
Ministère de l'Europe
et des affaires étrangères

Projet de loi
autorisant la ratification du Protocole du 30 avril 2010 à la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses

NOR : EAEJ2226887L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. Situation de référence

C'est sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI)¹ que les États ont institué un régime international pour indemniser les victimes de pollution par hydrocarbures (Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures², Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)³, Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures⁴). Toutefois, aucun accord international n'existait en matière d'indemnisation de dommages de pollution pour d'autres substances nocives, tels les produits chimiques ou le gaz naturel liquéfié (GNL). Pour combler cette absence de texte, préjudiciable aux victimes potentielles de tels accidents, une Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) a été adoptée en 1996 (dénommée ci-après : « Convention SNPD de 1996 »)⁵, également sous l'égide de l'OMI.

¹ [Organisation maritime internationale](#).

² [Décret n°96-718 du 7 août 1996](#) portant publication du protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

³ [Décret n°96-719 du 7 août 1996](#) portant publication du protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ensemble une annexe), fait à Londres le 27 novembre 1992 et signé par la France le 8 février 1993.

⁴ [Décret n° 2005-689 du 16 juin 2005](#) portant publication du protocole à la Convention du 27 novembre 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adopté à Londres le 16 mai 2003.

⁵ <https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious-.aspx>

Compte tenu de sa situation géographique, la France est particulièrement exposée en cas d'accident impliquant un navire transportant ces substances. Le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) Corsen, à la pointe de Bretagne, a par exemple vu transiter en 2020, 287 millions de tonnes de matières dangereuses.

En 2000, le chimiquier italien *Ievoli Sun*, faisant route du Royaume-Uni vers l'Espagne et transportant 6 000 tonnes de produits chimiques, a fait naufrage dans la fosse des Casquets située dans la Manche, faisant craindre une pollution majeure sur le littoral breton. Comme en a fait état le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), cet accident, survenu un an après celui de l'*Erika*, souligne combien « *les pollutions par hydrocarbures dues à des pétroliers ne sont pas les seuls dangers qui menacent nos côtes* »⁶.

Le Protocole du 30 avril 2010 à la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (dénommé ci-après : « Protocole SNPD de 2010 ») institue quant à lui un régime international d'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, telles que les produits chimiques ou le GNL. Il a pour objectif d'assurer l'indemnisation convenable, prompte et efficace des personnes victimes de dommages causés par des événements liés au transport par mer de ces substances. À cette fin, il institue un régime d'indemnisation composé de deux niveaux : d'une part, une responsabilité objective mais limitée du propriétaire du navire, et d'autre part, un fonds financé par les réceptionnaires finaux de substances nocives et potentiellement dangereuses, destiné à prendre le relais de l'indemnisation une fois le plafond de responsabilité du propriétaire atteint.

⁶ [Bulletin d'information du CEDRE n°14.](#)

Bien que la Conférence diplomatique ayant adopté le Protocole « engage tous les États qui décident de devenir Parties au Protocole SNPD de 2010 à veiller à déposer des instruments uniquement eu égard au Protocole, sans faire référence à la Convention SNPD de 1996 »⁷, la ratification du Protocole emporte adhésion aux dispositions non modifiées de la Convention initiale de 1996. Le Protocole ne constituant pas un instrument autonome pouvant être lu indépendamment de la Convention initiale, mais ayant précisément pour objet d'en modifier seulement certaines dispositions et de le compléter, il énonce lui-même, dans son article 18, que « *la Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument* ». Ce même article, dans son second alinéa, ajoute que la Convention et le Protocole constituent la « Convention SNPD de 2010 »⁸. Le Comité juridique de l'OMI, à sa quatre-vingt-dix-huitième session, a approuvé ce texte récapitulatif, préparé par le Secrétariat de l'OMI en consultation avec le Secrétariat des FIPOL⁹. Il est indiqué dans le rapport de cette session que cette « version récapitulative n'[est] pas à proprement parler un instrument conventionnel, ni un texte authentique et qu'elle [a] été établie en vue d'aider les États membres et autres entités à appliquer la Convention SNPD de 2010 »¹⁰. **En conclusion, si le Parlement est invité à autoriser la ratification du seul Protocole, la Convention SNPD de 2010, c'est-à-dire le texte de la Convention initiale telle que modifiée et complétée par le Protocole, lui est soumis. En conséquence et sauf indication contraire, les articles mentionnés dans la présente étude d'impact renvoient non pas à ceux du Protocole, mais à ceux de la Convention SNPD de 2010.**

