

COMITÉ JURIDIQUE  
106ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

LEG 106/3/1  
22 janvier 2019  
Original: ANGLAIS

## FACILITATION DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR ET DE L'INTERPRÉTATION HARMONISÉE DU PROTOCOLE SNPD DE 2010

### Mise en œuvre de la Convention SNPD de 2010 à l'échelon national

#### Document présenté par le Canada

#### RÉSUMÉ

<i>Résumé analytique:</i>	Dans le présent document, en se fondant sur l'expérience qu'il a acquise, le Canada donne un aperçu des principales questions et considérations dont les États doivent tenir compte pour mettre en œuvre la Convention SNPD de 2010 à l'échelon national.
<i>Orientations stratégiques, le cas échéant:</i>	6
<i>Résultats:</i>	6.12
<i>Mesures à prendre:</i>	Paragraphe 18
<i>Documents de référence:</i>	LEG 104/3 et LEG 105/3

#### Introduction

1 La facilitation de l'entrée en vigueur et de l'interprétation harmonisée 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) figure à l'ordre du jour du Comité juridique depuis l'adoption de la Convention, en avril 2010.

2 Depuis 2010, avec l'aide des États et des délégations observatrices qui représentent les secteurs concernés, comme les propriétaires de navires, les assureurs et les chargeurs, le Comité juridique est à l'origine d'un certain nombre d'activités essentielles qui permettent d'obtenir des renseignements importants et utiles pour faciliter les processus de mise en œuvre et de ratification/d'adhésion. Ces activités comprennent :

- .1 l'organisation d'un atelier, en 2012, en coopération avec les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), afin d'adopter les Directives relatives à la notification des cargaisons SNPD donnant lieu à contribution (LEG 100/3). Le Comité juridique a adopté ces directives à sa centième session;

- .2 la constitution du Groupe de travail par correspondance sur la Convention SNPD de 2014 à 2017;
- .3 la publication de la brochure intitulée "Convention SNPD : Pourquoi elle est nécessaire" en février 2016;
- .4 la publication, en octobre 2017, d'un exposé sur les scénarios d'événements mettant en cause des SNPD;
- .5 l'adoption de la résolution A.1123(30) de l'Assemblée en décembre 2017, dans laquelle elle appelle les États à devenir Parties au Protocole SNPD de 2010 et à le mettre en œuvre; et
- .6 la tenue d'un atelier de deux jours, en coopération avec les FIPOL, en avril 2018.

3 Les États ont indiqué systématiquement que le principal frein ou obstacle à la mise en œuvre anticipée et efficace de la Convention SNPD de 2010 avait trait à la notification des cargaisons SNPD donnant lieu à contribution, malgré l'adoption d'amendements au Protocole SNPD de 2010, qui supprimeraient l'obligation de notifier la réception de SNPD transportées en colis ou par conteneur, et l'action menée par l'OMI et les FIPOL pour simplifier le processus de notification, par l'adoption, en 2013, des Directives relatives à la notification.

4 Dans le présent document, le Canada souhaiterait présenter aux États qui s'emploient à mettre en œuvre et à ratifier ou à y adhérer des solutions qui permettraient de répondre aux questions les plus fréquentes soulevées lors de la phase de notification, en se fondant sur l'expérience qu'il a acquise à ce jour au sujet de la Convention.

#### **Notification des cargaisons SNPD donnant lieu à contribution**

5 Même si l'adoption de la Convention SNPD de 2010 a supprimé l'obligation de notifier les SNPD transportées en colis ou par conteneurs, et a donc considérablement simplifié le processus de notification, le respect des obligations de notification peut encore représenter un défi pour une autorité gouvernementale. Le processus de mise en œuvre appliqué par le Canada s'est étendu sur plusieurs années et a soulevé les questions et difficultés suivantes :

- .1 Quelles parties prenantes faut-il consulter et quelle est la meilleure manière de se mettre en rapport avec elles ?
- .2 Faut-il exclure les navires dont la jauge brute est inférieure à 200 qui transportent des marchandises en colis et naviguent dans les eaux côtières (article 5 de la Convention SNPD de 2010) ?
- .3 Comment recueillir des renseignements à la fois auprès des personnes qui reçoivent effectivement la cargaison, des mandataires et des mandants ?
- .4 Que faire des SNPD transférées ?
- .5 Quel est le moyen le plus efficace de recueillir des notifications ?

