

Aperçu de 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)

Note explicative

1 Un aperçu de la Convention SNPD de 1996 avait été initialement adopté par le Comité juridique de l'OMI sa quatre-vingt-quatrième session, tenue en avril 2002. En 2010, une conférence internationale a adopté un protocole à la Convention de 1996 qui était destiné à régler les problèmes concrets qui avaient été perçus comme empêchant nombre d'États de ratifier la Convention. Le présent Aperçu constitue une refonte du document initial qui tient compte des modifications introduites par le Protocole de 2010.

2 Pris ensemble, les deux instruments constituent la Convention SNPD de 2010. Le présent Aperçu fournit des renseignements simples mais fondamentaux sur les questions clés qui entrent dans le champ d'application de la Convention SNPD de 2010. Il devrait également être un outil utile pour répondre à toutes les demandes de renseignements émanant de parties intéressées tout en expliquant les effets généraux de la Convention et son objet. Ayant un caractère purement explicatif, l'Aperçu ne contient aucune recommandation qui puisse être considérée comme créant une quelconque obligation juridique à l'égard de la mise en œuvre de la Convention SNPD de 2010.

3 L'Aperçu est conforme à la résolution A.932(22) que l'Assemblée de l'OMI avait adoptée à sa vingt-deuxième session et par laquelle, notamment, elle pria instamment les États d'œuvrer avec un haut degré de priorité à la mise en application de la Convention SNPD de 2010 et à la résolution de toutes difficultés pratiques liées à l'établissement du nouveau régime, dans le but de ratifier, d'accepter ou d'approuver la Convention ou d'y adhérer. Il répond également à la Conférence internationale de 2010, qui, par sa résolution 4, avait préconisé de réviser l'Aperçu initial compte tenu du Protocole de 2010.

Raisons principales des changements apportés à la Convention de 1996 par le Protocole de 2010

4 Pour aider à comprendre la raison d'être de la Convention SNPD de 2010, il est peut-être utile d'expliquer brièvement les raisons fondamentales qui ont fait obstacle à l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 1996 et les solutions qui ont été adoptées à travers le Protocole de 2010 :

- i) la lourde charge qu'impose aux États l'obligation de notifier le large éventail de substances en colis qu'ils ont reçues. Pour y remédier, une distinction a été établie entre les SNPD qui sont transportées en vrac et celles qui sont transportées en colis : ces dernières ont été exclues de la définition de «cargaison donnant lieu à contribution» et les États réceptionnaires ont été dispensés de l'obligation de verser des contributions au Fonds SNPD à leur titre. Néanmoins, les dommages causés par des marchandises en colis restent couverts au titre de l'assurance obligatoire souscrite par le

propriétaire et tout montant excédentaire est pris en charge par le Fonds SNPD. Afin de maintenir le système à deux niveaux, du fait de l'exclusion de certaines marchandises ne donnant plus lieu à des contributions au Fonds, le montant de la limitation de la responsabilité du propriétaire au titre du transport de marchandises en colis a aussi été relevé;

- ii) pour les cargaisons de gaz naturel liquéfiés (GNL), la Convention SNPD de 1996 énonçait que les contributions devaient être versées par le détenteur du titre de propriété. Or, comme celui-ci pouvait ne pas être soumis à la juridiction d'un État Partie, il n'était pas toujours possible de recouvrer les contributions. Désormais, en vertu du Protocole, la responsabilité de verser les contributions incombe au réceptionnaire, sauf si le détenteur du titre de propriété a accepté de l'assumer; et
- iii) le non-envoi de rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution à la date de la ratification de la Convention SNPD de 1996, puis chaque année, constituait un autre obstacle important. La solution a consisté à exiger des États qu'ils notifient les cargaisons donnant lieu à contribution pour pouvoir devenir États contractants à la Convention et qu'ils le fassent ensuite chaque année, faute de quoi ils seraient temporairement privés du statut d'État contractant. Les États Parties qui ne soumettraient aucun rapport annuel après l'entrée en vigueur de la Convention n'auraient pas le droit de réclamer des dommages-intérêts tant qu'ils ne seraient pas à jour dans leurs rapports, sauf dans le cas de créances pour mort et lésions corporelles.

