

COMITÉ JURIDIQUE
109^e session
Point 16 de l'ordre du jour

LEG 109/16/1
7 avril 2022
Original: ANGLAIS

RAPPORT DU COMITÉ JURIDIQUE SUR LES TRAVAUX DE SA CENT NEUVIÈME SESSION

Section	Page
1 INTRODUCTION – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR.....	3
2 RAPPORT DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL SUR LES POUVOIRS	4
3 FACILITATION DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR ET DE L'INTERPRÉTATION HARMONISÉE DU PROTOCOLE SNPD DE 2010.....	4
4 TRAITEMENT ÉQUITABLE DES GENS DE MER.....	6
a) Fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer, compte tenu de l'état d'avancement des amendements à la Convention du travail maritime, 2006, de l'OIT	6
b) Traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer.....	9
c) Traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer	9
d) Directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer	10
5 AVIS ET RECOMMANDATIONS AU SUJET DE L'APPLICATION DES INSTRUMENTS DE L'OMI.....	13
a) Incidences de la situation dans la mer Noire et la mer d'Azov sur les transports maritimes et les gens de mer	13
6 MESURES VISANT À PRÉVENIR LES PRATIQUES ILLICITES LIÉES À L'IMMATRICULATION FRAUDULEUSE ET AUX REGISTRES FRAUDULEUX DE NAVIRES.....	17
7 MESURES VISANT À ÉVALUER S'IL EST NÉCESSAIRE DE MODIFIER LES LIMITES DE RESPONSABILITÉ.....	20

Section	Page
8 MANUEL DES DEMANDES D'INDEMNISATION AU TITRE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTE.....	22
9 PIRATERIE ET VOLS À MAIN ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES.....	27
10 TRAVAUX DES AUTRES ORGANES DE L'OMI	27
11 ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE DANS LE DOMAINE DE LA LÉGISLATION MARITIME	30
12 EXAMEN DE L'ÉTAT DES CONVENTIONS ET AUTRES INSTRUMENTS CONVENTIONNELS ÉMANANT DU COMITÉ JURIDIQUE	31
13 PROGRAMME DE TRAVAIL	31
14 ÉLECTION DES MEMBRES DU BUREAU	36
15 DIVERS	36
16 EXAMEN DU RAPPORT DU COMITÉ SUR LES TRAVAUX DE SA CENT NEUVIÈME SESSION	36

ANNEXES

ANNEXE 1	RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES INCIDENCES DE LA SITUATION EN MER NOIRE ET EN MER D'AZOV SUR LES CERTIFICATS D'ASSURANCE ET AUTRES GARANTIES FINANCIÈRES
ANNEXE 2	MANDAT AUX FINS DE LA CONSTITUTION DU GROUPE D'ÉTUDE SUR LES PROBLÈMES QUE POSENT L'IMMATRICULATION FRAUDULEUSE ET LES REGISTRES FRAUDULEUX DE NAVIRES ET SUR LES ÉVENTUELLES MESURES DE PRÉVENTION ET DE LUTTE
ANNEXE 3	COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2022-2023
ANNEXE 4	QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR DE LA CENT DIXIÈME SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE
ANNEXE 5	DÉCLARATIONS DE DÉLÉGATIONS*

* Les déclarations figurant dans la présente annexe, classées selon les points de l'ordre du jour, ont été reproduites dans l'ordre de leur réception et dans la langue de leur présentation (y compris leur traduction dans toute autre langue, si elle a été fournie). Les déclarations sont disponibles dans toutes les langues officielles en fichier audio à l'adresse : <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>.

1 INTRODUCTION – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

1.1 La cent neuvième session du Comité juridique s'est tenue à distance du 21 mars au 5 avril 2022, conformément au calendrier des réunions pour 2022 (PROG/130), sous la coordination de la Présidente, Mme Gillian Grant (Canada), et du Vice-président, M. Ivane Abashidze (Géorgie).

1.2 Les Membres, les Membres associés et les délégations observatrices dont la liste figure dans le document LEG 109/INF.1 ont participé à la session.

