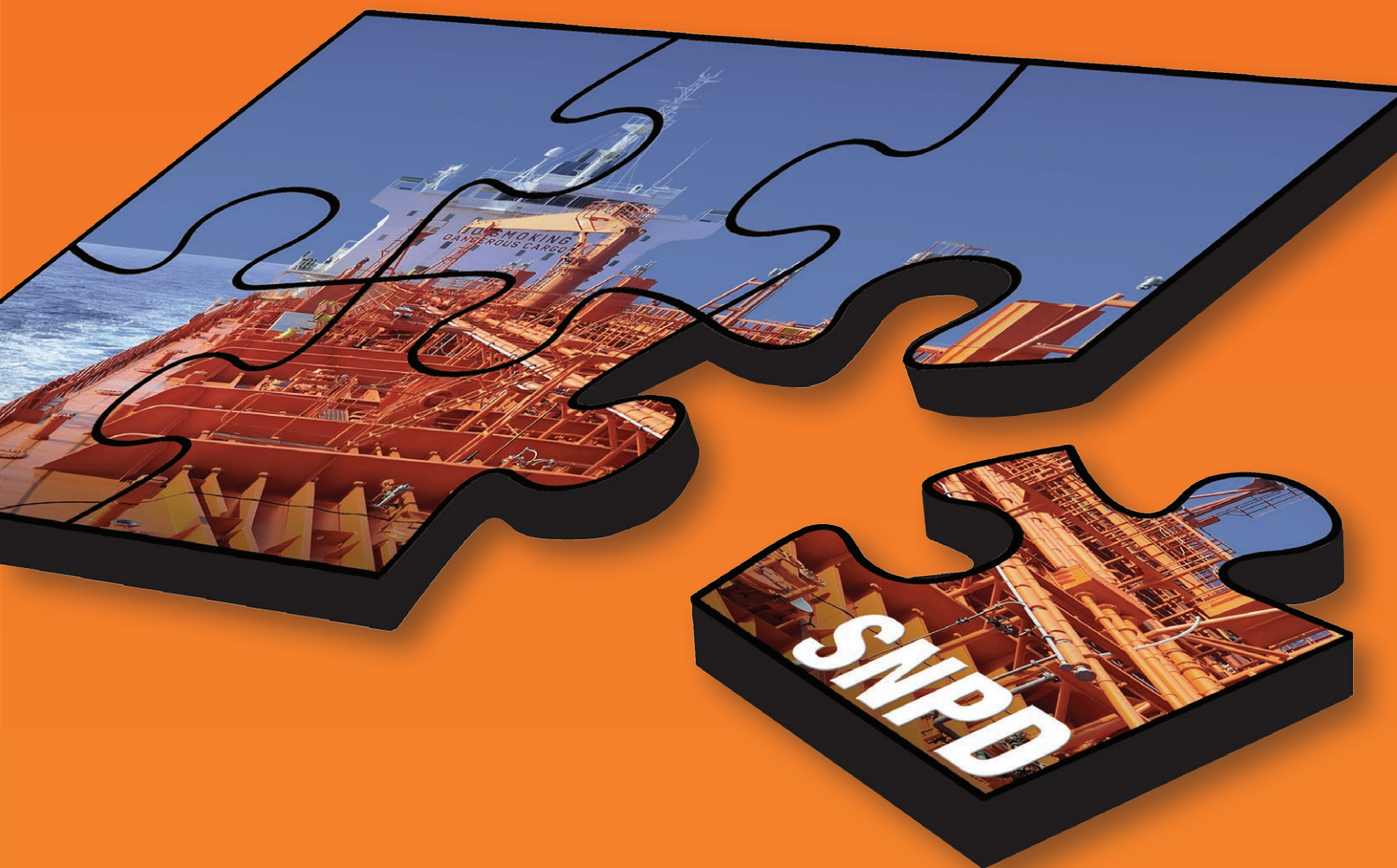

LA CONVENTION SNPD

POURQUOI ELLE EST NÉCESSAIRE

Indemnisation pour les dommages causés
par les substances nocives et potentiellement
dangereuses transportées par mer



INTRODUCTION : UN COMMERCE MONDIAL

Le transport des substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) par mer est essentiel. Les produits chimiques et autres substances entrent dans de nombreux procédés de fabrication et les règles de l'OMI permettent d'en assurer le transport en toute sécurité. Toutefois, des accidents surviennent parfois et la Convention SNPD est la dernière pièce du puzzle pour veiller à ce que les victimes d'un sinistre aient accès à un régime de responsabilité et d'indemnisation complet et international.

