

# La Convention SNPD de 2010



**Septembre 2014**



# QU'EST-CE QUE LA CONVENTION SNPD DE 2010?

Adoptée à l'origine lors d'une conférence internationale organisée par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 1996, puis modifiée par un Protocole en 2010, la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses a pour objet de veiller à une indemnisation adéquate en cas de préjudices causés par le transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD).

## > QU'APPELLE-T-ON SUBSTANCES NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES (SNPD)?

Cette désignation comprend une large gamme de substances chimiques caractérisées par des propriétés et des risques divers. Elle englobe aussi bien les cargaisons en vrac que les marchandises transportées en colis. Les cargaisons en vrac peuvent être composées de matières solides, de substances liquides (y compris les hydrocarbures persistants et non persistants), ou de gaz liquéfiés comme le gaz naturel liquéfié (GNL) et le gaz de pétrole liquéfié (GPL). La définition de ces substances donnée dans la Convention SNPD repose sur les listes de substances recensées dans un certain nombre de conventions et de codes de l'OMI destinés à garantir la sécurité en mer et la prévention de la pollution. Les substances visées par la Convention sont très nombreuses. Elles comprennent, entre autres, celles qui figurent dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), qui répertorie des centaines de matières pouvant être dangereuses quand elles sont transportées en colis.

## > COMMENT FONCTIONNE LA CONVENTION?

La Convention SNPD s'inspire des modèles antérieurs très réussis de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, qui traitent des dommages par pollution résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes (voir [www.fipol.org](http://www.fipol.org)). À l'instar du régime initial d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la Convention SNPD vise à instituer un régime à deux niveaux pour les indemnités versées à la suite de sinistres en mer portant dans ce cas sur des substances nocives et potentiellement dangereuses telles que les produits chimiques.

Le premier niveau est couvert par une assurance obligatoire souscrite par les propriétaires de navires, qui peuvent ainsi limiter leur responsabilité. Lorsque l'assurance ne s'applique pas à un sinistre ou est insuffisante pour couvrir les demandes d'indemnisation, un deuxième niveau d'indemnisation est assuré par un fonds (le Fonds SNPD) constitué par les contributions versées par les réceptionnaires de SNPD transportées en vrac. Les contributions sont calculées en fonction des quantités de SNPD transportées en vrac reçues dans chaque État Membre au cours de l'année civile précédente.

## > QUELS SERONT LES TYPES DE DOMMAGES COUVERTS PAR LA CONVENTION SNPD?

La Convention SNPD couvre tout dommage survenu sur le territoire ou la mer territoriale d'un État Partie. Elle couvre également les dommages par pollution survenus dans la zone économique exclusive (ZEE) ou dans une zone équivalente d'un État Membre, ainsi que les dommages (autres que les dommages par pollution) survenus à l'extérieur de la mer territoriale de tout État, causés par des SNPD transportées à bord d'un navire battant le pavillon d'un État Membre.

Les types de dommages couverts sont les suivants:

- lésions corporelles ou décès à bord ou à l'extérieur du navire transportant des SNPD
- dommages causés aux biens ou pertes de biens à l'extérieur du navire
- préjudices économiques résultant de la contamination de l'environnement, par exemple dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du tourisme
- coûts des mesures de sauvegarde, par exemple les opérations de nettoyage en mer et sur le rivage
- coûts des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement

Les demandes d'indemnisation soumises en vertu de la Convention SNPD seront évaluées selon des critères qui seront déterminés par les gouvernements des États Parties.

## > QUEL SERA LE MONTANT D'INDEMNISATION DISPONIBLE?

Un montant maximal de 250 millions de DTS (environ US\$380 millions) d'indemnisation par le Fonds SNPD est prévu. Ce chiffre comprend tout montant versé par le propriétaire du navire et son assureur. Lorsque le dommage est causé par des SNPD en vrac, le propriétaire du navire est normalement en droit de limiter sa responsabilité financière à une somme de l'ordre de 10 à 100 millions de DTS (environ US\$15 à US\$150 millions)\* en fonction de la jauge brute du navire. Lorsque le dommage est causé par des SNPD en colis, la responsabilité maximale du propriétaire du navire est de 115 millions de DTS (environ US\$175 millions). Dans tous les cas, le Fonds SNPD intervient avec le second niveau d'indemnisation lorsque la limite du propriétaire du navire est atteinte.