---

## Consultation des parties prenantes

6 D'après l'expérience du Canada, les consultations avec les parties prenantes canadiennes se sont surtout concentrées sur les obligations de notification et de contribution à l'égard du futur Fonds SNPD. Vu la plus large gamme de matières premières visées par les prescriptions en matière de notification, il était nécessaire d'informer les parties prenantes des prescriptions et de ce qui les justifiait. Comme les prescriptions étaient analogues à celles de la Convention Fonds de 1992, dans la mesure où elles se limitaient à la réception et au transport de SNPD en vrac, un grand nombre de parties prenantes qui auraient pu être concernées ont été dispensées de satisfaire aux prescriptions en matière de notification.

7 Le processus suivi par le Canada en ce qui concernait la consultation des parties prenantes comprenait les étapes suivantes :

- .1 diffusion d'un document de travail à caractère général en 2010, dans lequel il était recommandé d'adopter et de ratifier la Convention;
- .2 discussions ciblées avec les principales parties prenantes de secteurs particuliers (le droit maritime, les assurances maritimes, les secteurs du pétrole et du gaz et la chimie);
- .3 à la suite de l'adoption d'une législation d'application, diffusion d'un second document de travail en 2015, à l'intention des secteurs qui pourraient être affectés par les prescriptions en matière de notification, c'est-à-dire les secteurs du pétrole et du gaz (en amont et en aval), la chimie, le gaz naturel liquéfié, le gaz de pétrole liquéfié, les mines, les engrais, l'aluminium, les produits forestiers, la production d'électricité et les terminaux de stockage indépendants. Cette consultation visait essentiellement les associations nationales sectorielles, qui représentaient la majorité des entreprises. Ces associations ont souvent mis en place des comités chargés de traiter des sujets communs ou horizontaux, comme la gestion des marchandises dangereuses, et tirer parti de ces comités a été particulièrement efficace; et
- .4 consultations continues tout au long du processus réglementaire formel de publication préalable et de publication des règles contenant les prescriptions en matière de notification.

8 Le Canada est prêt à faire part de ses deux documents de travail (disponibles en anglais et en français) à toute autorité gouvernementale intéressée, si cela peut lui être utile dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention.

9 Les questions les plus fréquentes soulevées lors de la phase de consultation, et les réponses apportées, étaient les suivantes :

- .1 Question 1 : D'autres États sont-ils aussi en train de s'employer à devenir Parties à la Convention ?

Réponse 1 : Oui, à ce jour, quatre États sont devenus Parties et plusieurs autres travaillent à mettre en œuvre la Convention à l'échelon national. En outre, le Conseil européen a publié une décision en avril 2017 dans laquelle il chargeait ses États Membres de devenir Parties à la Convention dans un délai de quatre ans;

- .2 Question 2 : Quand les contributions vont-elles être mises en place et combien cela va-t-il nous coûter ?

Réponse 2 : La Convention devrait entrer en vigueur en 2022-2023 au plus tôt. Il est difficile d'estimer, à l'heure actuelle, le montant des contributions mais nous pensons qu'il sera plutôt faible étant donné que la charge financière est répartie entre de nombreux réceptionnaires. Il y a également peu de précédents d'événements mettant en cause des SNPD qui exigeraient de verser aux victimes des compensations d'un montant élevé;

- .3 Question 3 : Comment savoir quelles substances sont visées ?

Réponse 3 : Le Localisateur SNPD en ligne, disponible sur <http://www.hnsconvention.org/fr/localisateur-snpd/>, est un outil très utile mis à jour en continu. Il permet en particulier aux parties prenantes de rechercher les SNPD en vrac qui doivent faire l'objet d'une notification.

- .4 Question 4 : Un régime international est-il plus avantageux qu'un régime national ?

