

# **Republic of Madagascar**

Assessing if notifications, consents, inspections and enforcement of transboundary movements of waste and take-back procedures for illegal traffic represent environmentally sound management.

Prepared by: Patrick McCartney

On behalf of the Secretariat of the Basel Convention

Décembre 2014

## **Acknowledgements:**

Dr Jean Claude Salama, Point Focal National de la Convention de Bâle, Chef de Service de la Valorisation des Déchets, Ministère De L'Environnement, De L'Ecologie et des Forêts, Madagascar.

# Table of Contents

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Introduction .....</b>                                | <b>4</b>  |
| 1.1      | Objectives .....   | 4         |
| 1.2      | Scope.....   | 5         |
| 1.3      | Methodology .....  | 5         |
| 1.4      | Summary.....   | 6         |
| <b>2</b> | <b>Current Status .....</b>                              | <b>7</b>  |
| 2.1      | Introduction .....                                       | 7         |
| 2.2      | Legislation .....  | 9         |
| 2.3      | Notification & Consent Procedure .....                   | 12        |
| 2.4      | Inspection Procedures .....                              | 12        |
| 2.5      | Take-back Procedures.....                                | 15        |
| <b>3</b> | <b>Evaluation of Efficiencies and Effectiveness.....</b> | <b>16</b> |
| 3.1      | Legislation .....  | 16        |
| 3.2      | Notification & Consent Procedures .....                  | 16        |
| 3.3      | Inspection Procedures .....                              | 17        |
| 3.4      | Take-back Procedures.....                                | 18        |
| <b>4</b> | <b>Recommendations .....</b>                             | <b>18</b> |
| 4.1      | Legislation.....   | 18        |
|          | Environmental Inspectors.....                            | 18        |
|          | Environmentally Sound Management.....                    | 20        |
|          | Holder of the waste .....                                | 20        |
|          | Illegal shipment .....                                   | 20        |
|          | Mixture of wastes .....                                  | 20        |
|          | Notifier.....  | 21        |
|          | Waste .....  | 21        |
|          | Waste broker .....                                       | 21        |
|          | Waste dealer.....  | 21        |
|          | Waste disposal.....                                      | 21        |

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
|          | Waste Producer .....  | 21        |
|          | Waste recovery .....  | 22        |
|          | “End-of-waste”, “end-of-life products”, “re-use” and “by-product” .....               | 22        |
| 4.2      | Notification & Consent Procedures .....   | 22        |
|          | Roles & Responsibilities .....  | 22        |
|          | Environmental Inspector’s role in the procedures.....                                 | 22        |
|          | Accessibility to guidance documentation.....  | 22        |
| 4.3      | Inspection Procedures .....   | 23        |
|          | Equipment .....   | 23        |
|          | Assign Roles and Responsibilities .....   | 23        |
|          | Authorisation of Environmental Investigators .....                                    | 23        |
|          | Current Resources .....   | 24        |
|          | National workshop .....   | 25        |
|          | Probo Koala Programme.....  | 25        |
|          | Take-back procedures .....  | 25        |
| 4.4      | General .....   | 26        |
|          | Database .....  | 26        |
|          | Auditing.....   | 26        |
|          | Routine changes of key staff .....  | 26        |
|          | Co-ordination of synergies .....  | 27        |
| <b>5</b> | <b>Conclusion.....</b>  | <b>27</b> |
| <b>6</b> | <b>Appendices .....</b>   | <b>29</b> |
|          | Appendix 1 - List of Abbreviations.....   | 29        |
|          | Appendix 2 – Internet links used in the 1 <sup>st</sup> phase of data collection..... | 30        |
|          | Appendix 3 – Completed questionnaire from Madagascar .....                            | 31        |
|          | Appendix 4 - Mission Plan for visit to Madagascar .....                               | 49        |
|          | Appendix 5 – Finalised itinerary for country visit .....                              | 54        |
|          | Appendix 6 – Summary report following visit to Madagascar.....                        | 55        |

# 1 Introduction

À la onzième réunion de la Convention de Bâle (CB) sur le Contrôle des Mouvements Transfrontières de Déchets Dangereux et de leur Élimination, la Conférence des Parties a adopté un cadre pour la Gestion Écologiquement Rationnelle (GER) des déchets dangereux et d'autres déchets.

, the National Focal Point (NFP)La Conférence des Parties a chargé un Groupe de Travail d'Experts (GTE) à élaborer et mettre en œuvre des actions qui pourraient être utilisés par les Parties à la CB et d'autres parties prenantes lors de la mise en œuvre GER. Le GTE a créé ce projet pilote à procéder à une évaluation sur la façon dont "l'Autorité Compétent Nationale" (ACN) et les autres parties prenantes pourraient améliorer leurs procédures et méthodes de travail pour assurer la GER. Trois pays se sont portés volontaires pour accueillir ce projet, la République Arabe d'Egypte, de la République de Madagascar et la République-Unie de Tanzanie. The author of this report was retained by the United Nations Environment Program (UNEP) for a period of 6 months between July 2014 and the end of January 2015 to conduct the assessment in these three countries. The author has over 10 year experience working with waste legislation and since 2007 has specialised in the monitoring, administration and the control and enforcement of transboundary waste movement regulations.

The GER des déchets dangereux ou d'autres déchets is defined within the CB as *"toutes mesures pratiques permettant d'assurer que les déchets dangereux ou d'autres déchets sont gérés d'une manière qui garantisse la protection de la santé humaine et de l'environnement contre les effets nuisibles que peuvent avoir ces déchets".*

The classification of *"Hazardous Waste"* for the purposes of the CB is based on the origin and/or composition and characteristics of the waste, these wastes and their characteristics are listed in Annexes I, II, VIII and IX of the CB.

*"Other Wastes"* are those listed in Annex II of the CB, principally wastes collected from households and residues arising from the incineration of these wastes, incinerator ash.

## 1.1 Objectives

This report is specific to an assessment of how the ACN of Madagascar and other relevant stakeholders implement procedures and working methods to ensure GER when:

- I. Assessing a notifications and providing consent for the import, export or transit of hazardous waste or other waste,
- II. Carrying out inspections on transboundary movements of wastes,
- III. Returning shipments of hazardous waste or other waste deemed to be illegal traffic.

This report aims to make recommendations on how the ACN of Madagascar and other relevant stakeholders can improve their procedures and working methods to ensure GER.

## **1.2 Scope**

The scope of this project is limited to the control of wastes imported to, exported from, or transiting Madagascar (Mouvement Transfrontière de Déchets – TFM), in particular:

- I. The control of those wastes listed in Annex i and Annex ii of the CB,
- II. Waste with any of the hazardous characteristics listed in Annex iii of the CB,
- III. Any additional wastes defined as, or considered to be, hazardous by the domestic legislation of Madagascar and notified to the CB.

This report will not assess or investigate the management of any wastes collected, disposed of or recycled/recovered within the national borders of Madagascar. Any national or international controls on non-hazardous wastes imported, exported or transiting Madagascar have also been excluded from the scope of this report.

Radioactive wastes subject to other international instruments shall be excluded from the scope of this report as per Article 1.3 of the CB. The discharge of wastes from the normal operations of ships shall also be excluded from the scope of this report when such wastes are subject to other international instruments as per Article 1.4 of the CB. However, a footnote added to the Terms of Reference for this pilot project requested that projects previously undertaken by the participating countries should be considered and their findings built upon where relevant, specifically the analysis performed under the Probo Koala Programme in Madagascar and Tanzania.

In the absence of any testing prior to shipment, or sufficient packaging to prevent damage during shipment, the transfrontier movements of les Equipments Electro-Electroniques (EEE) may result in intentional and/or unintentional illegal shipments of les déchets électroniques et électriques (E-waste). In addition, the demand for used spare parts from vehicles and the difference in the cost of labour between developed and developing countries can result in untreated End-of-life vehicles (ELVs) and used EEE being declared as used goods/vehicles and then shipped to be broken up for spare parts in the countries of destination. Transfrontier movements of used EEE are commonly found within or accompanying transfrontier movements of used vehicles and the spare parts from used vehicles. Both E-waste and ELVs can be classified as hazardous waste or as having hazardous waste characteristics and therefore, the transfrontier movements of used EEE and used vehicles have been included within the scope of this assessment.

### **1.1 1.3**

## **Methodology**

This project was broken into three specific tasks 1) data collection, 2) data analysis and 3) reports and recommendations. There was three phases to the data collection task;

the 1<sup>st</sup> was undertaken through the use of publicly available information via the internet. The 2<sup>nd</sup> phase involved drafting a detail questionnaire to be completed by the host country. The 3<sup>rd</sup> phase of data collection was completed through interviewing representatives from the ACN, representatives from other national agencies and key stakeholders identified within the responses to the questionnaire. These interviews were conducted during a visit to Madagascar by the author of this report.

Analysis of the information collected in the 1<sup>st</sup> phase of the data collection task identified gaps in the data leading to the development of the questionnaire. Analysis of the information supplied by the host country in their response to the questionnaire lead to the selection of individuals for interview and the identification of workflows and systems to be assessed in greater detail during the course of the country visit. The data obtained from public sources and from the questionnaire was compared with information obtained in interviews and the observations of workflows and systems made during the country visit, any variations between procedures and practice were identified and analysed. A summary report was issued to Madagascar following the visit and prior to the completion of this final country report.

This report describes the current status within the host country under four headings: 1) Legislation 2) Notification & Consent Procedures 3) Inspection Procedures and 4) Take-back Procedures. It covers an evaluation of the effectiveness and efficiency of the procedures, workflows and practices in place under each of these four headings and includes recommendations for improvement where appropriate.

## **1.4 Summary**

Following the initial collection of publicly available data, the questionnaire was developed to obtain a detailed understanding of the current procedures and work practices in Madagascar. On the 8<sup>th</sup> of July 2014 a draft copy of the questionnaire was issued to the project steering group for comment. Subsequently, the questionnaire was issued to Madagascar on the 16<sup>th</sup> of July 2014 requesting that it be completed and returned by the 1<sup>st</sup> of August 2014. On the 13<sup>th</sup> of August Madagascar returned the completed questionnaire and a copy of this is included in Appendix 3 of this report. From the response to the questionnaire a country Mission Plan was prepared detailing those to be interviewed and work practises to be observed during the country visit. This Mission Plan was issued to Madagascar on the 3<sup>rd</sup> of September 2014 and a copy is included in Appendix 4 of this report.

The Terms of Reference for this project initially envisaged no more than 3 to 4 days for each country visit concentrated within one region of the host country. Following consultation between the host country and the UNEP the visit to Madagascar was extended to 5 days from the 10<sup>th</sup> to the 14<sup>th</sup> of November 2014 with 2 days to be spent in the capital city

Antananarivo, 2 days in the port town of Toamasina (Tamatave) and 1 day travel between the two locations. Discussions and interviews were conducted in Antananarivo between the 10<sup>th</sup> and the 11<sup>th</sup> of November 2014 and between the 13<sup>th</sup> and the 14<sup>th</sup> of November 2014 in Toamasina as per the finalised itinerary included in Appendix 5.

Following completion of the country visit a Summary Report was sent to the host country on the 17<sup>th</sup> of November 2014, see Appendix 6. The assessment in Madagascar found that an effective legal framework had yet to be established to allow for the enforcement of the CB controls of TFM and that there is a critical lack of knowledge in relation to waste management within the country. The assessment also revealed that there are no clear roles or responsibilities assigned to any one agency for the purposes of monitoring and controlling TFM. The result being that no inspections of TFM are conducted in the ports or at the points of origin/destination. There was a very low level of general awareness amongst the stakeholders in relation to the control procedures, waste shipment identification and safety issues in relations the potential risks of transboundary movements of hazardous wastes and other chemical products.

## **2 Current Status**

### **2.1 Introduction**

The Republic of Madagascar is a large island in the Indian Ocean east of Mozambique on the coast of southern Africa. It covers a land area of 587,296km<sup>2</sup> with 4,828km of coastline<sup>1</sup>. Madagascar has experienced extensive political change in recent years with its economy and the effectiveness of many of the national institutions suffering. In 2013 the country held UN supported parliamentary elections and a new President was inaugurated in January of 2014. The Institut National De La Statistique of Madagascar (INSTAT) states that the national

---

<sup>1</sup> CIA Factbook <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ma.html>

population in 2011 was 20.7 million with a population growth rate of just over 2.5% annually<sup>2</sup>. The World Bank's 2013 estimate of the population of Madagascar is 22.9 million people and details that the economy is growing at over 3% per annum. This is expected to rise to 4% in 2014<sup>3</sup>. These economic indicators must be kept in context as INSTAT estimates that approximately 80% of the population are involved in subsistence farming and the World Bank also estimate that 92.6% of the population live on less than US\$2 per day and nearly 70% of the total population live in extreme poverty, (living on less than USD\$1.25 per day). The INSTAT details the urban centre with the largest population in 2011 as the inland capital city of Antananarivo, with a population of almost 2 million people, the population of the surrounding region of Analamanga is listed as 3.8 million.

The principal port is located at the country's second city of Toamasina (Tamatave) on the east coast of the island and is managed by Société du Port à Gestion Autonome de Toamasina (SPAT) directly employing approximately 35% of the population of this city and indirectly employing many more<sup>4</sup>. More than 80% of the country's cargo, by value, passes through the Port of Toamasina (*Celebrating Reform 2009*). There are three main industrialised areas in Madagascar responsible for a large proportion of the country's hazardous wastes, these areas are Toamasina, Antananarivo and a region south of the capital surrounding the city of Antsirabe. There are numerous mining and petroleum operations scattered around the country, all potential sources of hazardous waste production and potential destinations for unauthorised waste shipments.

In phase 1 of this project extensive use was made of the CB website and the National Reports submitted to the UN by Madagascar under Article 13.3 of the CB. Other projects facilitated by the UNEP also proved to be useful sources of information such as the gap analysis undertaken by the Environmental Network for Optimizing Regulatory Compliance on Illegal Traffic (ENFORCE); the E-Waste in Africa project; the Mobile Phone Partnership Initiative (MPPI); the Partnership for Action on Computing Equipment (PACE) and as detailed in the scope of this project under section 1.2 above, the analysis performed under the Probo Koala Programme in Madagascar and Tanzania was also reviewed.

