Transport Canada Transports Canada

Modifications à la *Réglementation sur la responsabilité en matière maritime* mettant en œuvre les exigences en matière de déclaration pour les substances nocives et potentiellement dangereuses

Document de travail

Politique maritime internationale
Transports Canada
Février 2015

Canada

Table des matières

Introduction 5
Aperçu de la Convention SNPD de 2010 5
État actuel de la Convention SNPD de 2010 6
Contributions au Fonds SNPD 6
Exigences en matière de déclaration 6
Mise en œuvre de la Convention SNPD de 2010 au Canada 7
Définition de « réceptionnaire » 7
Qu'est-ce que les SNPD en vrac? 8
SNPD emballées ou conteneurisées 8
Nouveau règlement mettant en œuvre les exigences en matière d'établissement de rapports sur les SNPD 8
- Secteurs touchés 9
- Qui serait tenu de produire des rapports? 10
  - *Hydrocarbures persistants* *10*
  - *Autres SNPD* *11*
  - *Personnes associées* *11*
- À qui les rapports seraient-ils soumis? 12
- Quand les rapports devraient-ils être soumis? 12
- De quelle façon les rapports seraient-ils soumis? 12
- Entrée en vigueur de la réglementation 13

Exceptions en matière d'établissement de rapports 13
- Relation mandant-agent 13
- Manutention de cargaisons en transit 14

Propriétaires en titre des cargaisons de GNL 14
Sanctions à l'égard du manque à déclarer les cargaisons 15
Conclusion 15
Questions pour les parties concernées 16
Annexe 1 17
- Contexte détaillée de la Convention sur les SNPD 17
- Dommages liés à des SNPD qui sont visés par la Convention 18
- Substances nocives ou potentiellement dangereuses 19

Annexe 2 20
- Contributions au Fonds SNPD 20

Introduction

Transports Canada entreprend les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la *Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* de 2010 (Convention SNPD de 2010). La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* a été modifiée pour que la Convention soit mise en œuvre au Canada. Transports Canada propose maintenant de modifier la *Réglementation sur la responsabilité en matière maritime* afin de mettre en œuvre certaines dispositions en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* portant sur les déclarations de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) reçues par transport maritime (c.-à-d. par navire de mer). L'objectif de la réglementation est de préciser qui doit déclarer la réception de SNPD, à qui les réceptions de SNPD doivent être déclarées, et quand les déclarations de SNPD doivent être soumises.

Ce document de travail procurera un aperçu de la Convention SNPD de 2010, une mise à jour de l'état actuel de la Convention, de même qu'une description détaillée de la mise en œuvre de la Convention au Canada, y compris les modifications réglementaires proposées à la *Réglementation sur la responsabilité en matière maritime*. Les annexes 1 et 2 présentent une explication plus détaillée de la Convention SNPD, y compris son historique, les dommages et les substances qu'elle couvre, ainsi que les exigences en matière de contributions.

Le document de discussion vise à informer les intervenants sur le contenu proposé du règlement et d'obtenir leur rétroaction sur le sujet ainsi qu'obtenir des renseignements sur la personne qui reçoit les SNPD au Canada, à quel endroit elles sont reçues, ainsi que le type et la quantité de SNPD reçues.

Aperçu de la Convention SNPD de 2010

La Convention de 2010 établit un régime, fondé sur le principe du pollueur-payeur, visant à indemniser les victimes de dommages découlant du transport international ou intérieur de SNPD par navire. Le modèle d'indemnisation à deux volets combine la responsabilité stricte des propriétaires de navire pour les dommages causés par les SNPD couverts par l'assurance obligatoire (volet 1) et un fonds international de SNPD composé de contributions de la part de réceptionnaires ou d'importateurs de cargaisons de SNPD (volet 2). Le régime pour les SNPD est semblable au régime international de responsabilité et d'indemnisation en matière de pollution par les hydrocarbures (la Convention sur la responsabilité civile [CRC] et les Fonds internationaux d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures [FIPOL]), que le Canada a adopté en 1989. Cependant, le régime pour les SNPD couvre de nombreux autres dommages et substances (y compris les hydrocarbures non persistants), y compris certains dommages découlant d'hydrocarbures persistants qui ne sont pas couverts par le régime sur les hydrocarbures (voir annexe 1 pour plus de détails sur les substances et les dommages couverts).

État actuel de la Convention SNPD de 2010

Pour ratifier la Convention, un État doit avoir recueilli les données relatives aux réceptions de SNPD pour l'année civile précédente (c.-à-d. du 1er janvier au 31 décembre). Pour que la Convention de 2010 entre en vigueur, elle doit être ratifiée par au moins douze États, dont le total combiné des cargaisons donnant lieu à contribution est d'au moins 40 millions de tonnes. Quatre des États adhérents doivent avoir inscrit des navires dont le tonnage cumulatif total est d'au moins deux millions de tonnes brutes. À l'heure actuelle, aucun État n'a ratifié la Convention de 2010. Toutefois, un bon nombre d'autres États travaillent également à mettre en œuvre et à finalement ratifier la Convention.

En octobre 2010, Transports Canada a partagé avec les parties concernées un document de travail proposant la ratification canadienne de la Convention SNPD de 2010 de même que des propositions pour sa mise en œuvre au Canada. Les consultations sur le document de travail ont donné lieu à un appui massif de la part des parties concernées en faveur de l'adoption de la Convention. Le but de cette tournée de consultations est de discuter des exigences en vertu de la Convention en matière de rapport sur les SNPD, et non pas de savoir si le Canada doit ratifier ou non la Convention.