Réponse 4 : L'expérience a montré que, dans le cas des événements de pollution par les hydrocarbures entraînés par des navires-citernes, la mutualisation des risques et la répartition de la charge financière ont permis de rassembler des montants d'indemnisation considérables moyennant un coût relativement réduit pour le secteur national. Imiter ce type de régime à l'échelle nationale représenterait un coût bien plus élevé pour le secteur.

#### **Déclaration faite au titre de l'article 5**

10 L'article 5 de la Convention SNPD de 2010 donne aux États la possibilité d'exclure certains navires du champ d'application de la Convention. Il s'agit de navires dont la jauge brute ne dépasse pas 200, qui transportent des SNPD uniquement en colis et qui ont une activité commerciale uniquement au sein du pays, entre des ports ou des terminaux de cet État. Cette déclaration n'aurait certes pas de conséquences sur les prescriptions en matière de notification, mais elle en aurait sur l'application de la Convention dans son ensemble à ces navires. Même s'il y a peu de navires qui opèrent uniquement sur les côtes canadiennes, cette déclaration a permis de faire disparaître un obstacle potentiel à la mise en œuvre effective de la Convention. Ces navires de petites dimensions participent à l'approvisionnement local de communautés et pourraient ne pas être en mesure de satisfaire aux prescriptions relatives aux assurances obligatoires, en raison d'un marché limité.

11 Les États peuvent faire cette déclaration au moment de ratifier la Convention ou d'y adhérer ou à tout moment ultérieur. Cependant, décider de faire cette déclaration constitue avant tout un principe qui pourrait être plus pertinent dans les États qui ont un long littoral ou de longues voies navigables internes et des navires de petites dimensions susceptibles de transporter des SNPD en colis. Par conséquent, il serait important d'envisager cette possibilité assez tôt dans le processus législatif et d'examen du traité.

#### **Recueil de notifications auprès des personnes qui reçoivent effectivement la cargaison, des mandataires et des mandants**

12 Les Directives de 2013 relatives à la notification des cargaisons SNPD donnant lieu à contribution encouragent les États à recueillir des notifications auprès des personnes qui reçoivent effectivement les cargaisons de SNPD avant la ratification de la Convention ou

l'adhésion à celle-ci. Dans le même temps, les Directives incitent les États à recueillir des renseignements auprès de réceptionnaires qui seraient des mandataires et des mandants. D'après l'expérience du Canada, une fois que les réceptionnaires potentiels ont été identifiés, il est facile de recueillir des notifications de réception de SNPD en vrac auprès de personnes qui reçoivent effectivement la cargaison. Les prescriptions juridiques sont très semblables à celles de la Convention Fonds de 1992 applicables aux hydrocarbures persistants. Lors de l'application de la Convention et, en particulier, pendant la phase de consultation, les autorités canadiennes ont choisi de recueillir des renseignements auprès des mandataires et des mandants, ce qui sera obligatoire dès lors que la Convention SNPD de 2010 entrera en vigueur.

13 Pour le Canada, il était important de mettre en œuvre, assez tôt dans le processus, le recueil de renseignements et de notifications auprès des mandataires et des mandants pour éviter une nouvelle étape réglementaire. Il semblait également nécessaire de le faire avant que la Convention SNPD de 2010 n'entre en vigueur, afin d'avoir le temps d'adapter les mécanismes de notification aux besoins. Cette méthode a été facilitée dans une large mesure par :

- .1 une communication directe et systématique avec les entreprises et les terminaux de stockage indépendants qui seraient des mandataires ou des mandants;
- .2 des règles claires applicables aux mandataires comme aux mandants relatives à leurs obligations et aux renseignements qu'ils doivent communiquer; et
- .3 un mécanisme de notification facile d'utilisation qui fasse peser une charge administrative minimale.