\* L'unité de compte utilisée dans l'instrument conventionnel est l'unité de tirage spécial (DTS) telle que définie par le Fonds monétaire international. La conversion des monnaies a été faite sur la base des taux de change en vigueur le 2 septembre 2014, date à laquelle 1 DTS = £0,915407 ou US\$1,513710.

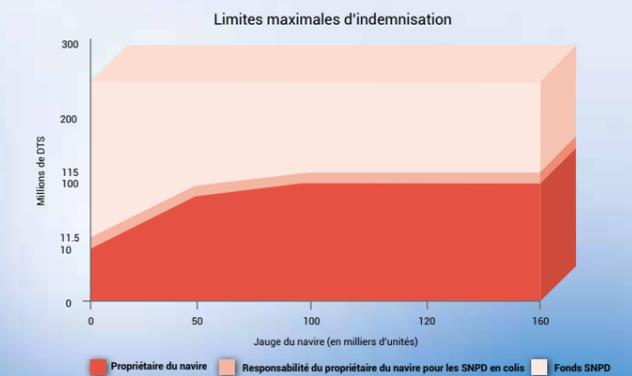
## > QUAND LE PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE EST-IL RESPONSABLE?

En vertu de la Convention SNPD, le propriétaire du navire est objectivement responsable de tout dommage causé par des SNPD, c'est-à-dire qu'il est responsable même si le navire n'était pas défectueux et qu'aucune faute n'a été commise par les membres de l'équipage. Le propriétaire du navire est tenu de souscrire une assurance pour couvrir la responsabilité qui lui incombe en vertu de la Convention. Cette assurance doit être normalement délivrée par l'assureur chargé de la couverture 'protection et indemnisation' (P&I) du propriétaire.

## > COMMENT LE FONDS SNPD FONCTIONNERA-T-IL?

Le Fonds SNPD sera créé lorsque la Convention SNPD entrera en vigueur. Les États qui ratifient le Protocole SNPD de 2010 deviendront membres du Fonds SNPD. Le Fonds SNPD fournira le deuxième niveau d'indemnisation et sera administré par un secrétariat dirigé par un administrateur.

Le Fonds SNPD fonctionnera de la même manière que les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) et sera administré par une assemblée composée de représentants des gouvernements de ses États Membres. Le Fonds SNPD sera également doté d'un comité chargé d'examiner les demandes d'indemnisation, semblable au Comité exécutif des FIPOL.



## > COMMENT LE FONDS SNPD SERA-T-IL FINANÇÉ?

Le Fonds SNPD sera financé par les contributions versées par les réceptionnaires de SNPD en vrac, ou dans certains cas par les propriétaires en titre des cargaisons de GNL qui ont été transportées par mer jusqu'aux ports et terminaux d'États Membres.

Le Fonds SNPD aura jusqu'à quatre comptes: des comptes séparés pour les hydrocarbures, le GNL et le GPL et un compte général pour les matières solides en vrac et les autres SNPD. Toutefois, jusqu'à ce que les quantités minimales de SNPD reçues dans les États Parties soient atteintes, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous, tous les comptes seront administrés au moyen du compte général.

Les contributions versées par chaque réceptionnaire aux différents comptes et secteurs seront proportionnelles aux quantités de SNPD reçues, pour autant que ces quantités dépassent les niveaux établis.

Alors que le montant total des contributions versées au compte général sera partagé entre les secteurs en fonction du niveau des demandes dans chacun, les comptes séparés serviront uniquement à régler les demandes nées de sinistres mettant en cause les cargaisons visées par chaque compte. Il n'y aura pas de financement croisé.

Aux termes des modifications convenues dans le cadre du Protocole SNPD de 2010, les marchandises en colis ne seront plus considérées comme des cargaisons donnant lieu à contribution au Fonds SNPD. Toutefois, l'indemnisation des dommages en cas de sinistres mettant en cause des SNPD en colis continuera d'être couverte par le compte correspondant.

