

N° 616

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 17 mai 2023

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1)*  
*sur le 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 (procédure accélérée),**

Par Mme Marie-Arlette CARLOTTI,

Sénatrice

---

(1) Cette commission est composée de : M. Christian Cambon, *président* ; MM. Pascal Allizard, Olivier Cadic, Mme Marie-Arlette Carlotti, MM. Olivier Cigolotti, André Gattolin, Guillaume Gontard, Jean-Noël Guérini, Joël Guerriau, Pierre Laurent, Philippe Paul, Cédric Perrin, Rachid Temal, *vice-présidents* ; Mmes Hélène Conway-Mouret, Joëlle Garriaud-Maylam, Isabelle Raimond-Pavero, M. Hugues Saury, *secrétaires* ; MM. François Bonneau, Gilbert Bouchet, Alain Cazabonne, Pierre Charon, Édouard Courtial, Yves Détraigne, Mmes Catherine Dumas, Nicole Duranton, MM. Philippe Folliot, Bernard Fournier, Mme Sylvie Goy-Chavent, M. Jean-Pierre Grand, Mme Michelle Gréaume, MM. André Guiol, Ludovic Haye, Alain Houpert, Mme Gisèle Jourda, MM. Alain Joyandet, Jean-Louis Lagourgue, Ronan Le Gleut, Jacques Le Nay, Mme Vivette Lopez, MM. Jean-Jacques Panunzi, François Patriat, Gérard Poadja, Stéphane Ravier, Gilbert Roger, Bruno Sido, Jean-Marc Todeschini, Mickaël Vallet, André Vallini, Yannick Vaugrenard.

**Voir les numéros :**

**Sénat :** 219 et 617 (2022-2023)



## SOMMAIRE

|  | <u>Pages</u> |
|--|--------------|
| SYNTHÈSE .....   | 5            |
| PREMIÈRE PARTIE : LE CONTEXTE DE L'ACCORD.....   | 7            |
| I. LA LENTE GESTATION DE LA PRISE EN COMPTE DES SUBSTANCES<br>NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES ..... | 7            |
| II. UNE PREMIERE CONVENTION JAMAIS ENTREE EN VIGUEUR .....   | 8            |
| DEUXIÈME PARTIE : LA CONVENTION REVUE PAR LE PROTOCOLE DE 2010 .....                                       | 9            |
| I. LE PROTOCOLE REVIENT SUR LES FAIBLESSES DE LA CONVENTION DE<br>1996 .....                               | 9            |
| II. LES PRINCIPAUX APPORTS DU TEXTE CONSOLIDÉ .....  | 9            |
| CONCLUSION .....   | 11           |
| EXAMEN EN COMMISSION.....  | 13           |
| LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES .....   | 17           |
| ANNEXE : LE SYSTÈME DE PROTECTION SOCIALE EN SERBIE .....  | 19           |



## SYNTHÈSE

Le présent projet de loi vise à autoriser 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 (dite SNPD).

Il s'agit en réalité non pas d'autoriser la ratification d'un protocole, mais bien d'autoriser la ratification de la Convention initiale de 1996, consolidée. Ces deux textes (Convention et protocole) ne forment qu'un ensemble.

La section des finances du Conseil d'État a rendu un avis favorable le 29 novembre 2022. Lors des débats, la question de l'absence de ratification de la convention initiale a été soulevée. Le Conseil d'État a estimé, conformément à sa jurisprudence, que la convention initiale et le Protocole formant un seul ensemble au sens du Protocole et de son article 18.1. Lorsque le législateur autorise la ratification d'un avenant à une convention initiale portant sur les mêmes dispositions législatives, il est réputé autoriser nécessairement l'ensemble des stipulations de l'accord initial.