Contributions au Fonds SNPD

Le Fonds SNPD, lequel entrera en vigueur une fois que la Convention prendra effet, sera en général financé au moyen des contributions versées par les personnes situées dans un État signataire ayant reçu une cargaison donnant lieu à contribution. Pour de plus amples renseignements sur les contributions au Fonds SNPD, veuillez consulter l'annexe 2.

Exigences en matière de déclaration

Le Fonds SNPD déterminera les montants des contributions qui seront versées par chaque réceptionnaire selon les rapports produits par chaque État signataire. Le Canada serait dans l'obligation d'établir un rapport sur les personnes qui reçoivent des SNPD en vrac de la quantité suivante dans une année civile :

- plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures persistants;
- plus de 20 000 tonnes de gaz de pétrole liquéfié (GPL);
- toute quantité de gaz naturel liquéfié (GNL);
- toute autre cargaison de SNPD transportées en vrac, y compris des hydrocarbures non persistants, à raison de plus de 20 000 tonnes.

Toute exigence de rapport applicable aux réceptionnaires de SNPD s'appliquerait uniquement aux SNPD en vrac transportées par navire (importées par navire ou reçues par cargaison à la suite d'un transport maritime intérieur).

Le Canada sera tenu de déclarer ses cargaisons donnant lieu à contribution dans trois cas :

- au moment de la ratification de la Convention;
- annuellement, au Secrétaire général de l'OMI, durant la période précédant l'entrée en vigueur de la Convention (pour satisfaire à l'une des exigences d'entrée en vigueur enjoignant le calcul de la quantité de cargaisons donnant lieu à contribution);
- annuellement, à l'administrateur du Fonds SNPD, après l'entrée en vigueur de la Convention.

Mise en œuvre de la Convention SNPD de 2010 au Canada

Le Projet de loi C-3, la *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens,* a reçu l'assentiment royal le 9 décembre 2014. Il contenait toutes les modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* nécessaires pour la mise en œuvre de la Convention SNPD de 2010 au Canada. Les modifications comprenaient des dispositions pour l'adoption de règlements visant à établir comment les informations relatives aux SNPD reçues au Canada sont déclarées au Fonds SNPD. La mise en œuvre de ces exigences réglementaires permettrait au Canada de ratifier la Convention SNPD.

Les exigences réglementaires sont divisées en deux groupes. D'abord, la section 74.4 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* exige que les réceptionnaires de SNPD autres que les hydrocarbures déclarent au ministre des Transports, de la manière stipulée au règlement, la quantité de SNPD qu'ils ont reçue. Deuxièmement, la section 117 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* exige que les réceptionnaires de SNPD qui sont des hydrocarbures (persistants et non persistants) déclarent à l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN), ou au ministre, de la manière stipulée au règlement, la quantité de SNPD qu'ils ont reçue. Les paragraphes 74.4(3) et 117(1.5) accordent au gouverneur en conseil l'autorité d'établir la réglementation nécessaire pour mettre en œuvre les exigences portant sur les rapports relatifs aux SNPD.

Définition de « réceptionnaire »

Les personnes qui reçoivent des cargaisons de SNPD sont appelées « réceptionnaires ». Le Canada a adopté la définition de « réceptionnaire » d'une cargaison de SNPD à l'alinéa 1.4(*a*) de la Convention SNPD 2014. En général, un réceptionnaire est une personne qui reçoit effectivement la cargaison donnant lieu à contribution dans les ports et terminaux du Canada. Cependant, la définition permet qu'un agent qui reçoit des SNPD au nom d'un réceptionnaire mandant d'identifier le mandant comme réceptionnaire final. On traitera de cette question plus en détail ci-dessous.

Qu'est-ce que les SNPD en vrac?

Les SNPD en vrac sont définies par différents codes de sécurité de l'OMI (voir annexe 1) qui sont mis à jour régulièrement. Ils comprennent :

- les hydrocarbures :
    - les hydrocarbures persistants (pétrole brut, mazout, huile de graissage, bitume fluide, etc.),
    - les hydrocarbures non persistants (essence, carburant aviation, etc.);
- le GPL (propane);
- le GNL;
- les substances liquides et chimiques en vrac, y compris :
    - les acides (acide sulfurique, acide nitrique, acide chlorhydrique, phénol, méthanol, etc.),
    - les produits pétrochimiques comme le xylène, le benzène et le toluène,
    - l'hydroxyde de sodium,
    - les alcools et les hydrates de carbone,
    - les huiles végétales et animales;
- gaz en vrac (ammoniac, éthylène, chlore, etc.);
- certaines substances solides en vrac (y compris les engrais comme le nitrate de potassium, les cendres de zinc, l'oxyde de fer, le soufre, les sous-produits d'aluminium, etc.).

SNPD emballées ou conteneurisées

Il est important de noter que les réceptionnaires de SNPD emballées ou conteneurisées ne seront pas tenus de faire rapport des SNPD reçues ou de verser des contributions au Fonds SNPD. Toutefois, les dommages causés par les SNPD emballées continueraient d'être la responsabilité du propriétaire du navire et du Fonds SNPD. La chaîne logistique pour les SNPD emballées est complexe et crée de l'incertitude quant à la personne qui serait considérée comme le réceptionnaire réel. Les États signataires auraient eu à mettre en place de lourdes exigences de rapport et de suivi pour les SNPD emballées.