Les SNPD visées par la Convention sont définies en faisant référence à diverses conventions et divers codes et recueils de règles de l'OMI. Il s'agit notamment des hydrocarbures, d'autres substances liquides définies comme étant nocives ou potentiellement dangereuses, des gaz liquéfiés, des substances liquides dont le point d'éclair ne dépasse pas 60°C, des matières et des substances dangereuses, potentiellement dangereuses et nocives transportées en colis ou dans des conteneurs et des matières solides en vrac définies comme possédant des propriétés chimiques dangereuses.

SNPD

> 2 000

types de SNPD sont régulièrement transportées par mer

> 200

MILLIONS DE TONNES de produits chimiques sont transportées chaque année par des navires-citernes



PRINCIPALES SNPD TRANSPORTÉES PAR MER :

ACIDE SULFURIQUE

ACIDE CHLORHYDRIQUE

HYDROXYDE DE SODIUM/SOUDE CAUSTIQUE

ACIDE PHOSPHORIQUE

ACIDE NITRIQUE

GPL/GNL

AMMONIAC

BENZÈNE

XYLÈNE

PHÉNOL

Source : OMI (estimation)

LE NOMBRE DE NAVIRES TRANSPORTANT DES SNPD DANS LE MONDE AUGMENTE



NOMBRE DE PORTE-CONTENEURS TRANSPORTANT DES SNPD EN COLIS :

2 600 EN 2000

5 000 EN 2015

Source : Equasis



TRANSPORTEURS DE GNL :

250 EN 2007

420 EN 2014

Source : GIIGNL



NAVIRES-CITERNES POUR PRODUITS CHIMIQUES :

3 100 EN 2005

4 070 EN 2014

Source : Equasis



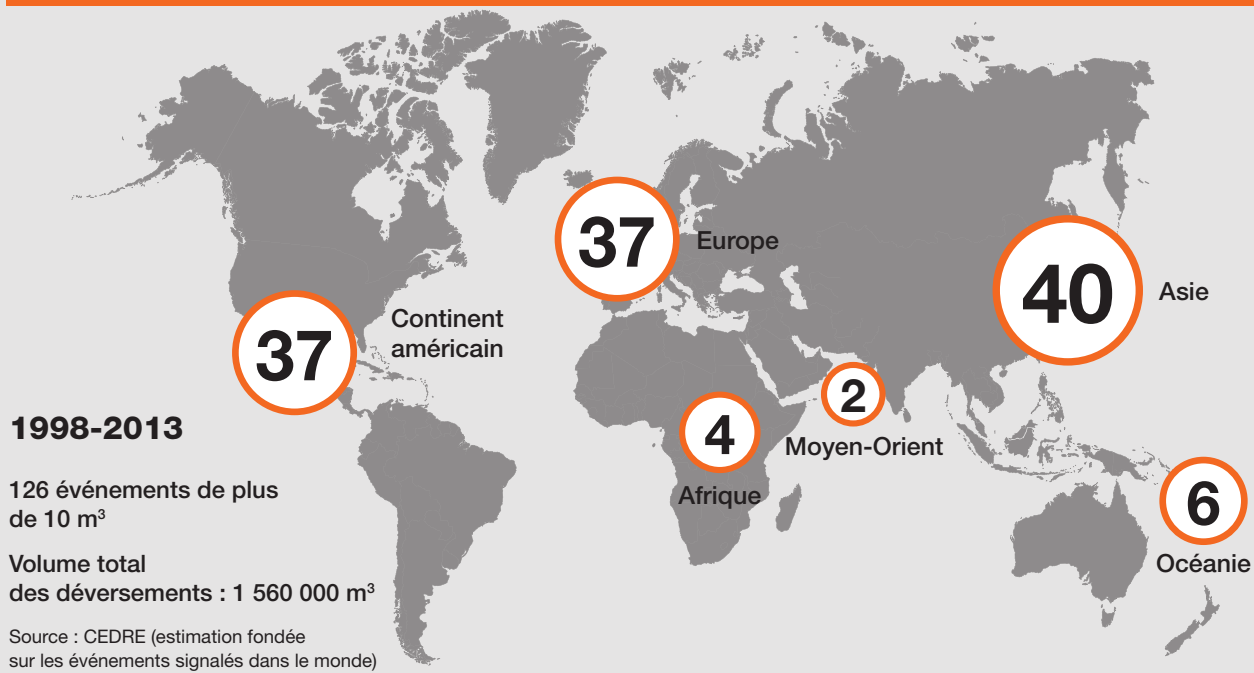
TRANSPORTEURS DE GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉ :

940 EN 2000

1 250 EN 2014

Source : Clarksons

ÉVÉNEMENTS METTANT EN CAUSE DES SNPD TRANSPORTÉES PAR DES NAVIRES



CONSÉQUENCES POTENTIELLES DES ÉVÉNEMENTS METTANT EN CAUSE DES SNPD

SANTÉ ET SÉCURITÉ DES PERSONNES



Risques pour la santé à court et à long termes (par exemple, dégagement de gaz toxique, exposition à des produits chimiques, etc.)



Mort et lésions corporelles (par exemple, explosion)



Évacuation de la population locale

PERTES ÉCONOMIQUES



Incidence sur les pêches



Incidence sur le tourisme



Interruption de la navigation et du trafic portuaire

COÛTS OCCASIONNÉS PAR LE NETTOYAGE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT



Mesures préventives pour limiter les dommages



Coûts occasionnés par le nettoyage et l'enlèvement



Incidence sur la flore et la faune sauvages et toxicité pour les espèces marines



Remise en état des habitats vulnérables

L'INDEMNISATION : LE CHAÎNON MANQUANT



PRÉVENTION

Des règles internationales sont en place, qui couvrent :

- la conception des navires, les opérations et la sécurité à bord
- le transport en toute sécurité de marchandises dangereuses
- la sécurité des opérations de chargement et de déchargement



PRÉPARATION ET INTERVENTION

Des règles internationales sont en place, qui encouragent (ou facilitent) :

- la préparation et l'intervention en cas d'événement de mer, y compris ceux mettant en cause des SNPD
- les mécanismes internationaux ou régionaux pour la lutte contre la pollution



RESPONSABILITÉ ET INDEMNISATION

En cas d'événement mettant en cause des SNPD au cours du transport par mer :

- il n'existe actuellement aucun régime international uniforme et complet prévoyant une indemnisation pour les dommages causés, y compris les coûts de nettoyage et de remise en état de l'environnement



INDEMNISATION PRÉVUE EN VERTU DE LA CONVENTION SNPD

Premier niveau – Le propriétaire du navire

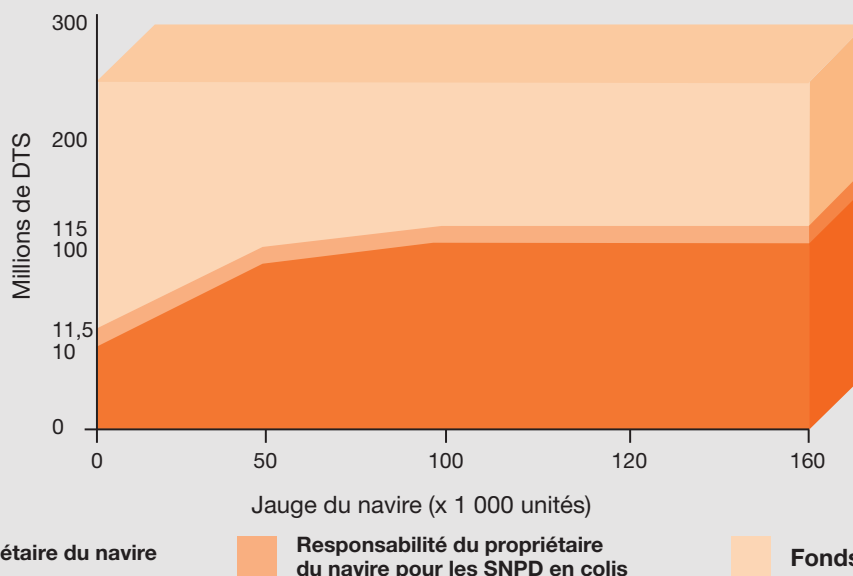
- Le premier à verser une indemnisation; il est tenu, au titre de la responsabilité objective, de couvrir tous les coûts, jusqu'à un montant maximal, couvert par une assurance obligatoire

MONTANT TOTAL DISPONIBLE AUX FINS DE L'INDEMNISATION : 250 millions* de DTS

Deuxième niveau – Le Fonds SNPD

- Verse une indemnisation quand le montant total dépasse les limites de la responsabilité du propriétaire du navire
- Financé par les contributions versées **après un événement** par les réceptionnaires de SNPD
- Aucune contribution n'est versée par les gouvernements

LIMITES MAXIMALES DE L'INDEMNISATION



* Pour le taux de change en vigueur, consulter le site Internet du Fonds monétaire international (FMI) à l'adresse www.imf.org.

