



FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

Point 5 de l'ordre du jour	IOPC/APR16/5/1	
Original: ANGLAIS	31 mars 2016	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES20	•
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC66	
Assemblée du Fonds complémentaire	SA12	

CONVENTION ET PROTOCOLE SNPD

Soumis par le Canada

Résumé:	Le présent document rend compte des travaux menés par le Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD, ainsi que de l'atelier international sur la Convention SNPD organisé par le Canada en mars 2016 à Montréal (Canada). Il fait en outre le point sur la mise en œuvre de la Convention SNPD au Canada. L'annexe au présent document contient le programme de l'atelier.
Mesure à prendre:	<u>Assemblée du Fonds de 1992</u> Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 Introduction

Le présent document informe l'Assemblée du Fonds de 1992 sur les derniers développements dans trois domaines distincts: les travaux du Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD à l'Organisation maritime internationale (OMI), les résultats d'un atelier organisé par le Canada et l'évolution de 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, 2010 (Convention SNPD) au Canada.

2 Point sur les travaux du Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD

- 2.1 À sa 101^{ème} session, en avril 2014, le Comité juridique de l'OMI a établi un Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD, en tant qu'instance pour les échanges de vues et de renseignements. Le Canada (M. François Marier) a été élu coordonnateur du groupe de travail par correspondance, qui utilise le blogue consacré au Protocole SNPD (<http://hnsprotocol.wordpress.com/>) comme principal moyen de dialogue.
- 2.2 À la 102^{ème} session du Comité juridique, en avril 2015, le coordonnateur du Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD a présenté un rapport et recommandé la prolongation du mandat du groupe de travail par correspondance afin de poursuivre le dialogue entre les États et les parties prenantes du secteur qui œuvrent en vue de l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010. Le Comité juridique a accepté de prolonger le mandat du groupe de travail par correspondance jusqu'à sa prochaine session, en y ajoutant trois tâches précises.
- 2.3 Le Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD était chargé de mener à bien les tâches ci-après:
- 1) servir d'instance pour les échanges de vues sur les questions relatives à la mise en œuvre de la Convention SNPD et surveiller et guider le processus de mise en œuvre dans les États;
 - 2) en vue d'encourager l'entrée en vigueur à brève échéance de la Convention SNPD de 2010 au niveau mondial et dans l'intérêt tant des États Parties potentiels que des secteurs intéressés souhaitant une approche coordonnée de la ratification, de l'adhésion ou de l'acceptation, fournir des orientations et une assistance sur les questions relatives à la mise en œuvre et au fonctionnement de la Convention qui incluent, sans toutefois s'y limiter:

- la collecte de renseignements sur les cargaisons donnant lieu à contribution, la mise au point de systèmes de notification et de vérification appropriés et le barème des contributions conformément aux Directives relatives à la notification des cargaisons SNPD donnant lieu à contribution;
- l'admissibilité de l'assurance ou de toute autre garantie financière aux fins de l'application de l'article 12 de la Convention SNPD de 2010;
- l'aide à apporter au Fonds de 1992 pour la mise au point de divers documents et décisions nécessaires en vue de la première session de l'Assemblée du Fonds SNPD, conformément à la résolution 1 sur la mise en place du Fonds SNPD approuvée par la Conférence internationale qui a adopté le Protocole SNPD de 2010;

3) travailler sur trois tâches précises:

- la publication intitulée 'Comprendre la Convention SNPD';
- des scénarios d'événements mettant en cause des SNPD; et
- un projet de résolution sur la mise en œuvre et l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010; et

4) soumettre un rapport au Comité juridique à sa prochaine session.

2.4 Depuis la dernière session du Comité juridique, le Groupe de travail par correspondance s'est tout d'abord concentré sur les trois tâches précises. Une grande partie de son travail a été consacrée à la première, c'est-à-dire la réalisation d'une nouvelle publication, avec le concours de l'OMI, des FIPOL et de l'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF). Intitulée 'La Convention SNPD: Pourquoi elle est nécessaire', cette brochure se propose de décrypter l'intention stratégique fondamentale de la Convention SNPD plutôt que d'expliquer son fonctionnement en détail. Elle s'adresse aux stratèges et aux décideurs des États, ainsi qu'aux acteurs du secteur qu'elle pourrait assister dans leur travail de mise en œuvre. Finalisée et publiée en novembre 2015, elle peut être consultée sur les sites Web de la Convention SNPD (<http://www.hnsconvention.org>), de l'OMI, des FIPOL et de l'ITOPF.