Nouveau règlement mettant en œuvre les exigences en matière d'établissement de rapports sur les SNPD

Pour respecter les exigences obligatoires en matière d'établissement de rapports aux termes de la Convention SNPD de 2010, le Canada doit recueillir des renseignements sur les quantités de SNPD en vrac reçues au Canada. Par conséquent, le nouveau règlement déterminera qui doit établir un rapport, à quel moment le rapport doit être fait et, dans le cas des SNPD qui sont des hydrocarbures, à qui le rapport doit être soumis. Dans le cadre des consultations réglementaires, Transports Canada discutera également de la façon dont les rapports devraient être produits.

Il est important de noter qu'une fois l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010, le nouveau Fonds SNPD établira un ensemble de règlements précisant en détail la façon dont les

rapports doivent être produits par les États signataires. De plus, les exigences en matière d'établissement de rapports du Canada avant et après l'entrée en vigueur de la Convention pourraient être différentes. Avant l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010, le Canada doit seulement signaler à l'OMI la quantité totale de cargaisons donnant lieu à contribution et non les réceptionnaires individuels réels ou les quantités reçues par chaque réceptionnaire relativement à chaque compte. Aucune contribution ne sera faite au Fonds SNPD à ce moment-ci. Une fois que la Convention SNPD de 2010 entrera en vigueur, le Canada devra soumettre des rapports plus détaillés qui comprennent des renseignements sur les contributeurs individuels et la quantité de cargaisons donnant lieu à contribution que chaque contributeur reçoit pour chaque compte et secteur. Le Canada devra s'assurer que le nom de toute personne redevable de contributions figure sur une liste établie par l'administrateur du Fonds SNPD.

Donc, d'autres modifications au *Règlement sur la responsabilité en matière maritime* pourraient être nécessaires. Transports Canada utilisera le temps entre les modifications proposées à l'entrée en vigueur du *Règlement sur la responsabilité en matière maritime* et l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010 pour identifier les réceptionnaires réels, les relations mandant-agent, les cargaisons en transit et les personnes associées.

Secteurs touchés

Il existe actuellement quelque 2914 différents types de marchandises en vrac inclus dans la Convention SNPD qui devraient être déclarés par les réceptionnaires. Ces marchandises entrent dans les secteurs d'activité suivants :

- les hydrocarbures (comprennent tous les types d'hydrocarbures, tels que le pétrole brut, le mazout, les raffinés, etc.);
- les produits chimiques et pétrochimiques;
- l'exploitation minière;
- l'aluminium;
- les produits forestiers;
- les fertilisants;
- le GNL;
- le GPL;
- l'asphalte;
- la production d'électricité à l'aide d'hydrocarbures;
- les huiles végétale et animale.

Une base de données électronique internationale, connue sous le nom de HNS Finder (consulter http://hnsconvention.org/Pages/FinderOverview.aspx), a été mise sur pied pour aider les États et les contributeurs éventuels à identifier et à déclarer les cargaisons donnant lieu à contribution en vertu de la Convention SNPD. Le nom ou le numéro ONU de la substance peut être utilisé pour vérifier si un produit chimique donné constitue ou non une SNPD au sens de la Convention. La base de données HNS Finder offre aux réceptionnaires qui pourraient éventuellement devoir produire une déclaration les renseignements indiquant si une substance spécifique doit être déclarée ou non, en vertu des exigences stipulées dans la Convention.

Il est à noter que certaines matières solides peu dangereuses en vrac sont exclues des exigences en matière de déclaration et de contribution de la Convention SNPD. Ces matières comprennent les marchandises transportées en masse telles que le charbon, la farine de poisson, les copeaux et granulés de bois, le coke de pétrole, etc. Une liste plus complète peut être obtenue de Transports Canada.

1. Quel type de marchandises incluses dans la définition des SNPD votre entreprise reçoit-elle et à quel emplacement matériel (port ou terminal maritime)?

Seules les personnes qui importent ou déplacent des SNPD par bateau à l'intérieur du pays seraient tenues de produire des rapports. Ceci comprend les terminaux de stockage indépendants qui reçoivent matériellement des SNPD en vrac et agissent en tant qu'agents au nom d'un mandant/propriétaire de cargaison de SNPD en réception. Les exportations par navire depuis le Canada ne seraient pas assujetties aux exigences en matière de déclaration et de contribution au Fonds SNPD.

Qui serait tenu de produire des rapports?

Il est proposé que les personnes qui reçoivent les quantités suivantes de SNPD au cours d'une année civile soient tenu de présenter un rapport sur le total cumulatif des SNPD reçues :

- plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures persistants;
- plus de 17 000 tonnes de gaz de pétrole liquéfié (GPL);
- des cargaisons de GNL de toute quantité;
- des cargaisons de toutes autres SNPD en vrac, y compris les hydrocarbures autres que les hydrocarbures persistants, en quantités excédant 17 000 tonnes.

2. Votre entreprise reçoit-elle des SNPD en vrac par navire (c.-à.-dire des importations ou des réceptions de livraisons intérieures) qui sont visées par la Convention (veuillez consulter la base de données HNS Finder)?