Introduction à la Convention SNPD de 2010

5 L'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) est régie par la Convention SNPD de 2010.

6 Le régime établi par la Convention SNPD de 2010 s'inspire largement du régime actuel d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des navires-citernes qu'ont établi la *Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (Convention CLC) et la *Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (Convention Fonds de 1992) – régime qui couvre les dommages dus à la pollution causée par des déversements d'hydrocarbures persistants en provenance de navires-citernes.

7 Le régime SNPD est défini par la Convention SNPD de 2010, dont l'objet est d'offrir une indemnisation convenable, prompte et efficace aux personnes, aux biens en cas de perte ou de dommages et à l'environnement survenus lors du transport par mer de SNPD. La Convention couvre les dommages dus à la pollution et les dommages liés à d'autres risques comme l'incendie et l'explosion.

8 En vertu de la Convention SNPD de 2010, le propriétaire du navire est responsable de la perte ou des dommages à concurrence d'un certain montant, lequel est couvert par l'assurance (premier niveau). Un Fonds d'indemnisation (le Fonds SNPD) fournit une indemnisation supplémentaire quand les victimes n'ont pas obtenu une réparation intégrale du propriétaire du navire ou de son assureur (deuxième niveau). Le Fonds SNPD sera financé par les compagnies et autres entités qui reçoivent, dans un État Membre, des quantités de SNPD ayant été transportées par mer qui dépassent les seuils fixés par la Convention.

Champ d'application

9 La Convention SNPD de 2010 s'applique à tout dommage causé par des SNPD sur le territoire ou dans la mer territoriale d'un État Partie à la Convention. Elle s'applique aussi aux dommages par pollution survenus dans la zone économique exclusive ou une zone équivalente d'un État Partie et aux dommages (autres que par pollution) survenus à l'extérieur du territoire ou de la mer territoriale de tout État, si ces dommages ont été causés par une SNPD transportée à bord d'un navire immatriculé dans un État Partie ou à bord d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un État Partie. Le coût des mesures de sauvegarde, c'est-à-dire les mesures destinées à prévenir ou limiter les dommages, où qu'elles soient prises, est également couvert.

10 La Convention SNPD de 2010 ne s'applique pas aux dommages survenus pendant le chargement ou le déchargement d'une SNPD. Elle s'applique à partir du moment où la SNPD se trouve dans un élément de l'équipement du navire ou qu'elle franchit le bastingage alors qu'elle est chargée et ne s'applique plus quand la SNPD ne se trouve plus dans une partie de l'équipement du navire ou qu'elle passe le bastingage alors qu'elle est déchargée.

11 La Convention SNPD de 2010 s'applique en cas d'événement lié au transport par mer de SNPD à bord de tout bâtiment de mer, de quelque type que ce soit, à l'exception des navires de guerre et autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État. La Convention accepte qu'un État exclue du champ d'application les navires qui ont une jauge brute ne dépassant pas 200 et qui transportent des SNPD uniquement en colis pendant qu'ils effectuent des voyages entre des ports ou des installations de cet État.