2.5 La deuxième tâche ajoutée au mandat du Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD concerne la préparation de scénarios d'événements mettant en cause des SNPD. Ils sont eux aussi censés servir d'outil d'information pour les États et les parties prenantes du secteur, sous forme de présentation PowerPoint. Le plan élaboré à ce jour au sein du Groupe de travail par correspondance comprend des informations essentielles sur les SNPD dans le contexte du commerce mondial, ainsi que sur les risques de déversements de SNPD par des navires. Plusieurs scénarios hypothétiques de différents types d'accidents seraient présentés, accompagnés d'une explication des dommages qui seraient causés par les SNPD. Ces scénarios sont en cours de préparation par des experts de plusieurs organisations et reposeraient en outre sur les données d'accidents réels mettant en cause des SNPD. Les scénarios seraient suivis par une comparaison de couverture entre la Convention SNPD et les limites de responsabilité possibles en vertu de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. Le Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD poursuit ses travaux et une première version des scénarios devrait être présentée à la prochaine session du Comité juridique.

2.6 La troisième tâche ajoutée au mandat du Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD concerne la préparation d'un projet de résolution sur la mise en œuvre et l'entrée en vigueur de la Convention SNPD, qui sera soumis à l'examen du Comité juridique. Ce projet de résolution chercherait à encourager les États à entreprendre les démarches nécessaires pour la mise en œuvre de la Convention SNPD au moyen des outils disponibles et dans l'objectif d'une entrée en vigueur rapide. Le projet de résolution encouragerait également la collaboration entre les États afin de garantir un effort coordonné,

indispensable pour disposer du nombre minimum requis pour déclencher l'entrée en vigueur de la Convention SNPD. Enfin, le projet de résolution pourrait proposer un échéancier.

