



Transport  
Canada

Transports  
Canada



## Transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses : responsabilité et indemnisation

Document de travail



**Politique maritime internationale**  
Transports Canada  
Octobre 2010

TP 15093F

Canada 

## Table des matières

<b>Introduction</b>	3
<b>Aperçu de la Convention des substances nocives ou potentiellement dangereuses (SNPD) de 2010</b>	5
Substances SNPD	5
Les dommages liés à des SNPD qui sont visés par la Convention	6
Demandeurs	7
Niveau 1 – La responsabilité du propriétaire du navire	8
Niveau 2 – Le Fonds SNPD	9
Les comptes du Fonds SNPD	9
Les contributions au Fonds et la notion de « réceptionnaire »	10
Manutention de cargaisons en transit	11
Exigences en matière de rapports	13
Sanctions relatives au défaut de déclarer les cargaisons donnant lieu à contribution	13
Exclusion des bâtiments de mer de 200 tonnes de jauge brute (t.j.b.) ou moins	14
Dispositions relatives à l'entrée en vigueur	14
<b>Le contexte et le cadre juridiques canadiens</b>	14
<b>Orientations stratégiques envisageables</b>	15
<b>Scénario 1 – Ne pas ratifier la Convention</b>	15
<b>Scénario 2 – Ratifier la Convention</b>	16
Sens des expressions « transport par mer » et « transport intérieur de SNPD »	16
Exclusion des navires de mer de 200 t.j.b. ou moins	17
L'adoption de la définition de « réceptionnaire »	18
Mécanisme de déclaration	19
Un seuil plus bas aux fins des déclarations	20
Traitement des personnes associées	20
Amendes imposables en cas d'absence de certificat d'assurance	21
Rôle de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causées par les navires (Caisse d'indemnisation du Canada)	22
<b>Orientation recommandée</b>	22

**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)**

**Introduction**

Au Canada, au cours des neuf dernières années (2001-2010), au moins 98 déversements de produits chimiques provenant de navires en eaux canadiennes ont été recensés<sup>1</sup>. Même si, dans la plupart des cas, il s'agissait de petits déversements, le volume important de SNPD transportées par des navires de mer, en particulier dans le cadre de nos échanges commerciaux internationaux, fait que le risque d'un déversement majeur de produits chimiques en eaux canadiennes est très réel.

Dans les années 1990, plusieurs incidents de 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. Dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), on a établi un régime de responsabilité visant à indemniser les victimes dans l'éventualité d'un déversement de produits chimiques ou autres substances potentiellement dangereuses. Les efforts déployés dans le cadre de l'établissement d'un tel régime ont débouché sur la Convention SNPD, qui a été adoptée sous l'égide de l'OMI en 1996.

Le Canada a signé la Convention en 1997, après avoir mené de vastes consultations auprès d'intervenants industriels. Ces consultations ont conduit à l'élaboration d'un document de travail intitulé *Réforme du droit maritime* publié en 2005, dans lequel on recommande la ratification et la mise en œuvre de la Convention SNPD. Ce geste a fait savoir aux intervenants et à la communauté internationale que le Canada avait l'intention d'examiner sous un jour favorable l'opportunité de ratifier la Convention et de modifier ses lois en conséquence afin d'intégrer le régime à son droit interne. Le document de travail intitulé *Réforme du droit maritime* a également permis d'engager des consultations initiales avec les intervenants. Après la publication du document, le Canada a participé à des discussions avec d'autres États sur le plan international, cherchant principalement à trouver des solutions au sein de la Convention SNPD de 1996 existante. Toutefois, il a été convenu en 2007 qu'il était nécessaire d'établir un Protocole pour gérer les obstacles liés à la mise en œuvre de la Convention par les États.

Le Protocole a comme objectif de s'attaquer aux causes sous-jacentes qui ont empêché l'application de la Convention SNPD, c.-à-d. :

---

<sup>1</sup> Système d'intervention en cas de pollution de la mer de la Garde côtière canadienne (SIPM de la GCC).

- 1) Les contributions au compte de gaz naturels liquéfiés (GNL) et le fait que les États propriétaires en titre des cargaisons de GNL qui ne sont pas parties à la Convention ne verseraient aucune contribution à des fins d'indemnisation en cas d'incidents liés aux GNL, créant ainsi des situations où des États disposant de certains types de contrats d'approvisionnement de GNL ne seraient pas tenus de contribuer au Fonds SNPD s'ils sont situés à l'extérieur du territoire d'un État parti à la Convention SNPD;
- 2) La notion de « réceptionnaire » et les difficultés liées à la mise en œuvre efficace d'un système de rapports et de contributions pour les SNPD en colis. La complexité de la chaîne logistique des SNPD en colis et l'incertitude à l'égard du réel « réceptionnaire » signifient que les États doivent prévoir des exigences en matière de rapports et de suivi pour les SNPD en colis;
- 3) Le défaut, par les États, de déposer les rapports pour les cargaisons donnant lieu à contribution lors de la ratification de la Convention et annuellement par la suite. La Convention SNPD de 1996 n'imposait aucune sanction aux États qui ne déclaraient pas les SNPD reçus sur leur territoire et cette situation se traduisait par un partage inégal du fardeau financier entre les États lorsqu'il s'agissait d'évaluer les contributions au Fonds SNPD.

À l'heure actuelle, la Convention SNPD de 1996 initiale a recueilli la signature, sujette à ratification, de huit États<sup>2</sup> et a été ratifiée par 14 États<sup>3</sup>, mais elle n'est jamais entrée en vigueur dans l'ordre juridique international, puisque une des conditions prévues à son entrée en vigueur n'a jamais été remplie. Plus particulièrement, l'exigence imposée aux États en matière de rapports relativement aux cargaisons donnant lieu à contribution au Fonds SNPD futur n'a jamais été remplie (qui vise à déterminer la quantité de SNPD qu'un État a reçu par rapport aux seuils établis dans la Convention).

Le Protocole de 2010 relatif à la Convention SNPD a tout d'abord été rédigé par un groupe de travail constitué par l'Assemblée du Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) et ensuite par le Comité juridique de l'OMI dans le but de faciliter l'entrée en vigueur de la Convention SNPD.

Le Protocole, qui traite de ces problèmes pratiques en raison desquels plusieurs États n'ont pas ratifié la Convention initiale, a été adopté par l'OMI lors d'une conférence diplomatique qui s'est tenue du 26 au 30 avril 2010. À l'occasion de cette conférence, quatre résolutions ont également été adoptées au sujet de l'établissement du Fonds SNPD, de la promotion de la collaboration et de l'assistance technique, des façons d'éviter des situations où deux régimes de traité contradictoires sont applicables et de l'application du Protocole SNPD de 2010.