Hydrocarbures persistants

Au Canada, les réceptionnaires d'hydrocarbures persistants relèvent déjà de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) afin de respecter les obligations du Canada aux termes de la Convention SNPD de 1992 et du Protocole portant création d'un Fonds complémentaire de 2003. L'article 3 du *Règlement sur la responsabilité en matière maritime* exige que les personnes qui reçoivent plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures signalent la quantité totale d'hydrocarbures reçues dans une année civile. Les seuils de déclaration sont les mêmes pour le Fonds SNPD et les FIPOL. Ainsi, les renseignements qu'ils fournissent déjà à l'administrateur pourraient simplement être transférés aux FIPOL et à l'OMI ou au Fonds SNPD, selon le cas, ne créant ainsi aucune

nouvelle exigence de rapport. La CIDPHN continuera de payer les contributions aux FIPOL et fera ultérieurement la même chose avec le Fonds SNPD.

Autres SNPD

En ce qui a trait aux seuils de 20 000 tonnes établis pour les déclarations, il a été proposé que les règlements stipulent un seuil abaissé de 17 000 tonnes pour les rapports portant sur les cargaisons de SNPD au ministre et à l'administrateur de la CIDPHN[1]. Une telle mesure permettrait au ministre et à l'administrateur de mieux surveiller les flux d'échanges commerciaux ainsi que les parties qui seraient en marge du seuil annuel et pourraient être incluses dans le système de redevance d'une année à une autre. Cet aspect est particulièrement important puisque le nombre anticipé de réceptionnaires au Canada est estimé être plutôt faible étant donné que de nombreux réceptionnaires de petit calibre se situent sous le seuil annuel de 20 000 tonnes. Il est important de noter que l'établissement d'un seuil national abaissé n'est proposé que dans le cadre des déclarations annuelles des réceptions de SNPD au ministre et à l'administrateur, et non dans le but de prélever des contributions aux Fonds SNPD. Les renseignements recueillis auprès des personnes se situant sous le seuil des contributions ne seraient communiqués d'aucune façon au Fonds SNPD.

3. De quelle façon votre entreprise tient-elle un suivi des quantités de SNPD reçues? Les données sont-elles aisément accessibles et conviviales? Connaissez-vous les quantités de SNPD reçue par votre entreprise? Le total cumulatif des SNPD reçues annuellement serait-il supérieur aux seuils proposés ci-dessus pour les déclarations de SNPD?

Personnes associées[2]

Il faut noter que si la quantité d'un type donné de cargaison donnant lieu à contribution reçue au Canada par toute personne est combinée aux quantités du même type de cargaison reçue au Canada par toute personne associée et excède les limites ci-dessus, cette personne doit signaler la quantité totale même si les quantités reçues par elle et les personnes associées distinctement n'excédaient pas les limites ci-dessus. Ainsi, l'exigence de rapport concernerait une quantité agrégée de SNPD en vrac reçue annuellement par expédition maritime.

4. Votre entreprise a-t-elle des affiliées ou des filiales qui reçoivent les cargaisons de SNPD transportées en vrac? Le cas échéant, la quantité totale de SNPD reçue chaque année est-elle au-delà des seuils proposés pour déclarer des SNPD?

---

[1] Transports Canada n'a pas proposé d'abaisser le seuil s'appliquant aux déclarations de réceptions de SNPD contenant des hydrocarbures persistants puisqu'une telle proposition créerait une incohérence vis-à-vis des exigences en matière de déclarations au FIPOL et à la CIDPHN.

[2] L'article 74.3 de la LRMM énonce qu'une personne associée signifie toute filiale ou entité sous contrôle commun. Lorsque deux entités font partie d'un même groupe au sens de l'article 2 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, elles sont réputées être des « personnes associées ».

À qui les rapports seraient-ils soumis?

Le paragraphe 117 (1.4) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* stipule que, dans le cas des SNPD qui sont des hydrocarbures (persistants et non persistants), les déclarations doivent être soumises au ministre et à l'administrateur de la CIDPHN, conformément à la réglementation. Ainsi, la réglementation doit préciser à qui les déclarations de SNPD qui sont des hydrocarbures doivent être soumises. En vue d'assurer la cohérence des exigences en matière de déclaration des FIPOL et de la CIDPHN, il est proposé que les déclarations de SNPD qui sont des hydrocarbures soient soumises à l'administrateur, qui à son tour soumettrait les rapports aux personnes nécessaires.

Dans le cas des SNPD qui ne sont pas des hydrocarbures, les rapports doivent être soumis au ministre, conformément au paragraphe 74.4(2) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Therefore, no regulatory provisions are necessary to set out to whom reports of HNS that are not oils are to be reported.

Quand les rapports devraient-ils être soumis?

Il est proposé que les déclarations de réceptions de SNPD pour une année civile soient produites chaque année, au plus tard le 28 février de l'année civile subséquente. Cette proposition correspond aux exigences portant sur la production de rapports pour les réceptions d'hydrocarbures auprès de la CIDPHN et réduit le fardeau administratif pour toutes les parties concernées.

De quelle façon les rapports seraient-ils soumis?