12 La Convention SNPD de 2010 définit les catégories de SNPD en faisant référence dans une large mesure aux listes des substances déjà identifiées comme telles dans un certain nombre de conventions et de recueils de règles internationaux qui étaient destinés à garantir la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Les renvois aux recueils de règles et codes et règles qui visent ces substances SNPD sont indiqués dans le paragraphe 5 de l'article premier de la Convention et, à une exception près, rendent compte des modifications que les organes de l'OMI ont apportées à ces instruments depuis l'adoption de la Convention SNPD de 1996. L'exception en question concerne les matières solides en vrac qui possèdent des propriétés chimiques dangereuses, lesquelles sont soumises notamment aux dispositions du *Code maritime international des marchandises dangereuses* (Code IMDG) **en vigueur en 1996**, lorsque ces matières sont transportées en colis. À cet égard, il convient de se reporter à la lettre circulaire de l'OMI N° 3144, du 6 janvier 2011, qui contient la liste des matières solides en vrac possédant des propriétés chimiques dangereuses nommément désignées dans le Code IMSBC et aussi dans le Code IMDG en vigueur en 1996, ainsi que des matières solides en vrac possédant des propriétés chimiques dangereuses nommément désignées dans le Code IMSBC, mais **non** dans le Code IMDG en vigueur en 1996.

13 Par SNPD, on entend aussi bien les cargaisons en vrac que les marchandises en colis. Les cargaisons en vrac peuvent être des matières solides, des matières liquides, comme les hydrocarbures, ou des gaz liquéfiés. Les substances visées sont très nombreuses : le Code IMDG, par exemple, donne la liste de centaines de matières qui peuvent être dangereuses quand elles sont transportées en colis. Certaines matières solides en vrac, comme le charbon ou le minerai de fer, sont exclues.

Domage

14 Par dommage, on entend toute mort ou toutes lésions corporelles survenues à bord ou à l'extérieur du navire transportant des SNPD, toute perte de biens ou tout dommage subi par des biens à l'extérieur du navire transportant des SNPD, toute perte ou tout dommage par contamination de l'environnement causés par des SNPD, tout manque à gagner dans la pêche et le tourisme, ainsi que le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par ces mesures. La Convention SNPD de 2010 définit les mesures de sauvegarde comme étant toutes les mesures raisonnables qu'une personne prend après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter le dommage. Il s'agit notamment du nettoyage ou de l'enlèvement des SNPD se trouvant dans une épave, si ces substances présentent un danger ou un risque de pollution.

15 La Convention SNPD de 2010 ne s'applique pas aux dommages dus à la pollution par des hydrocarbures persistants, puisque ces dommages pourraient être visés par le régime international qu'ont établi la Convention CLC et la Convention Fonds de 1992. En revanche, les dommages autres que par pollution causés par des hydrocarbures persistants, par exemple les dommages dus à un incendie ou une explosion, sont couverts par la Convention, mais celle-ci ne s'applique pas aux dommages causés par des matières radioactives.

16 Le montant des indemnités payables en réparation par le propriétaire du navire et par le Fonds SNPD est réparti au marc le franc entre les demandeurs sur la base des créances établies. Les créances en cas de mort ou de lésions corporelles ont, toutefois, priorité sur les autres créances. Jusqu'aux deux tiers du montant total des indemnités sont réservés à cet effet.

Premier niveau : Responsabilité du propriétaire

a) Responsabilité objective du propriétaire

17 Le propriétaire inscrit du navire en cause est, au titre de la responsabilité objective, tenu de verser une indemnisation après un événement mettant en cause des SNPD. Cela signifie qu'il est responsable même en l'absence de faute de sa part. Le fait qu'un dommage s'est produit suffit à établir la responsabilité du propriétaire, à condition qu'il y ait un lien de cause à effet entre le dommage et la SNPD transportée à bord du navire.

18 Le propriétaire du navire est exonéré de sa responsabilité en vertu de la Convention SNPD de 2010 s'il prouve que :

- a) le dommage résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou
- b) le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage; ou
- c) le dommage résulte en totalité de la négligence ou d'une action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction; ou
- d) le fait que l'expéditeur ou toute autre personne a négligé de fournir des renseignements concernant la nature nocive ou potentiellement dangereuse des substances expédiées a :
 - i) soit causé le dommage, partiellement ou en totalité;
 - ii) soit fait que le propriétaire n'a pas contracté d'assurance;

à condition que ni le propriétaire, ni ses préposés, ni ses mandataires n'avaient connaissance ou n'auraient raisonnablement dû avoir connaissance de la nature potentiellement dangereuse et nocive des substances expédiées.