In recent years waste management and sanitation in Madagascar has been the subject of numerous international studies and reports. As the priority has been focused on improving waste collection and sanitation, none of these studies or reports are specific to TFM or the application of the conditions of the CB. However, these reports and studies are useful sources of information for developing an understanding of the nations waste management issues. Websites such as the Ministre de l'Environnement, de l'Ecologie et des Forêts (MoE), Le Relais, and Gevalor amongst others were also found to be useful sources and a full list of

---

<sup>2</sup> Institut National De La Statistique <http://www.instat.mg>

<sup>3</sup> The World Bank <http://data.worldbank.org/country/madagascar?display=default>

<sup>4</sup> SPAT <http://www.port-toamasina.com/>



websites used to collect this data and develop an understanding of national waste management issues is given in Appendix 2.

The annual National Reports submitted to the UN under Article 13.3 of the CB details that there are currently no hazardous waste disposal facilities within Madagascar and no information was supplied for hazardous waste recovery facilities. In 2004, 2005, 2006 & 2009 Madagascar stated in their annual report that approximately 2.8 tonnes of waste types Y1, Y2 & Y3 were generated in the capital city each week and approximately 20 tonnes of Y46 was generated in the capital city each day. Annex I of the CB details waste code Y1 as clinical wastes; Y2 as wastes from the production and preparation pharmaceutical products; Y3 waste pharmaceuticals, drugs and medicines and Annex II of the CB lists Y46 as waste collected from households. Unfortunately, the CB Data Visualisation Tool does not reflect any of this data<sup>5</sup>, there is no data on the disposal methods for this waste nor have any notifications been raised for the export of these wastes. Question No. 40 of the National Report requests each country to “provide information on any available statistics, studies or monitoring reports, etc. which have been compiled on the effects of the generation, transportation and disposal of hazardous wastes and other wastes on human health and the environment”. In response, Madagascar stated that this information was not available as it was scattered across numerous institutions and no data was provided on the quantities of hazardous waste or other wastes that were imported, exported or transited through Madagascar.

## 2.2 Legislation

Order No. 12 890/07/MINENVE of 2007 establishes a national office for the implementation of the CB, Bureau National de la Bâle (BNCB) within the MoE and establishes the BNCB as the ACN. Order No. 723 of 2012 further established a National Bureau for the Synergies of the CB, Stockholm and Rotterdam Conventions. The key pieces of legislation governing TFM are Decree 753 of 2012 and Decree 754 of 2012. The primary objective of Decree 753/2012 is to impose a ban on the import of waste listed within the CB until the installation of adequate treatment centres within Madagascar. Decree 754/2012 sets out the procedures for the management of end-of-life products, sources of waste and hazardous wastes as listed in the CB.

Article 2 of **these Decrees** defines “waste”, “hazardous waste”, “transfrontier movements of waste” and the CB. Article 4 states that “*Le promoteur*” is responsible when there is an infraction and obliges “*Le promoteur*” to return the shipment to the country of origin, however, the Decrees **s** does not define “*Le promoteur*” nor does it detail any offences or penalties. Article 7 states that “Le Vice-Premier Ministre chargé de l’Industrie et de

---

<sup>5</sup> Data Visualisation Tool <http://www.basel.int/Portals/4/nat-rep-visualization/index.html#>

l'Economie, le Ministre des Finances et du Budget, le Ministre des Transports, le Ministre du Commerce, et le Ministre de l'Environnement et des Forets" are all responsible for the execution of this Decree, however, no powers, roles or responsibilities are assigned within any of the legislation. On the 7<sup>th</sup> of October 2013 Madagascar advised the CB under Articles 4(1) and 13(2) of the CB that in addition to the prohibition on the importation of hazardous waste, Madagascar has also prohibited the importation of the wastes listed in Annex I and wastes rendered hazardous by constituents listed in Annex II of Decree 753/2012.

The stated premier objective of Decree 754/2012 is to ensure the effective implementation of the CB and the GER de produits en fin de vie, wastes and hazardous wastes. Article 2 of Decree 754/2012 defines "*Trafic illicite*" as having the same meaning as that defined in the CB. The "*Gestion des déchets*" is also defined but there is no definition of GER. Likewise, "*Produits finis*" is defined but there is no definition for "*Produits en fin de vie*". Article 7(a) does lists four "*produits en fin de vie*" as les pneus, les matières premières des objets plastiques, les matières premières des accumulateurs électriques (batteries et piles) et EEE. There is no specific regulation or any national guidance available for differentiating between used products and wastes. Article 7(b) lists the additional wastes that are also subject to the import prohibition imposed by this Decree, to date this list has not been notified under Articles 4(1) and 13(2) of the CB and therefore , do not satisfy point (iii) of the Scope of this report as detailed in section 1.2 above. The wastes listed in Article 7(b) of Decree 754/2012 are:

*"Aux déchets suivants:*

- *Les déchets médicaux et des services de santé,*
- *Les huiles et hydrocarbures usagées et les objets contaminés*
- *Les accumulateurs plomb-acide usagés,*
- *Les déchets des biocide,*
- *Le papier autocopiant, les mastics et les matières plastiques,*
- *Les déchets chimiques produits par les industries et d'autres secteurs,*
- *Les déchets contenant des métaux lourds (plomb, cadmium, mercure, arsenic, étain, chrome, nickel)*
- *Les déchets électroniques et électriques (téléphones portables, ordinateurs et ses accessoires, unités centrales, imprimantes, photocopieurs, onduleurs, téléviseurs, antennes, micro-ondes, fer à repasser, gadgets/jouets, appareils photos, appareil d'éclairage),*
- *Les déchets d'emballages plastiques*
- *Les cendres volantes,*
- *Les déchets valorisables. "*

Both Decree 753 and 754 define “Déchet” as *“tout matière qui n’a plus aucune utilité pour son propriétaire ou producteur et qui est mise au rebut ou abandonnée”*.

*“Déchets dangereux”* is defined as *“ceux qui, de par leur nature ou leur quantité, peuvent constituer une menace pour la santé humaine et/ou l’environnement. Ils sont assujettis à des exigences spéciales de gestion et d’élimination afin de supprimer ou de réduire le risque qu’ils comportent”*.

*“Mouvements Transfrontières”* are defined as *“tout mouvement de déchets dangereux ou d’autres déchets en provenance d’une zone relevant de la compétence nationale d’un Etat et à destination d’une zone relevant de la compétence nationale d’un autre Etat, ou en transit par cette zone, ou d’une zone ne relevant de la compétence nationale d’aucun Etat, ou en transit par cette zone, pour autant que deux Etats au moins soient concernés par le mouvement”*.

Article 3 of Decree 754/2012 requires that all those involved in the transport, import, export or transit of end-of-life products and wastes must be registered with ACN. Article 4 states that all applications for the import, export or transit of hazardous wastes and “dangerous products” require notification and movement documents issued by the BNCB. The notification and movement documents must be accompanied by a letter of acceptance from the destination country and supported by laboratory analyses of the waste. Unfortunately, “dangerous products” are not defined in the legislation, however, Annex II of Decree 753/2012 does list les constituants qui rendent les déchets dangereux. Article 9 of Decree 754/2012 allows the BNCB to impose charges for the procedure of notification and consent.

Waste Management Framework (WMF) legislation has been drafted and is expected to be signed by the government as early as April 2015. This draft WMF will allow the Ministries to draft the regulations needed to improve the effectiveness of TFM and better control the management of wastes from ships. It is proposed that these new regulations will establish “Environmental Inspectors” and set out their powers for carrying out their duties. The draft WMF is expected to allow for the roles and responsibilities of each Ministry and of other stakeholders to be clearly defined within legislation.

The MoE will be required to develop a National Waste Management Plan for the management and disposal of all waste, taking into account their degree of harmfulness or their specific processing and storage requirements. The National Waste Management Plan is expected to cover inventories of waste facilities; provisions relating to the collection, sorting, transport, storage and the treatment of waste in general. The National Waste Management Plan is also expected to establish regional priorities and set out the financial resources required and the establishment of a national fund for the implementation of the plan. Chapter 2, Section 7 of the WMF deals with TFM and includes conditions for all wastes, not just those listed in the CB. The draft framework will allow the ACN to access the financial guarantee of notified shipments if required to ensure GER. Chapter 3 is specific to the

reception of wastes from ships and the conditions under which this waste must be managed. Chapter 4 established “Les Inspections Environnementales” and Chapter 5 details offences, penalties and criminal prosecution. The different Chapters of the WM will require additional regulations to be drafted to formalise the details and as these regulations can be signed at Ministerial level there should not be any significant delays.

Key senior staff within many of the ministries change regularly. This results in the newly appointed managers having little or no knowledge of the CB or of the draft WMF. Order No. 723/2012 established a National Bureau for the Synergies of the CB, Stockholm and Rotterdam Conventions but there is little evidence of this office having an effective impact.

## **2.3 Notification & Consent Procedure**

The BNCB is responsible for processing applications and granting consent. From the responses given to the questionnaire issued in phase 1, the following is the stated current practise. It should take no more than 2 months from the time of receipt for a completed application to be considered, copies sent to Customs, the port authorities and the relevant Direction Régional de l’Environnement before consent is given to a notification. The current system allows for multiple movements in a notification as long as the waste, source and destination is the same for each shipment; the total quantity is specified on the notification documents and there is a planned schedule for each waste movement.

From the response to the questionnaire the BNCB only receives about 4 transit requests each year and approximately 1 export application every 2 months, a total of about 10 applications per year. At the time of the authors visit to the BNCB offices, 4 applications had recently been received from island nations to the east of Madagascar for the transit of different types of e-waste. Each of these applications was found to be supported by comprehensive documentation and each application was for multiple shipments of up to 10 movements under each notification. The only concern that was observed was found in the details of the individual financial guarantees attached to each application. The calculations and wording of the financial guarantee appeared to allow for all of the movements under each of the notifications to be active at the same time, in effect all 40 movements could be transiting Madagascar at the same time.

## **2.4 Inspection Procedures**

There are five ports handling overseas cargo, the principle Port of Toamasina (Tamatave) on the east coast; the Port of Diego Suarez (Antsiranana) in the north of the country; the Port of Mahajanga in the northwest; the Port of Toliara (Tulear) in the southeast and the recently redeveloped Port d’Eohala in the south. The Port of Toamasina is the only port serviced by a cargo rail service and this links the port with the capital Antananarivo. The rail link is

currently only used once a week and this is predominately for petroleum transports, all remaining cargo is transported by road on a 12 hour journey for a truck. No data was publicly available or provided in the answers to the questionnaire for any of these ports but the 2012 annual statistics of the Port of Toamasina published by SPAT<sup>6</sup> gives some general details of the cargo passing through Toamasina port. Table 1 below summarises data extrapolated from the 2012 SPAT annual statistics.

**Table 1 Statistical analysis of the port of Toamasina between 2006 & 2012**

|                               | <b>Yearly average between<br/>2006 and 2012</b> |
|-------------------------------|---|
| No. of vessels                | 1423  |
| No. of deep-sea cargo vessels | 375   |
| No. of coasters               | 33  |
| No. of bulk liquid tankers    | 47  |
| Shipping containers handled   | 128,500 (20ft Eqv.)*                            |
| % of empty containers         | 35.6  |
| Imports (tonnes)              | 534,896   |
| Exports (tonnes)              | 117,711   |

\*20ft Eqv. – total number of shipping containers expressed in equivalent number of 20foot shipping containers

SPAT state that the average figure for imports given in Table 1 above has been affected over recent years by large scale construction projects such as those of the Dynatec-Sheritt mining corporation who imported over 178,000 tonnes of raw material in 2011 alone. It can be assumed that these projects would also cause an increase in the average number of vessels using the port. Rice accounted for more than 150,000 tonnes in 2011, sugar and construction materials being the next largest commodity groups. A feasibility study is underway with plans to dramatically increase the size of the port of Toamasina potentially making it one of the larger ports on the Pacific.

In the response to the questionnaire issued in phase 1 it was stated that after consent had been granted to an application for the TFM, the Direction Régional de l'Environnement arranges for one of its technicians to carry out a physical verification of the waste, there are 6 technicians based at the regional office in Toamasina. There are no roles or responsibilities assigned to the different organisations monitoring waste movements and no legal powers to carry out these activities. The Direction Régional de l'Environnement oversees a local committee, "*Committee Régional de Gestion des Risques Industriels et Chimiques*", this committee consists of personnel from les Inspecteur Douaniers, les Cadres Portuaires et les Brigades Nautiques, however, during the course of the country visit it was established that les Brigades Nautiques are not currently active in Toamasina.

---

<sup>6</sup> SPAT <http://www.port-toamasina.com/statistiques/statistiques-annuelles>

There are no laboratory facilities at a regional or national level to conduct any environmental analysis; therefore, no sampling can be done to verify that a waste or a chemical product corresponds to that detailed in the notification documentation. Technicians from the Direction Régionale de l'Environnement informed the author of this report that the absence of statutory powers has resulted in technicians being refused access onto sites and being prevented from conducting inspections and investigations into complaints.

In response to the questionnaire issued in phase 1 it was stated that there is no central record of the numbers of waste inspections carried out or the numbers of waste movements taking place. It was stated that Customs contact the Direction Régionale de l'Environnement when a shipment of environmental concern is identified, this is said to occur approximately once every 3 months but there does not appear to be any co-ordinated focus on TFM. Societe Generale de Surveillance (SGS) of Switzerland have been working with the Government of Madagascar for a number of years providing funding and technical assistance to develop and operate tracking and scanning facilities in the seaports and the international airport in Antananarivo. This has resulted in the development of the Gasy Network Services (Gasynet) which became operational in June of 2007. The limitations of Gasynet in the control of TFM is the same the world over as wastes are not easily identifiable in the World Customs Organization's Harmonized Commodity Description & Coding System (HS). The main advantage of the Gasynet system for monitoring TFM is that all cargo should have electronic copies of documentation transferred to Customs through the Gasynet system. Another major benefit of the partnership with SGS is the installation of a fixed container scanner in the Port of Toamasina with mobile scanners installed at the other ports and one at the airport.