Ouverture de la session

1.3 Conformément à l'article 35 du Règlement intérieur du Comité juridique, après avoir établi que le quorum avait été atteint, la Présidente a déclaré ouverte la cent neuvième session du Comité, en application de l'article 34 du Règlement précité et du paragraphe 17 des Orientations intérimaires visant à faciliter la tenue des sessions à distance des comités pendant la pandémie de COVID-19 (Orientations intérimaires) (MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1), et compte tenu des décisions prises par le Comité, à savoir :

- .1 de déroger, en partie, à l'article 3 de son Règlement intérieur, pour permettre la tenue de ses sessions à distance;
- .2 d'accepter, afin de faciliter la tenue des sessions à distance, les pouvoirs soumis par voie électronique, étant entendu qu'ils seraient suivis des originaux, en raison des circonstances exceptionnelles engendrées par la pandémie de COVID-19; et
- .3 de considérer les Membres qui avaient soumis des pouvoirs en bonne et due forme, qui s'étaient inscrits au moyen du système d'inscription en ligne aux réunions (OMRS) et dont le nom figurait dans la liste des participantes et participants à la session à distance, comme "Membres présents" au sens de l'article 28 1) de son Règlement intérieur.

Allocution d'ouverture du Secrétaire général

1.4 Le Secrétaire général a souhaité la bienvenue aux participantes et participants et a prononcé une allocution d'ouverture, dont le texte intégral peut être téléchargé du site Web de l'OMI à l'adresse suivante : [https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Legal-Committee,-109th-session,-21-25-March-2022-\(opening-remarks\)-.aspx](https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Legal-Committee,-109th-session,-21-25-March-2022-(opening-remarks)-.aspx).

Adoption de l'ordre du jour

1.5 Compte tenu du fait qu'à sa trente-cinquième session extraordinaire, le Conseil avait demandé aux comités de l'OMI d'étudier les moyens d'appuyer les efforts faits par les États Membres et les organisations observatrices pour aider les gens de mer et les navires de commerce touchés par la situation en mer Noire et en mer d'Azov, d'examiner les conséquences de cette situation sur l'application des instruments de l'Organisation, de prendre des mesures appropriées et de lui faire rapport, le Comité juridique a décidé d'inscrire au point 5 de l'ordre du jour (Avis et recommandations au sujet de l'application des instruments de l'OMI), un nouveau point subsidiaire a) intitulé "Incidences de la situation dans la mer Noire et la mer d'Azov sur les transports maritimes et les gens de mer".

1.6 Le Comité a adopté l'ordre du jour de la session, tel qu'il figurait dans le document LEG 109/1/Rev.1, et approuvé l'organisation des travaux que la Présidente proposait pour la session à distance dans le document LEG 109/1/1/Rev.1 (Présidente).

1.7 En particulier, le Comité a approuvé la liste des mesures qu'il était proposé de prendre au titre de chaque point de l'ordre du jour et des documents à examiner par correspondance avant les réunions virtuelles, qui figurait à l'annexe 2 du document LEG 109/1/1, tel que modifié par le document LEG 109/1/1/Add.1 (Présidente), contenant la marche à suivre proposée par la Présidente pour traiter ces points.

1.8 Les décisions prises par le Comité au sujet des documents examinés par correspondance (LEG 109/1/1 et LEG 109/1/1/Add.1) sont indiquées dans le présent rapport au titre des points pertinents de l'ordre du jour.

1.9 On trouvera dans les paragraphes qui suivent un résumé des délibérations du Comité concernant tous les points de l'ordre du jour.

Fichiers audio : lundi 21 mars 2022 et vendredi 25 mars 2022

2 RAPPORT DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL SUR LES POUVOIRS

2.1 Le Comité a pris note du rapport du Secrétaire général, dans lequel il était indiqué que les pouvoirs des 99 délégations assistant à la session étaient en bonne et due forme, conformément à l'article 9 du Règlement intérieur du Comité juridique.