Le présent Protocole du 30 avril 2010 à la Convention internationale de 1996 répond à la nécessité de prendre en compte les dommages liés au déversement de produits chimiques toxiques, qui peuvent être bien plus graves qu'une spectaculaire marée noire, en raison de leur décomposition naturelle difficile. Ils sont souvent insolubles dans l'eau de mer et peuvent être absorbés par certains mollusques ou crustacées et contaminer l'ensemble de la chaîne alimentaire.

Toutefois, les modalités de la prise en compte de ce type de pollution ont été longues et complexes à élaborer. C'est pourquoi le présent texte n'est présenté au Parlement qu'en 2023.



## **PREMIÈRE PARTIE : LE CONTEXTE DE L'ACCORD**

Les dommages liés au transport en mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ont mis du temps à être pris en compte par la réglementation internationale. Une première convention a été adoptée en 1996 sous l'égide de l'Organisation maritime internationale, mais elle n'est jamais entrée en vigueur.

### **I. LA LENTE GESTATION DE LA PRISE EN COMPTE DES SUBSTANCES NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES**

Les premières discussions internationales sur la nécessité de disposer d'un cadre juridique instaurant un mécanisme d'indemnisation pour les dommages causés par les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) datent de la fin des années 1960, dans le cadre de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI), enceinte ayant précédé l'Organisation maritime internationale (OMI).

C'est à l'occasion de l'adoption de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en 1969<sup>1</sup> que la question s'est posée d'y inclure les questions de responsabilité pour les transports de matières dangereuses.

L'OMCI a considéré qu'il était plus pertinent d'élaborer un cadre séparé défini par une convention spécifique, en raison du caractère bien distinct des deux problématiques.

Une première tentative de parvenir à un texte agréé a également échoué en 1984, lors d'une conférence internationale ayant permis l'adoption de protocoles relatifs à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

C'est à la suite de plusieurs incidents liés au déversement de SNPD en mer dans les années 1990, qu'un nouvel élan a été donné aux négociations en vue d'aboutir à un accord. Sous l'égide de l'OMI, la Convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de SNPD a été adoptée le 3 mai 1996, sur le modèle des Conventions portant création du Fonds et sur la responsabilité civile, lesquelles couvrent les dommages dus à la pollution causée par des déversements d'hydrocarbures persistants en provenance de navires-citernes.

Toutefois, cette Convention n'est jamais entrée en vigueur.

---

<sup>1</sup> Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Bruxelles le 29 novembre 1969.

## II. UNE PREMIERE CONVENTION JAMAIS ENTRÉE EN VIGUEUR

Plusieurs raisons ont empêché l'entrée en vigueur de la convention SNPD de 1996 :

D'abord, les États étaient soumis à l'obligation de notifier les substances en colis qu'ils ont reçus, en vue de déterminer leurs contributions au fonds d'indemnisation, avant la ratification de la convention et annuellement par la suite. Or, la complexité de la chaîne logistique des SNPD en colis et l'incertitude à l'égard du réel « réceptionnaire » rendait cette obligation très difficile à mettre en œuvre.

Ensuite, l'absence de sanction à cette obligation se serait traduite par un partage inégal du fardeau financier entre les États lorsqu'il aurait été question d'évaluer les contributions au Fonds SNPD.

Enfin, pour les cargaisons de gaz naturel liquéfiés (GNL), la Convention SNPD de 1996 énonçait que les contributions devaient être versées par le détenteur du titre de propriété. Or, comme celui-ci pouvait ne pas être soumis à la juridiction d'un État Partie, il n'était pas toujours possible de recouvrer les contributions.

La France a fait le choix de ne pas ratifier cet accord, pour ces trois motifs.

## **DEUXIÈME PARTIE : LA CONVENTION REVUE PAR LE PROTOCOLE DE 2010**

Le Protocole a permis de lever les faiblesses de la Convention de 1996. Son entrée en vigueur permettra la mise en œuvre d'un régime de responsabilité international d'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de SNPD.