La méthode de déclaration proposée consiste en un système d'autodéclarations produites par l'industrie incluant des dispositions pour des vérifications par le ministère des Transports et l'administrateur de la CIDPHN. Cette méthode correspond aux exigences en matière de déclaration de la CIDPHN. La LRMM a déjà été modifiée pour fournir des dispositions sur l'application et l'infraction pour les cas où des rapports ne sont pas produits, des renseignements sont manquants des rapports, ou des personnes entravent la diffusion de ces renseignements, dont il sera question plus loin.

Transports Canada examine actuellement diverses options en matière d'établissement de rapports. Le but est de créer un système qui :

- réduit l'incidence sur les ressources (p. ex. financières, temps) pour tous les intervenants (industrie et gouvernement) pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'utilisation continue du système;
- réduit la complexité des renseignements qui sont demandés et du processus de production de rapports;
- gère toutes les données des intervenants de façon sécuritaire.

5. Est-ce qu'il y a un type particulier de système pour soumettre les rapports que vous privilégiez?

Entrée en vigueur de la réglementation

Comme il a été mentionné précédemment, pour ratifier la Convention SNPD, un État doit avoir recueilli les données relatives à ses réceptions de SNPD pour l'année civile précédente. Transports Canada s'attend à ce que la réglementation entre en vigueur le 1er janvier 2017. Cette échéance permettrait la cueillette de données relatives aux réceptions de SNPD tout au long de l'année civile 2017, permettant ainsi au Canada de possiblement ratifier la Convention SNPD en 2018.

Exceptions en matière d'établissement de rapports

La Convention comporte deux exceptions en matière d'établissement de rapports, lesquelles sont présentées ci-après. Cependant, le Fonds SNPD adoptera probablement son propre règlement aux fins de l'établissement de rapports sur chacune d'elles. Ainsi, l'OMI a adopté en 2013 des lignes directrices sur l'établissement de rapports sur les cargaisons de SNPD donnant lieu à contribution. Ces lignes directrices visent à simplifier encore davantage les exigences initiales de rapport pour les États en adoptant la même approche présentement utilisée pour les FIPOL et les SNPD qui ne font pas l'objet de ces exceptions, soit demander au réceptionnaire effectif du rapport de SNPD d'indiquer, s'il est en mesure de le faire, si les exceptions ci-après s'appliquent. Les lignes directrices sont présentées à l'adresse : http://www.hnsconvention.org/Documents/Guidelines_2014.pdf.

Relation mandant-agent

Dans le cas des SNPD qui ne sont pas des hydrocarbures persistants (toutes les cargaisons de SNPD sauf les hydrocarbures persistants), la définition de réceptionnaire permet une relation mandant-agent. Si la personne qui reçoit effectivement la cargaison agit comme agent pour un mandant, alors le mandant sera considéré comme le réceptionnaire, ce qui permet aux réceptionnaires effectifs de cargaisons, telles les sociétés d'entreposage, de transférer l'obligation de contribution aux réceptionnaires mandants ou aux propriétaires de la cargaison, en identifiant les réceptionnaires finaux. La personne qui reçoit effectivement la cargaison donnant lieu à contribution dans un port ou un terminal ainsi que le tiers désigné doivent tous deux être soumis à la juridiction d'un État signataire pour que le réceptionnaire effectif puisse être admis à répercuter la contribution. Le réceptionnaire mandant ne sera pas tenu de faire rapport des SNPD reçues. Le réceptionnaire effectif demeure responsable de l'établissement de rapports.

Dans le cas des hydrocarbures persistants, pour l'application de la Convention SNPD de 2010, le réceptionnaire sera la même personne que celle qui est tenue de verser des contributions sous le régime des FIPOL, ce qui signifie que, contrairement à d'autres types de SNPD, la personne qui reçoit l'hydrocarbure est responsable de l'établissement de rapports, même si elle agit à titre d'agent.

6. Si votre entreprise est un terminal de stockage indépendant qui serait tenu de soumettre annuellement des rapports, êtes-vous en mesure d'identifier les propriétaires en titre des SNPD reçues?

Manutention de cargaisons en transit

La cargaison en transit n'est pas une cargaison donnant lieu à contribution, comme l'indique le paragraphe 1(10) de la Convention SNPD de 2010. Une cargaison en transit se définit comme suit :

> *Une cargaison en transit qui est transférée d'un navire à un autre directement ou en passant par un port ou un terminal, que ce soit en totalité ou en partie, au cours de son transport du port ou terminal de chargement initial au port ou terminal de la destination finale ne sera considérée comme une cargaison donnant lieu à contribution qu'au titre de sa réception au lieu de destination finale.*

Cela signifie que les SNPD en vrac reçues à un stade intermédiaire pendant le transport maritime, transférées directement d'un navire à un autre ou indirectement par un port ou un terminal, ne constituent pas une « cargaison donnant lieu à contribution » puisqu'il s'agit d'un transbordement de la cargaison « au cours de son transport par mer ». Seul le réceptionnaire final devra faire rapport de la cargaison et payer une contribution. Cette disposition a pour objet d'éviter que deux contributions distinctes ne soient versées par deux contributeurs distincts, d'abord au port de transbordement, puis à nouveau au port de la destination finale, relativement à la même cargaison de SNPD. Cependant, les cargaisons de SNPD transportées en vrac reçues dans un port à des fins de transbordement par camion ou par rail jusqu'à leur destination finale seront assujetties à une contribution à ce port.