19 Si le propriétaire du navire prouve que le dommage résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire du navire peut être exonéré intégralement ou en partie de son obligation d'indemniser cette personne.

20 Le propriétaire des SNPD en cause dans l'événement n'est pas responsable au regard de la Convention SNPD de 2010.

b) Limitation de la responsabilité

21 En vertu de la Convention SNPD de 2010, le propriétaire du navire est normalement en droit de limiter sa responsabilité à un montant total par événement qui est calculé sur la base du nombre d'unités de jauge brute du navire comme suit :

- a) lorsque les dommages ont été causés par des SNPD en vrac :
 - i) 10 millions de droits de tirage spéciaux (DTS)⁷ pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000; et
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse 2 000, 10 millions de DTS auxquels s'ajoutent :
 - pour chaque unité de jauge de 2 001 à 50 000, 1 500 DTS; et
 - pour chaque unité de jauge au-dessus de 50 000, 360 DTS;étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 100 millions de DTS;

⁷ Le droit de tirage spécial est une unité de compte établie par le Fonds monétaire international (FMI), dont la valeur au 30 décembre 2010 était : 1 DST = £0,997755 ou US\$1,54003.

- b) lorsque les dommages ont été causés par des SNPD en colis, ou ont été causés à la fois par des SNPD en vrac et des SNPD en colis, ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer si les dommages dus au navire en question ont été causés par des SNPD en vrac ou des SNPD en colis :
- i) 11,5 millions de DTS pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000; et
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :
 - pour chaque unité de jauge de 2 001 à 50 000, 1 725 DTS; et
 - pour chaque unité de jauge au-dessus de 50 000, 414 DTS;étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 115 millions de DTS.

22 Le propriétaire d'un navire n'aura pas le droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement ou avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

c) Canalisation de la responsabilité

23 En vertu de la Convention SNPD de 2010, le propriétaire inscrit est responsable, comme indiqué précédemment, des dommages du chef de pollution. Aucune demande en réparation de dommage ne peut être formée contre les personnes ci-après, à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement :

- a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;
- b) le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;
- c) un affréteur (quel qu'il soit, y compris un affréteur coque nue), armateur-gérant ou exploitant du navire;
- d) une personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;
- e) une personne prenant des mesures de sauvegarde; et
- f) tous les préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e).

d) Assurance obligatoire

24 Le propriétaire d'un navire qui transporte des SNPD est tenu de souscrire une assurance ou une autre garantie financière admissible pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention SNPD de 2010.

25 La Convention SNPD de 2010 impose au propriétaire de navire de fournir la preuve que le navire est couvert par une assurance lorsqu'il entre dans un port d'un État Partie à la Convention en présentant un certificat, que l'État d'immatriculation du navire soit ou non Partie à la Convention. Le certificat est délivré par l'État d'immatriculation du navire ou, si cet État n'est pas Partie à la Convention, par un État Partie. Les États Parties sont tenus d'accepter tout certificat délivré par un autre État Partie.

26 Des demandes en réparation d'un dommage peuvent être formées directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière.

Deuxième niveau : Fonds SNPD

27 Le Fonds SNPD verse une indemnisation quand le montant total des demandes recevables dépasse les limites de la responsabilité du propriétaire du navire, c'est-à-dire que le Fonds verse un complément d'indemnisation quand le propriétaire ou son assureur ne peut pas prendre à sa charge la totalité de la perte ou du dommage résultant d'un événement.

28 Le Fonds SNPD verse aussi une indemnisation dans les cas suivants :

- le propriétaire du navire est exonéré de sa responsabilité; ou
- le propriétaire du navire responsable du dommage est incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter de ses obligations.