<sup>2</sup> Canada, Danemark, Allemagne, Finlande, Pays-Bas, Norvège, Suède et Royaume-Uni.

<sup>3</sup> Russie, Libéria, Angola, Tonga, Slovaquie, Samoa, Saint-Kitts-et-Nevis, Maroc, Chypre, Syrie, Sierra Leone, Lituanie, Hongrie et Éthiopie.

La présente section donne d'abord un aperçu des principales dispositions de la Convention SNPD et de la législation canadienne dans ce domaine. On y examine ensuite les questions stratégiques qui devraient être tranchées si le Canada décidait de ratifier la Convention, et enfin, des recommandations sont formulées relativement aux orientations envisageables.

### **Aperçu de la Convention SNPD de 2010**

La Convention établit essentiellement un régime de responsabilité partagée visant à indemniser les victimes de dommages découlant du transport international ou interne de SNPD par navire de mer. Sous ce régime, la responsabilité est partagée entre le propriétaire du navire (1<sup>er</sup> niveau) et le Fonds SNPD composé des contributions des réceptionnaires ou importateurs de cargaisons de SNPD (2<sup>e</sup> niveau).

La Convention SNPD reprend le modèle d'indemnisation à deux niveaux du régime international de responsabilité et d'indemnisation en matière de pollution par les hydrocarbures (la Convention internationale sur la responsabilité civile (CRC) et le FIPOL), que le Canada a adopté en 1989. Ainsi, le propriétaire de navire assume la responsabilité en premier lieu, jusqu'à concurrence de certaines limites au-delà desquelles les indemnités sont prélevées sur un fonds constitué au moyen des contributions versées par les réceptionnaires de cargaisons de SNPD. Le régime prévoit un montant maximal de 250 millions de droits de tirage spéciaux (DTS<sup>4</sup>) (ou environ 500 millions de dollars) par événement au titre de l'indemnisation des victimes. Les créances pour décès et blessures corporelles sont également visées par la Convention SNPD et celles-ci ne font pas partie du système du FIPOL. Le fait que ces créances jouissent d'une priorité sur les autres créances est une autre amélioration importante apportée à ce régime. Les dommages résultant d'incendies ou d'explosions causés par une SNPD (y compris les hydrocarbures) sont également visés par la Convention.

La Convention diffère du régime relatif à la pollution par les hydrocarbures principalement sur deux points : elle vise un éventail plus large de substances; et elle réunit le régime de responsabilité du propriétaire de navire et le Fonds SNPD en un seul instrument. Les dispositions clés de la Convention sont décrites ci-dessous.

### ***Substances nocives ou potentiellement dangereuses (SNPD)***

Selon certaines estimations, l'expression « substances nocives ou potentiellement dangereuses » (SNPD), au sens de la Convention, vise quelque 6 500 substances. La définition de ces substances ainsi que les différents recueils et codes applicables figurent au paragraphe 1(5) de la Convention SNPD (voir l'annexe I). Le tableau 3 donne un aperçu des substances visées par la Convention.

---

<sup>4</sup> Au cours des dix dernières années, la valeur moyenne d'un DTS s'est établie à environ deux dollars canadiens. Le montant total réel de l'indemnisation serait déterminé en fonction de la valeur d'un DTS en dollars canadiens au moment de l'incident.

**Tableau 3 –Substances SNPD**

Substances visées	Conventions Codes	Référence ( <a href="http://www.imo.org/">www.imo.org/</a> )
<b>Vrac</b> Hydrocarbures	MARPOL 73/78 <sup>5</sup>	Annexe I, règle 1
Liquides nocifs	MARPOL 73/78	Annexe II, règle 1.10
Liquides dangereux Liquides dont le point d'éclair ne dépasse pas 60 ° C	Recueil IBC <sup>6</sup>	Chapitre 17
Gaz	Recueil IBC <sup>7</sup>	Chapitre 19
Solides	Code IMBSC <sup>8</sup>	<u>(si ces substances solides sont aussi visées par le Code IMDG parce que transportées en colis)</u>
<b>Substances, matières et articles transportés en colis</b>	Code IMDG <sup>9</sup>	

Un système électronique, connu sous le nom de « *HNS Convention Cargo Contribution Calculator* » (HNS CCCC, calculateur de cargaison donnant lieu à contribution en vertu de la Convention SNPD), a été mis au point 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, laquelle sera réexaminée et mise à jour compte tenu de l'adoption du Protocole SNPD de 2010. 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. Le fonctionnement du HNS CCCC est examiné plus en détail ci-après.

### *Les dommages liés à des SNPD qui sont visés par la Convention*

La Convention vise les dommages suivants résultant du transport par mer de SNPD :

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

<sup>5</sup> Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978 s'y rapportant.

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

<sup>7</sup> Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, tel que modifié.

<sup>8</sup> Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMBSC).

<sup>9</sup> Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG).

Ces dommages sont couverts intégralement ou partiellement, dépendant du lieu géographique où ils surviennent. Plus précisément, 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 partie à la Convention. Elle couvre aussi les dommages dus à la pollution dans la zone économique exclusive (ou la zone équivalente) d'un État partie. En outre, la Convention couvre les dommages (autres que les dommages dus à la pollution) causés par des SNPD transportées à bord des navires de mer des États parties lorsque ces navires se trouvent à l'extérieur du territoire ou de la mer territoriale de tout État. Ces renseignements sont résumés dans le tableau 4 ci-dessous.

**Tableau 4 – Champ d'application et couverture**

Champ d'application	Dommages couverts
Mer territoriale (0-12 milles nautiques) d'un État partie	Tout dommage (décès, blessures corporelles, pollution, dommages matériels, mesures de sauvegarde)
Zone économique exclusive (ZEC) (12 – 200 milles nautiques) d'un État partie	Dommages dus à la pollution, y compris les mesures préventives
À bord du navire de mer d'un État partie au-delà de la mer territoriale	Tout dommage autre que les dommages dus à la pollution

Sont exclus du champ d'application de la Convention :

- les dommages causés lors du transport terrestre de SNPD avant ou après le transport par mer<sup>10</sup>;
- les dommages causés par les hydrocarbures persistants, puisque ces dommages sont déjà couverts sous le régime international actuel établi par la CRC de 1992 et la Convention créant le FIPOL de 1992. Cependant, la Convention SNPD couvre les dommages autres que les dommages dus à la pollution qui sont causés par des hydrocarbures persistants, c.-à-d., les dommages causés par les incendies ou les explosions;
- les dommages causés par des substances radioactives transportées en vrac ou en colis.

### ***Demandeurs***

Toute victime de dommages au Canada serait admise à présenter une demande d'indemnisation. Les demandeurs peuvent être des individus ou des sociétés de personnes ou toute entité publique ou privée, y compris un État ou tout autre ordre de gouvernement au sein de cet État.

<sup>10</sup> Le paragraphe 1(9) de la Convention définit l'expression « 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 ».

### ***Niveau 1 – La responsabilité du propriétaire du navire***

Sous le régime à deux niveaux de la Convention, les demandeurs doivent d’abord directement chercher à être indemnisés par le propriétaire du navire (Niveau 1), lequel a une responsabilité stricte à l’égard de tout dommage causé, sous réserve de certains moyens de défense (p. ex. un acte de guerre, la négligence d’une autorité gouvernementale dans l’entretien des aides à la navigation, l’acte ou l’omission d’un tiers). L’étendue de la responsabilité du propriétaire du navire est déterminée en fonction du tonnage du navire, comme l’illustre le tableau 5, jusqu’à concurrence de 100 millions de DTS (environ 200 millions de dollars pour les SNPD transportées en vrac). Cette responsabilité augmente à 115 millions de DTS (environ 230 millions de dollars) lorsque le dommage est causé par des SNPD transportées en colis ou à la fois par des SNPD transportées en vrac et en colis.

**Tableau 5 – Tonnage du navire et limites de responsabilité**

<b>Tonnage du navire</b>	<b>Limites de responsabilité pour les SNPD en vrac</b>	<b>Limites de responsabilité pour les SNPD en colis</b>
Navires ≤ 2 000 tonneaux de jauge brute (t.j.b.) <sup>11</sup>	10 millions de DTS (environ 20 millions de \$)	11,5 millions de DTS (environ 23 millions de \$)
Navires de 2 001 à 50 000 t.j.b.	1 500 DTS par tonne brute = un maximum de 82 millions de DTS à 50 000 t.j.b. (environ 164 millions de \$)	1 725 DTS par tonne brute = un maximum de 94,3 millions de DTS à 50 000 t.j.b. (environ 188,6 millions de \$)
Navires de 50 001 t.j.b. à 100 000 t.j.b.	360 DTS par tonne brute = un maximum de 100 millions de DTS à 100 000 t.j.b. (environ 200 millions de \$)	414 DTS par tonne brute = un maximum de 115 millions de DTS à 100 000 t.j.b. (environ 230 millions de \$)
Navires ≥ 100 000 t.j.b.	100 millions de DTS (environ 200 millions de \$)	115 millions de DTS (environ 230 millions de \$)

La Convention exige que tous les propriétaires de navires transportant des SNPD conservent à bord du navire un certificat d’assurance délivré par un État partie indiquant qu’ils disposent d’une couverture adéquate au regard de leur responsabilité en vertu de la Convention<sup>12</sup>. L’assurance du propriétaire de navire doit prévoir un droit d’action directe permettant aux demandeurs de présenter leur demande d’indemnisation directement auprès de l’assureur du propriétaire de navire plutôt que d’être obligés de demander une indemnité du propriétaire de navire lui-même. Un État partie doit s’assurer que tout navire transportant des SNPD qui entre dans un port ou qui quitte un port situé sur son territoire ou qui arrive à une installation en mer ou qui quitte une telle installation située dans ses eaux territoriales, et ce, peu importe le lieu d’immatriculation du navire, soit en possession du certificat d’assurance obligatoire.

<sup>11</sup> « t.j.b. » : tonneaux de jauge brute [unité de mesure de la capacité de chargement d’un navire].

<sup>12</sup> L’assurance obligatoire s’applique aux navires de mer immatriculés dans un État partie et transportant des SNPD (à l’exception des navires de guerre ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial d’État).

## ***Niveau 2 – Le Fonds SNPD***

Lorsque le montant des dommages dépasse la limite de responsabilité du propriétaire de navire dans le cadre du niveau 1, une indemnité additionnelle peut alors être versée dans le cadre du niveau 2 – par le Fonds SNPD – jusqu’à concurrence de 250 millions de DTS (environ 500 millions de dollars) par événement, en incluant la part de responsabilité du propriétaire de navire. Si le montant total des créances recevables ne dépasse pas le montant maximal d’indemnités disponibles, toutes les créances sont alors payées intégralement. Autrement, les créances sont payées au prorata, c’est-à-dire que tous les demandeurs reçoivent une proportion égale de leurs créances recevables.

Les créances en cas de décès ou de lésions corporelles ont priorité sur les autres créances, et ce, pour les deux tiers du montant total disponible à des fins d’indemnisation.

Pour pouvoir obtenir une indemnité du Fonds SNPD, les demandeurs doivent prouver qu’il existe une probabilité raisonnable que les dommages soient dus à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires de mer. Le Fonds SNPD peut être tenu de verser des indemnités « dès le départ » si l’on ne parvient pas à identifier avec précision le navire qui a causé le dommage. Si le propriétaire du navire est exonéré de toute responsabilité, ou s’il n’a pas la capacité financière de remplir ses obligations, le Fonds est également responsable. Cependant, tout comme dans le cas du propriétaire de navire, le Fonds SNPD peut lui aussi soulever certains moyens de défense qui auront pour effet de l’exonérer de ses obligations d’indemnisation, p. ex. si le dommage résulte d’un acte de guerre, ou encore, de rejets de SNPD provenant d’un navire de guerre.

### ***Les comptes du 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’inter-financement du règlement des demandes d’indemnités entre les grands groupes de SNPD et les industries en cause. Cependant, lors du démarrage du Fonds SNPD, il se peut qu’il n’y ait pas suffisamment de SNPD reçues dans les États membres pour constituer chacun des quatre comptes séparés. Si tel est le cas, la constitution de comptes séparés pourra être reportée, et le Fonds SNPD pourra être composé, pendant une certaine période de temps, seulement de deux comptes, à savoir :

1. le compte hydrocarbures;
2. le compte général comprenant trois secteurs : GNL, GPL et toutes les autres SNPD.

### ***Les contributions au Fonds et la notion de « réceptionnaire »***

Le Fonds SNPD et ses comptes seront financés au moyen des contributions annuelles versées par les personnes situées dans un État partie qui, au cours de l'année civile précédente :

- auront reçu plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures persistants;
- auront reçu plus de 20 000 tonnes de GPL;
- auront reçu des cargaisons de GNL;
  - ou étaient propriétaires de toute cargaison de GNL immédiatement avant le déchargement où :
    - le propriétaire en titre a conclu une entente avec le réceptionnaire selon laquelle le propriétaire en titre versera les contributions;
    - le réceptionnaire a informé l'État partie de l'existence d'une telle entente;
- auront reçu toute autre cargaison de SNPD transportées en vrac, y compris des hydrocarbures autres que des hydrocarbures persistants, à raison de plus de 20 000 tonnes.

Bien que la Convention vise les dommages causés par les SNPD transportées sans égard à la quantité, l'obligation de verser des contributions pèsera uniquement sur les personnes qui dépassent les seuils ci-dessus de SNPD reçues au cours d'une année donnée.

Les contributions au fonds SNPD seront versées relativement aux SNPD transportées par des navires de mer et reçues dans des ports canadiens. Les contributions seront perçues a posteriori, c'est-à-dire qu'elles seront seulement dues 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/GPL/toutes les autres SNPD). 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.

Il est important de noter que les réceptionnaires de SNPD transportées en colis ou conteneurisées ne seraient pas tenus de faire rapport des SNPD reçues ou de verser des contributions au Fonds SNPD. Toutefois, les dommages causés par les SNPD en colis continueraient d'être la responsabilité du propriétaire du navire et du Fonds SNPD.

Les États parties peuvent choisir l'une ou l'autre des deux définitions suivantes de « réceptionnaire » énoncées à l'article 1, paragraphe 4, à savoir soit :

1(4)a) *la personne qui reçoit effectivement la cargaison donnant lieu à contribution qui est déchargée dans les ports et terminaux d'un État partie, étant entendu que, si au moment de la réception, la personne qui reçoit effectivement la cargaison agit en tant que mandataire pour le compte d'une autre personne qui est soumise à la juridiction d'un quelconque État partie, le mandant sera considéré comme étant le réceptionnaire, si le mandataire révèle au Fonds SNPD l'identité du mandant; soit*

1(4)b) *« la personne qui, dans l'État partie, conformément à la loi nationale de cet État partie, est considérée comme étant le réceptionnaire de la cargaison donnant lieu à contribution qui est déchargée dans les ports et terminaux d'un État partie, étant entendu que la cargaison totale donnant lieu à contribution qui est reçue conformément à cette loi nationale est effectivement la même que celle qui aurait été reçue au titre du point a). »*

**L'alinéa 1(4)a)** 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 finals. 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 partie pour que le réceptionnaire effectif puisse être admis à répercuter la contribution. En pareil cas, le réceptionnaire final ou le propriétaire de la cargaison l'inclura dans son rapport annuel si la quantité totale qu'ils ont reçue au cours de l'année est supérieure aux seuils applicables de « cargaison donnant lieu à contribution ». Le mandataire ou la société d'entreposage ne sera pas tenu en pareil cas de verser des contributions relativement aux cargaisons de SNPD transportées en vrac qu'ils manutentionnent pour le compte de leur mandant.

Si les mandataires ou la société d'entreposage ne peuvent divulguer l'identité de leur mandant, ou si celui-ci est situé dans un État qui n'est pas partie à la Convention, le mandataire ou la société d'entreposage inclura cette cargaison dans son rapport annuel. En pareil cas, le mandataire ou la société d'entreposage sera considéré comme étant le « réceptionnaire » des SNPD transportées en vrac et sera tenu de verser toute contribution exigée relativement à ces cargaisons donnant lieu à contribution.

**L'alinéa 1(4)b)** permet à un État d'établir sa propre définition du terme « réceptionnaire » en vertu de sa loi nationale. Cette définition doit toutefois faire en sorte que la quantité totale de cargaison donnant lieu à contribution reçue dans l'État en question soit la même que si l'on avait appliqué la définition énoncée à l'alinéa 1(4)a).

### ***Manutention de cargaisons en transit***

Bien que la Convention SNPD vise tout dommage découlant de SNPD en transit, de telles « cargaisons en transit » ne constituent pas des cargaisons donnant lieu à contribution, comme le stipule le paragraphe 1(10) :

*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 n'est considérée comme une cargaison donnant lieu à contribution qu'au titre de sa réception au lieu de destination finale.*

Ainsi, lorsque des SNPD transportés en vrac sont entreposés à un stade intermédiaire, entre deux étapes de transport par mer, et que le transbordement est direct (d'un navire à un autre) ou passe par un port ou un terminal, la réception d'une telle cargaison de SNPD en vrac à un stade intermédiaire ne constitue pas une « cargaison donnant lieu à contribution », puisqu'il s'agit d'un transbordement de la cargaison « au cours de son transport par mer ». 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 seraient assujetties à une contribution à ce port.

Dans le cas des hydrocarbures persistants, pour l'application de la Convention SNPD, le « réceptionnaire » sera la même personne que celle qui est tenue de verser des contributions sous le régime du FIPOL. Ainsi, dans le cas des contributions relatives aux hydrocarbures persistants, la relation mandataire/mandant ne s'appliquera pas. En conséquence, la personne qui reçoit la cargaison d'hydrocarbures sera responsable et sera tenue de verser les contributions même si cette personne agit comme mandataire pour le compte du réceptionnaire mandant.

En outre, deux rapports distincts relatifs aux réceptions d'hydrocarbures persistants devront être produits, l'un auprès du FSNPD et l'autre auprès du FIPOL. Cependant, étant donné que les seuils de déclaration de réception d'hydrocarbures persistants sont les mêmes en vertu des deux conventions (la Convention SNPD et la Convention créant le FIPOL), l'obligation en matière de présentation de rapport ne devrait pas alourdir de manière significative le fardeau administratif imposé aux réceptionnaires visés.

Advenant un événement impliquant des hydrocarbures persistants, les réceptionnaires pourront devoir verser des contributions tant au Fonds SNPD qu'au FIPOL, mais seulement si – et dans la mesure où – les dommages sont visés par les deux Conventions. Par exemple, si un pétrolier assujetti aux deux conventions explose, des contributions pourraient être exigées du FIPOL pour couvrir des dommages dus à la pollution résultant des hydrocarbures déversés<sup>13</sup>, tandis que le Fonds SNPD pourrait exiger des contributions pour couvrir les dommages autres que ceux dus à la pollution, p. ex. des blessures corporelles causées par l'explosion.

---

<sup>13</sup> À l'heure actuelle, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires du Canada paie toutes les contributions dues au FIPOL pour le compte des contributeurs canadiens.

### ***Exigences en matière de rapports***

Parmi les obligations clés mises à la charge des États parties en vertu de la Convention SNPD, on relève notamment l'obligation de faire rapport au sujet des cargaisons de SNPD reçues. Plus précisément, chaque État partie devra s'assurer que le nom de toute personne redevable de contributions figure sur une liste établie par l'administrateur du Fonds SNPD. Les États parties seront tenus d'indemniser le Fonds SNPD des contributions perdues par suite du défaut de présentation de rapports par la personne redevable, et par conséquent, chaque État partie aura intérêt à veiller à ce que des rapports exacts et complets soient communiqués. À cette fin, la Convention autorise les États parties à prendre les mesures idoines 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.

### ***Sanctions relatives au défaut de déclarer les cargaisons donnant lieu à contribution***

Comme il a été mentionné précédemment, l'un des principaux problèmes auxquels les États étaient confrontés avant l'adoption du Protocole SNPD de 2010 était le fait qu'aucune sanction ou conséquence n'était imposée aux États qui ne respectaient pas leur obligation de déclarer les cargaisons donnant lieu à contribution. En l'absence de sanctions appropriées, les États qui avaient ratifié la Convention devaient verser une indemnité pour les États qui ne déclaraient pas ces cargaisons, ce qui créait une situation injuste sur le plan financier.

Dans la Convention, les États sont tenus de déclarer leurs cargaisons donnant lieu à contribution à trois moments :

- à la ratification de la Convention;
- annuellement, au Secrétaire général de l'OMI, au cours de la période avant l'entrée en vigueur de la Convention (afin de se conformer à l'une des conditions d'entrée en vigueur qui demande de calculer la quantité de cargaisons donnant lieu à contribution);
- annuellement, à l'administrateur du Fonds SNPD, après l'entrée en vigueur de la Convention.

Le Protocole de 2010 a établi de nouvelles sanctions à l'égard des États qui ne respectent pas l'obligation de déclarer les cargaisons donnant lieu à contribution. Voici les sanctions prévues :

- 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. Les États auraient un an pour présenter les rapports manquants avant d'être avisés de leur défaut de respecter leurs obligations. Il faut souligner que ces sanctions ne s'appliqueront pas à l'égard des créances pour décès ou blessures corporelles et que ces créances continueraient d'être examinées et payées.

### ***Exclusion des bâtiments de mer de 200 t.j.b. ou moins***

Bien que la Convention s'applique à tout bâtiment de mer, y compris les bâtiments de mer navigant en eaux internes, les États parties peuvent choisir de soustraire à l'application de la Convention, les bâtiments de mer ayant une jauge brute ne dépassant pas 200 et qui transportent des SNPD uniquement en colis. Si un État décide d'exclure de tels navires, aucune contribution ne sera exigée relativement à aucune cargaison transportée par ces navires, et ceux-ci ne seront pas assujettis aux dispositions relatives à l'assurance obligatoire. En revanche, le Fonds SNPD ne sera pas tenu au versement d'aucune indemnité relativement à la pollution ou aux autres dommages causés par de tels navires. En pareils cas, le droit national continuera de s'appliquer à de tels événements.

### ***Dispositions relatives à l'entrée en vigueur***

La Convention entrera en vigueur 18 mois après qu'elle aura été ratifiée par au moins 12 États qui, au cours de l'année civile précédente, auront reçu au moins 40 millions de tonneaux de jauge de cargaison de SNPD transportées en vrac. En outre, quatre de ces 12 États devront avoir des navires immatriculés dont le tonnage cumulatif total est d'au moins deux millions de tonnes brutes.

### **Le contexte et le cadre juridiques canadiens**

Selon le droit canadien actuel, les limites de la responsabilité d'un propriétaire de navire pour les dommages dus à la pollution par des SNPD sont assujetties à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes conformément à la partie 3 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Par exemple, la responsabilité maximale relative à un navire de 20 000 t.j.b. serait d'environ 16 millions de dollars, comparativement à 74 millions de dollars dans le cadre du niveau 1 d'indemnisation (responsabilité du propriétaire du navire) prévu par la Convention SNPD. En rajoutant le niveau 2, l'indemnisation maximale sous le régime de la Convention SNPD serait de 500 millions de dollars.

Au niveau international, le Canada est bien davantage un exportateur qu'un importateur de SNPD. À l'intérieur des frontières du pays, le volume de SNPD transportées par navire au Canada est relativement faible. Ces données portent à croire que le risque de survenance d'événements (accidents) est plus grand dans le cas des marchandises transportées à bord de navires de mer en provenance ou en partance du Canada que dans le cas des marchandises transportées en eaux canadiennes le long des voies de trafic maritime internes. En outre, la majorité des SNPD expédiées à l'intérieur des frontières du pays se compose d'hydrocarbures et autres produits du pétrole, qui sont généralement expédiés à bord de navires de mer provenant de plates-formes de forage en mer.

Bien que le volume de nos importations de SNPD semble beaucoup moins important que celui de nos exportations de SNPD, on ne connaît pas à l'heure actuelle le nombre d'importateurs au Canada qui reçoit plus de 20 000 tonnes de SNPD par année et qui serait donc tenu de verser des contributions sous le régime du Fonds SNPD, mais on estime que ce nombre est relativement faible. On s'attend à ce que le présent processus de consultation nous donne une idée du nombre de contributeurs au Canada.

Pour ce qui concerne les coûts potentiels de la Convention pour les réceptionnaires canadiens de SNPD, cela dépendra de divers facteurs. Comme pour tout régime de responsabilité faisant appel à des contributions à un fonds commun pour régler les demandes d'indemnisation qui lui sont soumises, le montant de toute contribution exigée des réceptionnaires au cours d'une année donnée sera fonction de l'ampleur et de la fréquence des événements impliquant des SNPD ainsi que du montant total des créances réglées par le Fonds SNPD. En outre, les contributions seraient vraisemblablement étalées sur plusieurs années, surtout en cas d'événement majeur, et elles seraient vraisemblablement réduites par suite des montants recouverts par le Fonds SNPD aux termes des actions récursoires intentées contre d'autres parties. La seule expérience dans ce domaine qui soit susceptible de donner une certaine idée de l'étendue des obligations potentielles de payer des contributions au Fonds SNPD est le cas du FIPOL. À cet égard, les contributions perçues au fil des ans par le FIPOL (en moyenne environ 0,05 \$ par tonne d'hydrocarbures) paraissent raisonnables.

### **Orientations stratégiques envisageables**

Il y a deux orientations stratégiques envisageables à examiner au regard de cette Convention, à savoir :

#### **Scénario 1 – Ne pas ratifier la Convention**

Suivant ce scénario, le Canada ne ratifierait pas la Convention SNPD, et, dans l'éventualité d'un déversement de SNPD, le Canada continuerait d'appliquer le régime existant relatif à la responsabilité du propriétaire du navire pour ce qui concerne tout dommage dû à la pollution. Ainsi, la section 2 de la partie 6 de la LRMM continuerait de régir la responsabilité du propriétaire de navire, sous réserve des limites de responsabilité prévues à la partie 3 de la LRMM. La responsabilité du propriétaire de navire demeurerait moins étendue qu'en vertu de la Convention SNPD et ne serait pas étayée

par une assurance obligatoire donnant un droit d'action directe contre l'assureur ni par un niveau d'indemnisation additionnelle, contrairement à ce que propose le Fonds SNPD. Il y a également un risque que lors d'un grave incident causé par une SNPD au Canada, les coûts liés à l'intervention, au nettoyage et aux dommages causés aux tiers puissent ne pas être recouvrables auprès du propriétaire du navire et les contribuables seraient ainsi tenus de financer une partie de ces coûts. Ainsi, les réceptionnaires canadiens de SNPD n'auraient pas le fardeau additionnel de verser des contributions au Fonds SNPD, et l'indemnisation des dommages à cet égard au-delà de la limite de responsabilité du propriétaire du navire ne serait pas disponible au Canada, tout comme c'est le cas à l'heure actuelle.

## **Scénario 2 – Ratifier la Convention**

La ratification de la Convention offrirait plusieurs avantages. En effet, il s'ensuivrait un niveau d'indemnisation en cas d'événement impliquant des SNPD causé par des bâtiments de mer qui serait nettement supérieur au niveau d'indemnisation prévu à l'heure actuelle sous le régime de la LRMM, et qui est beaucoup mieux adapté aux risques plus élevés liés au volume plus important de mouvements internationaux de SNPD. La responsabilité stricte du propriétaire de navire pour la pollution et les autres dommages, y compris les blessures et les décès, l'exigence de maintenir une assurance, le droit d'action directe contre l'assureur, et le Fonds SNPD, assureraient aux victimes réclamant une indemnisation des dommages découlant d'événements impliquant des SNPD en eaux canadiennes une indemnisation prompte et convenable analogue à celle qu'offre le FIPOL aux victimes de dommages dus à la pollution par des hydrocarbures.

Cependant, l'hypothèse de la ratification oblige à examiner plusieurs questions de politique, notamment celles que la Convention laisse aux États parties le soin de trancher, à savoir :

### ***Sens des expressions « transport par mer » et « transport intérieur de SNPD »***

Tel qu'indiqué précédemment, la Convention s'applique à tout dommage découlant du transport international ou intérieur de SNPD par tout bâtiment de mer sur le territoire ou dans la mer territoriale d'un État partie. Bien que la Convention emploie à divers articles l'expression « transport par mer » – ce qui est tout à fait logique au regard de son titre –, il serait plus prudent dans le contexte canadien de disposer que la mention de « transport par mer » vaut mention de « transport par eau ». De cette façon, on s'assurerait que les **navires de mer** exploités dans nos eaux internes et transportant des cargaisons de SNPD, qu'elles soient d'origine internationale ou intérieure, seraient visés dans l'éventualité de tout événement (accident). Par voie de conséquence, de telles cargaisons seraient aussi considérées comme des « cargaisons donnant lieu à contribution » pour l'application du seuil annuel afférant aux divers comptes SNPD.

Malgré le projet de disposition relative à l'expression « transport par eau », la Convention ne s'appliquera pas au transport intérieur de SNPD par des **navires autres que des navires de mer**. De tels navires demeureraient assujettis au régime actuel de la partie 6 de la LRMM. Comme il a été mentionné précédemment, le régime actuel vise uniquement les dommages dus à la pollution, et il prévoit une limite de la responsabilité du propriétaire de navire qui est inférieure à celle prévue à la Convention SNPD. Cependant, les principales marchandises transportées à l'intérieur du pays à bord de navires autres que des navires de mer sont des hydrocarbures et autres produits en vrac, en quantités relativement faibles à comparer au volume de SNPD transportées par des navires de mer au Canada.

Compte tenu du risque relativement faible que présente ce type de commerce intérieur, le régime actuel de la partie 6 de la LRMM devrait être amplement suffisant pour pouvoir composer avec tout incident impliquant des navires autres que des navires de mer employés à des fins de transport intérieur de SNPD. Par ailleurs, dans les cas d'incidents de pollution par les hydrocarbures, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires continuerait d'offrir un niveau additionnel d'indemnisation de toute créance dépassant la limite de responsabilité du propriétaire de navire, et ce, jusqu'à concurrence d'environ 155 millions de dollars par incident.

Il est proposé que la responsabilité des navires autres que des navires de mer qui sont exploités à des fins de transport intérieur de cargaisons de SNPD demeure assujettie à la section 2 de la partie 6 de la LRMM, et que de telles cargaisons de SNPD ne soient pas considérées comme des « cargaisons donnant lieu à contribution » pour l'application de la Convention SNPD.

### *Exclusion des navires de mer de 200 t.j.b. ou moins*

Bien que la Convention s'applique à tout navire de mer, il est loisible aux États parties de choisir de soustraire à l'application de la Convention les navires de mer d'une jauge brute ne dépassant pas 200 qui effectuent des voyages intérieurs et transportent des SNPD uniquement en colis. Cette option a été incluse dans la Convention au motif que cette catégorie de navires présente un risque relativement faible au chapitre des dommages, étant donné le volume plus faible de leurs cargaisons, surtout lorsque celles-ci sont transportées en colis. Sur le plan pratique, l'exclusion de cette catégorie de navires réduirait le fardeau administratif lié à l'obtention et au traitement des certificats d'assurance visant les petits navires qui, autrement, pourraient être assujettis à la Convention.

Dans le même ordre d'idées, les réceptionnaires de cargaisons transportées par ces navires ne seraient pas tenus de déclarer ces cargaisons au Fonds SNPD. Il s'ensuit que les dommages causés par de tels navires ne seraient pas régis par la Convention, mais plutôt par la loi nationale. Ainsi, tout comme dans le cas précédent concernant des navires autres que des navires de mer, le régime actuel de la partie 6 de la LRMM s'appliquerait aussi aux navires de mer d'une jauge brute ne dépassant pas 200.

Il est proposé que les navires de mer d'une jauge brute ne dépassant pas 200 qui sont exploités à des fins de transport intérieur de SNPD en colis soient exclus du champ d'application de la Convention au Canada et que leur responsabilité soit régie par le régime actuel de la partie 6 de la LRMM.