3 Présentation de l'atelier sur la Convention SNPD de 2010

- 3.1 Le Gouvernement canadien a organisé un atelier sur la Convention SNPD, à Montréal (Canada), les 17 et 18 mars 2016. L'objectif était de stimuler une discussion en profondeur sur la mise en œuvre de la Convention SNPD, de favoriser l'échange d'enseignements et de bonnes pratiques, d'entendre les acteurs du secteur et de s'entendre sur les prochaines démarches à entreprendre pour faciliter la ratification de la Convention SNPD de 2010 par les États Membres. L'annexe contient le programme de l'atelier.
- 3.2 Onze États Membres de l'OMI étaient représentés à l'atelier: l'Allemagne, la Belgique, le Canada, le Danemark, les États-Unis, la Finlande, l'Italie, le Japon, la Norvège, le Portugal et la Suède. Des organisations internationales, dont les FIPOL, l'OMI et l'ITOPF, ainsi que plusieurs représentants internationaux et nationaux du secteur et chercheurs universitaires, étaient également présents.
- 3.3 Dans ses remarques d'ouverture, Mme Joyce Henry, Directrice générale de la politique maritime chez Transports Canada, a expliqué comment la Convention SNPD comblerait un manque crucial dans les régimes internationaux de responsabilité et d'indemnisation en prévoyant une couverture adéquate pour les dommages causés par le transport international et intérieur de SNPD par mer. Elle a également pris acte des efforts internationaux mis en œuvre pour favoriser et faciliter l'entrée en vigueur de la Convention SNPD, en soulignant la contribution du Canada. Mme Henry a observé que même si un travail énorme avait été accompli au cours des dernières années, il restait encore fort à faire et que les États devaient continuer d'avancer ensemble vers l'entrée en vigueur de la Convention SNPD.
- 3.4 Animé par M. François Marier de Transports Canada, l'atelier était composé de huit sessions sur la mise en œuvre de la Convention SNPD, sur les règles de notification et sur la coopération internationale et régionale en vue de l'entrée en vigueur de la Convention. Tous les exposés du programme de l'atelier seront diffusés sur le site Web de la Convention SNPD.
- 3.5 La première session faisait un retour sur le travail consacré à la Convention SNPD, couvrant les principaux événements et négociations qui ont marqué la période entre la Conférence de Bruxelles en 1969, marquée par l'adoption de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et la Conférence diplomatique sur le Protocole SNPD de 2010. Dans leurs exposés, les intervenants se sont concentrés sur les difficultés et les obstacles présents à l'époque, ainsi que sur la manière dont les États y ont fait face pendant la période précédant la Conférence diplomatique sur la Convention SNPD de 1996. Ils ont abordé les principaux problèmes qui ont vu le jour au lendemain de l'adoption de la Convention SNPD de 1996, à savoir les contributions au compte Gaz naturels liquéfiés (compte GNL), le concept de 'réceptionnaire' et la non-soumission des rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution, et des solutions développées par le Groupe de réflexion sur la Convention SNPD, qui prévoyaient l'adoption du Protocole SNPD de 2010.
- 3.6 La deuxième session concernait les efforts internationaux en vue de l'entrée en vigueur de la Convention et, plus précisément, le rôle joué par l'OMI et les FIPOL à ce sujet. Outre l'adoption du texte consolidé de la Convention SNPD, le Comité juridique de l'OMI a approuvé les Directives relatives à la notification des cargaisons SNPD donnant lieu à contribution. Celles-ci avaient été préparées à la suite d'un atelier conjoint OMI-FIPOL en 2012, dans le but de faciliter la soumission par les États des données sur les cargaisons donnant lieu à contribution avant l'entrée en vigueur de la Convention. Les travaux du Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD ont été présentés, y compris la réalisation de la brochure.
- 3.7 L'Administrateur des FIPOL s'est exprimé sur le rôle de l'Organisation depuis l'adoption du Protocole SNPD. Les FIPOL contribuent en grande partie à l'effort visant l'entrée en vigueur de la Convention SNPD, notamment en se chargeant des tâches administratives liées à la mise en place du Fonds SNPD, à l'assistance prêtée à l'OMI et à la préparation de la première assemblée du Fonds SNPD. Dans le cadre de ce rôle d'appui, les FIPOL ont participé à la réalisation et à la diffusion d'informations, dont diverses publications et le site Web. Les FIPOL ont également mis au point le localisateur SNPD, qui

répertorie toutes les substances couvertes par la Convention SNPD et identifie les cargaisons donnant lieu à contribution. Au cours des quelques dernières années, les FIPOL ont également noué le dialogue avec les parties prenantes dans un but de sensibilisation.