29 La Convention SNPD de 2010 impose aux demandeurs, s'ils veulent former une demande contre le Fonds SNPD, de prouver que selon toute probabilité raisonnable le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires. En pareil cas, le Fonds SNPD peut être tenu de verser une indemnisation même si le navire qui a causé le dommage ne peut pas être identifié.

30 Par ailleurs, le Fonds SNPD n'est pas tenu de verser une indemnisation si le dommage résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, etc., ou s'il est dû à des fuites ou rejets de SNPD provenant d'un navire de guerre ou d'un autre navire appartenant à un État ou exploité par lui et affecté exclusivement, au moment de l'événement, à un service non commercial d'État.

31 Si le Fonds SNPD prouve que le dommage résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le Fonds SNPD peut être exonéré intégralement ou partiellement de son obligation d'indemniser cette personne. Toutefois, cette exonération dont bénéficie le Fonds SNPD ne s'applique pas aux mesures de sauvegarde.

Limites de l'indemnisation versée par le Fonds SNPD

32 Le montant maximal des indemnités que le Fonds SNPD doit verser pour un événement déterminé est de 250 millions de DTS, ce montant comprenant la somme versée par le propriétaire du navire ou son assureur. La Convention SNPD de 2010 prévoit aussi une procédure simplifiée pour relever à l'avenir le plafond des indemnités à verser en vertu de la Convention.

33 Si les demandes recevables représentent un montant total qui ne dépasse pas le montant maximal disponible pour les honorer, elles sont toutes intégralement réglées. Sinon, les versements se font au marc le franc, c'est-à-dire que tous les demandeurs reçoivent le même pourcentage du montant de leurs demandes recevables.

Financement du Fonds SNPD

a) Contributions au Fonds SNPD

34 Les indemnités versées par le Fonds SNPD sont financées par les contributions exigibles des personnes qui, au cours d'une année civile, ont reçu, dans un État Membre, des quantités de cargaisons transportées par mer donnant lieu à contribution qui excèdent les seuils fixés par la Convention SNPD de 2010. Le montant à verser par chaque personne redevable de contributions est proportionnel aux quantités de SNPD qu'elle reçoit chaque année.

35 Le barème des contributions tient compte non seulement des cargaisons importées mais aussi des cargaisons qui ont été reçues après avoir été transportées par mer entre deux ports du même État. À cet égard, «cargaison donnant lieu à contribution» désigne des SNPD en vrac. Toutefois, une cargaison n'est pas considérée comme cargaison donnant lieu à contribution tant qu'elle est en transit. Autrement dit, dès lors qu'elle n'est pas importée, consommée ou transformée, une cargaison qui est transbordée n'entraîne pas l'obligation de verser une contribution au Fonds SNPD.

36 Les contributions destinées à financer les indemnités payables par le Fonds SNPD seront à verser *a posteriori*, c'est-à-dire qu'elles seront exigibles uniquement après un événement dont l'indemnisation fait entrer en jeu le Fonds SNPD. Le versement des contributions peut s'échelonner sur plusieurs années dans le cas d'un événement de grande envergure.