### **I. LE PROTOCOLE REVIENT SUR LES FAIBLESSES DE LA CONVENTION DE 1996**

Le principal obstacle à la ratification de la Convention de 1996 concernait la difficulté à identifier les réceptionnaires des marchandises dangereuses en colis. En effet, le transport par colis s'effectue à bord de conteneurs, en quantités unitaires beaucoup plus faibles que les expéditions en vrac, avec l'intervention de nombreux intermédiaires logistiques, et vers un nombre de destinataires beaucoup plus élevé. La notion d'entreprise « mandante » était donc difficile à appréhender.

Pour simplifier la mise en œuvre de la Convention, le Protocole prévoit que les marchandises en colis ne sont plus contributrices, quoique les dommages occasionnés par ces marchandises restent couverts par le régime d'indemnisation.

Concernant l'absence de sanction à la non-déclaration par un Etat des marchandises reçues, le Protocole prévoit dorénavant qu'en l'absence de déclaration, l'État et ses ressortissants ne seraient pas éligibles à des indemnisations en cas de sinistre. Le droit aux indemnisations a ainsi été conditionné à l'effectivité des déclarations.

Quant au régime particulier fait au GNL en matière d'obligations contributives (l'obligation portant sur le propriétaire de la marchandise au moment du déchargement, et non sur le « réceptionnaire »), le Protocole l'a supprimé.

### **II. LES PRINCIPAUX APPORTS DU TEXTE CONSOLIDÉ**

L'apport principal de la convention SNPD est d'instituer un régime international d'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de SNPD. Revue par le Protocole, elle répond à l'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.

La Convention organise une responsabilité à deux niveaux, sur le modèle du dispositif d'indemnisation des sinistres imputables aux hydrocarbures de cargaison.

Le premier niveau relève de la responsabilité du propriétaire.

Il s'agit d'un principe de responsabilité sans faute : le propriétaire du navire est objectivement responsable de tout dommage imputable au déversement d'une marchandise SNPD, sauf exceptions listées à l'article 7 de la Convention : acte de guerre, force majeure, acte de sabotage d'un tiers, négligence d'une autorité/d'un Gouvernement dans la sécurisation de la navigation ou omission du chargeur quant à la nature réelle de la marchandise transportée.

En outre, cette responsabilité est limitée : le propriétaire du navire est responsable jusqu'à un montant proportionné au tonnage du navire, qui commence à 10 millions de DTS<sup>1</sup> (12,4 M€) et est plafonné à 100 millions de DTS (120 M€).

Le propriétaire du navire a par ailleurs une obligation d'assurance qui comprend un droit de recours direct des victimes contre l'assureur.

Le deuxième niveau de responsabilité repose sur un fonds alimenté par des contributions des réceptionnaires de marchandises en vrac, qui intervient jusqu'à 250 millions de DTS, si le plafond de responsabilité du propriétaire du navire est dépassé.

Les contributions au Fonds SNPD sont calculées en fonction des quantités de SNPD reçues dans chaque Etat-partie lors de l'année civile précédente. Il n'y a pas de contribution (hormis les frais administratifs) en l'absence d'accident.

Le Fonds sera subdivisé en quatre comptes : hydrocarbures, gaz naturels, gaz de pétrole liquéfiés, autres SNPD. Chaque compte servira à indemniser les dommages causés par les substances concernées. Il n'y aura pas d'interfinancement entre les comptes.

---

<sup>1</sup> La Convention SNPD fait référence aux droits de tirage spéciaux (DTS) pour calculer les limites de la responsabilité et de l'indemnisation. Le DST désigne l'unité de compte du Fonds monétaire international. Les montants des DST ont été convertis en US\$ au taux de 1 DST = US\$1,34.

## CONCLUSION

Après un examen attentif des dispositions de cet accord, la commission a adopté ce projet de loi n° 219 (2022-2023) visant à autoriser 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 (dite SNPD).