7. Est-ce qu'une partie quelconque des SNPD reçues est transbordée directement ou indirectement d'un navire à un autre durant le cours du transport par mer?

Propriétaires en titre des cargaisons de GNL

Pour ce qui est du GNL, le réceptionnaire effectif de la cargaison de GNL serait toujours tenu de faire rapport de la quantité de la cargaison de GNL reçue. Cependant, le réceptionnaire effectif de la cargaison de GNL peut conclure un accord avec le propriétaire en titre de cargaisons de GNL pour transférer la responsabilité visant à payer une contribution au Fonds SNPD au propriétaire en titre. Le réceptionnaire doit informer Transports Canada qu'il existe un tel accord afin que le propriétaire en titre paye une contribution. De plus, si le propriétaire en titre ne paye pas de contribution en totalité ou en partie, le réceptionnaire effectif devrait verser les contributions restantes.

8. En ce qui concerne les receveurs de GNL, allez-vous conclure une entente avec les propriétaires en titre des cargaisons de GNL pour le versement des contributions?

Sanctions à l'égard du manque à déclarer les cargaisons

Le Canada est responsable de toutes les contributions perdues découlant du fait que les personnes responsables de payer les contributions ne soumettent pas leurs rapports. La Convention SNPD de 2010 contient les sanctions suivantes pour les États qui ne soumettent pas leurs rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution :

- le Secrétaire général de l'OMI refusera l'instrument de ratification d'un État si cet instrument n'est pas accompagné d'un rapport sur les cargaisons donnant lieu à contribution;
- au cours de la période précédant l'entrée en vigueur de la Convention, l'adhésion d'un État à la Convention sera temporairement suspendue si cet État ne présente pas ses rapports annuels à l'OMI;
- après l'entrée en vigueur de la Convention, aucune indemnisation ne sera versée pour tout événement survenu dans un État qui ne présente pas de rapport à moins qu'un rapport soit remis à l'administrateur du Fonds SNPD. Les États auront un an pour présenter les rapports manquants après avoir été avisés de leur défaut de respecter leurs obligations. Il faut souligner que ces sanctions ne s'appliquent pas à l'égard des créances pour décès ou blessures corporelles et que ces créances continueront d'être examinées et payées.

Ainsi, le Canada doit s'assurer que des rapports exacts sont présentés. La Convention de 2010 autorise les États signataires à prendre les mesures appropriées conformément à leur loi nationale, y compris l'imposition de sanctions, en vue de faire assurer le respect des obligations auxquelles sont tenues les réceptionnaires de SNPD.

La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* a déjà été modifiée pour inclure des dispositions quant à l'application et la contravention qui permettent au ministre et, le cas échéant, à l'administrateur d'entrer, à une heure convenable, dans un endroit où ils croient trouver des renseignements à propos des rapports exigés. En outre, toute personne qui empêche la quête desdits renseignements par le ministre ou l'administrateur est coupable d'une infraction et s'expose à une amende n'excédant pas 100 000 $. Toute personne qui manque de soumettre les rapports exigés est coupable d'une infraction et s'expose à une amende n'excédant pas 1000 $ pour chaque jour que dure cette omission.

Conclusion

La réglementation constitue un outil important pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens, pour préserver l'environnement, et pour garantir les conditions menant à une économie novatrice et prospère. Il incombe au gouvernement du Canada de créer une réglementation accessible, compréhensible et adaptée. Transports Canada se prépare

actuellement à rédiger les modifications proposées à la *Réglementation sur la responsabilité en matière maritime*. Des consultations avec les parties concernées auront lieu en mars et en avril 2015. Si des changements majeurs sont apportés aux modifications réglementaires proposées, Transports Canada tiendra des séances de consultation supplémentaires. Les parties concernées auront d'autres occasions de présenter leurs commentaires et rétroactions dans le cadre du processus de publication de *La Gazette du Canada*.

Questions pour les parties concernées

1. Quel type de marchandises incluses dans la définition des SNPD votre entreprise reçoit-elle et à quel emplacement matériel (port ou terminal maritime)?
2. Votre entreprise reçoit-elle des SNPD en vrac par navire (c.-à.-dire des importations ou des réceptions de livraisons intérieures) qui sont visées par la Convention (veuillez consulter la base de données HNS Finder)?
3. De quelle façon votre entreprise tient-elle un suivi des quantités de SNPD reçues? Les données sont-elles aisément accessibles et conviviales? Connaissez-vous les quantités de SNPD reçue par votre entreprise? Le total cumulatif des SNPD reçues annuellement serait-il supérieur aux seuils proposés ci-dessus pour les déclarations de SNPD?
4. Votre entreprise a-t-elle des affiliées ou des filiales qui reçoivent les cargaisons de SNPD transportées en vrac? Le cas échéant, la quantité totale de SNPD reçue chaque année est-elle au- delà des seuils proposés pour déclarer des SNPD?
5. Est-ce qu'il y a un type particulier de système pour soumettre les rapports que vous privilégiez?
6. Si votre entreprise est un terminal de stockage indépendant qui serait tenu de soumettre annuellement des rapports, êtes-vous en mesure d'identifier les propriétaires en titre des SNPD reçues?
7. Est-ce qu'une partie quelconque des SNPD reçues est transbordée directement ou indirectement d'un navire à un autre durant le cours du transport par mer?
8. En ce qui concerne les receveurs de GNL, allez-vous conclure une entente avec les propriétaires en titre des cargaisons de GNL pour le versement des contributions?