### **Transfert des SNPD**

14 La notification de réception de SNPD est censée exclure les SNPD qui sont transférées, conformément à la définition de l'expression "cargaison donnant lieu à contribution" qui figure à l'article premier 10) de la Convention. Cette exclusion s'applique aux SNPD qui sont transférées d'un navire à un autre directement ou qui passent par un terminal ou un réservoir de stockage à terre. Il est important de rappeler que cette exclusion ne s'applique pas aux hydrocarbures persistants (c'est-à-dire aux "hydrocarbures donnant lieu à contribution" tels que définis dans la Convention Fonds de 1992), étant donné que les hydrocarbures seront notifiés au Fonds SNPD de la même manière qu'ils sont actuellement notifiés aux FIPOL (article 19 1) a) i)). Certains États qui appliquent la Convention SNPD de 2010 ont fait part d'incertitudes concernant la manière d'appliquer cette exclusion. De fait, les Directives de 2013 relatives à la notification précisent qu'il reviendrait à l'Assemblée du Fonds SNPD de prendre une décision, si nécessaire, sur la manière détaillée de considérer les SNPD transférées.

15 Le Canada a mis en œuvre cette disposition et recueille des notifications qui comprennent des SNPD transférées dans la mesure où elles ont été transférées au Canada. Il a informé les parties prenantes canadiennes qu'elles devraient prendre en compte les SNPD transférées uniquement à leur destination finale. Si cette destination finale se trouve en dehors du Canada, ces SNPD ne sont pas ajoutées au volume total des SNPD notifiées pour l'année civile considérée. Le Canada n'a pas imposé de limite en ce qui concernait la durée pendant laquelle les SNPD peuvent conserver le statut "transférées", par exemple dans un réservoir de stockage, et ne demande donc pas de lui notifier les SNPD transférées si elles n'ont pas atteint leur destination finale à la fin de l'année civile. Cependant, le principe fondamental est le suivant : il faut avoir réceptionné les SNPD en vue de les transférer et il faut notifier des SNPD stockées puis revendues ou transformées, par exemple dans une raffinerie, comme si elles avaient été réceptionnées dans ce port ou ce terminal.

**Moyens de notification les plus efficaces**

16 Il est essentiel, pour l'autorité gouvernementale chargée de procéder au recueil fiable des données, de trouver le moyen le plus efficace de faciliter les notifications. Pour certains États qui ont peu de réceptionnaires qui notifient la cargaison donnant lieu à contribution, il suffit d'utiliser les modèles de formulaire disponibles sur le site Web de la Convention SNPD. Pour les États qui ont davantage de réceptionnaires, notamment ceux qui recueillent des renseignements auprès des mandataires et des mandants, un système électronique de notification pourrait se révéler plus efficace. Certaines autorités gouvernementales disposent peut-être déjà de ces systèmes, que ce soit pour le recueil de notifications d'hydrocarbures pour les FIPOLE ou à l'usage des douanes, dont ils peuvent tirer parti et qu'ils peuvent employer pour effectuer la notification de cargaisons SNPD.

17 Lors du processus réglementaire pendant lequel les obligations de notification étaient élaborées, les autorités canadiennes ont conçu un système électronique de notification que l'on utilise pour notifier les hydrocarbures à la fois aux FIPOLE et au Fonds SNPD. La mise au point de ce système électronique de notification a été essentielle pour appliquer avec succès et sans encombres les obligations de notification. Entre la publication des règles relatives aux notifications, en décembre 2016, et l'échéance de la notification des cargaisons donnant lieu à contribution au titre de l'année civile 2017 (28 février 2018), le système a été mis à l'essai et amélioré à partir des retours des parties prenantes. Il permet aux personnes qui reçoivent effectivement la cargaison, au mandataire ou au mandant d'effectuer une notification plusieurs fois par an ou une fois en fin d'année. D'après l'expérience du Canada, il est primordial de communiquer constamment avec les entreprises et les terminaux tenus d'effectuer des notifications, ainsi que d'élaborer des supports clairs et concis pour résumer les obligations de notification. Dans le cas présent, cela s'est fait sous la forme de webinaires et de discussions bilatérales avec les parties prenantes concernées. Le Canada souhaiterait proposer de faire part de ses supports et de montrer son système électronique de notification à tout État intéressé si cela peut lui être utile dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention.

**Mesures que le Comité est invité à prendre**

18 Le Comité juridique est invité à prendre note des renseignements contenus dans le présent document et à prendre les mesures qu'il jugera appropriées.