⁷ Résolution 3 adoptée par la Conférence, disponible au document LEG/CONF.17/11. Le souci d'éviter un conflit d'obligations Conventionnelles entre la Convention et le Protocole explique aussi l'insertion d'une disposition suivant laquelle le dépôt de l'instrument exprimant le consentement à être lié par le Protocole vaut dénonciation de la Convention initiale. Cette disposition figure à l'article 45§8 (article 20§8 du Protocole) : « Un État qui a exprimé son consentement à être lié par la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses est considéré comme ayant retiré ce consentement à la date à laquelle il a signé le présent Protocole ou a déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion conformément au paragraphe 2 ».

⁸ Article 18§2 du Protocole : « Les article premier à 44 et les Annexes I et II de la Convention, tels que modifiés par le présent Protocole et son annexe, et les articles 20 à 29 du présent Protocole (clauses finales) constituent mutatis mutandis la dénommée 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). Les articles 20 à 29 du présent Protocole sont renumérotés à la suite de ces précédents articles de la Convention. Les articles de clauses finales auxquels renvoient les clauses finales sont renumérotés en conséquence ».

⁹ Document LEG 98/4.

¹⁰ Document LEG 98/14 (point 4.2). Le rapport ajoute que « la version récapitulative [est] un document utile qui faciliterait la tâche des Etats ayant l'intention de ratifier et d'appliquer le Protocole. Il a été relevé que, la version récapitulative n'étant pas un texte authentique, il appartenait à chaque Etat qui envisageait de ratifier le Protocole de décider, conformément à sa pratique constitutionnelle, s'il convenait de soumettre à son organe législatif la version récapitulative, en précisant sa valeur juridique, avec le texte du Protocole ».

II. Historique des négociations

La Convention SNPD de 1996 a été adoptée au cours d'une conférence internationale, qui s'est déroulée à Londres du 15 avril au 3 mai 1996 sous l'égide de l'OMI. Bien que quatorze États aient déposé leur instrument exprimant leur consentement à être liés par les dispositions de la Convention, soit plus que ce qu'exige la Convention¹¹, le Secrétaire général de l'OMI, dépositaire de la Convention, n'a jamais été en mesure de déclarer que les conditions de l'entrée en vigueur étaient remplies. En effet, la majorité de ces quatorze États n'ont pas communiqué les renseignements requis concernant les quantités totales de cargaisons donnant lieu à contribution, alors que la Convention requiert comme condition d'entrée en vigueur que les États ayant ratifié reçoivent au moins 40 millions de tonnes de cargaisons donnant lieu à contribution au compte général. Devant cette impasse, les États ont pris l'initiative de se lancer dans la rédaction d'un protocole remédiant aux faiblesses de la Convention. Celles-ci sont en particulier la difficulté d'identification des contributeurs en matière de transport en containers ou en colis, les réticences devant les modalités de levée des contributions au compte séparé du GNL, ou encore l'absence d'anticipation des cas de non-soumission par les États des rapports sur les cargaisons reçues.