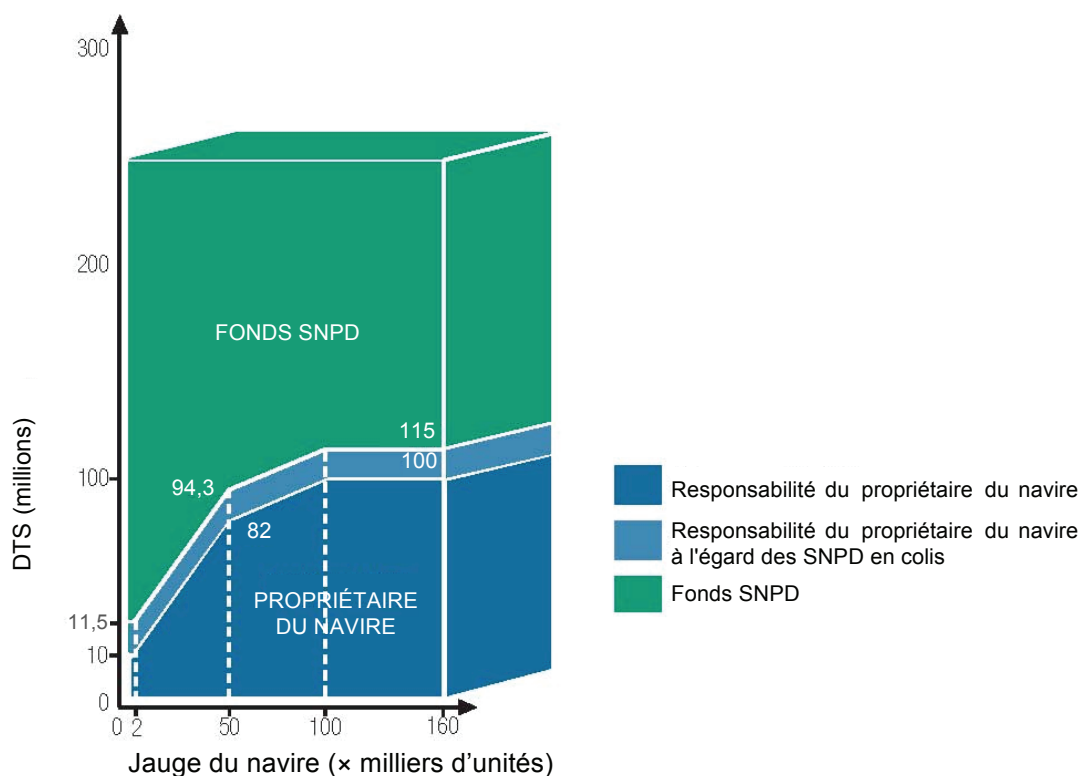


Figure 1 – Limites de la responsabilité du propriétaire du navire et du montant des indemnités pouvant être versées par le Fonds, telles qu'indiquées dans la Convention SNPDP de 2010

37 La Convention SNPDP de 2010 accepte qu'une personne qui reçoit effectivement des SNPDP pour le compte d'un tiers, par exemple un entrepôt, désigne ce tiers comme étant le réceptionnaire aux fins de la Convention. La personne qui reçoit effectivement dans un port ou un terminal la cargaison donnant lieu à contribution et le tiers qu'elle a désigné doivent l'un et l'autre être soumis à la juridiction d'un État Partie.

38 Pour les GNL, les contributions annuelles sont versées par le réceptionnaire, ou par le détenteur du titre de propriété, s'il en a été convenu avec le réceptionnaire; toutefois, en cas de défaut de versement de la part du détenteur du titre de propriété, la responsabilité revient au réceptionnaire.

39 Les États ont la possibilité de définir le «réceptionnaire» comme ils l'entendent dans leur législation nationale mais cette définition doit être telle que la quantité totale de cargaisons reçues dans l'État en question et donnant lieu à contribution soit effectivement la même que si la définition donnée dans la Convention avait été appliquée. Cela offre aux États une certaine souplesse leur permettant d'appliquer la Convention conjointement avec leur législation nationale en vigueur mais sans leur donner le loisir d'en retirer un avantage commercial indu.