- 3.8 La troisième session, les intervenants ont parlé de la couverture d'assurance en place en cas d'accident mettant en cause des SNPD, en illustrant leurs propos de données historiques d'accidents. L'International Group of P&I Associations (International Group) a parlé de la couverture en place en cas d'accidents mettant en cause des SNPD, ainsi que des données historiques d'accidents préparées pour la Conférence diplomatique de 2010. Entre 2002 et 2010, 192 accidents mettant en cause des SNPD ont été signalés, dont 189 relevaient de la limite du propriétaire du navire en vertu de la Convention SNPD, représentant un total de 152,8 millions de droits de tirage spéciaux versés par les propriétaires de navires et leurs assureurs. Les données historiques suggèrent que, si la Convention SNPD entre en vigueur, les assureurs assumeront la plus grande part de la responsabilité du paiement des demandes d'indemnisation, et non pas le Fonds SNPD.
- 3.9 Bien que la quantité de SNPD transportées par mer ait presque doublé entre 2000 et 2016, l'ITOPF fait état d'une diminution du nombre d'accidents graves au fil des ans. Cependant, les opérations d'intervention en cas d'accident sont de plus en plus complexes en raison des préoccupations grandissantes concernant l'environnement, les ressources sensibles et la santé humaine. Qui plus est, et de plus en plus, les accidents impliquent des porte-conteneurs transportant des produits dangereux, ce qui peut poser des difficultés de localisation et d'identification des substances. Les interventions en cas d'accident mettant en cause des SNPD demandent une logistique complexe et un équipement divers; elles ont peu en commun avec les opérations en cas de déversement d'hydrocarbures. Le Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD prépare actuellement des scénarios d'accidents mettant en cause des SNPD pour éclairer les parties prenantes et les décideurs sur l'application de la Convention SNPD. Les trois versions provisoires de scénarios présentées aux participants donnent un aperçu du type d'accident, du type d'effets associés à l'accident et du type de coûts et d'indemnisation.
- 3.10 La quatrième session était une table ronde de représentants des transports maritimes, de l'industrie chimique et du secteur pétrolier, invités à s'exprimer sur la Convention SNPD. Même si la Convention SNPD représente un nouveau régime de responsabilité pour les propriétaires de navires, le secteur des transports maritimes souscrit vivement à son entrée en vigueur rapide. La Convention SNPD est considérée comme un outil indispensable pour garantir l'uniformité des régimes et renforcer l'acceptabilité sociale du transport maritime de SNPD. Les représentants des transports maritimes ont reconnu que la Convention SNPD repose sur les mêmes principes que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, et qu'elle permet aux propriétaires de navires de limiter leur responsabilité. Pour sa part, l'industrie chimique européenne est favorable à la Convention SNPD en principe, à condition que celle-ci soit mise en œuvre dans les principaux États Membres de l'Union européenne (UE) de manière uniforme et coordonnée, et que la notification des cargaisons donnant lieu à contribution ne fasse pas peser un fardeau bureaucratique excessif sur les entreprises. L'industrie chimique est d'avis que les États devraient engager une action coordonnée pour que la Convention soit mise en œuvre dès que possible. Malgré quelques réserves au sujet de l'aspect bureaucratique de la notification, des coûts et de la communication de données commerciales, l'industrie pétrolière canadienne est en faveur de l'adoption de la Convention SNPD et a démontré l'effet qu'elle pourrait avoir sur le secteur pétrolier en aval.
- 3.11 Les intervenants de la cinquième session ont fait le point sur l'évolution de la mise en œuvre de la Convention SNPD au Canada, au Danemark et en Norvège. Au Danemark, le processus parlementaire d'adoption de la loi mettant en œuvre la Convention SNPD n'a pas posé de difficultés particulières car le Parlement avait déjà adopté une loi en 2005 en vue de la mise en œuvre de la Convention SNPD de 1996. Par conséquent, il n'a fallu que quelques petites révisions de la législation. La consultation publique en 2012 n'a révélé aucune objection majeure. La loi a été présentée au Parlement et adoptée en 2013. Les règles de notification sont déjà appliquées et les autres dispositions entreront en vigueur en même temps que la Convention SNPD. L'ordonnance sur l'obligation de notification des réceptionnaires de SNPD en vrac est entrée en vigueur en 2015 avec effet rétroactif en 2014.