Le Comité juridique de l'OMI, ainsi qu'un groupe de réflexion des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), créé notamment à l'initiative de la France, ont travaillé à l'élaboration d'un protocole remédiant à ces insuffisances. Lors de sa quatre-vingt-quinzième session, tenue au printemps 2009, le Comité juridique de l'OMI a approuvé le projet de protocole, en vue de le soumettre à l'examen d'une conférence diplomatique. Celle-ci s'est déroulée du 26 au 30 avril 2010 à Londres, dans les locaux de l'OMI. Présidée par l'Ambassadrice du Maroc au Royaume-Uni et réunissant soixante-dix-neuf États, cette conférence a permis de résoudre les trois points identifiés par le Comité juridique étant des obstacles à l'entrée en vigueur de la Convention. Ces points ont été résolus en supprimant l'obligation contributive des réceptionnaires de marchandises en colis (en contrepartie de l'augmentation des limites de responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages causés par les SNPD en colis¹²), en prévoyant des dispositions à l'encontre des États qui ne procèdent pas au dépôt des rapports requis concernant les quantités de marchandises dangereuses reçues dans leurs ports, en supprimant enfin la spécificité du compte GNL selon sur qui repose l'obligation contributive pour le GNL. En complément du texte du Protocole, la conférence a adopté quatre résolutions : la mise en place du Fonds SNPD, la promotion de la coopération et de l'assistance technique, la résolution sur le lien juridique entre la Convention initiale et le Protocole, ainsi que l'application du Protocole.

¹¹ L'article 46 de la Convention initiale subordonne son entrée en vigueur à sa ratification par au moins douze États. Au moment de l'adoption du Protocole, l'Angola, Chypre, l'Éthiopie, la Hongrie, le Libéria, la Lituanie, le Maroc, la Russie, Saint-Christophe-et-Niévès, Samoa, la Sierra Leone, la Slovaquie, la Syrie et le Tonga avaient exprimé leur consentement à être liés par les dispositions de la Convention.

¹² Cette expression, reprise de la Convention elle-même, vise toutes les marchandises référencées dans le code maritime international des marchandises dangereuses, dès lors qu'elles sont conditionnées pour leur transport ; soit qu'elles ne sont pas transportées en vrac dans les cales d'un navire. Les colis concerneront principalement les marchandises transportées par porte conteneur ou navire roulier.

III. Objectifs de la Convention SNPD de 2010

Cette Convention a pour objectif de renforcer le régime d'indemnisation pour les dommages pouvant résulter du transport de marchandises dangereuses par mer, tant les dommages de pollutions que les dommages corporels et les atteintes aux biens. Elle prévoit à cet effet un régime de responsabilité sans faute, assorti d'une obligation d'assurance avec recours direct contre l'assureur. L'objectif de renforcer le régime d'indemnisation se traduit également par la création d'un fonds d'indemnisation abondé par les réceptionnaires finaux de ces marchandises. Ce fonds porte les limites de responsabilité à deux fois et demie celles qui résultent des plafonds de responsabilité propre aux propriétaires de navires, et renforce l'application effective du principe pollueur/payeur.

IV. Conséquences estimées de la mise en œuvre de la Convention SNPD de 2010

Ce texte emporte des conséquences dans les domaines environnemental, juridique, administratif, financier et économique.

A. Conséquences environnementales

En cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses transportées par mer, la Convention SNPD permet d'indemniser toute perte ou tout dommage par contamination de l'environnement causé par les substances nocives et potentiellement dangereuses, « pourvu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement, autres que pour le manque à gagner dû à cette altération, soient limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état ». La Convention couvre également les mesures de sauvegarde. En facilitant la prise en charge des coûts de remédiation, la Convention contribue à une meilleure protection de l'environnement.

L'obligation contributive des réceptionnaires finaux peut également induire une sensibilisation des donneurs d'ordre aux problématiques de sécurité maritime, dans la mesure où ils participeront financièrement à réparer les conséquences des accidents maritimes impliquant des matières dangereuses.

B. Conséquences juridiques

○ Articulation avec les accords ou conventions internationales existantes

Afin de définir les SNPD couvertes par la Convention, cette dernière renvoie, dans son article 1§5, à un certain nombre de textes existants : la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et ses annexes¹³, le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac, le Recueil international des règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), et le Code maritime international des cargaisons solides en vrac.

S'agissant des dommages provoqués par le transport d'hydrocarbures persistants, la Convention ne couvre pas les dommages par contamination (article 4§3, alinéa a), ces dommages étant déjà couverts par d'autres Conventions (Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures¹⁴, Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures¹⁵, Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures¹⁶).

La Convention ne s'applique pas non plus aux dommages provoqués à l'occasion d'un transport maritime de matières radioactives de la classe 7 du Code maritime international des marchandises dangereuses ou du Code maritime international des cargaisons solides en vrac, un régime spécifique de responsabilité civile existant en matière de transport maritime des matières nucléaires (cf. notamment la Convention de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires¹⁷).

