adoptées par les États et l'absence de coopération internationale et européenne. Dès le 22.01.1982 l'Assemblée avait voté une résolution sur le transport des matières et déchets radioactifs (JOCE n° 40 du 15.02.1982), qui n'eut guère d'écho.

59. *Ibid.*

60. COM (87) 182 final, *supra*, note 4, p. 59.

61. *Ibid.*

62. *Ibid.*

également la conclusion de la communication de la Commission adressée au Conseil et au Parlement européen dès le 5 mai 1984⁶³: ce transport est « globalement satisfaisant ». Mais la position communautaire paraît toutefois avoir évolué durablement après l'accident survenu à la centrale nucléaire de Tchernobyl le 24 janvier 1986⁶⁴.

Dans une nouvelle communication du 20 août 1986⁶⁵ sur le « développement des mesures prises en application du chapitre 3 — protection sanitaire — du traité EURATOM », elle recommande d'incorporer les dispositions internationales dans la législation communautaire, d'entreprendre une étude de faisabilité de l'établissement et du maintien d'un réseau d'informations sur les mesures d'urgence en cas d'accidents de transport dans la région frontalière ou en mer⁶⁶ et surtout, dans la ligne d'un exercice complet des compétences dévolues par le traité EURATOM, la Commission a fait savoir par la voix du Commissaire Stanley Davis au début de 1988 et à la veille de sa rencontre en RFA avec le ministre ouest-allemand de l'environnement, pour préparer le Conseil des ministres CEE/Environnement du 31 mars 1988, que les règlements de l'AIEA ne s'appliquant qu'aux déchets fortement radioactifs, la Communauté était fondée à discuter de l'éventuelle adoption de textes sur le transport de matières et déchets faiblement ou moyennement radioactifs. La Commission s'était réservée dès 1984 en cas de retard dans l'application de la réglementation de l'AIEA, le droit de recourir à une proposition formelle de directive. À l'origine de ces déclarations, les remous provoqués par l'affaire de la Transnuclear, une société allemande qui détient un monopole de fait du transport des déchets radioactifs en provenance de centrales européennes, ou de Centres d'études nucléaires comme celui de Mol en Belgique. Une Commission d'enquête a d'ailleurs été instituée par le Parlement européen. Elle devra établir si les faits reprochés (les mouvements de stocks, les emballages) sont constitutifs de violations du traité EURATOM (défaut d'inspection). La violation des directives sur le transfert transfrontalier des déchets dangereux, ne pourrait-elle aussi être valablement retenue en raison du champ d'application étroitement défini de ces textes. Il faudrait trouver sur les listes de référence des déchets dangereux visés, les déchets

63. COM (84) 233 final du 26.04.1984 sur le transport de matières radioactives dans la Communauté européenne.

64. Sur les suites communautaires de l'affaire Tchernobyl, voir M.F. LABOUZ, *Le système communautaire européen* (2^e éd., 1988), p. 79.

65. COM (86) 227 final du 12.06.1986 et COM (86) 434 final du 20.08.1986.

66. *Id.*; voir aussi COM (87) 182 final, *supra*, note 4, p. 50-52.

radioactifs mais ils en sont expressément exclus. Le Parlement européen pour sa part s'est prononcé en 1984 en faveur de l'extension du champ d'application des directives « transfert frontalier » au transport maritime de toutes les matières et marchandises dangereuses, y compris donc radioactives. C'est aussi la solution préconisée par le Commissaire S. Clinton Davis.

* * *

Jusqu'ici la Commission européenne a distingué deux types de transport y compris par voie maritime, celui général des substances dangereuses, celui spécifique des matières et déchets radioactifs. Elle s'engage aujourd'hui dans une salubre évaluation des réglementations du transport de toutes les substances dangereuses. Les satisfecits décernés autrefois aux textes internationaux et communautaires, garants de la sûreté absolue du transport dangereux ne sont plus de mise après la survenance du naufrage du Mont-Louis et plus encore, l'onde de choc politico-juridique de Tchernobyl. La Commission en vient donc à méditer deux données de bon sens. Le risque d'accident encouru par la non-application des directives communautaires, spécialement celles relatives au transfert transfrontalier, est réel. Le droit en ce domaine doit faire l'économie de l'accident qui trop souvent a précédé la réglementation.

La probabilité d'un accident nucléaire sur terre ou sur mer, ne saurait donc être négligée. Les accidents mineurs survenus jusqu'ici ne concernaient pas, par chance, des cargaisons de combustibles irradiés ou des déchets de retraitement. Ceux-ci sont certes produits en faible quantité mais sont mille fois plus radioactifs que l'UF₆ transporté par le Mont-Louis⁶⁷. La santé des populations et des travailleurs ainsi que la sauvegarde de l'environnement reposent donc sur la sûreté effective des conteneurs comme la capacité réelle du transporteur dont devrait s'assurer la Communauté. Or celle-ci est encore privée de moyens de surveillance que devraient lui fournir prochainement des banques de

67. J. TEILLAC, *Les déchets nucléaires* (1988). Sur le rôle de la France, en tête du marché mondial du retraitement nucléaire, voir l'enquête des *Échos Dynasteurs*, n° 3211, juin 1988, p. 99-109.

données informatisées. Il lui faut donc veiller à la transposition correcte et rapide en droit interne de ses directives et mieux encore, sortir des effets individuels directs dans le chef des opérateurs économiques, tout en obligeant les États membres à maîtriser l'activité anarchique des intermédiaires de la chaîne de transport dont les sièges sociaux s'ingénient aujourd'hui à échapper à l'emprise territoriale du droit communautaire.

Marie-Françoise LABOUZ

Recensions

* Maître de conférences à l'Université de Paris X (Nanterre).