	Création d'un compte	Contributions au compte/secteur par réceptionnaire
<b>Compte général</b>	40 millions de tonnes*	
• matières solides en vrac		> 20 000 tonnes
• Autres SNPD		
<b>Compte hydrocarbures</b>	350 millions de tonnes	
• hydrocarbures persistants		> 150 000 tonnes
• hydrocarbures non persistants		> 20 000 tonnes
<b>Compte GPL</b>	15 millions de tonnes	> 20 000 tonnes
<b>Compte GNL</b>	20 millions de tonnes	Aucune quantité minimale requise

(\*condition requise pour l'entrée en vigueur)

## > OBLIGATION DE DÉCLARATION

Même avant l'entrée en vigueur de la Convention SNPD, chaque État est tenu, lorsqu'il ratifie la Convention, puis une fois par an, de déclarer les quantités totales de cargaisons donnant lieu à contribution, par compte et par secteur, qui ont été reçues au cours de l'année précédente sur son territoire. Un État qui ne communiquerait pas ces renseignements pourrait être privé temporairement de son statut d'État contractant ou se voir refuser le versement d'indemnités.

## > QUAND LA CONVENTION SNPD ENTRERA-T-ELLE EN VIGUEUR?

La Convention SNPD entrera en vigueur 18 mois après la date à laquelle

12 États l'auront ratifiée	Quatre de ces États devront avoir au moins 2 millions d'unités de jauge brute	La quantité totale de cargaisons donnant lieu à contribution au compte général devra atteindre au moins 40 millions de tonnes
----------------------------	---	---

Une fois le Protocole de 2010 entré en vigueur, la Convention de 1996, telle que modifiée par ledit Protocole, s'intitulera la 'Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses' (Convention SNPD de 2010).

## > QUEL EST LE RÔLE DES FIPOL?

Compte tenu de la longue expérience de la gestion du système d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dont jouissent les FIPOL, leur Secrétariat a été invité, à la demande de la Conférence internationale qui a adopté la Convention SNPD, à aider le Secrétariat de l'OMI à créer le Fonds SNPD et à préparer la première session de l'Assemblée du Fonds SNPD.

Il n'est pas rare que l'entrée en vigueur d'un traité international prenne plusieurs années et le Protocole SNPD de 2010 est relativement jeune. Les FIPOL continuent de collaborer avec le Secrétariat de l'OMI pour appuyer la ratification du Protocole par les États, ou leur adhésion à celui-ci, afin de faciliter une entrée en vigueur aussi rapide que possible de la Convention SNPD de 2010. Des directives en matière de notification et des modèles de formulaires de notification des quantités totales de cargaisons donnant lieu à contributions reçues dans un État ont été adoptés et publiés; une base de données en ligne (le Localisateur SNPD) des substances nocives et potentiellement dangereuse relevant de la définition d'une cargaison donnant lieu à contributions en vertu du Protocole SNPD de 2010 a été mise au point et diffusée via le site Web [www.hnsconvention.org](http://www.hnsconvention.org); et un dialogue avec les États qui envisagent de ratifier le Protocole et les acteurs du secteur potentiellement affectés par la Convention s'est poursuivi à travers des ateliers et d'autres moyens.



## INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Des informations complémentaires concernant la Convention SNPD et le Protocole SNPD de 2010 peuvent être obtenues sur:  
[www.hnsconvention.org](http://www.hnsconvention.org)

Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Portland House  
Bressenden Place  
Londres SW1E 5PN  
Royaume-Uni

Téléphone: +44 (0)20 7592 7100  
Télécopie: +44 (0)20 7592 7111  
Adresse électronique:  
[info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)  
Site Web: [www.fipol.org](http://www.fipol.org)

Des informations supplémentaires à ce sujet et sur d'autres conventions de l'OMI peuvent être obtenues sur  
[www.imo.org](http://www.imo.org)



Les illustrations ci-dessous sont reproduites avec l'aimable autorisation de AP/Press Association Images