Afin d'anticiper les éventuels conflits d'application entre la Convention SNPD de 2010 et d'autres Conventions ou accords internationaux, l'article 42 précise que la Convention l'emporte sur les autres Conventions en vigueur ou susceptibles d'entrer en vigueur et dont les dispositions seraient en conflit avec elle, sans toutefois affecter les obligations des États parties découlant de ces conventions par rapport aux États non parties au Protocole SNPD.

¹³ [Décret n°83-874 du 27 septembre 1983](#) portant publication de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ensemble deux protocoles et une annexe) faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole de 1978 relatif à ladite Convention (ensemble une annexe) fait à Londres le 17 février 1978.

¹⁴ [Décret n° 96-718 du 7 août 1996](#) portant publication du protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ensemble une annexe), fait à Londres le 27 novembre 1992 et signé par la France le 8 février 1993.

¹⁵ [Décret n° 96-719 du 7 août 1996](#) portant publication du protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ensemble une annexe), fait à Londres le 27 novembre 1992 et signé par la France le 8 février 1993.

¹⁶ [Décret n° 2005-689 du 16 juin 2005](#) portant publication du protocole à la Convention du 27 novembre 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adopté à Londres le 16 mai 2003

¹⁷ [Décret n°75-693 du 23 juillet 1975](#) portant publication de la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, signée à Bruxelles le 17 décembre 1971.

○ Articulation avec le droit européen

Certaines dispositions de la Convention SNPD de 2010 interviennent dans des matières régies par le droit de l'Union européenne (cf. notamment la directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux¹⁸, la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages¹⁹, et le règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale²⁰).

Le Conseil a dès lors adopté la décision 2002/971/CE du 18 novembre 2002 autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la Convention SNPD de 1996²¹, et les décisions (UE) 2017/769²² et 2017/770²³ du 25 avril 2017 relatives à la ratification par les États membres, dans l'intérêt de l'Union européenne, du Protocole SNPD de 2010.

Si l'Union européenne a bien exercé sa compétence dans des domaines relevant de la Convention SNPD de 2010, la France reste toutefois compétente pour approuver le Protocole dans son intégralité (et non au titre des seules matières qui relèvent, au moins pour partie, de la compétence des États membres), les pays et territoires d'outre-mer n'étant pas couverts par les dispositions du droit de l'Union en la matière.

¹⁸ [Directive 2004/35/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux.

¹⁹ [Directive 92/43/CEE](#) du Conseil concernant la conservation des habitats naturel ainsi que de la faune et de la flore sauvage.

²⁰ [Règlement \(UE\) n° 1215/2012](#) du Parlement européen et du Conseil concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.

²¹ [Décision du Conseil du 18 novembre 2002](#) autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

²² [Décision \(UE\) 2017/769 du Conseil du 25 avril 2017](#) relative à la ratification par les États membres, dans l'intérêt de l'Union européenne, du protocole de 2010 relatif à la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, ainsi qu'à l'adhésion des États membres audit protocole, à l'exception des aspects ayant trait à la coopération judiciaire en matière civile.

²³ [Décision \(UE\) 2017/770 du Conseil du 25 avril 2017](#) relative à la ratification par les États membres, dans l'intérêt de l'Union européenne, du protocole de 2010 relatif à la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, ainsi qu'à l'adhésion des États membres audit protocole, pour ce qui concerne les aspects ayant trait à la coopération judiciaire en matière civile.

S'agissant des obligations incombant aux États membres, les décisions du Conseil de 2017 précisent que « les États membres s'informent mutuellement et informent le Conseil et la Commission comme il convient dès que le système de déclaration des cargaisons donnant lieu à contribution en vertu de la HNS devient opérationnel. »²⁴ Les États membres sont en outre invités à échanger les bonnes pratiques, « en particulier en ce qui concerne le système de déclaration des cargaisons donnant lieu à contribution en vertu de la HNS dans le cadre du protocole de 2010 »²⁵, et à « prendre les mesures nécessaires pour déposer les instruments de ratification du protocole de 2010 ou d'adhésion à celui-ci dans un délai raisonnable et, si possible, au plus tard le 6 mai 2021 ». ²⁶

L'article 3 de la décision (UE) 2017/769 dispose que les États membres devront, au moment de la ratification du Protocole SNPD de 2010, informer par écrit le Secrétaire général de l'OMI que cette ratification s'est déroulée en conformité avec les décisions (UE) 2017/769 et 2017/770 du Conseil.