RÉGIME D'INDEMNISATION EN VIGUEUR

DES RÉGIMES INTERNATIONAUX DE RESPONSABILITÉ ET D'INDEMNISATION SONT EN PLACE POUR :

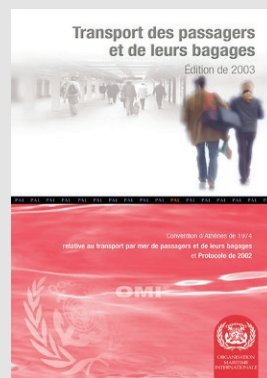
LES HYDROCARBURES TRANSPORTÉS EN TANT QUE CARGAISON



LES HYDROCARBURES DE SOUTÈ



LES PASSAGERS



L'ENLÈVEMENT DES ÉPAVES



MAIS, EN CAS D'ÉVÉNEMENT METTANT EN CAUSE DES SUBSTANCES SNPD, IL N'EXISTE AUCUN RÉGIME COMPLET ET INTERNATIONAL

AVANTAGES DE LA CONVENTION SNPD

- La Convention SNPD dispose que le pollueur paie, en s'assurant que le secteur maritime et celui des SNPD versent une indemnisation à ceux qui ont subi des pertes ou des dommages à la suite d'un événement mettant en cause des SNPD.
- Elle établit un régime international inspiré d'un système bien éprouvé applicable aux déversements d'hydrocarbures par les navires-citernes.
- Elle offre un cadre aux États qui adoptent la Convention SNPD et est administrée par les États membres du régime.
- La Convention SNPD présente des avantages pour tous les États Parties (États producteurs, récepteurs ou côtiers) en établissant un système de responsabilité objective et des critères clairs applicables aux créances.
- Les secteurs maritime, pétrolier, gazier, chimique, pétrochimique et d'autres SNPD s'engagent à verser une indemnisation par le biais d'un système international :
 - Le propriétaire du navire est tenu, au titre de la responsabilité objective, de verser le montant maximal dû pour le coût d'un événement mettant en cause des SNPD.
 - Le propriétaire du navire est tenu de souscrire une assurance visée par l'État. Les demandeurs peuvent engager une action directement contre l'assureur.
 - Les réceptionnaires de cargaisons de SNPD en vrac contribuent à un fonds d'indemnisation international administré par les États.
 - Les contributions sont déterminées en fonction de l'indemnisation effectivement nécessaire.
 - Jusqu'à 250 millions de DTS sont disponibles par événement.

LA CONVENTION SNPD EST NÉCESSAIRE – POURQUOI?

Le transport de SNPD par mer est un **COMMERCE MONDIAL**

Des événements mettant en cause des SNPD **PEUVENT RÉELLEMENT SURVENIR**

Les **CONSÉQUENCES** potentielles des événements mettant en cause des SNPD peuvent être **IMPORTANTES ET ONÉREUSES**

Il n'existe **PAS** de régime **D'INDEMNISATION INTERNATIONALE**

La Convention SNPD fait fond sur un régime établi **DE LONGUE DATE** et **ÉPROUVÉ** pour la **POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES**

La Convention SNPD offre un mécanisme équitable, adéquat et universel d'indemnisation en cas d'événement mettant en cause des SNPD.

PROCHAINES ÉTAPES POUR LES ÉTATS : QUE FAIRE ?

- **ANTICIPER** pour faire en sorte qu'une indemnisation adéquate soit disponible en cas d'événement mettant en cause des SNPD
- **METTRE EN ŒUVRE** la Convention SNPD au niveau national en collaborant avec les parties prenantes et en instituant un mécanisme de notification
- **ADHÉRER** à la Convention SNPD

Les États sont instamment invités à devenir parties à la Convention SNPD pour qu'elle puisse entrer en vigueur, faisant ainsi en sorte que ce risque soit couvert à l'échelon international.

COMMENT FAIRE ?

- **POUR EN SAVOIR PLUS, CONSULTER** le site **www.hnsconvention.org**
- **CONTACTER** les Secrétariats de l'OMI et des FIPOL

L'OMI et les FIPOL peuvent aider les États et le secteur à mettre en œuvre la Convention à l'échelon national.

www.itopf.com

www.iopcfunds.org

www.imo.org