- 3.12 Suite à des consultations qui ont révélé un soutien général de la part des parties prenantes, la Norvège a voté une législation visant la mise en œuvre de la Convention SNPD en mai 2015. La disposition concernant les règles de notification est entrée en vigueur. Les règles de mise en application des obligations de notification sont entrées en vigueur le 1er janvier 2016. La première date de notification obligatoire des cargaisons donnant lieu à contribution reçues en 2016 sera le 15 mars 2017.
- 3.13 La sixième session s'intéressait aux problèmes de mise en application des règles de notification et du système de collecte des rapports rencontrés par les États. Le Canada a donné un aperçu des règles de notification qu'il est en train d'élaborer, en se concentrant sur les problèmes rencontrés en cours de route, notamment la définition de 'transport par mer', de 'personnes associées' et de 'cargaison en transit'. Le Canada a également donné une démonstration du système de notification électronique qu'il est en train de mettre au point, en mentionnant qu'il pourrait être partagé gratuitement avec les États intéressés. Pour sa part, le Danemark a présenté un aperçu des règles de notification en place, en se concentrant sur les principaux problèmes soulevés par les intéressés pendant le processus de consultation. Pour notifier des SNPD en vrac, les réceptionnaires doivent utiliser le modèle de formulaire de notification élaboré par l'OMI et les FIPOL. En 2015, le Danemark a réussi à collecter les rapports, pour la première fois, pour l'année civile 2014.
- 3.14 Les FIPOL ont rappelé aux participants que les États doivent soumettre leurs rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution reçues en une année au moment de la ratification, puis chaque année par la suite. À défaut, ils s'exposent aux sanctions prévues par la Convention SNPD. Les FIPOL ont également parlé du financement du Fonds SNPD, en précisant que les quatre comptes distincts seraient établis une fois que les seuils minimaux seraient atteints pour chacun d'entre eux. Les FIPOL ont ensuite présenté une formule pour le calcul des contributions à partir du montant total de l'appel de contributions et du total des cargaisons donnant lieu à contribution réceptionnées pendant l'année de référence.
- 3.15 Pendant la septième session, les intervenants ont parlé des efforts de collaboration internationale et régionale visant la mise en œuvre nationale et l'entrée en vigueur de la Convention SNPD. Le 10 décembre 2015, le Conseil de l'UE s'est accordé sur deux propositions cherchant à autoriser les États Membres de l'UE à ratifier le Protocole SNPD de 2010. Avant d'être adoptées, ces propositions doivent être examinées et approuvées par le Parlement européen et le Conseil des ministres. Leur adoption devrait avoir lieu dans les quelques prochains mois. Du point de vue européen, la ratification et l'entrée en vigueur simultanées et coordonnées sont jugées nécessaires afin de ne pas fausser la concurrence entre les ports, de minimiser le fardeau administratif pour les navires et la notification, et d'éviter un déplacement vers le transport routier. L'OMI a fait valoir que même s'il est plus compliqué que le système des FIPOL, le système SNPD est réalisable. Le Fonds SNPD repose sur le même modèle de base que les FIPOL. L'OMI a également rappelé l'utilité des directives en matière de notification des cargaisons de SNPD donnant lieu à contribution pour orienter les États en attendant l'entrée en vigueur de la Convention.
- 3.16 L'atelier s'est achevé par une discussion au sujet du projet de résolution du Comité juridique de l'OMI sur la mise en œuvre et l'entrée en vigueur de la Convention SNPD. Les principaux éléments de la résolution, y compris l'élaboration d'un échéancier, ont été traités en séance plénière. La résolution sera rédigée de manière à encourager les États à mettre en œuvre et à ratifier la Convention SNPD, dans l'objectif d'une entrée en vigueur selon l'échéancier. Pour ce qui est des prochaines démarches à entreprendre, un projet de résolution sera examiné à la 103ème session du Comité juridique de l'OMI, en juin 2016, dans le cadre du mandat du Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD.
- 3.17 Dans ses remarques de clôture, M. Daniel Haché, Directeur des politiques maritimes internationales chez Transports Canada, a remercié les intervenants de leurs précieuses contributions à l'atelier, qui ont renforcé nos connaissances sur la Convention et son processus de mise en œuvre. La connaissance impliquant la responsabilité, M. Haché a souligné que l'entrée en vigueur de la Convention ne saurait être possible sans un dialogue permanent entre les pouvoirs publics, les organisations internationales concernées et les parties prenantes de l'industrie.