Annexe 1

Contexte détaillée de la Convention sur les SNPD

Au cours des années 1990, plusieurs incidents impliquant des déversements de SNPD dans les eaux ont mis en évidence une lacune dans le régime de responsabilité maritime et ont amené la communauté internationale à intervenir. Par le biais de l'Organisation maritime internationale (OMI), un régime de responsabilité a été établi pour l'indemnisation des victimes dans l'éventualité d'un déversement de produits chimiques ou autres substances dangereuses. Cet effort a donné lieu à la *Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* (Convention SNPD de 1996), qui a été adoptée sous l'égide de l'OMI en 1996.

En outre, huit États ont signé la Convention de 1996, sous réserve de sa ratification, y compris le Canada, à la suite de vastes consultations auprès des intervenants de l'industrie. Quatorze autres États ont ratifié la Convention. Cependant, la Convention de 1996 n'est jamais entrée en vigueur puisque les États l'ayant ratifié n'ont pas soumis de rapports sur la quantité de cargaisons de SNPD qu'ils ont reçues au-delà des seuils établis dans la Convention, une disposition à respecter pour son entrée en vigueur. Les discussions parmi les États et avec les intervenants ont également permis de recenser les causes sous-jacentes suivantes qui pourraient avoir gêné la ratification et l'entrée en vigueur de la Convention de 1996 :

1) les contributions au compte de GNL devaient être faites par les propriétaires en titre des cargaisons de SNPD, qui pourraient ne pas avoir été soumis à la juridiction d'un État signataire (personnes détenant certains contrats d'approvisionnement de GNL) et qui ne seraient pas tenus de contribuer pour couvrir l'indemnisation relative aux incidents liés au GNL;

2) la complexité de la chaîne logistique des SNPD emballées et l'incertitude à l'égard du « réceptionnaire » réel signifient que les États auraient dû prévoir de lourdes exigences en matière d'établissement de rapports et de suivi pour les SNPD emballées;

3) la Convention SNPD de 1996 n'imposait aucune sanction aux États qui ne déclaraient pas les SNPD reçues sur leur territoire et cette situation se traduisait par un partage inégal du fardeau entre les États lorsqu'il s'agissait d'évaluer les contributions au Fonds SNPD.

Pour traiter de ces questions et faciliter l'entrée en vigueur, un groupe de travail établi par l'Assemblée du Fonds de 1992 des FIPOL et le Comité juridique de l'OMI a élaboré le Protocole de 2010 relatif à la Convention SNPD. L'OMI a adopté le Protocole de 2010 lors d'une conférence diplomatique qui a eu lieu du 26 au 30 avril 2010. Le 25 octobre 2011, le Canada était l'un des huit États à signer le Protocole de 2010, sous réserve de sa ratification.

La Convention SNPD de 1996, telle que modifiée en vertu du Protocole de 2010, est devenue la Convention SNPD de 2010. La Convention SNPD de 2010 reprend le modèle d'indemnisation à

deux volets du régime international de responsabilité et d'indemnisation en matière de pollution par les hydrocarbures (la CRC et les FIPOL), que le Canada a adopté en 1989. La Convention de 2010 établit un régime de responsabilité visant à indemniser les victimes de dommages découlant du transport international ou intérieur de SNPD par navire. Fondé sur le principe du pollueur-payeur, le régime à deux volets combine la responsabilité des propriétaires de navire couverte par l'assurance obligatoire (volet 1) et un fonds de SNPD composé de contributions de réceptionnaires ou d'importateurs de cargaisons de SNPD (volet 2).

La Convention SNPD de 2010 diffère du régime en matière de pollution par les hydrocarbures :

- elle couvre de nombreuses autres substances, établies au paragraphe 1(5) de la Convention SNPD de 2010, y compris les dommages causés par les hydrocarbures qui ne sont pas couverts par le régime en matière de pollution par les hydrocarbures;
- elle combine le régime de responsabilité des propriétaires de navires et le Fonds SNPD en un seul instrument;
- elle couvre la perte de vie et les blessures personnelles ainsi que les dommages causés par le feu et les explosions;
- le paiement de l'indemnisation peut être effectué avant que d'autres types de réclamations aient été satisfaits.

Dommages liés à des SNPD qui sont visés par la Convention

Le régime portant sur les SNPD assure un dédommagement pouvant aller jusqu'à 250 millions de droits de tirage spéciaux (DTS)[3], ou environ 450 millions de dollars canadiens, pour :

- un décès ou des lésions corporelles à bord ou à l'extérieur du navire transportant des SNPD;
- la perte ou l'endommagement de biens à l'extérieur du navire;
- la perte ou les dommages subis à cause de la contamination de l'environnement;
- le coût des mesures de sauvegarde prises par toute personne après la survenance d'un incident en vue de prévenir ou de limiter les dommages.

La Convention vise tout dommage causé lors du transport international ou interne de SNPD par tout navire de mer sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État signataire de la Convention. Elle couvre aussi les dommages dus à la pollution dans la zone économique exclusive, ou la zone équivalente, d'un État signataire. En outre, la Convention couvre les dommages (autres que les dommages dus à la pollution) causés par les SNPD transportées à bord de navires de mer des États membres lorsque ces navires se trouvent à l'extérieur du territoire ou de la mer territoriale de tout État.

