



RECUEIL DES ENGAGEMENTS DU CANADA AUX ACCORDS ET INSTRUMENTS INTERNATIONAUX EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

*Protocole de 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
(Protocole SNPd de 2010)*

CATÉGORIE DU SUJET :

Zones marines et océans

TYPE D'ACCORD / D'INSTRUMENT :

Multilatéral

FORME :

Traité juridiquement contraignant

ÉTAT :

- Signé par le Canada : le 25 octobre 2011
- Ratifié par le Canada : le 23 avril 2018
- Entrée en vigueur au Canada : pas encore en vigueur
- Entrée en vigueur à l'échelle internationale : pas encore en vigueur
- 5 états membres

MINISTÈRE RESPONSABLE ET MINISTÈRES

PARTENAIRES :

Responsable : Transports Canada

POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS :

Liens Web :

[Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses](#)

[Site Web de la Convention SNPd](#)

Coordonnées :

[Centre de renseignements de TC](#)

ÉDITIONS DU RECUEIL :

Février 2022

RÉSUMÉ EN LANGAGE CLAIR

Le *Protocole de 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* (Protocole SNPd de 2010) a été adopté par l'Organisation maritime internationale afin d'établir un régime mondial de responsabilité et d'indemnisation pour les pertes et les dommages attribuables à des incidents impliquant le transport de marchandises dangereuses par navires.

OBJECTIF

Le Protocole SNPd de 2010 vise à ce qu'il y ait une compensation pour les dommages attribuables au transport de substances nocives et potentiellement dangereuses par navires.

ÉLÉMENTS PRINCIPAUX

Le Protocole SNPd de 2010 crée un régime de responsabilité et d'indemnisation à deux niveaux pour les SNPd transportées en vrac et en paquets/conteneurs.

Dans un premier temps, il soumet le propriétaire de navire à une responsabilité absolue, sous réserve de certains moyens de défense. Il établit également les limites de la responsabilité du propriétaire de navire en fonction du type de SNPd transportées et du tonnage du navire.

Dans un deuxième temps, le Protocole SNPd de 2010 crée un nouveau fonds international d'indemnisation qui vient compléter la responsabilité du propriétaire de navire au moyen de contributions versées par les réceptionnaires de cargaisons en vrac de SNPd dans les États parties.

Le régime prévoit une indemnisation pouvant atteindre 250 millions de droits de tirage spéciaux pour un seul incident.

Le Protocole SNPd de 2010 couvre un large éventail de pertes et de dommages, notamment les décès, les blessures, les mesures préventives, les frais de décontamination, les pertes économiques et les dommages environnementaux.

RÉSULTATS ATTENDUS

Ce protocole devrait permettre au Canada de s'assurer que les personnes touchées par la pollution et d'autres dommages causés par les navires transportant des SNPd reçoivent une indemnisation adéquate.

PARTICIPATION DU CANADA

Le transport maritime est au cœur des échanges commerciaux et de l'économie canadienne. Grâce à des accords internationaux, le Canada peut s'assurer que les pertes et les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sont couverts.

Le Canada a joué un rôle actif dans l'élaboration de la première Convention SNPD de 1996 (qui n'est jamais entrée en vigueur) et du Protocole SNPD de 2010 à l'Organisation maritime internationale. Le Canada a signé les deux, sous réserve de ratification.

Depuis 2010, le Canada a fait la promotion de l'entrée en vigueur du Protocole SNPD de 2010, facilité l'adoption d'une résolution et de lignes directrices, organisé et présidé des ateliers, et mis au point des produits d'information pour guider les pays dans leur mise en œuvre du Protocole.

Le 9 décembre 2014, des modifications apportées à la [Loi sur la responsabilité en matière maritime](#) ont reçu la sanction royale, ce qui a mené à la mise en œuvre du Protocole SNPD de 2010 au Canada. Par la suite, le 14 octobre 2016, le [Règlement sur la responsabilité et la déclaration de renseignements en matière maritime](#) a été adopté pour établir les exigences de déclaration des SNPD avant la ratification.

Le 23 avril 2018, le Canada est devenu le [deuxième pays à ratifier le Protocole SNPD de 2010](#).

RÉSULTATS ET PROGRÈS

Activités

Le Canada est maintenant un État contractant du Protocole SNPD de 2010. Lorsque le Protocole entrera en vigueur, il sera également un État membre de la nouvelle assemblée du Fonds SNPD. Entre-temps, le Canada travaillera avec les autres États aux tâches administratives nécessaires à l'établissement du nouveau Fonds SNPD.

Rapports

En tant qu'État membre, le Canada est tenu de déclarer annuellement les quantités totales de cargaisons de SNPD en vrac reçues par mer au Canada.

Résultats

Lorsque le Protocole SNPD de 2010 entrera en vigueur, le Canada, en tant que signataire, fera la promotion d'une approche uniforme à l'échelle mondiale et veillera à ce qu'un régime de responsabilité soit en place pour les dommages causés par les navires qui transportent des SNPD sur ses eaux.