4 Point sur la mise en œuvre de la Convention SNPD de 2010 au Canada

- 4.1 Depuis l'adoption du Protocole de 2010, le Canada fait campagne en faveur de la Convention SNPD, au niveau national et international, tout en œuvrant de pied ferme à sa mise en application dans le droit canadien.
- 4.2 Des modifications ont été apportées à la Loi sur la responsabilité en matière maritime en décembre 2014, qui contenaient toutes les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de la Convention SNPD au Canada. Les dispositions concernant la notification sont toutes en vigueur. Les dispositions restantes, comme l'obligation d'assurance, n'entreront pas en vigueur tant que le Canada n'aura pas ratifié la Convention SNPD et qu'elle ne sera pas en vigueur au niveau international. Les modifications laissent également aux autorités réglementaires le soin de définir les règles de notification des réceptions de SNPD en vrac. Transports Canada est en train d'achever la mise au point des règles exigeant que les réceptionnaires de cargaisons de SNPD en vrac notifient les quantités reçues pendant une année civile.
- 4.3 Transports Canada a collaboré étroitement avec des parties prenantes du secteur des transports maritimes, de l'industrie chimique et du secteur pétrolier pendant l'élaboration du Protocole SNPD de 2010 et des modifications de la Loi. Transports Canada continue de travailler avec ces acteurs tout au long de l'élaboration de la réglementation proposée. Un document de consultation sur les règles de notification des SNPD a été distribué aux parties prenantes en mars 2015 et des discussions ont eu lieu avec un grand nombre d'associations et de sociétés concernées, selon que de besoin. Les points de vue exprimés pendant ces consultations ont été pris en compte et intégrés, dans la mesure du possible, dans le projet du Règlement sur la responsabilité en matière maritime et la communication de renseignements, distribué aux parties prenantes en janvier 2016. Les parties prenantes auront de nouveau la possibilité de formuler leurs observations dans le cadre du processus officiel de publication.
- 4.4 Les parties prenantes n'ont pas exprimé de préoccupations significatives concernant les règles proposées car elles n'alourdissent pas le fardeau administratif et sont nécessaires à la mise en œuvre de la Convention SNPD, considérée comme un avantage par l'industrie des SNPD au Canada.
- 4.5 Les règles de notification proposées devraient être publiées au printemps 2016 pour examen public et consultation. Leur entrée en vigueur est prévue pour le 1er janvier 2017. La date limite de soumission du premier rapport des réceptionnaires pour l'année civile 2017 serait le 28 février 2018. Afin d'assurer une collecte efficace des rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution, Transports Canada est en train de mettre au point un système de notification électronique.

5 Mesure à prendre

Assemblée du Fonds de 1992

L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

* * *

ANNEXE

**ATELIER SUR LA CONVENTION SNPD
PROGRAMME**

Jour 1 – 17 mars 2016

Théâtre J. Armand Bombardier, Musée McCord, Montréal, Québec, Canada

Matin	
8 h - 9 h	Inscriptions
9 h - 9 h 15	<p>Session d'ouverture</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accueil par M. François Marier, Gestionnaire et Conseiller principal en politiques, Transports Canada et Coordonnateur du Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD • Remarques d'ouverture par Mme Joyce Henry, Directrice générale, Politique maritime, Transports Canada
9 h 15 - 10 h 30	<p>Session 1: Notre parcours: Histoire et contexte de la Convention SNPD de 2010</p> <p>Intervenants</p> <p>M. Alfred H. Popp Administrateur, Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, Canada</p> <p>M. Erik Røsaeg Professeur, Institut scandinave de droit maritime, Université d'Oslo, Norvège</p> <p>M. Mark Gauthier Avocat général retraité, Secrétariat du droit maritime Ministère de la Justice, Gouvernement du Canada</p>
10 h 30 - 11 h	Pause (Atrium du musée McCord)
11h 00 - Midi	<p>Session 2: Les efforts internationaux en vue de l'entrée en vigueur de la Convention SNPD</p> <p><u>Intervenants</u></p> <p>M. Jan Engel de Boer Conseiller juridique principal, Organisation maritime internationale</p> <p>M. François Marier Coordonnateur du Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD</p> <p>M. José Maura Administrateur, Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures</p>
Midi - 13 h 30	Déjeuner (Atrium du musée McCord)