In the Port of Toamasina the fixed scanner is said to have a 95% level of daily operational reliable, SGS have offices within the port, the older mobile scanners around the country are thought to be less reliable. SGS say that Customs currently scan 30% of imports and 100% of all exports, there are efforts underway to increase the number of imports scanned. Shipments transiting Madagascar are not scanned and are only subjected to paperwork verification. Customs officers are currently conducting physical examinations on approximately 80% of the scanned containers but find issues with less than 20% of these. A report is completed on every container that is physically inspected and SGS say that ongoing training occurs with Customs to help improve scanning efficiency. The current numbers of physical inspections are limiting the total number of containers that could be scanned and despite ongoing training, Customs are not reducing the number of containers they select for physical inspection. Customs do not have any gas monitoring equipment to test the inside of containers prior to opening them, however, the fixed scanner in Toamasina is fitted with a Geiger counter to monitor for radioactive substances.

The handling of the imported used vehicles is managed in the Port of Toamasina by La Société de Manutention des Marchandises Conventionnelles (SMMC) *on behalf of the* Ministère des Transports et de la Météorologie. Used vehicles and used vehicle parts arrive in the port on roll-on roll-off (Ro-Ro) vessels and within shipping containers. The Ro-Ro used vehicles originating in Asia come from Japan and Korea, approximately 100 to 150 vehicles per month; those originating in Europe come from France, Germany, Belgium and Switzerland, approximately 650 vehicles per month. Smaller quantities originate from nearby island nations. SMMC say that the quality of the vehicles arriving from Europe is better than those arriving from Asia and the islands as these vehicles are said to be only fit for spare part recovery. The overall breakdown is approximately 2% truck, 30% vans (majority to be converted into mini buses upon arrival) and the balance as passenger cars and small vans. There is a prohibition on the import of vehicles over 15 years of age and this is enforced by Customs. The used vehicles in Toamasina are regularly loaded with additional cargo such as used vehicle parts, EEE/e-waste and personal effects. SMMC do not set any standards or conditions with the exception that vehicle doors cannot be welded shut. Both Police and Customs carry out regular inspections for illegal cargo and the Office for Road Safety conduct physical and paperwork inspections. All containerised shipments are unloaded at an SMMC facility within the port prior to re-loading onto trucks to be dispatched around the country. These containerised shipments also contain used EEE/e-waste.

During the visit to the Port of Toamasina, the author of this report observed the annual training for the relevant stakeholders in the management of oil spills from vessels within the port, this training was conducted by the Commission De L'Océan Indien under the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC Convention), on behalf of the International Maritime Organisation. SPAT provided details of an emergency drill conducted in 2013 preparing for a potential sulphur fire when unloading vessels. It is not clear if the suggested improvements from this drill have been implemented as no further emergency drills have taken place since. A copy of the SPAT 2012 "Emergency Responce Protocal" was also provided, however, this is exclusive to the "Môle B extension" jetties predominantly used for the unloading of bulk shipments of Ammonia, Limestone, Coal and sulphur solids. The "Emergency Responce Protocal" makes no reference to the risks presented by the transport of containerised hazardous waste or other hazardous products.

## **2.5 Take-back Procedures**

The respondent to the questionnaire issued in phase 1 stated that there is no data available on the numbers of illegal TFM that were identified at the ports within the last five years. It was also stated that a letter would be sent to the ACN of dispatch by the BNCB when an illegal shipment was identified but no details of any such cases were provided. Customs say

that any shipments abandoned within the ports are sold, however, no information was available on the numbers of abandoned shipments, the reasons for abandonment or on the types of cargo abandoned.

## **3 Evaluation of Efficiencies and Effectiveness**

### **3.1 Legislation**

The current legal framework is not effective for three basic reasons:

- a) No “Charte Nationale de Responsabilité” assigning roles or responsibilities to each Ministry and to those organisations operating under each Ministry.
- b) No Environmental Inspectors with appropriate statutory powers to ensure compliance with the existing legislation.
- c) No penalties or offences outlined within the current legislation.

It is anticipated that the draft WMF will rectify these issues and introduce funding measures in the form of eco-taxes. The current draft of the proposed WMF contains the same definitions as those within the current legislation, with the addition of some specific *MARPOL Convention* definitions. The drafting of this WMF provides a great opportunity to ensure that the new legislation and subsequent regulations cover all necessary definitions and close any loop-holes.

### **3.2 Notification & Consent Procedures**

There was comprehensive documentation supporting the applications that were observed during the project. However, the wording and calculations of the financial guarantees did not ensure GER. At present, in the absence of Environmental Inspectors, the notification and consent procedure will remain an administrative function limiting the effectiveness of this critical, and currently the only, control on TFM.

There are a few small incineration facilities with capacity for domestically generated hospital waste within Madagascar. In the past the ACN have refused applications to import additional hospital waste from another country destined for one of these incinerators, the



importer bypassed the notifications and consent procedure by approaching a different Ministry and obtained alternative permission to import the waste. This completely undermines the ACN and the purpose of the CB.

### **3.3 Inspection Procedures**

This is predominantly a Customs activity carried out by officers with no training in waste management or an understanding of the requirements of the CB. The current lack of resources limits the ability for any organisation to carryout effective inspections. The illegal logging industry is a major concern and reduces the available resources to monitor imports, however, the current practice of physically inspecting 80% of all containers scanned is further limiting resources to monitor a greater number of imports. The absence of statutory powers is a current concern and was demonstrated during this project when the author of this report and senior MoE staff were not allowed access by SMMC to the compound storing the imported used vehicles. From the outside of this compound a number of vehicles of concern were observed, crashed vehicles, fire damaged vehicles, very old vehicles and the cargo within some of these vehicles could have been be classified as e-waste due to lack of packaging and/or functionality testing.

During the visit to the port of Toamasina it was established that the Chef de Département Accès Maritime et Environnement had not been informed by his superiors of the OPRC Convention oil spill training taking place that morning, nor had he been informed about the visit to the port by this project team. The Harbour Master stated in a telephone interview with the author of this report that SPAT does not get involved with managing safety aspects of cargo as that is the responsibility of the shipper. In addition to the lack of any risk management plan for hazardous wastes or other containerised hazardous products passing through the port it appears that the GER of wastes and the associated risks with the management of the port are not a priority for SPAT.

Due to the absence of any statutory powers, BNCB personnel and the regional Environmental Technicians can have limited effect on GER. In the event of issues of environmental concern been identified, Environmental Technicians have been refused access on to sites and are restricted to writing a letter to the alleged offender making recommendations for improvements. If these recommendations are not followed, the Environmental Technician does not have the powers to ensure compliance or the authority to take any other enforcement actions.

### **3.4 Take-back Procedures**

Not applied at present and in the absence of the “Charte Nationale de Responsabilité” or trained inspectors to monitor TFM it is unlikely that the take-back procedure will be used as an effective tool to control illegal traffic.

## **4 Recommendations**

### **4.1 Legislation**

Article 7(b) of Decree 754/2012 lists the additional wastes that are also subject to a national import prohibition, to date this list has not been notified under Articles 4(1) and 13(2) of the CB. This should be notified to the CB without delay.

The national legislators should seek the assistance of a legal professional with experience in TFM and assistance from the BC “Implementation and Compliance Committee” to ensure that the draft WMF legislation is comprehensive and enforceable. Any legal framework should be a broad statement of the intended legal structure allowing for additional regulations to be made for specific aspects of waste management. The inclusion of fundamental definitions, roles, responsibilities and the powers of an Environmental Inspector within the framework will add legal weight and clarity to the purpose and intention of the legislation if questioned at a later date. With 10 years of experience in ensuring compliance with environmental legislation and extensive experience in the law courts, the author of this report recommends consideration be given to defining the following terms within the current draft WMF. It is also recommended that the powers of the “Environmental Inspectors” be established in the framework legislation to enhance enforcement capacity, subsequent regulations may then add additional more specific powers if needed. Suggested definitions have been taken from existing European legislation and from the BC and should be reviewed to ensure compatibility with domestic legislation.

#### **Environmental Inspectors**

The WMF should establish the general powers of an Environmental Inspector with subsequent regulations adding more specific powers if needed, such as those suggested in Section 4.3.1 below in relation to TFM. Suggested general powers include:

- a) At all reasonable times, or at any time if he or she has reasonable grounds for believing that there may be a risk of environmental pollution arising from the*

*carrying on of an activity at the premises or that such pollution is occurring, enter any premises and bring thereon such other persons or equipment as he or she may consider necessary for the purpose.*

- b) At any time halt (if necessary) and board any vehicle and have it taken, or require the driver of the vehicle to take it, to a place designated by the Environmental Inspector, and such a vehicle may be detained at that place by the Environmental Inspector for such period as he or she may consider necessary.*
- c) Whenever an Environmental Inspector enters any premises or boards any vehicle they may therein,*
  - make plans, take photographs, record information on data loggers, make tape, electrical, video or other recordings and carry out such inspections,*
  - make copies of documents and records (including records in electronic form) found therein and take samples*
  - carry out surveys, take levels, make excavations and carry out examinations of depth and nature of subsoil,*
  - require that the premises or vehicle or any part of the premises or anything in the premises or vehicle shall be left undisturbed,*
  - request information from an occupier of the premises or any occupant of the vehicle or any person employed on the premises or any other person on the premises, ,*
  - require the production of and inspect records and documents, including records held in electronic form and take copies of or extracts from, or take away if considered necessary for the purposes of inspection or examination,*

*Any certificate or other evidence given or to be given in respect of any prescribed test, examination or analysis of any sample shall in relation to that sample be evidence, without further proof, of the result of the test, examination or analysis unless the contrary is shown.*

- d) An Environmental Inspector who, having entered any premises or boarded any vehicle, pursuant to this section, considers that waste thereon or therein is such, or is being handled or transported in such manner, as to constitute a risk of environmental pollution, may direct the holder of the waste to take such measures as are considered by that Environmental Inspector to be necessary to remove that risk, including, the disposal of the waste, in a manner and place and within such period as the Environmental Inspector may specify.*
- e) If a holder of waste fails to comply with a direction of an Environmental Inspector, the Environmental Inspector may do all things as are necessary to ensure that the direction is carried out and the costs incurred by him or her in doing any such thing shall be recoverable from the holder of the waste as a simple contract debt in any court of competent jurisdiction.*
- f) Any person who:*

- *refuses to allow an Environmental Inspector to enter any premises or board any vehicle or to take any person or equipment with him or her in the exercise of his or her powers,*
- *obstructs or impedes an Environmental Inspector in the exercise of any of his or her powers,*
- *gives to an Environmental Inspector information which to his or her knowledge is false or misleading in a material respect, or*
- *fails or refuses to comply with any requirement of this section or of an Environmental Inspector, shall be guilty of an offence.*

### **Environmentally Sound Management**

“Taking all practicable steps to ensure that” all “wastes are managed in a manner which will protect human health and the environment against the adverse effects which may result from such wastes.”

### **Holder of the waste**

“*Shall mean the producer of the waste or the natural or legal person who is in possession of it.*” Thereby, allowing for a shipping agent, terminal operator, transport company or any other natural or legal person to be held liable for illegal and/or abandoned shipments when the original producer cannot be identified.

### **Illegal shipment**

“Means any shipment of waste effected:

- a. without notification to all ACN concerned pursuant to this .....Regulation/CB; or
- b. without the consent of the ACN concerned pursuant to this .....Regulation/CB; or
- c. with consent obtained from the ACN concerned through falsification, misrepresentation or fraud; or
- d. in a way which is not specified materially in the notification or movement documents; or
- e. in a way which results in recovery or disposal in contravention of national or international rules;”

### **Mixture of wastes**

“Waste that results from an intentional or unintentional mixing of two or more different wastes and for which mixture no single entry exists in” Annexes I, II, VIII and IX of the BC.

“*Waste shipped in a single shipment of wastes, consisting of two or more wastes, where each waste is separated, is not a mixture of wastes*”. A possible example of a mixture of wastes is unsorted dry recyclable wastes consisting of a mixture of paper, plastics, metals and textiles etc. requiring special attention to ensure its GER.

**Notifier**

“Any natural or legal person under the jurisdiction of that country who intends to carry out a shipment of waste or intends to have a shipment of waste carried out and to whom the duty to notify is assigned. The notifier is one of the persons or bodies listed below, selected in accordance with the ranking established in this listing:

- (i) the original producer, or
- (ii) the licensed new producer who carries out operations prior to shipment, or
- (iii) a licensed collector who, from various small quantities of the same type of waste collected from a variety of sources, has assembled the shipment which is to start from a single notified location, or
- (iv) a registered dealer who has been authorised in writing by the original producer, new producer.”

Were an un-notified/illegal TFM is detected this definition would allow for others connected to the waste to be held liable if the person organising the shipment cannot be identified. This definition will ensure that the transfer of waste does not always include a transfer of liability.

**Waste**

In addition to the proposed definition in Chapter 1, Section 2 of the draft WMF it is recommended that Annexes i, ii, Viii & ix of the CB be included in the WM.

**Waste broker**

“Is anyone arranging the recovery or disposal of waste on behalf of others, including such brokers who do not take physical possession of the waste.”

**Waste dealer**

“Is anyone who acts in the role of principal to purchase and subsequently sell waste, including such dealers who do not take physical possession of the waste.”

**Waste disposal**

For further clarity to the definition proposed within Chapter 1, Section 2 of the draft WMF, it is recommended that the following be added to the definition of “Disposal”: “*Any of the operations listed in Annex IV Section A of the BC*”, and/or by the addition of these Annexes to the WMF.

**Waste Producer**

“Anyone whose activities produce waste (*original producer*) and/or anyone who carries out preprocessing, mixing or other operations resulting in a change in the nature or composition of this waste (*new producer*)”.