Les États membres devront également, conformément à l'article 3 de la décision (UE) 2017/770, déposer une déclaration relative à la reconnaissance et à l'exécution des décisions de justice portant sur des matières couvertes par la Convention.

○ **Articulation avec le droit interne**

Afin de mettre en œuvre le régime d'indemnisation prévu par la Convention SNPD de 2010, il sera nécessaire d'adopter, dans le Code des transports :

- des dispositions relatives au régime de limitation de responsabilité du propriétaire du navire (sur le modèle des articles L. 5122-25 à L. 5122-30 du Code des transports²⁷) ;
- des dispositions relatives à l'obligation d'assurance du propriétaire du navire (sur le modèle des articles L. 5123-2 à L. 5123-6 du Code des transports²⁸)

Dans la mesure où le dépôt de l'instrument de ratification de cette Convention doit s'accompagner d'une notification des données concernant les marchandises contributives reçues dans l'année civile précédente, il a été nécessaire d'introduire des dispositions relatives à l'obligation, pour les réceptionnaires finaux, de déclarer les quantités de SNPD reçues et de contribuer au Fonds SNPD, ainsi que des sanctions en cas de manquement à cette obligation. Cela a été mis en place par l'article 137 de la loi n° 2019-1228 d'orientation des mobilités, qui a introduit les articles L. 5435-1 et L. 5435-2 dans le code des transports. Un décret d'application²⁹ de ces articles a été adopté et un arrêté du 18 mai 2020 a finalisé ce dispositif, en fixant le montant de l'astreinte de retard³⁰.

²⁴ Article 2, paragraphe 2.

²⁵ Article 2, paragraphe 3.

²⁶ Article 2, paragraphe 1.

²⁷ [Code des transports, L5122-25.](#)

²⁸ [Code des transports, L5123-2 et suivants.](#)

²⁹ [Décret n° 2020-586 du 18 mai 2020](#) relatif à la mise en œuvre des obligations de déclaration des cargaisons prévues par la Convention internationale de 2010 sur les substances nocives et potentiellement dangereuses.

³⁰ [Arrêté du 18 mai 2020](#) relatif aux sanctions applicables en cas de défaut de déclaration ou de défaut de contribution au fonds international pour les dommages dus à la pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses.

En 2020, afin de recueillir ces déclarations, une télé-procédure simplifiée a été mise en ligne³¹. Cette dernière est accessible aux entreprises françaises et étrangères soumises à déclaration. Cinquante-deux dossiers ont été déposés au titre de l'année 2020, comme de l'année 2021, sur ladite plateforme.

S'agissant des demandes d'indemnisation et des actions en justice, les règles sur la compétence territoriale des juridictions nationales prévues aux articles 38 et 39 de la Convention SNPD, d'une part, et sur la reconnaissance et l'exécution des jugements prévus à l'article 40, d'autre part, ne nécessitent pas de mesures d'adaptation en droit interne. De la même manière, l'article 13, paragraphe 2 conférant au Fonds SNPD la personnalité morale, il n'y a pas lieu de prévoir spécifiquement la possibilité pour ce dernier d'intervenir dans le cadre d'une procédure pendante devant les juridictions françaises.

Enfin, des habilitations devront être conférées afin de permettre de vérifier que les navires transportant des SNPD disposent bien du certificat requis à l'article 12, paragraphe 2 de la Convention.

C. Conséquences administratives

Le suivi des obligations déclaratives des réceptionnaires est évalué à 20 % d'équivalent temps plein (ETP). Cela comprend l'instruction des dossiers de déclaration des entreprises sur la plateforme Démarches simplifiées et, une fois la Convention en vigueur, la transmission annuelle des données recueillies au secrétariat du Fonds.

Une mission d'inspection a par ailleurs été diligentée pour examiner les problématiques de contrôle de la sincérité des déclarations ; ses conclusions ont été rendues début 2022³².

D. Conséquences financières

La Convention améliorera les perspectives de recouvrement des créances de l'État en cas de sinistre maritime occasionné par des marchandises dangereuses, en particulier en cas de sinistre important. L'indemnisation des autres victimes sera également complétée et sécurisée, jusqu'à la limite des plafonds.

Par ailleurs, l'entrée en vigueur de la Convention n'aura pas d'impact financier direct sur le budget de l'État, donc aucune dépense ne sera engagée au-delà des budgets actuellement mobilisés.

³¹ <https://www.demarches-simplifiees.fr/>

³² « Ratification et mise en œuvre de la Convention portant sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) - Anticiper, c'est protéger », rapport accessible à l'adresse <https://igedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/notice?id=Affaires-0012537&reqId=df3ba0dc-d851-4803-83b4-5806fc022416&pos=6>

E. Conséquences économiques

D'un point de vue économique, elle mettra en place une obligation contributive à charge des entreprises, outre le coût de gestion des déclarations. Le montant des futures contributions a été estimé par le secrétariat du FIPOL (chargé de préparer la mise en œuvre de la Convention) et représente un montant de 0,0094 euros par tonnes de produit réceptionné, soit par exemple 974 euros pour 100 000 tonnes. Il s'agit d'une estimation valide pour la phase de mise en place effective du fonds. Les contributions pourraient ultérieurement baisser ou augmenter en fonction de la sinistralité, qui est imprévisible.

Des séminaires ont été organisés en 2020 et 2021 avec les industriels qui seront soumis à l'obligation déclarative. Les réponses à leurs interrogations ont été consolidées dans un document de référence, complété à mesure des réponses apportées, et mis à disposition sur la plateforme de déclaration.

IV. État des signatures et ratifications

L'article 21 du Protocole SNPD de 2010 dispose que le Protocole entrera en vigueur dix-huit mois après la date à laquelle douze États, comprenant quatre États ayant chacun au moins 2 millions d'unités de jauge brute et ayant reçu au cours de l'année civile précédente au moins 40 millions de tonnes de cargaisons donnant lieu à contribution au compte général, auront exprimé leur consentement à être liés par les dispositions du Protocole.

Le Protocole a été signé, sous réserve de ratification, par huit États : la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, le Danemark, la Grèce, la Norvège, la Turquie et le Canada.

A ce jour, six États ont ratifié le Protocole (le Canada, le Danemark, la Norvège, la Turquie, l'Afrique du Sud et l'Estonie)³³, dont quatre ont plus de deux millions d'unités de jauge brute. En 2019, cinq d'entre eux (sans l'Estonie) ont à eux seuls reçu une quantité totale de 15,32 millions de tonnes de cargaisons donnant lieu à contribution au compte général.

V. Déclarations ou réserves

La France assortira la ratification du Protocole SNPD de 2010 des déclarations suivantes :

« Les décisions portant sur des matières couvertes par la Convention, telle qu'elle a été modifiée par le protocole de 2010, lorsqu'elles sont rendues par une juridiction des États membres de l'Union européenne, à l'exception de la France et du Danemark, sont reconnues et exécutées en France conformément aux règles de l'Union européenne pertinentes en la matière.

Les décisions portant sur des matières couvertes par la Convention, telle qu'elle a été modifiée par le protocole de 2010, lorsqu'elles sont rendues par une juridiction du Royaume de Danemark, sont reconnues et exécutées en France conformément à l'accord de 2005 entre la Communauté européenne et le Royaume de Danemark sur la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.

³³ [Statut des Conventions de l'Organisation maritime internationale.](#)

Les décisions portant sur des matières couvertes par la Convention, telle qu'elle a été modifiée par le protocole de 2010, lorsqu'elles sont rendues par une juridiction d'un État tiers lié par la Convention de Lugano sur la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale du 30 octobre 2007, sont reconnues et exécutées en France conformément à ladite Convention. »