Après-midi	
13 h 30 - 15 h	<p>Session 3: Événements mettant en cause des SNPD: le passé, le présent et le futur</p> <ul style="list-style-type: none"> • La couverture d'assurance en place en cas d'événements mettant en cause des SNPD et les données historiques d'événements • Les scénarios d'événements mettant en cause des SNPD en cours de préparation dans le cadre du mandat du Groupe de travail par correspondance <p><u>Intervenants</u></p> <p>M. David Baker Conseiller principal en politiques, International Group of P&I Associations</p> <p>Mme Annabelle Nicolas-Kopec Conseillère technique principale, International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)</p> <p>M. Thomas Liebert Chef du Service des relations extérieures et des conférences, Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures</p>
15 h - 15 h 30	Pause (Atrium du musée McCord)
15 h 30 - 17 h	<p>Session 4: Table ronde de l'industrie</p> <p><u>Intervenants</u></p> <p>M. Jos Verlinden Administrateur, Conseil européen de l'industrie chimique, Transport et Logistique</p> <p>M. Viggo Bondi Président du Comité sur le droit maritime, Chambre internationale de la marine marchande</p> <p>Mme Sonia Simard Directrice, Politiques et Affaires gouvernementales, Fédération maritime du Canada</p> <p>M. Rob Hoffman Directeur, Relations gouvernementales et relations avec les parties prenantes, Association canadienne des carburants</p>
18 h 30 - 21 h	Réception à l'invitation de Transports Canada (Atrium du musée McCord)

**ATELIER SUR LA CONVENTION SNPD
PROGRAMME
Jour 2 – 18 mars 2016
Théâtre J. Armand Bombardier, Musée McCord, Montréal, Québec, Canada**

Matin	
9 h - 10 h 30	<p>Session 5: Exemples de bonnes pratiques de mise en œuvre nationale</p> <p>Les intervenants donneront des exemples pratiques des démarches entreprises par un État pour mettre en œuvre la Convention, en se concentrant sur le mécanisme et le processus. Ils mettront en avant les bonnes pratiques.</p> <p><u>Intervenants</u></p> <p>Mme Caitlin O’Boyle Analyste des politiques, Politique maritime internationale, Transports Canada, Gouvernement du Canada</p> <p>M. Jan Gabrielsen Conseiller principal, Autorité maritime danoise, Gouvernement du Danemark</p> <p>Mme Hilde Flåten Conseillère principale en gouvernance d’agence publique, Ministère norvégien du Commerce, de l’Industrie et de la Pêche, Gouvernement de Norvège</p>
10 h 30 - 11 h	Pause (Atrium du musée McCord)
11 h - 12 h 30	<p>Session 6: Notification des SNPD</p> <p>Les intervenants parleront des problèmes de mise en application des règles de notification rencontrés par les États, notamment la relation agent/mandant, l’exception de cargaison en transit, les seuils de notification, la mise en application et la vérification de la notification, et le système de collecte des rapports.</p> <p><u>Intervenants</u></p> <p>Mme Caitlin O’Boyle Analyste des politiques, Politique maritime internationale, Transports Canada</p> <p>M. Jan Gabrielsen Conseiller principal, Autorité maritime danoise, Gouvernement du Danemark</p> <p>M. Thomas Liebert Chef du Service des relations extérieures et des conférences, Fonds internationaux d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures</p>
12 h 30 - 14 h	Déjeuner (Atrium du musée McCord)

Après-midi	
14 h - 15 h	<p>Session 7: Coopération internationale et régionale</p> <p>Les intervenants parleront des efforts de collaboration internationale et régionale visant la mise en œuvre nationale et l'entrée en vigueur de la Convention.</p> <p><u>Intervenants</u></p> <p>Mme Anyès Nauwelaerts Avocate, Service public fédéral Mobilité et Transports, Gouvernement de Belgique</p> <p>M. Jan Engel de Boer Conseiller juridique principal, Organisation maritime internationale</p>
15 h - 15 h 15	Pause (Atrium du musée McCord)
15 h 15 - 16 h 15	<p>Session 8: Résolution de l'OMI sur la Convention SNPD</p> <p>Cette session plénière sera consacrée à l'élaboration d'un avant-projet de résolution à soumettre à l'examen du Comité juridique de l'OMI, y compris à la possibilité de fixer une date limite pour l'entrée en vigueur de la Convention dans le cadre d'un effort international coordonné.</p> <p><u>Modérateur</u></p> <p>M. François Marier Gestionnaire et Conseiller principal en politiques, Politique maritime internationale, Transports Canada, Gouvernement du Canada</p>
16 h 15 - 16 h 30	<p>Prochaines étapes et session de clôture</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remarques de clôture par M. Daniel Haché, Directeur, Politique maritime internationale, Transports Canada