### **Waste recovery**

*“Any of the operations listed in Annex IV Section B of the BC” and/or by the addition of these Annexes to the WM.*

### **“End-of-waste”, “produits en fin de vie”, “re-use” and “by-product”**

It is also recommended that consideration be given to defining “end-of-waste” for waste products that have undergone some basic processing and are now suitable for use in the manufacturing, industrial, mining or construction industries as a direct replacement for virgin raw materials. Other definitions to be considered in this context are “re-use” and “by-product”. Also to be considered are “Produits en fin de vie” that may become “end-of-waste” products after initial processing or that may always remain as a waste.

## **4.2 Notification & Consent Procedures**

### **Roles & Responsibilities**

It needs to be made clear to all other Ministries that they do not have the authority to grant permission for the import, export or transit of any wastes and that this function is exclusive to the MoE. This should be established within the proposed National Charter of Responsibilities”, however, the MoE and its Environmental Inspectors should have the statutory authority to overrule other Ministries in this regard.

### **Environmental Inspector’s role in the procedures**

An Environmental Inspector or personnel with similar up to date knowledge of the waste industry must be given the opportunity to review each application prior to consent being granted. The notification and consent procedure should not be considered to be solely an administrative function as it is a critical point to ensure GER of transboundary movements. It should be remembered that in many countries this is an administrative function only and therefore, it is very plausible that nobody with the technical and/or practice experience of the waste industry will review any application prior to the start of the transboundary movement.

### **Accessibility guidance**

Following the enactment of the WMF, the BNCA should prepare guidance documents aimed at those intending to initiate TFM and this guidance should be made publicly available through the internet.

## 4.3 Inspection Procedures

### Equipment

The Environmental Inspector must be supplied with the appropriate equipment to effectively carry out audits, inspections, other enforcement activities and follow-up investigations. The basic equipment must include personal protective safety equipment, mobile phone, digital camera, sampling kits, evidence bags, transport, access to laboratory analysis (or equipment) and the use of office space with computer equipment and internet access.

### Assign Roles and Responsibilities

It is envisioned that Customs will continue to be the agency carrying out inspections and will receive specialist assistance from the MoE upon request. Therefore, it is essential that the proposed “National Charter of Responsibilities” clearly defines and assigns these statutory roles and responsibilities to specific stakeholders and that relevant funding is provided to carry out these specific functions.

### Authorisation of Environmental Investigators

Customs Officers, police and the other officials should be authorised as Environmental Inspectors giving them the authority to carry out inspections on TFM including shipment only transiting through the country. Following identification of illegal waste movements or issues with notified waste movements, any follow-up investigation and/or enforcement activities should be carried out by a specialist Environmental Inspector from the MoE. The powers of an Environmental Inspector should reflect the potential risks associated with illegal waste movements and represent a commitment from the state to ensure GER. Suggested powers taken from existing European legislation specific to TFM are:

- a) *Direct that a prior written notification for consent be sent for any shipment of waste, including shipments of waste which do not require prior written notification and consent under the ..... Regulation/BC where it is considered necessary to prevent illegal shipments occurring and conditions may be attached to any such consent.*
- b) *Direct that shipments of waste may enter or leave the State at a specified port.*
- c) *Seize, take in charge, recover or dispose of a consignment of waste or a part thereof where it has reasonable grounds to suspect that any provision of the .....Regulations/CB has not been complied with as respects the consignment or a part thereof, as the case may be.*
- d) *Impose on a person undertaking the shipment of waste such charges as are necessary to defray any costs reasonably incurred by it in performing any function under these Regulations with respect to the waste, including enforcement requirements and charges for consignment forms.*
- e) *Prohibit the import or export of any shipment of waste, or of a class or classes of waste, or of any shipment, class or classes of waste intended for any specified purpose, either generally or for such periods as may be specified for the purposes of*

*these Regulations, or to comply with recommendations or provisions of the hazardous waste management plan made under Chapter 2, Section 1 of the WMF.*

- f) Carry out inspections on board trains, ships, or aircraft for the purposes of these .....Regulations/CB.*
- g) Direct any establishment or undertaking to provide particular information in relation to a shipment of waste.*
- h) Invoke a financial guarantee so as to effect the return of the waste and its disposal or recovery thereafter where take-back is required.*

## **Current Resources**

Make use of currently available resources to provide training for those monitoring TFM:

- Technical guidelines on transboundary movements of mobile phones, e-waste and used electrical and electronic equipment. In particular:
  - Recommendations contained in Section 4.2 and the Decision Tree in Appendix 4(b) of the *“Guidance document on the environmentally sound management of used and end-of-life mobile phones”* prepared by the Mobile Phone Partnership Initiative (MPPI), 2013.
  - Recommendations contained in Section 3.2 including the Decision Tree in Appendix IV(b) and the detailed packaging guidelines contained Appendix III of the *“Guidance document on the environmentally sound management of used and end-of-life computing equipment”* prepared by the Partnership for Action on Computing Equipment (PACE), 2013.

When training officials on how to monitor TFM, emphasis should be given to the differentiation between waste and non-waste and the different shipment conditions required to ensure GER. As of the 20<sup>th</sup> of November 2014, a *“Draft technical guidelines on transboundary movements of e-waste and used EEE”* was published on the CB website. This draft document focuses in particular on the distinction between waste and non-waste under the CB. These new draft technical guidelines are in line with European Union Directive 2012/19/EU governing the transboundary movement of e-waste and used EEE and the distinction between both. On the 28<sup>th</sup> of October the ACN of Ireland published a *“Guide for Shipments of Used Vehicles, Vehicle Parts and Electrical Equipment”* specifically providing guidance for the exporters. This document contains some useful sample shipping documentation containing all the information required under the EU directive. The MPPI & PACE guidance should be applied to all used EEE and not restricted to mobile phones or computing equipment.

- *“E-learning Course on Hazardous Chemicals and Waste”*. This is a free online e-learning module training tool for a variety of enforcement officers on how to implement GER when monitoring the transboundary movement of hazardous chemicals and wastes. This e-learning tool was jointly developed by INTRPOL and the Secretariat of the Basel, Rotterdam and Stockholm Conventions.
- Make efficient use of scanning equipment already installed within the ports. The MoE should make arrangements with Customs to allow its regional Environmental



Technicians access to the screen-room of the scanner in the company of a Customs officer. The potential benefits include:

- Opening lines of communication and building relationships.
- Exchange of technical knowledge.
- Exchange of information and joint enforcement, those involved with illegal TFM will often be of interest to other law enforcement agencies.
- Develop and understanding of how the *HS System* could be used to help identify potential TFM.
- Increase awareness and the profile of TFM.

### **National workshop**

A national workshop, facilitated by an experienced TFM specialist and other national specialists involving all relevant regulatory stakeholders. This workshop should cover legislation and enforcement; documentation requirements and verification techniques; identification and the differentiation between TFM and used products; types of inspection; inspection techniques and equipment requirements; investigations techniques; evidence gathering; evidence management and report writing.

### **Probo Koala Programme**

There is a need to implement the 3<sup>rd</sup> phase of analysis preformed under the Probo Koala Programme in Madagascar for “the enhancement of implementation and enforcement capacity through training and capacity building” in relation to the GER of hazardous wastes and chemicals management within the ports of Madagascar. Despite the annual training conducted by the Commission De L’Ocean Indian and the emergency response plan for the “Môle B extension” jetties, SPAT should to take immediate action to identify and assess risks associated with all cargos passing through its port. The Ministry of Transport & Marine stated that SPAT required safety equipment for managing hazardous wastes and training to maintain that equipment. It appears that there is a requirement for a specialist to provide specific training related to the risks from hazardous wastes and chemical products, but as a commercial enterprise, SPAT must also take responsibility and arrange for employee training and give a higher priority to the potential risks to the environment and to the safety of those working within the port.

### **Take-back procedures**

To-date no waste illegal shipments have been identified.

## **4.4 General**

### **Database**

There is clearly a requirement to develop a database detailing waste producers and waste facilities (for both hazardous and non-hazardous wastes) and users and producers of hazardous chemicals. This database should include the identity of the producers/sources by name and by location, the types and quantities of wastes/chemicals produced or used at each location, the methods and quantities of use/recovery/disposal and the management plans for wastes/chemicals stored on-site. This database should also include details of all brokers, dealers, collectors and authorised transport companies. The MoE have already started work on developing this database and additional funding should be provided to develop this database as a priority project. In early 2015 this database will become a statutory obligation under Chapter 2, Section 1, Article 4 of the draft WMF.

Customs have a lot of the information required to establish this database on the Gasynet system. This information should be made available to the MoE. SMMC and the Road Safety Authority will also have details on the importers of used vehicles and this should also be made available to the MoE to develop the database. The database should be initiated with an amalgamation of existing knowledge and best estimates made for missing data. The data should be updated every year so that it will develop over a number of years into an accurate reflection of the waste management industry and the use/stockpiles of chemicals nationally. There should be multi-agency access to the database. This information will facilitate the national reporting requirements and the development of national/regional chemical and waste management plans.

### **Auditing**

To be effective, the GER of TFM requires a joint approach to managing these shipments at source and destination. It is not effective to solely concentrate all efforts on monitoring these waste movements while en route. There is a joint role here for Environmental Inspectors and the Ministry of Trade, both agencies should be trained in techniques for auditing documentation to trace waste disposal/use of chemicals from industries within their respective fields. "Mass balance" and "Cradle to grave" audits should be used to verify the documentary evidence. The results of these audits should be regularly updated on the national database detailed in point 4.5.1 above.

### **Routine changes of key staff**

It was evident for the meetings in various Ministries during the course of the author's visit to Madagascar that the policy/ practice of regularly changing the heads of Ministries did not enhance the effectiveness of GER. The meetings had been pre-arranged and many of those newly appointed required a brief on the requirements of the CB prior to the start of each meeting and some meetings had to be cancelled as others requested time to review the CB prior to the meetings. Changes of personnel are always expected, however, in Madagascar it

would appear that these changes are more frequent. To help develop consistence the frequency of these personnel changes should be reviewed.

### **Co-ordination of synergies**

There appears to be little or no co-ordination between the Basel, Stockholm and Rotherham Conventions. To develop a full understanding of the waste industry and use of chemicals within the country there needs to be closer collaboration. A suggestion has been made by the BNCB that there should be joint enforcement but to-date this has not been advanced. Joint enforcement would make efficient use of the limited resources and develop a closer working relationship between all concerned. This is beyond the scope of the WMF, therefore, a synergies working group should be established with roles and responsibilities assigned.

## **5 Conclusion**

There is a lack of comprehensive environmental legislation in Madagascar. The current monitoring and control of transboundary movements of hazardous wastes and other wastes is ineffective and cannot be said to represent GER. Funding is always a key requirement particularly when setting up an enforcement structure and as capacity develops; funding will remain a key requirement as the needs of the enforcement agency change and develop with the waste industry. The current low levels of notified waste shipments and the absence of a charging structure for non-hazardous waste movements will not provide the funds for an enforcement agency.

The MoE have no laboratory facilities and cannot be expected to be an effective regulator without accredited laboratory facilities or access to such facilities. The use of additional environmental levies/eco-taxes is being considered under the WMF however, there is a need for additional specific project funding from outside the country for projects such as the establishment of a national database, facilitating national workshops and laboratory analysis.

There are no roles and responsibilities assigned within the existing legislation, it is proposed that roles and responsibilities will follow from the enactment of the WMF. It is important that these roles are clearly defined and become statutory obligations for those to whom the responsibilities are assigned. It is also important to establish within legislation, a national co-ordinator who has talwith statutory powers as these roles and responsibilities will be assigned across many agencies operating under different Ministries. With the aid of specialist training there are existing structures that can be adapted at a minimal cost to introduce TFM monitoring and controls. However, to be effective, the monitoring at the ports will need to be complemented by auditing at the sources and/or destinations. In

addition to assigning roles, responsibilities and the co-ordination of activities, a primary objective should be gathering knowledge of waste production, management and movements and use of chemicals within the country. The establishment of a national database to record this information is essential, without this knowledge the monitoring, controlling and co-ordination of activities will never be fully effective.

## 6 Appendices

### Appendix 1 - List of Abbreviations

|           |  |
|-----------|--|
| ACN       | L'Autorité Compétent Nationale   |
| BNCB      | Bureau National de la Bâle   |
| CB        | La Convention de Bâle sur le Contrôle des Mouvements Transfrontières de Déchets Dangereux et de leur Élimination |
| EEE       | Les Equipments Electro-Electroniques   |
| ELV       | End-of-Life Vehicle  |
| ENFORCE   | Environmental Network for Optimizing Regulatory Compliance on Illegal Traffic                                    |
| E-waste   | Les déchets électroniques et électriques   |
| GER       | Gestion Écologiquement Rationnelle   |
| GTE       | Groupe de Travail d'Experts  |
| HS System | Harmonized Commodity Description & Coding System   |
| INSTAT    | Institut National De La Statistique  |
| MoE       | Ministre de l'Environnement, de l'Ecologie et des Forêts   |
| MPPI      | Mobile Phone Partnership Initiative  |
| PACE      | Partnership for Action on Computing Equipment  |
| SGS       | Société Générale de Surveillance   |
| SMMC      | La Société de Manutention des Marchandises Conventionnelles  |
| SPAT      | Société du Port à Gestion Autonome de Toamasina  |
| TFM       | Mouvement Transfrontière de Déchets  |
| UNEP      | United Nations Environment Program   |
| WMF       | Waste Management Framework   |

## Appendix 2 – Internet links used in the 1<sup>st</sup> phase of data collection.

- Basel Convention (CB) <http://www.basel.int/>
- “Celebrating Reform 2009, Madagascar: Trade reform gives Madagascar a competitive edge”, World Bank Group, Kjartan Fjeldsted, <http://www.doingbusiness.org/reports/case-studies/2009/trade-reform-in-madagascar>
- Commission De L’Ocean Indian <http://www.commissionoceanindien.org/accueil/>
- Gevalor <http://www.gevalor.org>
- Institut National De La Statistique (INSTAT) <http://www.instat.mg/>
- MARPOL Convention <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-%28MARPOL%29.aspx>
- Ministre de l’Environnement, de l’Ecologie et des Forêts <http://www.ecologie.gov.mg/>
- Société du Port à Gestion Autonome de Toamasina (SPAT) <http://www.port-toamasina.com/>
- “Gestion participative de la pré-collecte des déchets solides à Antananarivo, Madagascar”, Anne-Laure Wittman, 2010 <http://base.d-ph.info/en/fiches/dph/fiche-dph-8275.html>
- Le Relais Madagascar <http://www.lerelais.mg>
- Malagasy Community Network Services S.A. <http://www.qasynet.com>
- World Bank Group, Multilateral Investment Guarantee Agency <http://www.miga.org/projects/index.cfm?esrsid=93>

## **Questionnaire destiné aux pays participants**

**En vue de déterminer si la notification, le consentement, le contrôle et l'exécution des mouvements transfrontières de déchets et des procédures de reprise en cas de trafic illicite représentent une gestion écologiquement rationnelle**

Ce questionnaire vise en premier lieu à :

- 1) Recueillir l'ensemble des documents, des législations et des directives nationaux sur les mouvements transfrontières de déchets dans les juridictions de chaque pays participant au projet.
- 2) Les réponses fournies devront permettre de comprendre les procédures, le déroulement des activités, le rôle des parties prenantes impliquées ainsi que les données et les ressources utilisées à l'heure actuelle pour surveiller et contrôler les mouvements transfrontières de déchets.
- 3) Les informations apportées serviront à préparer la tournée de tous les pays participants, au cours de laquelle ces mêmes informations seront examinées plus en détail avec les personnes impliquées au quotidien dans les mouvements transfrontières de déchets.

Le questionnaire suivant est divisé en quatre parties qui peuvent être traitées individuellement.

### **1ère partie: Législations et directives**

Les informations sollicitées dans cette partie aideront à comprendre le système juridique qui régit les mouvements transfrontières de déchets dans chaque juridiction. Les participants devront également fournir des rapports qui offriront un aperçu des mouvements transfrontières de déchets dans chaque juridiction. Si vous n'avez pas de rapports spécifiques à disposition, veuillez inclure les renseignements demandés dans votre réponse.

### **2nde partie: Notifications et consentements**

Les informations sollicitées dans cette partie dresseront un aperçu des modalités administratives à suivre au cours des procédures de notification et de consentement relatives aux mouvements transfrontières de déchets.

### **3ème partie: Inspections**

Cette partie concerne les inspections et les contrôles des mouvements transfrontières de déchets. Si plusieurs organismes sont chargés de la surveillance et/ou des inspections et des contrôles, veuillez demander à chacun d'entre eux de remplir cette partie étant donné que les objectifs peuvent varier en fonction des méthodes et des procédures de chacun.

### **4ème partie: Les procédures de reprise en cas de trafic illicite**

Les informations requises dans cette partie exposeront en détail l'encadrement du trafic illicite et les procédures de reprise au sein de chaque juridiction. Veuillez à ne pas fournir de renseignements qui permettraient d'identifier les parties impliquées dans les mouvements transfrontières illicites de déchets.

#### **Notes explicatives pour remplir le questionnaire.**

Lorsqu'une législation, une directive nationale ou un document requis dans le présent questionnaire est disponible publiquement sur internet, nous vous invitons à indiquer le lien permettant d'y accéder. Sinon, merci de fournir les informations requises au format PDF. Toute information pertinente n'ayant pas été sollicitée devra être incluse dans votre réponse accompagnée d'une brève explication. Si vous n'avez pas assez



d'espace pour répondre à une question, vous pouvez ajouter des pages supplémentaires en pièces jointes, sur lesquelles figureront les numéros des questions concernées.

# 1ère partie

## Législations et directives

**1.** Veuillez fournir des exemplaires de toutes les lois nationales en vigueur relatives aux mouvements transfrontières des déchets dangereux et non dangereux. Merci d'indiquer les parties concernant spécifiquement les mouvements transfrontières de déchets. (Si ces législations sont disponibles publiquement sur internet, vous pouvez tout simplement indiquer les liens internet permettant d'y accéder).

**-DECRET N° 2012-754 du 07/08/12, Fixant Procédure de Gestion des Produits en fin de vie, sources de déchets et des déchets dangereux nuisible à l'environnement dans le cadre de la mise en œuvre de la convention de Bâle.**

Chapitre III : Procédure de la Gestion –Article 4, Paragraphe 1

**2.** Veuillez fournir des exemplaires de toutes les directives mises à la disposition des parties prenantes qui envisagent d'importer, d'exporter ou de faire transiter des déchets en passant par votre juridiction nationale. (Si ces directives sont disponibles publiquement sur internet, vous pouvez tout simplement indiquer les liens internet permettant d'y accéder).

**-DECRET N° 2012-754 du 07/08/12, Fixant Procédure de Gestion des Produits en fin de vie, sources de déchets et des déchets dangereux nuisible à l'environnement dans le cadre de la mise en oeuvre de la convention de Bâle.**

Chapitre III : Procédure de la Gestion –Article 4, Paragraphe 2, 3

**3.** Veuillez fournir des exemplaires de toutes les directives mises à la disposition des parties prenantes qui surveillent les imports, les exports et le transit des déchets qui passent par votre juridiction nationale. (Si ces directives sont disponibles publiquement sur internet, vous pouvez tout simplement indiquer les liens internet permettant d'y accéder).

**-DECRET N° 2012-754 du 07/08/12, Fixant Procédure de Gestion des Produits en fin de vie, sources de déchets et des déchets dangereux nuisible à l'environnement dans le cadre de la mise en oeuvre de la convention de Bâle.**

Chapitre III : Procédure de la Gestion –Article 3

**4.** Veuillez fournir un exemplaire de rapport annuel récent (ou un lien internet) exposant en détail les quantités de déchets exportés, importés ou transités à travers votre juridiction nationale. Si possible, veuillez à préciser le type/genre de déchets, le pays d'origine et le pays de destination de ces mouvements de déchets.

-Electronic Reporting System of the Basel of Basel Convention de l'année 2013.

<http://www.basel.int/Countries/NationalReporting/ElectronicReportingSystem/tabid/3356/Default.aspx>

5. Existe-t-il des réglementations visant à surveiller ou à contrôler spécifiquement les mouvements transfrontières de déchets non dangereux? Oui Non **X**

Si Oui, veuillez préciser lesquelles:

6. Existe-t-il des réglementations ou des directives précises visant à surveiller les mouvements transfrontières des appareils électriques ou électroniques usagés? Oui Non **X**

Si Oui, veuillez préciser lesquelles:

Si non, veuillez préciser quelles sont les informations disponibles concernant les mouvements transfrontières d'appareils électriques et électroniques au départ ou à destination de votre juridiction nationale.

Cette année nous sommes en phase d'élaborer un texte réglementaire (Décret national sur la gestion de D3E).

7. Existe-t-il des réglementations ou des directives précises visant à surveiller les mouvements transfrontières de véhicules hors d'usage ou de pièces automobiles usagées? Oui Non **X**

Si Oui, veuillez préciser lesquelles:

-Mais on applique le DECRET N°2012-753 du 07/08/12, portant Interdiction de l'Importation des Déchets dans le cadre de la Convention de Bâle à Madagascar jusqu'à l'installation des centres de traitement adéquat.

Si non, veuillez préciser quelles sont les informations disponibles sur les mouvements transfrontières de véhicules hors d'usage ou de pièces automobiles usagées depuis ou à destination de votre juridiction nationale.

Avant tout mouvement des déchets ou de produits en fin de vie, occasion devra soumettre au Bureau National de la Convention de Bâle :

-Une demande de consentement préalable de mouvement.

-Document de notification et de mouvement.

En absence de ces documents, la Douane, le Commerce, ne peuvent pas déclencher l'importation ou le transit,

8. Veuillez fournir des spécimens des documents requis pour accompagner les mouvements transfrontières de déchets dangereux, ainsi que des spécimens des documents requis pour accompagner les mouvements transfrontières d'autres déchets non dangereux. Vous pouvez également indiquer des liens internet permettant de consulter ces documents.

-Lettre de consentement délivré par l'Autorité Compétente des pays en question

- Document de notification et de mouvement élaboré par la Convention de Bâle

9. Identifiez trois entreprises privées qui participent à l'import, l'export et/ou le transit de déchets passant par votre juridiction nationale. Merci d'inclure au moins une entreprise impliquée dans les mouvements transfrontières de déchets non dangereux.

A) Nom de la société:

Personne à contacter:

Poste au sein de la société:

Adresse électronique:

Site internet:

|   |            |            |
|---|------------|------------|
| <u>Import, export et/ou transit de déchets dangereux?</u> | <u>Oui</u> | <u>Non</u> |
|---|------------|------------|

|   |            |            |
|---|------------|------------|
| <u>Import, export et/ou transit de déchets non dangereux?</u> | <u>Oui</u> | <u>Non</u> |
|---|------------|------------|

B) Nom de la société:

Personne à contacter:

Poste au sein de la société:

Adresse électronique:

Site internet:

|   |            |            |
|---|------------|------------|
| <u>Import, export et/ou transit de déchets dangereux?</u> | <u>Oui</u> | <u>Non</u> |
|---|------------|------------|

|   |            |            |
|---|------------|------------|
| <u>Import, export et/ou transit de déchets non dangereux?</u> | <u>Oui</u> | <u>Non</u> |
|---|------------|------------|

C) Nom de la société:

Personne à contacter:

Poste au sein de la société:

Adresse électronique:

Site internet:

|   |            |            |
|---|------------|------------|
| <u>Import, export et/ou transit de déchets dangereux?</u> | <u>Oui</u> | <u>Non</u> |
|---|------------|------------|

|   |            |            |
|---|------------|------------|
| <u>Import, export et/ou transit de déchets non dangereux?</u> | <u>Oui</u> | <u>Non</u> |
|---|------------|------------|

10. Des accords bilatéraux, multilatéraux ou régionaux sur les mouvements transfrontières de déchets ont-ils été conclus avec des pays non signataires des conventions de Bâle et de Bamako?

Oui Non X

Si Oui, veuillez fournir des précisions sur ces accords:

---

---

---

---

---

---

---

---

## 2nd partie

### Notifications et Consentements

11. Quels sont les organismes chargés de traiter les demandes relatives aux mouvements transfrontières de déchets dangereux?

Ministère de l'Environnement, de l'Ecologie et des Forêts (MEEF)/Bureau National de la Convention de Bâle (BNCB)

12. Quels sont les organismes chargés d'accorder des consentements sur les mouvements transfrontières de déchets dangereux?

Seul le Ministère de l'Environnement, de l'Ecologie et des Forêts (MEEF)/Bureau National de la Convention de Bâle (BNCB)

13. Indiquez brièvement quelles sont les procédures élémentaires à suivre lorsqu'un candidat souhaite obtenir un consentement en vue d'un mouvement transfrontière de déchets dangereux.

Export : **DECRET N° 2012-754 du 07/08/12**, Fixant Procédure de Gestion des Produits en fin de vie, sources de déchets et des déchets dangereux nuisible à l'environnement dans le cadre de la mise en oeuvre de la convention de Bâle.

Chapitre III : Procédure de la Gestion –Article 4

Import : **DECRET N° 2012-754 du 07/08/12**, Fixant Procédure de Gestion des Produits en fin de vie, sources de déchets et des déchets dangereux nuisible à l'environnement dans le cadre de la mise en oeuvre de la convention de Bâle.

Chapitre III : Procédure de la Gestion –Article 4

Transit: **DECRET N° 2012-754 du 07/08/12**, Fixant Procédure de Gestion des Produits en fin de vie, sources de déchets et des déchets dangereux nuisible à l'environnement dans le cadre de la mise en oeuvre de la convention de Bâle.

Chapitre III : Procédure de la Gestion –Article 4

14. Quels sont les documents requis pour déposer une demande de mouvement transfrontière de déchets?

-Demande manuscrite de mouvement (soit Exportation, soit Transit, soit Importation) adressée à l'Autorité Compétente National de la Convention de Bâle.

-Contrat d'acceptation du pays importateur, du transit....

-Document de notification et de mouvement (Cf. Convention de Bâle)

15. Résumez chaque étape des processus à suivre une fois qu'une demande de mouvement transfrontière de déchets a été déposée et donnez une estimation du temps moyen consacré à chaque étape.

-1mois au sein du Ministère de l'Environnement, de l'Ecologie et des Forêts (Autorité Compétente Nationale)  
Pour étude des documents et de réponse

-On envoie des copies à la Douane, Port et la Direction Régionale de l'Environnement impliqué par le mouvement

16. En moyenne, combien de temps s'écoule entre un dépôt de demande et un accord de consentement?

-Maximum 2 mois

17. Une fois le consentement accordé, comment le candidat est-il averti?

-Par Fax ou par Courriel (E-mail)

18. Une fois le consentement accordé, quelles autres parties prenantes sont averties?

-La Douane, Le Port et la Direction Régionale de l'Environnement

19. Une fois le consentement accordé, résumez les démarches à suivre pour les candidats avant que le mouvement transfrontière de déchets ne débute, pendant que le mouvement transfrontière se déroule et lorsque le mouvement transfrontière est terminé.

-Il existe un Comité Régional (Douane, Port, Commerce...) dirigé par la Direction Régionale de l'Environnement pour la vérification physique des marchandises en questions

20. Une demande de mouvement transfrontière de déchets peut-elle comporter de multiples mouvements à partir d'un seul consentement? Oui ☒ Non ☐

Si Oui, veuillez préciser quelles conditions s'appliquent aux multiples mouvements:

-Même marchandise, seul document de mouvement et de notification avec grande capacité.

-Calendrier de mouvement très précis

21. Comment calcule-t-on une garantie financière exigée dans le cadre d'un mouvement transfrontière de déchets?

-Pas de procédure et de système national en place

-En phase de conception et d'élaboration

**22. En moyenne, dans combien de cas exige-t-on d'un candidat qu'il fournisse de plus amples renseignements une fois sa demande de mouvements transfrontières de déchets reçue?**

**23. En moyenne, combien de demandes de mouvements transfrontières de déchets sont reçues chaque année?**

-Pour le Transit est environ de 4 (Trimestriel),

-Pour l'Exportation : presque tous le 2 mois

-Pour l'Importation : C'est le DECRET N°2012-753 du 07/08/12, portant Interdiction de l'Importation des Déchets dans le cadre de la Convention de Bâle à Madagascar jusqu'à l'installation des centres de traitement adéquat.

**24. Ces demandes de mouvements transfrontières de déchets sont-elles étalées sur toute l'année ou sont-elles concentrées sur des périodes précises?**

-Pendant toute l'année

**25. Comment ces demandes de mouvements transfrontières de déchets arrivent-elles? (Poste, courrier électronique, fax etc.)**

-Poste et Courriel

**26. Combien de personnes sont employées pour traiter les demandes de mouvements transfrontières de déchets?**

-L'Autorité Compétente Nationale (ACN),

-Le Point Focal National (PFN),

-Comité National de mise en oeuvre de la Convention de Bâle (CNMCB).

-Direction Régionale de l'Environnement.

**27. Décrivez brièvement le personnel chargé de traiter les demandes et d'accorder les consentements relatives aux mouvements transfrontières de déchets, en précisant s'il s'agit de personnel administratif ou technique.**

-L'ACN est le Ministre chargé de l'Environnement.

-Le PFN est un personnel administratif et technique du Ministère chargé de l'Environnement

-Les Inspecteurs Douaniers,

-Les Cadre Portuaires

(Chef de Service de la Gestion de Déchets au sein du Ministère de l'Environnement). Il est la première personne chargé de ratifier la Convention de Bâle. Diplômé en Science de l'Environnement et spécialisée en écotoxicologie.

## **28. Quelles sont les qualifications et/ou l'expérience requises pour les différents postes/responsabilités?**

-Le PFN est un personnel administratif et technique du Ministère chargé de l'Environnement

(Chef de Service de la Gestion de Déchets au sein du Ministère de l'Environnement). Il est la première personne chargé de ratifier la Convention de Bâle. Diplômé en Science de l'Environnement et spécialisée en écotoxicologie.

-Mais en absence de la Charte de Responsabilité Nationale des secteurs impliqués dans le contrôle des mouvements. La désignation des personnels chargés de contrôler les mouvements n'a aucune base de qualification au niveau régional.

# **3ème partie**

## **Inspections**

## **29. Quels sont les organismes chargés de surveiller les mouvements transfrontières de déchets?**

- Ministère de l'Environnement, de l'Ecologie et des Forêts,

- Les inspecteur Douaniers,

- Les Cadres Portuaires,

- Les Brigades nautiques,

- Les Ministère de l'Industrie et des Commerces.....

Lorsque plusieurs organismes sont chargés de surveiller les mouvements transfrontières de déchets, veuillez préciser quels sont leurs différents rôles et responsabilités.

-Il n'existe pas d'attribution claire, piétinement de rôle et attribution au niveau des contrôles, C'es à cause de cette situation que j'avais déposé la candidature de "Projet pilote de renforcement de capacité et d'élaboration de charte de responsabilité nationale des secteurs impliqués dans le contrôle des mouvement transfrontières"

**Si divers organismes sont chargés de surveiller les mouvements transfrontières de déchets, veuillez fournir une réponse séparée pour chaque organisme aux questions 30 à 42 quand cela vous semble adapté.**

**30. Quels outils/procédures de contrôle sont utilisés pour surveiller les mouvements transfrontières de déchets dangereux (Annex i & ii)?**

-Il existe de petit comité représenté par l'Environnement, Douane, Port au sein du Port pour constater physiquement les marchandises en question en vérifiant exactement et conformément les documents de mouvement, de notification et la lettre de consentement

**31. Quels outils/procédures de contrôle sont utilisés pour surveiller les mouvements transfrontières de déchets non dangereux (Annex ix)?**

-Il existe de petit comité représenté par l'Environnement, Douane, Port au sein du Port pour constater physiquement les marchandises en question en vérifiant exactement et conformément les documents de mouvement, de notification et la lettre de consentement

**32. Des inspections des mouvements transfrontières de déchets sont-elles effectuées au cours du transport?**

Oui **X** Non

Mais pas efficace

Si votre réponse est non, passez directement à la question 36.

Si votre réponse est oui, ces inspections sont-elles:

i) Des contrôles de documents/papiers Oui **X** Non

ii) Des inspections physiques/visuelles de la nature des déchets Oui **X** Non

iii) Des inspections avec analyses d'échantillons des déchets Oui Non **X**

Si Oui, veuillez préciser où se déroulent ces inspections.

(i.e. ports maritimes, postes de contrôle routier, postes-frontières)

-Douane au niveau centrale et les Ports maritimes

**33. Quelles techniques et quelles sources d'information sont utilisées pour identifier les mouvements transfrontières de déchets à inspecter/contrôler?**

Export:



[-Document de notification et de mouvement](#)

[-Lettre de consentement du pays importateur](#)

**[Import:](#)**

[-DECRET N°2012-753 du 07/08/12, portant Interdiction de l'Importation des](#)

[Déchets dans le cadre de la Convention de Bâle à Madagascar jusqu'à l'installation des centres de traitement adéquat.](#)

**[Transit:](#)**

[-Document de notification et de mouvement](#)

[-Lettre de consentement du pays de transit](#)

**[34. Décrivez brièvement les étapes d'une inspection une fois l'identification des mouvements transfrontières de déchets effectuée.](#)**

[Contrôle de documents/papiers](#)

[Contrôle de documents/papiers dirigé par le la Direction Régionale de l'Environnement, Douane, Port au sein du Port](#)

[Inspection physique/visuelle de la nature des déchets](#)

[Par le petit Comité régional au niveau du port en question](#)

[Inspection avec analyses d'échantillons des déchets](#)

[Il n'existe de matériel technique adéquat pour la détection et l'analyse d'échantillon des déchets](#)

**[35. Veuillez préciser quels sont les équipements et le matériel disponibles lors de l'inspection d'un mouvement transfrontière de déchets.](#)**

[RIEN](#)

**[36. Veuillez compléter les tableaux A, B et C ci-dessous. S'il n'y pas eu inspection, veuillez inscrire "0". S'il n'y a pas de données disponibles, veuillez inscrire "?".](#)**

[Madagascar est un pays en voie de développement et la législation est très fragile. Cette question est pour les pays développés avec des moyens complets.](#)

[C'est difficile à compléter ces tableaux à cause de :](#)

[-Manque de Charte de Responsabilité en place des secteurs impliqués dans le contrôle,](#)

[-Manque de base de données,](#)

-Manque des matériels TIC (sans connexion internet ni téléphone entre le Ministère de l'Environnement et les secteurs impliqués).

Manque de réglementation nationale.

### 11. Imports

| <u>Année</u> | <u>Nombre d'inspections de documents/papiers</u> |   | <u>Nombre d'inspections physiques/visuelles</u> |   | <u>Nombre d'inspections avec analyses</u>   |   |
|--------------|--|---|---|---|---|---|
|              | <u>Déchets dangereux (Annex i &amp; ii)</u>      | <u>Déchets non dangereux (Annex ix)</u> | <u>Déchets dangereux (Annex i &amp; ii)</u>     | <u>Déchets non dangereux (Annex ix)</u> | <u>Déchets dangereux (Annex i &amp; ii)</u> | <u>Déchets non dangereux (Annex ix)</u> |
| <u>2009</u>  |  |   |   |   |   |   |
| <u>2010</u>  |  |   |   |   |   |   |
| <u>2011</u>  |  |   |   |   |   |   |
| <u>2012</u>  |  |   |   |   |   |   |
| <u>2013</u>  |  |   |   |   |   |   |

### 12. Exports

| <u>Année</u> | <u>Nombre d'inspections de documents/papiers</u> |   | <u>Nombre d'inspections physiques/visuelles</u> |   | <u>Nombre d'inspections avec analyses</u>   |   |
|--------------|--|---|---|---|---|---|
|              | <u>Déchets dangereux (Annex i &amp; ii)</u>      | <u>Déchets non dangereux (Annex ix)</u> | <u>Déchets dangereux (Annex i &amp; ii)</u>     | <u>Déchets non dangereux (Annex ix)</u> | <u>Déchets dangereux (Annex i &amp; ii)</u> | <u>Déchets non dangereux (Annex ix)</u> |
| <u>2009</u>  |  |   |   |   |   |   |
| <u>2010</u>  |  |   |   |   |   |   |
| <u>2011</u>  |  |   |   |   |   |   |
| <u>2012</u>  |  |   |   |   |   |   |
| <u>2013</u>  |  |   |   |   |   |   |

### 13. Transit

| <u>Année</u> | <u>Nombre d'inspections de documents/papiers</u> |   | <u>Nombre d'inspections physiques/visuelles</u> |   | <u>Nombre d'inspections avec analyses</u>   |   |
|--------------|--|---|---|---|---|---|
|              | <u>Déchets dangereux (Annex i &amp; ii)</u>      | <u>Déchets non dangereux (Annex ix)</u> | <u>Déchets dangereux (Annex i &amp; ii)</u>     | <u>Déchets non dangereux (Annex ix)</u> | <u>Déchets dangereux (Annex i &amp; ii)</u> | <u>Déchets non dangereux (Annex ix)</u> |
| <u>2009</u>  |  |   |   |   |   |   |
| <u>2010</u>  |  |   |   |   |   |   |

|                      |  |  |  |  |  |  |
|----------------------|--|--|--|--|--|--|
| <a href="#">2011</a> |  |  |  |  |  |  |
| <a href="#">2012</a> |  |  |  |  |  |  |
| <a href="#">2013</a> |  |  |  |  |  |  |

**37. Quel est le nombre de mouvements transfrontières de déchets ayant enfreint les réglementations sur les mouvements transfrontières de déchets?**

Difficile à quantifier parce Madagascar est une grande île avec au mois 5 grands ports fonctionnels, et absence des infrastructures adéquates.

| <a href="#">Année</a> | <a href="#">Infractions aux réglementations sur les mouvements transfrontières de déchets</a> |  |
|-----------------------|---|--|
|                       | <a href="#">Déchets dangereux<br/>(Annex i &amp; ii)</a>                                      | <a href="#">Déchets non dangereux<br/>(Annex ix)</a> |
| <a href="#">2009</a>  |   |  |
| <a href="#">2010</a>  |   |  |
| <a href="#">2011</a>  |   |  |
| <a href="#">2012</a>  |   |  |
| <a href="#">2013</a>  |   |  |

**38. Comment les infractions relatives aux mouvements transfrontières de déchets sont-elles classées? S'il existe différents classements selon la gravité de l'infraction, veuillez précisez quels sont ces classements.**

DECRET N°2012-753 du 07/08/12, Portant Interdiction de l'Importation des Déchets dans le cadre de la Convention de Bâle à Madagascar jusqu'à l'installation des centres de traitement adéquat. IV Dispositions diverses, Article 4.

L'infraction stipulée dans le présent décret n'est encore détaillé est sans texte d'application.

**39. Indiquez les différents moyens/mesures pouvant être utilisés pour faire appliquer la loi lorsque des mouvements transfrontières de déchets non conformes sont identifiés.**

Pas encore détaillé, ce sera de travail à faire cette année après l'adoption de Lois Cadre de la Gestion des déchets et d'élimination à Madagascar.

**40. Combien de personnes surveillent les mouvements transfrontières de déchets? 04**

(Environnement, Douane, Commerce et Cadre portuaire), mais officieux à cause d'inexistence de charte de responsabilité

**i) Ces personnes sont-elles spécialisées en transferts transfrontaliers de déchets? Oui Non **X****

NON, sauf moi seul a la capacité dans ce domaine car Madagascar est un pays en voie de développement mais ici le responsable de l'administration publique change tous le temps et les techniciens aussi change. Il n'existe d'école spécialisé à Madagascar.

C'est l'importance de l'élaboration de Charte de Responsabilité et on la traduit en droit national. Nous avons besoin de formation s'il existe de l'école spécialisée en transfert transfrontière de déchets.

ii) Si ces personnes ne sont pas spécialisées en transferts transfrontaliers de déchets, veuillez décrire brièvement leurs autres rôles et responsabilités.

Je n'ai pas de notion, je suis au niveau central et n'a pas le droit de demander. Chaque département a son organisation (Douane, Port, Commerce,...).

C'est une question à poser pour les autres départements impliqués. Ce sera aussi l'importance de la mise en place de charte de responsabilité. Il existe beaucoup de différence entre les pays développés et le pays en voie de développement dans la gestion des mouvements transfrontières des déchets.

41. Quelles sont les qualifications et/ou l'expérience requises pour surveiller et/ou inspecter/contrôler les mouvements transfrontières de déchets?

Les qualification des autres cadres impliqués sont des inspecteurs Douaniers, Commerces,...

42. Quelle est la répartition géographique des personnes chargées de surveiller les mouvements transfrontières de déchets?

A chaque niveau grands ports fonctionnels de Madagascar

43. Veuillez indiquer dans le tableau ci-dessous quels sont les principaux itinéraires des mouvements transfrontières de déchets à l'intérieur et à l'extérieur de votre juridiction national.

-Ne sont pas ponctuels et fixes

-Absence de base de données nationales puisque la coordination entre les secteurs impliqués est difficiles à cause d'inexistence de texte réglementaire (Absence de charte de responsabilité)

|   | <u>Au sol (route et voie ferrée)</u> |                     | <u>En mer</u>  |                     | <u>Dans les airs</u> |
|---|--------------------------------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------------|
|   | <u>En vrac</u>                       | <u>En container</u> | <u>En vrac</u> | <u>En container</u> |                      |
| <u>Déchets dangereux</u><br><u>(Annex i &amp; ii)</u> |                                      |                     |                |                     |                      |
| <u>Déchets non dangereux</u><br><u>(Annex ix)</u>     |                                      |                     |                |                     |                      |

44. Combien de ports maritimes sont utilisés pour les chargements internationaux?

J'avais déjà élaboré ça dans la demande de projet pilote au cours de l'GTE1 :

1. Port de Diego-Suarez (or Antsiranana)

2. Port de Majunga (or Mahajanga)

3. Port de Tamatave (the largest seaport and entrance of dangerous goods and hazardous wastes)

4. Port de Tuléar (or Toliara)

5. Port de Fort-Dauphin (or Eohala)

45. Fournissez une brève description des types de chargements qui passent par chacun des ports de marchandises internationaux ( en container, en vrac, par roulier, pétrolier etc.) et citez les ports en eaux profondes.

-Question réservée pour les cadres portuaires et douaniers (Absence de texte réglementaire et de charte de responsabilité entre les secteurs impliqués).

-On connaîtra au cours de votre passage à Madagascar (au niveau des ports).

## 4ème partie

### Les procédures de reprise

#### en cas de trafic illicite.

46. Décrivez brièvement la procédure appliquée lorsqu'un mouvement transfrontière illicite de déchets est identifié ou suspecté.

DECRET N°2012-753 du 07/08/12, Portant Interdiction de l'Importation des Déchets dans le cadre de la Convention de Bâle à Madagascar jusqu'à l'installation des centres de traitement adéquat. IV Dispositions diverses, Article 4.

47. Lorsqu'un mouvement transfrontière illicite de déchets est identifié ou suspecté, la cargaison est-elle saisie? Oui **X** Non

Si oui, précisez la façon dont elle est saisie :

-On connaîtra au cours de votre passage à Madagascar (au niveau des ports).

48. Lorsqu'un mouvement transfrontière illicite de déchets est identifié ou suspecté, qui est chargé de l'enquête?

-Par le petit Comité régional au niveau du port en question.

49. Si plusieurs organismes/ministères/agences sont impliqués dans l'enquête, quels sont leurs rôles et leurs responsabilités?

-Pas encore de procédure et de clarification des rôles des secteurs impliqués dans l'enquête

50. Combien de mouvements transfrontières illicites de déchets ont été identifiés au cours des cinq dernières années?

-Nous n'avons d'information en provenance du responsable au niveau portuaire en absence de charte de responsabilité et des infrastructures

| <u>Année</u> | <u>Import</u>                        |                             | <u>Export</u>                        |                             | <u>Transit</u>                       |                             |
|--------------|--------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|
|              | <u>Quantité (Kg, Tonnes, Litres)</u> | <u>Nombre de cargaisons</u> | <u>Quantité (Kg, Tonnes, Litres)</u> | <u>Nombre de cargaisons</u> | <u>Quantité (Kg, Tonnes, Litres)</u> | <u>Nombre de cargaisons</u> |
| <u>2009</u>  |                                      |                             |                                      |                             |                                      |                             |
| <u>2010</u>  |                                      |                             |                                      |                             |                                      |                             |
| <u>2011</u>  |                                      |                             |                                      |                             |                                      |                             |
| <u>2012</u>  |                                      |                             |                                      |                             |                                      |                             |
| <u>2013</u>  |                                      |                             |                                      |                             |                                      |                             |

51. Combien de mouvements transfrontières illicites de déchets ont fait l'objet de réexpéditions sur le lieu de provenance au cours des cinq dernières années?

-Nous n'avons d'information en provenance du responsable au niveau portuaire en absence de charte de responsabilité et des infrastructures

| <u>Année</u> | <u>Import</u> | <u>Export</u> | <u>Transit</u> |
|--------------|---------------|---------------|----------------|
| <u>2009</u>  |               |               |                |
| <u>2010</u>  |               |               |                |
| <u>2011</u>  |               |               |                |
| <u>2012</u>  |               |               |                |
| <u>2013</u>  |               |               |                |

52. Qui est tenu responsable d'un mouvement transfrontière illicite de déchets?

-Pas de clarification des rôles et d'attribution établi au niveau national

53. Si la/les personne(s) citée(s) dans la réponse 52 ne peut/peuvent être identifiée(s), qui est tenu responsable ?

-En général les douaniers et les cadres portuaires

Veuillez identifier le système juridique qui permet de désigner d'autres personnes comme responsables.

-On mettre dans la charte de responsabilité

54. Lorsqu'un transit ou une importation illicite de déchets est détecté(e) au sein de votre juridiction nationale, les autorités compétentes du lieu d'expédition en sont-elles notifiées? Oui ☒ Non

Si Oui, veuillez préciser la manière dont les autorités compétentes sont notifiées.

-Une lettre émanant de notre autorité compétente

55. Quelles sont les sanctions et les contraventions appliquées relativement aux mouvements transfrontières illicites de déchets?

-Réexpédition totale et tous les frais sont supportés le propriétaire de merchandise

56. Y a-t-il des délais pour infliger une contravention ou pour engager une procédure judiciaire?

Il n'existe des textes réglementaires nationaux de ce cas

57. Veuillez décrire brièvement les contraventions ou les procédures judiciaires encourues, y compris les sanctions applicables, lorsqu'un cas de mouvement transfrontière illicite de déchets est décelé.

Il n'existe des textes réglementaires nationaux de ce cas

58. Quelles sont les principales difficultés pour identifier un mouvement transfrontière illicite de déchets?

- Absence de charte de responsabilité

- Absence des textes réglementaire.

- Piétinement des rôles et d'attributions

- Application textu sensu de la convention de Bâle jusqu'à la mise place des textes nationaux.

59. Quelles sont les principales difficultés pour renvoyer une cargaison sur son lieu de provenance lorsqu'un mouvement transfrontière illicite de déchets est décelé? Veuillez fournir des exemples chaque fois que possible en veillant à ne pas dévoiler l'identité des parties impliquées.

-Question réservée aux inspecteurs douaniers et portuaires au niveau local au cours de votre passage à Madagascar.

-Nous avons beaucoup des lacunes juridiques et institutionnelles dans le cadre de la mise en oeuvre de la convention de Bâle. Et beaucoup de besoin en renforcement capacité technique.

- La charte de responsabilité est **évident** dans les pays développés mais dans les pays en voie de développement est **presque inexistant**



## **Appendix 4 - Mission Plan for visit to Madagascar**

### **Plan de Mission à Madagascar**

Du 8 au 13 Novembre 2014

Arrivée à Antananarivo, le samedi 8 Novembre 2014 en route à partir de la Tanzanie.

Les réunions suivantes sont proposées dates et heures et doivent être confirmées par le Point Focal National de la Convention de Bâle.

#### **Lundi 10 Novembre**

09:30 heures - 11:00 heures Point Focal National de la Convention de Bâle (ou représentant désigné)

- Discussion sur la mise en œuvre nationale de la CB, y compris une discussion sur les principaux défis à la mise en œuvre effective de la BC au niveau national.
- Discussion sur les projets en cours / travaux visant à améliorer la mise en œuvre de la CB.
- Discussion sur planifié ou proposé des projets / travaux qui pourraient aider à la mise en œuvre effective de la CB.
- Confirmation des détails à discuter lors des entrevues subséquentes.

11:15 heures – 12:45 heures Représentant de Ministère de l'Environnement, de l'Ecologie et des Forêts (MEEF)/Bureau National de la Convention de Bâle (BNCB).

- Confirmation de la terminologie utilisée au niveau national dans la procédure de notification et de consentement.
- Discussion sur ce que sont les principaux obstacles à la procédure de notification et de consentement.
- Discussion sur les changements qui pourraient bénéficier de la procédure de notification et de consentement:
- Législative
- Politique / financement
- Opérationnel

- Entre les ministères et autres organisations
- Discussion sur les flux de communication au sein de l'organisation; avec d'autres autorités compétentes; avec d'autres organisation / organismes nationaux et avec l'industrie des déchets.
- Confirmation des détails à discuter avec le personnel administratif et / ou technique de ce département.

14:00 heures – 17:00 heures Le personnel administratif et / ou techniques qui mettent en œuvre la procédure de notification et de consentement

Ces entrevues devraient idéalement se produire au lieu de travail des employés

- d) Bref aperçu de leurs rôles et responsabilités respectifs dans le procédures de la notification / consentement et mouvements de déchets.
- e) Étape par étape de l'examen des flux de travail impliqués dans l'administration de notifications, les consentements et les mouvements de déchets du moment où la demande est reçue par le biais de la réalisation d'une notification.
- f) Discussion sur la façon dont l'information est vérifiée.
- g) Examiner les échantillons d'applications actuelles, les notifications actives et notifications récemment achevés.
- h) Révision du système d'enregistrement utilisé pour les mouvements de transferts de déchets.
- i) Discussion sur les flux de communication au sein de l'organisation; avec d'autres autorités compétentes; avec d'autres organisation / organismes nationaux et avec l'industrie des déchets.
- j) Discussion sur les changements qui pourraient bénéficier de la notification et consentement procédure:
  - Législative
  - Politique / financement
  - Opérationnel
  - Entre les ministères / organismes

**Mardi 11th Novembre**

Voyage d'Antananarivo à Tamatave

13:00 heures – 14:30 heures Les Cadres Portuaires (chef du département concerné ou son représentant désigné)

- Vue d'ensemble du rôle de l'autorité dans les transferts de déchets.

- Discussion sur la facilitation des inspections / vérifications des transferts de déchets et les coûts associés.
- Les installations disponibles pour les inspections de déchets
- Discussion sur les flux de communication avec les autorités réglementaires et avec d'autres organisation / organismes nationaux impliqués dans les transferts de déchets et de leur contrôle.

14:45 heures – 15:45 heures Chef des Inspecteur des Douaniers (ou son représentant désigné)

- Confirmation de la terminologie utilisée au niveau national et au sein des différents ministères / organismes effectuant des inspections de déchets.
- Discussion sur les principaux défis à l'exploitation d'une unité d'inspection efficace.
- Ce qui change bénéficierait la mise en œuvre des services d'inspection:
  - a) Législative
  - b) Politique / financement
  - c) Opérationnel
  - d) Entre les ministères / organismes
    - Discussion sur les flux de communication au sein de l'organisation; avec l'autorité compétente; avec d'autres organisation / organismes nationaux et avec l'industrie des déchets.
    - Confirmation des détails à discuter avec le personnel d'inspection.

16:00 heures – 17:00 heures Chef des Brigades Nautiques (ou son représentant désigné)

- (v) Confirmation de la terminologie utilisée au niveau national et au sein des différents ministères / organismes effectuant des inspections de déchets.
- (vi) Discussion sur les principaux défis à l'exploitation d'une unité d'inspection efficace.
- (vii) Ce qui change bénéficierait la mise en œuvre des services d'inspection:
  - g) Législative
  - h) Politique / financement
  - i) Opérationnel
  - j) Entre les ministères / organismes
    - Discussion sur les flux de communication au sein de l'organisation; avec l'autorité compétente; avec d'autres organisation / organismes nationaux et avec l'industrie des déchets.
    - Confirmation des détails à discuter avec le personnel d'inspection.

## **Mercredi 12 Novembre**

09:00 heures – 10:30 heures Chef de la Direction Régionale de l'Environnement (ou son représentant désigné)

- Confirmation de la terminologie utilisée au niveau national et au sein des différents ministères / organismes effectuant des inspections de déchets.
- Discussion sur les principaux défis à l'exploitation d'une unité d'inspection efficace.
- Ce qui change bénéficierait la mise en œuvre des services d'inspection:
  - Législative
  - Politique / financement
  - Opérationnel
  - Entre les ministères / organismes
  - Discussion sur les flux de communication au sein de l'organisation; avec l'autorité compétente; avec d'autres organisation / organismes nationaux et avec l'industrie des déchets.
  - Confirmation des détails à discuter avec le personnel d'inspection.

11:00 heures – 17:00 heures Les agents de l'inspection, les agents des douanes et de transport et d'emballage inspecteurs de la sécurité.

Réponses données dans les questionnaires par les pays participants peuvent se traduire par 1, 2 ou 3 interviews menées en vertu du présent article.

- i) Vue d'ensemble de leurs rôles et responsabilités respectifs dans les déchets inspections / vérifications / enquêtes illégales expéditions et de reprise des transferts illicites.
- j) Discussion sur les principaux défis à mener des inspections efficaces.
- k) Quels changements pourraient bénéficier inspection efficace des déchets et les contrôles sur les transferts de déchets:
  - Législative
  - Politique / financement
  - Opérationnel
  - Entre les ministères / organismes
    - Discussion sur l'identification des transferts de déchets.
    - Discussion sur le processus de sélection pour l'inspection / vérification des documents de transfert de déchets.
    - Discussion sur le processus de sélection pour l'inspection / vérification physique des déchets.

- Présentation de l'enregistrement des contrôles / vérification.
- Discussion sur la santé et la sécurité personnelle, et l'identification des risques environnementaux.
- Procédure pour obtenir une expédition.
- Procédure pour faire face à un transfert illégal.
- Procédure pour faire face à un envoi soumis à la procédure de reprise.
- Discussion sur la collecte d'informations et le partage des connaissances de l'industrie des déchets et d'expédition.
- Discussion sur les flux de communication au sein de l'organisation; avec d'autres autorités compétentes; avec d'autres organisation / organismes nationaux et avec l'industrie des déchets.

## **Jeudi 13 Novembre**

09:00 heures - 13:00 heures Continuer avec les agents d'inspection, les agents des douanes et de transport et d'emballage inspecteurs de la sécurité.

Si possible, je voudrais rencontrer représentants de l'industrie des déchets (les exploitants des installations) et/ou des générateurs de déchets qui sont soumis à des contrôles de la Convention de Bâle.

- Les discussions avec la logistique et / ou responsables de la conformité (ou représentants désignés) au sujet de la mise en œuvre de la CB.
  - Les principaux défis à l'exploitation l'entreprise en conformité avec les exigences de la CB.
  - Discussion sur les exigences administratives pour les transferts de déchets.
  - Discussion sur le contrôle des transferts de déchets par les autorités réglementaires.
  - Quels changements pourraient bénéficier mise en œuvre effective de la BC:
    1. Législative
    2. Politique / financement
    3. Application
    4. Opérationnel
- IV. Discussion sur les flux de communication avec les autorités compétentes; avec d'autres organisation / organismes nationaux et avec l'industrie des déchets.

## Appendix 5 – Finalised itinerary for country visit

### Itinerary

The 5 day visit covered meeting, interviews and workflow observations as detailed below:

| <u>JOURS / HEURES</u> |                             | <u>DEPARTEMENTS VISITES</u>   |
|-----------------------|-----------------------------|---|
| <u>Lun 10 Nov.</u>    | <u>09.00 – 11.00</u>        | <u>Point Focal National de la Convention de Bâle - Ministère de l'Environnement, de l'Ecologie et des Forêts (MEEF)</u>   |
|                       | <u>11.00 -12.00</u>         | <u>Directeur Général de l'Environnement / Bureau National de la Convention de Bâle – MEEF</u>   |
|                       | <u>14.00 -16.00</u>         | <u>Review of documentation applying for consent for transiting wastes.<br/>Review of draft framework governing the management and disposal of wastes.</u>       |
| <u>Mar 11 Nov.</u>    | <u>09.00 -10.00</u>         | <u>Direction Générale des Douanes - Ministère des Finances et du Budget</u>   |
|                       | <u>10.30 – 11.30</u>        | <u>Directeur Environnement Unit, Directeur Environnemental Information Unit et autre représentatives - Ministère du Commerce et de la Consommation.</u>         |
|                       | <u>14.00 – 16.00</u>        | <u>Director of the Minister's Cabinet, Secretary General and other representatives - Ministère du Transport et de la Météorologie</u>                           |
| <u>Mer 12 Nov.</u>    | <u>Département TAMATAVE</u> |   |
| <u>Jeu 13 Nov.</u>    | <u>09.00 – 10.00</u>        | <u>Direction Régionale de l'Environnement - MEEF.</u>   |
|                       | <u>10.30 – 11.30</u>        | <u>Director of the Legislative and Value Directorate- General Customs Directorate</u>   |
|                       | <u>12.00 – 13.00</u>        | <u>Branch and Scanner Manager - Société Générale de Surveillance (SGS Madagascar Sarl)</u>  |
|                       | <u>15.00 – 15.30</u>        | <u>Le Chef de Région Antsinanana / Représentant de la Région Antsinanana – Ministère de la Fonction Publique, de Travail et des Lois Sociales.</u>              |
| <u>Ven 14 Nov.</u>    | <u>09.30 – 11.00</u>        | <u>Observation of the annual training for stakeholders on oil spill management in the Port of Toamasina – Commission De L'Océan Indien</u>                      |
|                       | <u>11.00 – 12.00</u>        | <u>Representatives from port operations - Société du Port à Gestion Autonome De Toamasina (SPAT) including a telephone interview with the Capitaine de Port</u> |

|  |                      |   |
|--|----------------------|---|
|  | <u>13.45 – 14.30</u> | <u>Représentative of La Société de Manutention des Marchandises Conventionnelles (SMMC) - Ministère du Transport et de la Météorologie</u>  |
|  | <u>18.00 – 19.30</u> | <u>Re-cap meeting avec Point Focal National de la Convention de Bâle - Ministère de l'Environnement, de l'Ecologie et des Forêts (MEEF)</u> |

## **Appendix 6 – Summary report following visit to Madagascar**

# **République de Madagascar**

### **Rapport Sommaire:**

Suite à une visite de 5 jours pour évaluer si les notifications, les consentements, les inspections et l'application des mouvements transfrontières de déchets et de reprise des procédures pour le trafic illégal, représentent une gestion écologiquement rationnelle.

Préparé par: Patrick McCartney

Au nom du Secrétariat de la Convention de Bâle

## **Introduction**

À la onzième réunion de la Convention de Bâle (BC) sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, la Conférence des Parties a adopté un cadre pour la gestion écologiquement rationnelle (GER) des déchets dangereux et d'autres déchets. La Conférence des Parties a chargé un groupe de travail d'experts (GTE) à élaborer et mettre en œuvre des actions qui pourraient être utilisés par les Parties à la Colombie-Britannique et d'autres parties prenantes lors de la mise en œuvre GER. Le GTE a créé ce projet pilote à procéder à une évaluation sur la façon dont les autorités et les autres parties prenantes compétentes pourraient améliorer leurs procédures et méthodes de travail pour assurer la gestion écologiquement rationnelle. Trois pays se sont portés volontaires pour accueillir ce projet, la République arabe d'Egypte, de la République de Madagascar et la République-Unie de Tanzanie. Ce rapport résume les conclusions d'une visite de 5 jours à la ville d'Antananarivo et le port principal de Toamasina à Madagascar.

## **Objectifs, Portée et Limites**

Ce rapport résume les conclusions d'une visite de 5 jours à Madagascar, 2 jours dans la capitale Antananarivo et 2 jours dans le port de Toamasina (Tamatave) entre le 10 et le 14 Novembre 2014, cette visite comprenait une journée de voyage entre les deux lieux. Le but de cette visite était de discuter de l'information fournie par Madagascar dans un questionnaire rempli lors de la phase 1 du projet et d'évaluer comment l'autorité compétente de Madagascar et les autres parties prenantes de mettre en œuvre les procédures et méthodes de travail pour assurer la gestion écologiquement rationnelle lorsque:

- IV. l'évaluation d'une notification et donner son consentement pour l'importation, l'exportation ou le transit de déchets dangereux ou d'autres déchets,
- V. effectuer des inspections sur les mouvements transfrontières de déchets,
- VI. le retour des expéditions de déchets dangereux ou d'autres déchets est considéré comme trafic illicite.

Suite à ce rapport de synthèse, un rapport final sera préparé l'évaluation des procédures actuelles et les méthodes de travail, y compris des recommandations sur la façon dont l'autorité compétente et les autres parties prenantes peuvent apporter des améliorations pour assurer la gestion écologiquement rationnelle.



La portée de ce rapport est limitée au contrôle des déchets importés, exportés ou passant Madagascar, en particulier:

- le contrôle de ces déchets énumérés à l'annexe I et l'annexe II de la CB,
- les déchets avec l'une des caractéristiques de danger énumérées à l'annexe III de la CB,
- les déchets supplémentaires définis ou considérés comme, dangereux par la législation interne de la Tanzanie et notifiés à la CB.

## Itinéraire

La visite de cinq jours couvert réunion, interviews et observations du flux de travail comme détaillé ci-dessous:

| JOURS / HEURES |                      | DEPARTEMENTS VISITES   |
|----------------|----------------------|--|
| Lun 10 Nov.    | 09.00 – 11.00        | Point Focal National de la Convention de Bâle - Ministère de l'Environnement, de l'Ecologie et des Forêts (MEEF)   |
|                | 11.00 -12.00         | Directeur Général de l'Environnement / Bureau National de la Convention de Bâle – MEEF   |
|                | 14.00 -16.00         | Examen de la documentation demande de consentement pour le transit des déchets. Examen de l'ébauche du cadre régissant la gestion et l'élimination des déchets.          |
| Mar 11 Nov.    | 09.00 -10.00         | Direction Générale des Douanes - Ministère des Finances et du Budget   |
|                | 10.30 – 11.30        | Directeur Environnement Unité, Directeur Environnemental Unité de l'information et d'autres représentants - Ministère du Commerce et de la Consommation.                 |
|                | 14.00 – 16.00        | Directeur de Cabinet du Ministre, Secrétaire Général et d'autres représentants - Ministère du Transport et de la Météorologie  |
| Mer 12 Nov.    | Département TAMATAVE |  |
| Jeu 13 Nov.    | 09.00 – 10.00        | Direction Régional de l'Environnement - MEEF.  |
|                | 10.30 – 11.30        | Directeur de la Direction Législatif et Valeur - Direction Générale des Douanes  |
|                | 12.00 – 13.00        | Direction et Responsable Scanneur - Société Générale de Surveillance (SGS Madagascar Sarl)   |
|                | 15.00 – 15.30        | Le Chef de Région Antsinanana / Représentant de la Région Antsinanana – Ministère de la Fonction Publique, de Travail et des Lois Sociales.                              |
| Ven 14 Nov.    | 09.30 – 11.00        | Observation de la formation annuelle pour les parties prenantes sur la gestion des déversements d'hydrocarbures dans le port de Toamasina – Commission De L'Océan Indien |

|  |               |   |
|--|---------------|---|
|  | 11.00 – 12.00 | Les représentants des opérations portuaires - Société du Port a Gestion Autonome De Toamasina (SPAT) y compris un entretien téléphonique avec le Capitaine de Port. |
|  | 13.45 – 14.30 | Représentative of La Société de Manutention des Marchandises Conventionnelles (SMMC) - Ministère du Transport et de la Météorologie                                 |
|  | 18.00 – 19.30 | Réunion de revue de visite avec Point Focal National de la Convention de Bâle - MEEF  |

## Résumé

Personnel du MEEF sont éduqués à un très haut niveau et du personnel clé ont l'expertise nécessaire pour aider les autres avec leurs besoins de développement et de formation pour la plupart des compétences requises nécessaires à la GER des déchets. Cependant, il ya un manque d'expérience spécialisée dans le pays pour le suivi des expéditions de déchets transfrontaliers, l'aide extérieure sera nécessaire pour développer les capacités. Presque tous ceux qui ont été interviewés lors de cette visite ont été jugés très motivés et désireux d'améliorer le contrôle des transferts de déchets. Cependant, ils n'ont pas encore les outils législatifs complets pour mettre en œuvre ces contrôles. Le système politique implique des changements réguliers à cadres clés dans les différents ministères résultant dans une mauvaise compréhension de la CB en dehors du ministère de l'environnement et cela affecte la coordination des activités connexes.

Il ya un manque de connaissances au niveau national concernant qui produit des déchets dangereux; les types et les quantités de déchets qui sont produits et comment les producteurs de déchets disposés de ces déchets. Les travaux ont commencé sur le développement d'une base de données pour l'importation / production, le stockage, le contrôle et les plans d'élimination des produits chimiques et des déchets dangereux, aucune base de données centrale qui existe actuellement.

Il y avait un intérêt considérable exprimé en apprendre de l'expérience d'un spécialiste de la réglementation des transferts transfrontaliers de déchets, les déchets identification de l'expédition et sur la gestion du cycle de vie des produits chimiques. La nouvelle loi-cadre devrait entrer en vigueur au début de l'année prochaine qui règlements spécifiques seront élaborés notamment la création d'Inspecteurs Environnementaux. Il était clair qu'il ya un besoin urgent d'une Charte des Responsabilités soulignant les obligations de chaque ministère. La nouvelle loi-cadre, Charte des Responsabilités et de l'aide de l'expertise internationale devraient grandement améliorer les capacités nationales pour contrôler les transferts transfrontaliers de déchets.

## Legislation

1. Arrête No. 12 890/07/MINENVE de 2007 établit un bureau national pour la mise en œuvre de la CB, the Bureau National de la Bale (BNCB).

2. Les éléments clés de la législation régissant les mouvements transfrontières de déchets sont Décret No. 753 de 2012 et le Décret No. 754 de 2012.
3. Décret 753 a établi un Bureau National pour les synergies de la CB, la Convention de Stockholm et de la Convention de Rotterdam et impose une interdiction sur l'importation de déchets figurant dans le CB jusqu'à l'installation de centres de traitement adéquats.
4. Décret 754 énonce les procédures pour la gestion des produits en fin de vie, sources de déchets dangereux et de déchets comme indiqué dans le CB.
5. L'annexe I et II du Décret 753 fournissent des listes de déchets et de constituants dangereux qui pourraient entraîner des déchets été classés comme dangereux.
6. L'article 4 du Décret 754 stipule que "Le promoteur" est responsable quand il ya une infraction et oblige "Le promoteur" pour revenir l'expédition vers le pays d'origine, mais il ne définit pas "Le promoteur" et ne détail l'infraction ou des pénalités.
7. Pas de pouvoirs, les rôles ou responsabilités sont énoncées dans le tout de la législation actuelle.
8. Décret 754 définit le "Gestion des déchets" mais il n'existe aucune définition des GER.
9. Décret 754 définit "Produits finis", mais il ne existe aucune définition de "Produits en fin de vie", toutefois, l'article 7(a) énumère quatre *"produits en fin de Vie et substances Suivants: Les Pneus, les Matières Premières objectes des plastiques, les matières Premières des Accumulateurs Électriques (batteries et piles) et Les Équipements électro-Électroniques "*.
10. Décret 754 exige que tous ceux qui sont impliqués avec le transport, l'importation, l'exportation ou le transit de produits et déchets de fin de vie à être enregistré.
11. Décret 754 stipule que toutes les demandes d'importation, d'exportation et de transit de tous les déchets et produits dangereux nécessitent un document de notification et de mouvement délivré par le BNCB.
12. Il n'y a pas d'orientation disponibles pour différencier les produits utilisés et de leurs pièces et lorsque les produits et leurs pièces sont pourraient être classés comme des déchets.

## **Procédure de Notification et de Consentement**

Article 4 du Décret 754 stipule que le BNCB sera responsable de la procédure de notification et de consentement tel qu'énoncé dans la CB. Il ya eu très peu de notifications à ce jour mais il ya des notifications régulières de transit pour les pays autour de l'île de Madagascar. L'Inde est l'une des principales destinations pour les déchets exportés.

## **Procédures d'inspection**

Environ 80% de toutes les importations et les exportations de Madagascar passent par le port de Toamasina. La MEEF ont un bureau régional basé à Toamasina et il ya eu une certaine coopération limitée avec les autorités portuaires et douanières en matière de transferts de déchets. Douanes sont responsables de toutes les inspections et il est prévu que cela reste à être le mode de fonctionnement après l'établissement des Inspecteurs Environnementaux. Il ya un 50 - 50 accent sur les importations et les exportations et 100% de toutes les exportations sont actuellement scannée par les douanes. Expéditions transitant les ports de Madagascar sont pas physiquement inspectés ou scannée. Des douanes n'ont pas reçu de formation sur les procédures d'identification ou de contrôle des déchets.

### **Prenez-dos Procédures**

Aucun à ce jour.