Sont exclus du champ d'application de la Convention :

[3] La valeur d'un DTS est d'environ 1,8 dollar canadien, mais elle fluctue quotidiennement. Le montant total véritable du dédommagement serait établi en fonction de la valeur du DTS en dollars canadiens au moment de l'incident.

- les dommages causés lors du transport terrestre du SNPD avant ou après le transport par mer[4];
- les dommages causés par les hydrocarbures persistants, puisque ces dommages sont déjà couverts en vertu du régime international actuel établi par les conventions existantes portant sur la pollution par les hydrocarbures causée par les navires pétroliers [c.-à-d. la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)];
- les dommages causés par des matières radioactives transportées en vrac ou emballées.

Substances nocives ou potentiellement dangereuses

Selon les estimations, l'expression « substances nocives ou potentiellement dangereuses » (SNPD), au sens de la Convention, vise quelque 6 500 substances. Veuillez noter que ces estimations comprennent les SNPD transportées emballées ou conteneurisées qui ne feraient pas l'objet des exigences en matière de déclaration contenues dans la réglementation proposée. La définition des substances SNPD ainsi que les différents recueils et codes applicables figurent au paragraphe 1(5) de la Convention SNPD. Le Tableau 1 présente un aperçu des substances visées par la Convention. Toutefois, toutes ces substances ne font pas l'objet des exigences en matière de déclaration – seules les réceptions de SNPD transportées en vrac doivent être déclarées.

Tableau 1 – Substances SNPD

Substances visées	**Conventions Codes**	**Référence (www.imo.org/)**
Vrac **Hydrocarbures**	MARPOL 73/78[5]	Annexe I, Règle 1
Liquides nocifs Liquides dangereux Liquides dont le point d'éclair ne dépasse pas 60 °C	MARPOL 73/78 **Recueil IBC[6]**	Annexe II, Règle 1.10 Chapitre 17
Gaz	Recueil IGC[7]	Chapitre 19
Solides	Code IMBSC[8]	(si ces substances solides sont également visées par le Code IMDG comme cargaisons emballées)
Substances, matières et articles transportés emballés ou conteneurisés	Code IMDG[9]	**Non assujettis aux déclarations ou aux contributions**

[4] Le paragraphe 1(9) de la Convention SNPD définit le « transport par mer » comme suit : « la période qui s'écoule entre le moment où, lors du chargement, les substances nocives et potentiellement dangereuses pénètrent dans un quelconque élément de l'équipement du navire et le moment où, lors du déchargement, elles cessent d'être présentes dans un quelconque élément de cet équipement. Lorsqu'aucun élément de l'équipement du navire n'est utilisé, cette période commence et prend fin au moment où les substances nocives et potentiellement dangereuses franchissent le bastingage du navire ».

[5] Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 s'y rapportant.

[6] Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac, tel que modifié.

[7] Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac.

[8] Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMBSC).

Annexe 2

Contributions au Fonds SNPD

Le Fonds SNPD se composera de quatre comptes séparés :

- hydrocarbures (compte hydrocarbures);
- gaz naturels liquéfiés (compte GNL);
- gaz de pétrole liquéfiés (compte GPL);
- toutes les autres SNPD (compte général).

Si des comptes séparés sont constitués, c'est principalement pour faire en sorte que chaque compte paie ses propres dettes, de manière à éviter l'interfinancement du règlement des demandes d'indemnités entre les grands groupes de SNPD et les industries en cause.

En général, le Fonds SNPD et ses comptes seront financés par les contributions de personnes établies dans un État signataires ayant reçu la cargaison donnant lieu à contribution. Bien que la Convention couvre les dommages causés par environ 6 500 substances, seules les réceptions de SNPD en vrac comptent comme une cargaison donnant lieu à contribution et seulement si elle a été reçue selon les quantités suivantes :

- plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures persistants;
- plus de 20 000 tonnes de gaz de pétrole liquéfié (GPL);
- une cargaison contenant une quantité quelconque de GNL;
- plus de 20 000 tonnes de toute autre cargaison de SNPD en vrac, y compris des hydrocarbures autres que des hydrocarbures persistants

Si la quantité d'un type donné de cargaison donnant lieu à contribution reçue au Canada par toute personne est combinée aux quantités du même type de cargaison reçue au Canada par toute personne associée et excède les limites ci-dessus, les contributions doivent être payées sur la quantité totale même si les quantités reçues par la personne et les personnes associées distinctement n'excédaient pas les limites ci-dessus.

Les contributions au fonds SNPD seront versées relativement aux SNPD transportées par des navires de mer et reçues dans des ports canadiens. À l'exception de tous frais administratifs, les contributions seront de manière générale perçues a posteriori, c'est-à-dire qu'elles ne seront dues qu'après la survenance d'un événement et seront perçues uniquement au titre du ou des comptes concernés par cet événement (c.-à-d. hydrocarbures/GNL/GPS/toutes les autres SNPD en vrac). Les contributions applicables aux réceptionnaires pris individuellement seront calculées en fonction des quantités de cargaison donnant lieu à contribution reçues au cours de l'année précédant l'année de l'événement. Les contributions peuvent être étalées sur plusieurs années en fonction du rythme de déroulement du processus de règlement des réclamations résultant de l'événement.

---

[9] Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG).