

ENJEUX DE L'ACTUALITÉ MARITIME

Responsabilité-indemnisation des dommages causés par les substances nocives : Après la Convention HNS 1996, qu'en est-il de la Convention SNPD 2010 ?

Rédacteur :

> Yannick Le Manac'h, Inspecteur des Affaires maritime (en retraite)



Figure 1 : Photographie du Oil & Chemical Tanker *Aulac Fortune* victime d'explosions et d'incendie le 8 janvier 2019 au mouillage à Lamma Island (Hong Kong). Bilan : un mort trois disparus.
(Police maritime Hong Kong)

Résumé : La Convention SNPD 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD), émanation de la Convention HNS (*Hazardous and Noxious Substances*) de 1996, peine à entrer en vigueur.

Mots clés : Convention SNPD 2010 -Responsabilité - Indemnisation

Tous droits réservés. Ce document, protégé par le droit d'auteur, est la propriété de Vigipol. Il ne peut être utilisé ou reproduit sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans autorisation écrite préalable de Vigipol ni sans citer la source. © Vigipol – Mai 2022

SOMMAIRE

1. L'ÉCHEC DE LA CONVENTION HNS DE 1996.....	2
2. LA CONVENTION SNPD DE 2010.....	2
2.1. Orientations.....	2
2.2. Dommages identifiés	3
2.3. Substances concernées.....	3
2.4. Une indemnisation à deux niveaux	3
3. UNE RATIFICATION QUI SE FAIT ATTENDRE	4
GLOSSAIRE	5

1. L'ÉCHEC DE LA CONVENTION HNS DE 1996

La Convention internationale HNS (*Hazardous and Noxious Substances*) de 1996 avait pour but de pallier l'absence de prise en compte des dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses et notamment de veiller à ce que les victimes d'un sinistre bénéficient d'un régime de responsabilité et d'indemnisation international s'articulant sur quatre directives :

- > reconnaissance d'une responsabilité étendue des propriétaires de navires, indépendamment de toute faute ou négligence ;
- > obligation aux propriétaires des navires transportant des produits chimiques de souscrire une assurance en responsabilité ;
- > permettre aux requérants le droit d'intenter une action directe contre l'assureur ;
- > création d'un fonds HNS, destiné à indemniser les victimes lorsque la responsabilité du propriétaire s'avérerait insuffisante pour couvrir le dommage, alimenté par des contributions versées par les compagnies recevant une quantité minimale de substances visées par la Convention.

Jugée complexe et d'une mise en œuvre trop difficile, la Convention n'a pu entrer en vigueur. L'OMI jugeait alors nécessaire de modifier certaines obligations qui constituaient un frein à sa ratification.

2. LA CONVENTION SNPD DE 2010

Les éléments non modifiés de la Convention HNS 1996 notamment le rappel de ses principaux objectifs et le Protocole SNPD de 2010 adoptés à l'OMI¹ ont conduit à l'élaboration de la Convention SNPD 2010 « sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ».

2.1. Orientations

La Convention SNPD 2010, qui reprend la notion de pollueur-payeur, vise à fournir un régime de responsabilité et d'indemnisation pour les déversements ainsi que les accidents générés par les navires, à l'instar de la Convention Bunker sur les hydrocarbures de soude² et la Convention CLC de 1969³ qui accordent des indemnités pour les dommages dus à la pollution causée par des déversements d'hydrocarbures.

¹ Conférence diplomatique de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui s'est tenue du 26 au 30 avril 2010 à Londres : Texte récapitulatif de la Convention internationale HNS de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses et du Protocole de 2010 à cette convention.

² Convention Bunker de 2001, 23 mars 2001, à Londres sous l'égide de l'OMI, est rédigée sur le modèle de la CLC 1969.

³ Convention CLC 1969 : Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures.

En plus des dommages inhérents à la pollution, la Convention SNPD couvre les dommages qui résulteraient d'un incendie et d'une explosion et confirme que les pollutions invisibles (pollution par styrène, substances incolores, etc.) seront désormais traitées comme des pollutions visibles. À chaque État partie de satisfaire à toute obligation qu'il aurait en vertu de la Convention et de prendre les mesures appropriées conformes à sa législation y compris les sanctions jugées nécessaires pour que cette obligation soit effectivement remplie.

2.2. Dommages identifiés

Selon la Convention, un « *dommage signifie : tout décès ou toute lésion corporelle, toute perte de biens ou tout dommage subi par des biens extérieurs au navire, toute perte ou tout dommage par contamination de l'environnement, le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par ces mesures* ».

2.3. Substances concernées

Au sens de la Convention, est considérée comme **substance nocive potentiellement dangereuse** (SNPD), toute substance, toute matière et tout article, transportés à bord d'un navire en tant que cargaison, liquide ou solide, en vrac ou conditionnée en colis :

- > Les hydrocarbures transportés en vrac tels que définis à l'Annexe I de MARPOL (règle 1) ;
- > Les substances liquides nocives transportées en vrac telles que définies à l'Annexe II de MARPOL (règle 1.10) et les mélanges provisoirement classés dans les catégories de pollution X, Y ou Z conformément à la règle 6.3 de ladite Annexe II ;
- > Les substances liquides dangereuses transportées en vrac qui sont énumérées au chapitre 17 du Recueil IBC et les produits dangereux pour le transport desquels les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites par l'Administration et les administrations portuaires (§ 1.1.6 du Recueil) ;
- > Les substances, matières et articles dangereux, potentiellement dangereux et nuisibles transportés en colis visés par le Code IMDG ;
- > Les gaz liquéfiés énumérés au chapitre 19 du Code IGC et les produits pour le transport desquels les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites par l'Administration et les administrations portuaires (§ 1.1.6 du Recueil) ;
- > Les substances liquides transportées en vrac dont le point d'éclair est inférieur à 60° ;
- > Les matières solides en vrac possédant les propriétés chimiques dangereuses visées par le Code IMSBC dans la mesure où ces matières sont également soumises aux dispositions du Code IMDG lorsqu'elles sont transportées en colis ;
- > Les résidus des substances liquides, solides et gazeuses en vrac et en colis visées aux précédents paragraphes.

2.4. Une indemnisation à deux niveaux

La Convention SNPD prévoit un système de responsabilité à deux niveaux.

1^{er} niveau – les transporteurs et leurs assureurs

Le propriétaire du navire est tenu, au titre de la responsabilité objective, de verser une indemnisation couvrant les coûts de réparation des dommages causés jusqu'à un montant maximal couvert par une assurance obligatoire fixant un seuil de responsabilité.

2^{ème} niveau – le fonds international SNPD

Quand le montant total des réparations dépasse les limites de la responsabilité du propriétaire du navire, le relais est assuré par le Fonds international SNPD abondé par les contributions des réceptionnaires de SNPD. Les contributions sont calculées sur la base des SNPD reçues par chaque Partie au cours de l'année civile précédente.

Contributions des États

Aucune contribution n'est versée par les gouvernements.

3. UNE RATIFICATION QUI SE FAIT ATTENDRE

À défaut d'avoir été ratifiée par au moins 12 pays membres de l'OMI, la Convention SNPD, adoptée en 2010, ne peut toujours pas entrer en vigueur. Seuls, huit États (Allemagne, Canada, Danemark, France, Grèce, Norvège, Pays-Bas et Turquie) ont signé le Protocole SNPD de 2010. Le Conseil de l'Union européenne avait notamment optimisé l'échéance de ratification du protocole par ses pays membres à mai 2021. Pour autant, en mars 2022, la Convention ne compte que six États contractants : l'Afrique du Sud, le Canada, le Danemark, l'Estonie, la Norvège et la Turquie. D'autres États s'inscrivent dans un processus de mise en œuvre du Protocole pour une ratification ou une adhésion prévue dans les mois qui suivent voire à l'échéance de 2023, c'est le cas de la France⁴.

Autre Convention, autres difficultés

Un système déclaratif, au demeurant complexe semble à nouveau contrarier le processus de ratification. Les États partie à la Convention doivent en effet être en mesure de satisfaire à certaines exigences :

- > recevoir annuellement au moins 40 millions de tonnes de substances nocives et potentiellement dangereuses en vrac dans leurs ports ;
- > pour quatre d'entre eux, disposer d'une flotte d'au moins deux millions de tonnes brutes ;
- > produire une déclaration annuelle des entreprises réceptionnaires de marchandises SNPD transportées en vrac.

Les marchandises SNPD à intégrer dans le système déclaratif comprennent aussi bien des hydrocarbures, des produits de la pétrochimie, des substances corrosives, des huiles végétales et animales. La complexité de la chaîne logistique du transport de ces marchandises rend malaisée l'application du concept de « réceptionnaire », c'est-à-dire du client final, source de difficultés d'interprétation et d'obtention de fiches déclaratives cohérentes. Soulignons, à ce titre, la démarche des FIPOL et de l'*International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)*⁵ qui participent, en lien avec le secrétariat de l'OMI, à des opérations de sensibilisation pour une entrée en vigueur aussi rapide que possible de la Convention.

⁴ Ministère de la transition écologique : Ratification et mise en œuvre de la Convention portant sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) « Anticiper, c'est protéger » – derniers rapports publiés le 2 mai 2022 – télécharger rapport 014080-01 (format pdf 3,3 Mo)

⁵ L'ITOPF, a mis au point une brochure de six pages qui présente les avantages de la Convention SNPD 2010 et encourage les États à effectuer les démarches nécessaires pour mettre en œuvre et adhérer à la Convention.

GLOSSAIRE

CLC (Convention) : Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

FIPOL : Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

HNS : Hazardous and Noxious Substances

IBC (Recueil) : Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac

IGC (Recueil) : Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac

IGF (Recueil) : Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair.

IMDG (Recueil) : Recueil pour le transport de marchandises dangereuses en colis

IMSBC (Recueil) : Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac

ITOPF : International Tanker Owners Pollution Federation

MARPOL : Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires

OMI : Organisation Maritime Internationale

SNPD : substances nocives potentiellement dangereuses