Comme nous l'a écrit Mme Geneviève JEAN-VAN ROSSUM, Ambassadrice, représentante permanente auprès de l'OMI, « *la ratification par la France de ce Protocole constituera un élément très positif pour l'influence française au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI). Elle attestera de manière concrète de notre appui aux travaux conduits dans cette agence spécialisée du système des Nations Unies, et plus généralement de notre soutien au multilatéralisme. La ratification française traduira également le haut niveau de priorité que nous accordons aux questions environnementales. Elle aura un effet d'entraînement à l'égard des autres Etats, européens et non européens, et contribuera donc à accélérer l'entrée en vigueur du Protocole* ».

A ce jour, 11 pays ont signé le Protocole de 2010 : l'Afrique du Sud, l'Allemagne, le Canada, le Danemark, l'Estonie, la Grèce, la Norvège, la Turquie, les Pays-Bas, la Belgique et la France.

Six d'entre eux (l'Afrique du Sud, le Canada, le Danemark, l'Estonie, la Grèce, la Norvège) ont ratifié le protocole, la ratification de l'Estonie étant la plus récente (janvier 2022).

Les Pays-Bas, la Belgique, la Turquie et l'Allemagne devraient ratifier le Protocole très prochainement (l'instrument de ratification est en cours d'examen au Parlement néerlandais, tandis que le Parlement belge l'a approuvé le 23 mars 2023).

Plusieurs autres Etats ont déclaré leur intention de devenir Parties au Protocole (Chypre, Bahamas, Finlande, Suède, Corée, Malaisie et Philippines).

L'ensemble des conditions cumulatives nécessaires à l'entrée en vigueur devraient être remplies en 2024, et l'entrée en vigueur se faire 18 mois plus tard.

Une fois que le Protocole SNPD de 2010 sera entré en vigueur, la Convention de 1996, telle que modifiée par le Protocole de 2010 portera le nom suivant : « Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ».

L'examen en séance publique aura lieu le mercredi 24 mai 2023, selon la procédure simplifiée, ce à quoi la conférence des présidents, de même que votre rapporteur, a souscrit.



## EXAMEN EN COMMISSION

*Réunie le 17 mai 2023, sous la présidence de M. Christian Cambon, président, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du rapport de Mme Marie-Arlette Carlotti sur le projet de loi n° 219 (2022-2023) 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.*

**M. Christian Cambon, président.** – Nous examinons maintenant trois rapports, le premier portant sur le 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.

**Mme Marie-Arlette Carlotti, rapporteure.** – Le protocole du 30 avril 2010 complète la Convention internationale du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

À ce stade, deux questions se posent : pourquoi un examen si tardif par le législateur ? Quel est le texte qui est soumis à notre approbation ? La Convention ou le Protocole ? Sur quoi devons-nous nous prononcer ?

La Convention initiale et le protocole qui la complète sont considérés comme un seul et même ensemble. Ainsi, si le législateur autorise la ratification du protocole, la Convention sera réputée autorisée. C'est du moins l'avis du Conseil d'État du 29 novembre 2022.

Nous examinons ce texte après vingt-sept ans de négociations. Si la gestation a été longue, c'est que l'histoire des travaux préparatoires a été marquée par des péripéties, des échecs et beaucoup de persévérance, particulièrement de la part de la France qui a joué un rôle moteur – pensons à prendre la présidence du fonds qui sera créé.

L'initiative remonte à la fin des années 60. Les États se sont rassemblés au sein de ce qui va devenir l'Organisation maritime internationale (OMI) pour adopter deux conventions, l'une sur la responsabilité civile pour la pollution par les hydrocarbures (CLC, Bruxelles 29 novembre 1969), l'autre portant sur la création d'un fonds d'indemnisation (FC, Bruxelles 18 décembre 1971). La question s'était posée d'y inclure les autres matières dangereuses, mais cette idée a été écartée au regard de sa complexité. Pourtant, il manquait toujours une dernière pièce au puzzle, afin que les victimes d'un sinistre aient accès à un régime d'indemnisation complet. Le choix d'une convention spécifique a donc été retenu.