***L'adoption de la définition de « réceptionnaire »***

Tel qu'indiqué précédemment, la Convention permet aux États parties de choisir l'une des deux définitions qu'elle propose pour le terme « réceptionnaire ». Aux termes de l'alinéa 1(4)a), le réceptionnaire est :

- le réceptionnaire effectif de la cargaison dans le port de déchargement, y compris le mandataire ou la société d'entreposage qui reçoit la cargaison en vue de son transport jusqu'à sa destination finale dans l'État partie; ou
- la personne qui reçoit effectivement la cargaison de SNPD. Il peut s'agir du réceptionnaire mandant ou d'un mandataire du réceptionnaire mandant. Le mandataire ne serait pas tenu de déclarer cette cargaison aux fins de son propre seuil annuel, pourvu que le mandant soit situé dans l'État partie et que le mandataire révèle l'identité du mandant au Fonds SNPD (ou à l'autorité désignée).

Autrement, en vertu de l'alinéa 1(4)b), l'État contractant peut formuler sa propre définition de « réceptionnaire », pourvu que les contributions au Fonds SNPD soient les mêmes que si l'on appliquait l'alinéa 1(4)a).

De nombreux États ayant l'intention de ratifier la Convention ont exprimé leur préférence pour la définition énoncée à l'alinéa 1(4)a), et ce, parce qu'elle contribue à la certitude de la détermination de l'identité du réceptionnaire. En outre, cette définition assure un certain degré de stabilité aux intervenants de l'industrie dans la mesure où elle n'oblige pas à créer aucun nouveau mécanisme contrôlé par l'État aux fins de remplir les conditions relatives au suivi des cargaisons donnant lieu à contribution et des réceptionnaires au sein de l'État.

Il est proposé que la définition de « réceptionnaire » énoncée à l'alinéa 1(4)a) soit adoptée en droit canadien.

### *Mécanisme de déclaration*

Tel que mentionné précédemment, le Fonds SNPD sera financé au moyen de contributions versées par les réceptionnaires généralement après la survenance d'un événement (c.-à-d. après la survenance d'un événement, sauf en ce qui concerne les frais administratifs). Les montants des contributions seront déterminés sur la base des rapports de réception de SNPD dépassant certains seuils au cours de l'année précédant un événement. Afin de faire en sorte que toutes les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds SNPD puissent être repérées et facturées si nécessaire, la Convention exige que tous les États parties communiquent chaque année à l'administrateur du Fonds SNPD des renseignements (c.-à-d. coordonnées et quantités de cargaisons donnant lieu à contribution) relatifs à toutes les personnes dans un État qui sont tenues de contribuer au Fonds. Les États parties devront donc instaurer un système de déclaration afin de pouvoir s'acquitter de cette obligation. Dans l'arène internationale, on a discuté de deux hypothèses relativement aux modalités administratives de mise en œuvre de cette obligation :

- a) système de déclaration nationale administré et suivi de près par une autorité nationale;
- b) système de déclaration volontaire administré par l'industrie mais pouvant être vérifié par une autorité nationale.

La majorité des États et des intervenants de l'industrie ont exprimé leur préférence pour la deuxième formule (système de déclaration volontaire). Il s'agit d'un système dans le cadre duquel les réceptionnaires s'identifient volontairement et communiquent chaque année les renseignements pertinents à une autorité nationale désignée sur une base annuelle<sup>14</sup>. L'autorité nationale se charge d'effectuer des vérifications ponctuelles des déclarations et de transmettre les renseignements à l'administrateur du Fonds SNPD.

La loi et la réglementation nationales devront prévoir des mesures adéquates pour assurer le respect des exigences en matière de déclaration et prévoir des sanctions en cas d'inobservation. Ce genre de système n'est pas sans précédent au Canada. En effet, aux fins de s'acquitter de sa responsabilité en tant que membre du FIPOL, le Canada a adopté un ensemble de règlements créant un mécanisme efficace d'observation et d'exigences en matière de déclaration et de vérification par l'État des responsabilités des réceptionnaires d'hydrocarbures en matière de déclarations. Le pouvoir de réglementation est prévu à la partie 7 (article 125) de la LRMM.

La décision de ratifier la Convention s'accompagne de l'obligation d'instaurer le système de déclaration préalablement à l'entrée en vigueur de la Convention dans l'État ratifiant. À ce titre, l'État est notamment tenu de fournir des données relatives à la quantité de SNPD reçue au cours des 12 mois précédant la ratification de la Convention.

Il est proposé qu'un règlement soit pris pour énoncer les exigences relatives aux déclarations devant être faites par des réceptionnaires ainsi que les rôles et fonctions d'une autorité désignée chargée de faire respecter ces exigences au Canada.

Il est également proposé que ce système de déclaration soit mis en service 12 mois avant que le Canada ratifie la Convention SNPD.

### ***Un seuil plus bas aux fins des déclarations***

Il faudra aussi examiner l'opportunité de prévoir, dans la réglementation relative aux exigences en matière de déclaration, l'adoption d'un seuil plus bas relativement aux déclarations de cargaisons de SNPD, par rapport à celui prévu aux termes de la Convention SNPD. Cela permettrait à l'autorité désignée de mieux suivre les flux commerciaux de SNPD et les parties qui sont aux marges du seuil annuel et qui pourraient éventuellement être assujetties au système de contribution au cours d'une année donnée. Il pourrait s'agir d'une initiative particulièrement importante pour le Canada, étant donné que les estimations préliminaires portent à croire que le nombre de réceptionnaires est relativement faible et que de nombreux réceptionnaires se situent sous le seuil de 20 000 tonnes. Il importe de noter que l'établissement d'un seuil national plus bas est envisagé uniquement aux fins des déclarations annuelles de réception de SNPD à l'autorité nationale désignée, et non aux fins du versement de contributions au Fonds SNPD. Les renseignements recueillis auprès de ceux qui se trouveraient sous le seuil de contribution ne seraient communiqués d'aucune manière au Fonds SNPD.

Ainsi qu'il a été mentionné précédemment, afin de faciliter l'observation des exigences en matière de déclaration, les réceptionnaires pourront utiliser le HNS CCCC (système informatique de calcul des contributions) afin d'identifier les SNPD transportées en vrac reçues et de les déclarer à l'autorité nationale désignée. Le HNS CCCC permettra aussi aux réceptionnaires d'entrer la quantité de SNPD transportées en vrac reçues dans un port canadien et de déterminer si le total des cargaisons de SNPD reçues au cours de l'année dépasse le seuil prévu par la Convention. Au moment de la ratification de la Convention, le Fonds SNPD facturera directement les réceptionnaires à titre individuel pour le montant des contributions payables au Fonds.