40 Les États Parties sont tenus de communiquer à l'Administrateur du Fonds SNPDP le nom et l'adresse des personnes qui ont reçu, au cours de l'année précédente, des quantités de cargaisons donnant lieu à contribution excédant les seuils fixés et d'indiquer les quantités de cargaisons reçues par chacune d'elles. Le Fonds SNPDP ne verse aucune indemnité tant qu'il n'a pas été satisfait à ces obligations en matière de notification, sauf dans les cas de créances pour mort et lésions corporelles. Seules les SNPDP en vrac sont des cargaisons donnant lieu à contribution, alors qu'avant l'adoption du Protocole de 2010, les SNPDP en colis en faisaient aussi partie. Néanmoins, les dommages causés par les SNPDP en colis restent couverts au titre de l'assurance obligatoire souscrite par le propriétaire, à concurrence d'un montant au-delà duquel l'indemnisation est prise en charge par le Fonds SNPDP.

41 Un État est responsable de toutes pertes financières subies par le Fonds SNPD qui résulteraient du fait que l'État a omis de présenter un rapport. Les États ont aussi l'option d'établir un régime national pour la collecte des contributions dues au titre de la réception de cargaisons du commerce intérieur (c'est-à-dire le fret maritime d'un port ou terminal à un autre du même État).

42 Lorsqu'ils consentent à être liés par le Protocole SNPD de 2010 et, partant, la Convention SNPD de 2010, puis chaque année jusqu'à ce que le Protocole entre en vigueur à leur égard, les États contractants sont tenus de communiquer à l'OMI des renseignements sur les cargaisons donnant lieu à contribution qu'ils ont reçues. Le Secrétaire général de l'OMI sera ainsi en mesure de déterminer la date d'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010. Si un État manque à ces obligations en matière de notification, il est privé temporairement de son statut d'État contractant jusqu'à ce qu'il ait communiqué les renseignements requis. Un État qui n'a pas soumis de rapports annuels après l'entrée en vigueur de la Convention ne pourra pas présenter de demande d'indemnisation tant qu'il n'aura pas communiqué les renseignements requis, sauf dans le cas des créances pour mort et lésions corporelles.

43 Les États qui décident de devenir Parties au Protocole SNPD de 2010 devraient s'assurer qu'ils déposent un instrument à cet effet uniquement à l'égard du Protocole, sans faire référence à la Convention SNPD de 1996.

b) Comptes du Fonds SNPD

44 Quand il sera pleinement opérationnel, le Fonds SNPD aura les quatre comptes suivants :

- Hydrocarbures
- Gaz naturels liquéfiés (GNL)
- Gaz de pétrole liquéfiés (GPL)
- Compte général couvrant deux secteurs :
 - matières solides en vrac; et
 - autres SNPD.

45 Chaque compte servira à indemniser les dommages causés par les substances donnant lieu à contribution au titre dudit compte, c'est-à-dire qu'entre les comptes, il n'y aura pas d'interfinancement.

46 Chaque compte séparé deviendra opérationnel uniquement lorsque la quantité totale de cargaisons donnant lieu à contribution reçues dans les États Membres au cours de l'année précédente, ou de toute année choisie par l'Assemblée du Fonds SNPD, aura dépassé les seuils suivants :

- 350 millions de tonnes pour le compte hydrocarbures
- 20 millions de tonnes pour le compte GNL
- 15 millions de tonnes pour le compte GPL.

47 Toutefois, juste après la création du Fonds SNPD, les données nécessaires pour déterminer l'assiette des contributions, autrement dit les quantités de SNPD reçues dans les États Membres, ne seront peut-être pas suffisantes pour établir les quatre comptes séparés. Dans un premier temps, l'établissement des comptes séparés pourrait être **différé** et le Fonds SNPD pourra donc avoir deux comptes seulement :

- un compte séparé pour les hydrocarbures
- un compte général comportant quatre secteurs :
 - GNL;
 - GPL;
 - matières solides en vrac; et
 - autres SNPD.

48 En outre, les opérations d'un compte séparé pourraient être **suspendues** si le montant total des contributions non versées à ce compte est supérieur à 10 % du tout dernier montant des contributions prélevées au titre de ce compte. En conséquence, les contributions à un compte séparé qui aurait été suspendu seraient versées au compte général et toute demande d'indemnisation s'y rapportant serait alors financée par ce compte. La décision de suspendre ou de reprendre les opérations d'un compte doit être prise par l'Assemblée à la majorité des deux tiers.