Dans les années 90, plusieurs incidents liés au déversement en mer de substances dangereuses ont permis de donner un nouveau souffle aux négociations. Toutefois, la convention sortie de la conférence de 1996 n'a satisfait personne, ni les armateurs de navires ni les propriétaires des cargaisons. Elle n'est donc pas entrée en vigueur. La France, qui l'avait signée, ne l'a jamais promulguée.

Toutefois, parce qu'il fallait instaurer, au niveau international, un régime de responsabilité civile et un régime d'indemnisations, la Convention de 1996 a été complétée et modifiée par le protocole, que nous examinons aujourd'hui.

Les principaux produits dangereux visés par la Convention sont : l'acide sulfurique, l'acide chlorhydrique, la soude caustique, l'acide phosphorique, l'acide nitrique, le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le gaz naturel liquéfié (GNL), l'ammoniac, le benzène, le xylène, le phénol, etc. Près de 2 000 types de substances nocives sont régulièrement transportées par mer, en colis ou en vrac, sur porte-conteneurs, par navire-citerne ou transporteur de gaz liquéfiés. Tous les navires sont concernés par la Convention à l'exception des navires de guerre.

Entre 1998 et 2013, 1 560 000 m<sup>3</sup> de produits dangereux, autres que les hydrocarbures, se sont déversés en mer provoquant 126 accidents graves, ayant eu des effets sur la santé des personnes, sur l'environnement et de lourdes conséquences économiques, très difficiles à mesurer. Pourtant ce type de transport reste indispensable, les produits chimiques et autres substances entrent dans de nombreux procédés de fabrication.

Certes, des règles internationales sont mises en place, particulièrement en matière de prévention, comme lors de la conception des navires, la sécurité à bord ou lors des chargements. Nous avons donc avancé. Cependant, il n'existait aucun régime international uniforme et complet prévoyant une indemnisation pour les dommages causés, y compris les coûts de nettoyage et de remise en état de l'environnement.

Le protocole apporte une réponse en instaurant un régime d'indemnisation à deux niveaux. L'article 7 stipule que le propriétaire du navire est objectivement responsable pour tout dommage causé par le déversement d'une substance nocive et potentiellement dangereuse. L'article 12 l'oblige à souscrire une assurance ou à une garantie financière couvrant sa responsabilité.

Un fonds international est créé, financé par les réceptionnaires de substances nocives et dangereuses. Il intervient lorsque le propriétaire du navire n'est pas responsable, n'est pas en mesure d'indemniser les victimes ou lorsque le montant excède la limite de la responsabilité du propriétaire du navire. Les articles 24 à 36 définissent le fonctionnement du fonds, le rôle de l'Assemblée où siègent tous les États parties, ou de l'administrateur qui en

est le représentant légal. Le fonds a la personnalité morale et peut ester en justice.

La Convention couvre plusieurs types de dommages : les décès ou lésions corporelles, les pertes ou dommages causés aux biens, la contamination de l'environnement ainsi que le coût des mesures de sauvegarde. Les dommages causés par les matières rétroactives sont exclus de la Convention – il y a donc des manques.

Une fois que la Convention sera devenue effective, les victimes verront leur sort considérablement amélioré. Ce pourrait être la fin de l'impunité, même si le chemin est encore long.

Les principales dispositions sont très techniques. Je m'arrêterai là, car la Convention comprend cinquante-quatre articles, six chapitres, deux annexes et un protocole, traitant de la responsabilité des navires et de l'indemnisation des victimes. Ce fut extrêmement complexe de décortiquer toutes les mesures.

J'en viens à un dernier point sur les conditions d'entrée en vigueur, incluses dans l'article 48. Il faudra un nombre minimum de ratifications par douze États, dont quatre ayant une flotte de 200 millions de tonnage de jauge brute (TJB) et 40 millions de tonnes de cargaisons. Ainsi, nous ne sommes peut-être pas encore au bout du processus. La France va devoir reprendre son bâton de pèlerin pour vaincre les résistances.