Compte tenu de l'adoption du Protocole de 2010, ce système sera réexaminé et est censé devenir accessible par l'entremise d'un site Web dans le futur.

Il est proposé d'adopter en droit canadien un seuil annuel inférieur, soit un seuil de 17 000 tonnes, pour les réceptionnaires d'hydrocarbures non persistants, de GPL ou d'autres SNPD transportées en vrac relevant du compte général.

### ***Traitement des personnes associées***

Le paragraphe 16(5) de la Convention SNPD exige que les quantités de SNPD reçues dans un même État par des personnes associées soient combinées aux fins de déterminer s'il y a dépassement du seuil à partir duquel des contributions sont exigibles. Cette disposition a pour objet d'assurer un traitement équitable de tous les réceptionnaires en faisant échec à la stratégie d'évitement de l'obligation de verser une contribution qui consisterait à répartir les réceptions de cargaisons de SNPD entre plusieurs sociétés liées.

La Convention définit comme suit l'expression « personne associée » : « *toute filiale ou entité sous contrôle commun. Le droit national de l'État intéressé détermine les personnes qui sont visées par cette définition.* » Dans le cas de « personnes associées », toute entité réceptionnaire de SNPD au sein du groupe devra communiquer les renseignements relatifs à la cargaison de SNPD même si son volume ne dépasse pas les seuils prévus par la Convention, puisque la détermination de la contribution sera fondée sur la quantité globale de SNPD reçues au sein du groupe de « personnes associées ». Le HNS CCCC permettra aux utilisateurs d'entrer les renseignements relatifs aux personnes associées de manière à ce que les contributions puissent être combinées.

Il est proposé de reprendre la définition de « personnes associées » qui figure actuellement aux articles 60 et 66 de la LRMM afin de déterminer les quantités globales de SNPD reçues par plusieurs entités liées. Cette définition, qui concerne les contributions au FIPOL, est rédigée comme suit :

[...] *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* [...].

#### ***Amendes imposables en cas d'absence de certificat d'assurance***

Comme il a été mentionné précédemment, dans le cadre du niveau 1, les propriétaires de navires seront tenus de posséder un certificat d'assurance ou autre garantie financière couvrant leur responsabilité sous le régime. Ces certificats seront délivrés par une autorité désignée dans l'État partie sur présentation d'une preuve d'assurance ou autre garantie fournie par le propriétaire de navire. Un certificat valide devra être transporté à bord du navire et devra être disponible à des fins d'inspection tout comme les autres documents relatifs au navire. En vertu des dispositions liées au contrôle d'application de la LRMM, les navires peuvent faire l'objet d'une ordonnance de détention si le propriétaire ne possède pas un certificat en vertu de la CRC ou de la Convention sur les hydrocarbures de soute et on prévoit que les mêmes dispositions s'appliqueraient également à la Convention SNPD.

Cette exigence soulève la question des sanctions ou amendes qui pourraient être imposées en cas de défaut de possession d'un certificat d'assurance valide. Pour prendre un exemple pertinent, suivant les dispositions actuelles relatives à la pollution par les hydrocarbures que l'on retrouve à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, le propriétaire de navire qui n'a pas de certificat d'assurance valide conforme aux exigences posées à cette partie de la Loi, est passible d'une amende maximale de 100 000 \$. Ces amendes ont été mises à jour en 2009 et il semblerait prudent d'appliquer le même régime d'amendes en cas de défaut de possession d'un certificat d'assurance conforme aux exigences dans le cadre de la Convention SNPD.

Il est proposé que le régime d'amendes imposables en cas d'absence de certificat d'assurance conforme aux exigences s'aligne sur le régime prévu à la partie 8 de la LRMM.

***Rôle de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (Caisse d'indemnisation du Canada)***

Ainsi qu'il a été dit précédemment, le Fonds SNPD sera financé au moyen des contributions versées par les réceptionnaires après la survenance d'un événement. Dans le système du FIPOL, le Canada est unique en ce qu'il possédait déjà un fonds national avant la création du FIPOL – la Caisse d'indemnisation du Canada – créé en 1973, qui paie toutes les contributions au fonds international pour le compte des réceptionnaires du Canada. La Caisse d'indemnisation du Canada est un élément fondamental du régime canadien de responsabilité et d'indemnisation en matière de pollution par les hydrocarbures et prévoit une garantie additionnelle en cas de déversement de tout type d'hydrocarbure par tout type de navire (le FIPOL indemnise uniquement en cas de déversement d'hydrocarbures persistants par des pétroliers).

Le pétrole est la marchandise la plus communément transportée par des navires assujettis à la Convention SNPD, laquelle possède un « compte hydrocarbures » qui fait partie du Fonds SNPD. La Convention SNPD vise les décès et les blessures corporelles à bord ou à l'extérieur du navire, c.-à-d. les dommages qui ne sont pas visés par le régime du FIPOL. Il est possible que des créances liées à des décès ou à des blessures corporelles causés par des déversements d'hydrocarbures persistants, en plus des dommages causés par des déversements d'hydrocarbures non persistants, représentent une part importante du total des créances SNPD. La Caisse d'indemnisation du Canada serait donc responsable de déclarer les cargaisons d'hydrocarbures persistants et non persistants reçues au Canada et de verser les contributions au Fonds SNPD futur pour le compte de ces réceptionnaires, ce qui est similaire à l'arrangement actuel en vertu du FIPOL. Cette mesure viserait à assurer que les contributions imposées par le Fonds SNPD aux réceptionnaires d'hydrocarbures soient financées de la même manière – la Caisse d'indemnisation du Canada – que les contributions imposées par le FIPOL aux réceptionnaires d'hydrocarbures persistants.

Il est proposé que les contributions versées au Fonds SNPD à l'égard des hydrocarbures persistants et non persistants soient payées à partir du FIPOL et que l'administrateur du FIPOL ait les mêmes fonctions et responsabilités à l'égard du Fonds SNPD que celles qu'il possède actuellement à l'égard du FIPOL.

**Orientation recommandée**

À la lumière des considérations exposées ci-dessus, il est proposé :

- 1. que la LRMM soit modifiée pour permettre la mise en œuvre de la Convention SNPD; et**
- 2. que Transports Canada mette en place des mesures permettant de déclarer les SNPD reçues pendant un an avant la ratification, comme l'exige la Convention SNPD;**

- 3. que le Canada ratifie dès que possible la Convention SNPD ainsi que les modalités proposées relativement à la mise en œuvre des différents aspects de la Convention au Canada.**