49 Les réceptionnaires de SNPD auront peut-être à contribuer à un ou plusieurs comptes. Les montants à prélever sur chaque réceptionnaire seront calculés sur la base des quantités de cargaisons donnant lieu à contribution reçues et, s'agissant du compte général, conformément aux règles de l'Annexe II de la Convention. Un réceptionnaire ne sera tenu de contribuer au Fonds SNPD que si la quantité de SNPD qu'il aura reçue au cours de l'année dépasse les seuils suivants :

	Création du compte	Contributions au compte/secteur
Compte général	40 millions de tonnes*	
• matières solides en vrac		20 000 tonnes
• autres SNPD	aucune quantité minimale requise	20 000 tonnes
Comptes séparés (ou secteurs du compte général)		
Compte hydrocarbures	350 millions de tonnes	
• hydrocarbures persistants		150 000 tonnes
• hydrocarbures non persistants		20 000 tonnes
Compte GNL	20 millions de tonnes	aucune quantité minimale requise
Compte GPL	15 millions de tonnes	20 000 tonnes

* Condition requise pour l'entrée en vigueur.

Juridictions compétentes

50 En principe, les demandeurs peuvent uniquement saisir un tribunal d'un État Partie sur le territoire ou dans les eaux duquel le dommage s'est produit. Dans ce contexte, «eaux» signifie la mer territoriale⁸ ou la zone économique exclusive (ZEE)⁹ ou encore une zone équivalente d'un État Partie. Il en va de même pour les actions intentées contre le fournisseur d'une assurance ou garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire, c'est-à-dire l'assureur du propriétaire du navire.

51 Les règles ne sont pas les mêmes si un dommage autre qu'un dommage par contamination de l'environnement survient exclusivement au-delà des eaux territoriales d'États Parties.

52 Les actions contre le Fonds SNPD devraient être intentées devant le tribunal qui a saisi des actions contre le propriétaire du navire. Toutefois, si le propriétaire du navire est exonéré de sa responsabilité ou si pour une autre raison aucun propriétaire de navire n'est responsable, toute action contre le Fonds SNPD doit être portée devant le tribunal qui aurait été compétent si le propriétaire avait été responsable. Quand un événement s'est produit et que le navire en cause n'a pas été identifié, une action peut être introduite contre le Fonds SNPD uniquement dans les États Parties où le dommage s'est produit.

⁸ L'article 3 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit la largeur de la mer territoriale comme ne dépassant pas «12 milles marins mesurés à partir des lignes de base établies conformément à la Convention». La ligne de base normale est la ligne de basse mer le long de la côte (article 5 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer).

⁹ L'article 57 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit la zone économique exclusive comme une zone qui ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale.

Administration

53 Le Fonds SNPD comprendra une Assemblée, un Secrétariat et un Administrateur, à l'image de la structure du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOI).

54 L'Assemblée sera composée de tous les États Parties à la Convention SNPD de 2010. L'Assemblée aura un certain nombre de fonctions, dont celles d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation introduites contre le Fonds SNPD et de déterminer les montants à prélever au titre des contributions.

Entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010

55 La Convention SNPD de 2010 entrera en vigueur 18 mois après la date à laquelle le Protocole SNPD de 2010 aura été ratifié par au moins 12 États, sous réserve des conditions suivantes :

- i) quatre de ces États doivent avoir chacun une flotte d'un tonnage d'au moins 2 millions d'unités de jauge brute; et
- ii) les contributeurs des 12 États qui ont ratifié la Convention doivent avoir reçu à eux tous, au cours de l'année civile précédente, une quantité d'au moins 40 millions de tonnes de cargaisons de matières solides en vrac ou autres SNPD donnant lieu à contribution au compte général.