Je vous propose de voter favorablement pour le protocole de 2010 et par ricochet pour la Convention de 1996. En ratifiant cette convention, la France se placerait à l'international comme pays moteur en matière de responsabilité environnementale, dans la lignée de la COP21 de 2015. Elle apparaîtrait comme un acteur diplomatique responsable et responsabilisant, et pourrait entraîner dans son sillage d'autres pays.

En conséquence, je préconise l'adoption de ce projet de loi, dont le Sénat est saisi en premier. Son examen est prévu en séance publique le mercredi 24 mai 2023, selon la procédure simplifiée, ce à quoi la conférence des présidents, de même que votre rapporteur, a souscrit.

Grâce à notre modeste contribution, les océans continueront à absorber 93 % du réchauffement et 25 % des émissions de carbone, à freiner le dérèglement climatique, à produire la moitié de l'oxygène que nous respirons et à nourrir un milliard d'êtres humains.

**M. Pierre Laurent.** – Pourquoi un tel délai ? Qui est responsable ?

**Mme Marie-Arlette Carlotti, rapporteure.** – Un peu tout le monde. Le processus d'autorisations préalables européennes a été extrêmement long. Il était difficile de traiter tous ces produits nocifs dans le même texte. Les armateurs n'avaient pas prévu les normes et les procédures dans leurs budgets. C'est la France qui a été leader, et qui continue à œuvrer pour combler les manques. La première convention n'a satisfait personne, il a fallu

tout renégocier pour aboutir à ce protocole. Les parlementaires interviennent très tardivement. Je le concède, ce délai est choquant.

**M. Christian Cambon, président.** - Nous déplorons régulièrement de tels retards. Nous nous en plaignons auprès du Secrétariat général du Gouvernement (SGG), du Quai d'Orsay et des ministères concernés.

En conséquence, je préconise l'adoption de ce projet de loi, dont le Sénat est saisi en premier. Son examen est prévu en séance publique le mercredi 24 mai 2023, selon la procédure simplifiée, ce à quoi la conférence des présidents, de même que votre rapporteur, a souscrit.

*Le projet de loi est adopté sans modification.*

## LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

➤ **Pour le Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires :**

- **M. Rémi Mejecaze**, chef de la mission flotte de commerce, direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)
- **M. Fabien Joret**, juriste à la mission flotte de commerce, direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)
- **Mme Alix de Guerre**, adjointe au chef de mission flotte de commerce, direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)
- **Mme Pauline Hermand**, responsable des affaires internationales et européennes au sein de la mission flotte de commerce, direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)

➤ **Pour le Ministère de l'Europe et des affaires étrangères :**

- **Mme Héloïse Abdalan**, conseillère juridique à la sous-direction du droit de la mer et des pôles, direction des affaires juridiques
- **Mme Alaïa Guenard**, conseillère juridique à la mission des accords et traités, direction des affaires juridiques
- **M. Pierre Dousset**, conseiller juridique à la mission des accords et traités, direction des affaires juridiques

➤ **Contribution écrite :**

- **Mme Geneviève Jean-Van Rossum**, Ambassadrice, représentante permanente de la France auprès de l'OMI.



## ANNEXES :

(Source : OMI)

### PRINCIPALES SNPD TRANSPORTÉES PAR MER :

ACIDE SULFURIQUE

ACIDE CHLORHYDRIQUE

HYDROXYDE DE SODIUM/SOUDE CAUSTIQUE

ACIDE PHOSPHORIQUE

ACIDE NITRIQUE

GPL/GNL

AMMONIAC

BENZÈNE

XYLÈNE

PHÉNOL

Source : OMI (estimation)

# SNPD

## > 2 000

types de SNPD sont régulièrement transportées par mer

## > 200

 MILLIONS DE TONNES

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