Fichiers audio : lundi 21 mars 2022 et vendredi 25 mars 2022

3 FACILITATION DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR ET DE L'INTERPRÉTATION HARMONISÉE DU PROTOCOLE SNPD DE 2010

3.1 Le Comité a rappelé que du fait de l'entrée en vigueur, le 14 avril 2015, de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007, il ne manquait plus que l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010 pour que le cadre mondial des conventions sur la responsabilité et l'indemnisation soit complet.

3.2 Le Comité a noté avec satisfaction que, le 10 janvier 2022, l'Estonie avait déposé un instrument d'adhésion au Protocole, ce qui portait le nombre d'États contractants à six, et que quatre de ces États contractants représentaient chacun plus de 2 millions d'unités de jauge brute.

3.3 Le Comité a noté également qu'il suffisait que six autres États ayant le volume requis de cargaisons donnant lieu à contribution ratifient le Protocole SNPD de 2010 ou y adhèrent pour que la Convention entre en vigueur, et que, partant, sa date d'entrée en vigueur s'était considérablement rapprochée.

État d'avancement des travaux relatifs au Protocole SNPD de 2010

3.4 Le Comité a examiné les renseignements communiqués par les Secrétariats de l'OMI et des FIPOLE dans le document LEG 109/3/1, qui rendaient compte de l'état d'avancement des travaux relatifs au Protocole SNPD de 2010 et des efforts accomplis par les deux Secrétariats pour promouvoir la ratification de la Convention SNPD par de nouveaux États et faciliter ainsi son entrée en vigueur, ainsi que de l'intention d'organiser d'autres ateliers régionaux et nationaux.

3.5 Le Comité a également noté que dès lors que les conditions d'entrée en vigueur du Protocole SNPD de 2010 seraient remplies, le Secrétaire général de l'OMI convoquerait, conformément à l'article 43 de la Convention SNPD de 2010, la première Assemblée du Fonds SNPD.

3.6 Les délégations belge et néerlandaise ont communiqué des renseignements sur les progrès que leurs pays avaient accomplis en vue d'adopter une législation nationale à cet égard, qui leur permettrait de ratifier le Protocole SNPD de 2010 en même temps que l'Allemagne. La délégation française a confirmé qu'elle atteindrait vraisemblablement l'objectif qu'elle s'était fixé, à savoir ratifier le Protocole SNPD de 2010 en 2023. En outre, la délégation philippine a informé le Comité qu'elle avait presque achevé le processus de ratification du Protocole SNPD de 2010.

Renseignements sur un atelier virtuel consacré à la Convention SNPD de 2010 qui sera organisé prochainement

3.7 Le Comité a examiné le document LEG 109/3, dans lequel le Canada communiquait des renseignements sur un atelier virtuel consacré à la Convention SNPD de 2010 qui se tiendrait prochainement et qui s'inscrivait dans le droit fil de l'atelier de deux jours que l'OMI avait organisé en 2018, en coopération avec les FIPOL, et qui s'était tenu au Siège de l'Organisation, afin d'appuyer les travaux menés par les États Membres pour favoriser la ratification du Protocole par de nouveaux États.

3.8 Le Comité a été informé que le Secrétariat de l'OMI avait étudié la possibilité d'organiser l'atelier proposé dans le cadre du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI, en tant qu'activité de coopération technique, ce qui permettrait à l'OMI de prévoir les ressources nécessaires pour apporter une assistance à tous les États Membres de l'OMI qui s'employaient à favoriser la ratification du Protocole par de nouveaux États ainsi que son application.

3.9 Le Comité a été informé également que des dispositions provisoires avaient été prises pour couvrir les coûts associés à la tenue d'une activité virtuelle, étant entendu que certains de ces coûts seraient associés à l'appui technique et, éventuellement, aux services d'interprétation, en cas d'utilisation de la plateforme KUDO. La possibilité d'organiser l'atelier en question en présentiel ou en mode hybride était également envisagée.

3.10 Le Comité a fait part de ses remerciements à la délégation canadienne, qui avait accepté d'organiser en septembre, en octobre ou en novembre 2022, en collaboration avec les Secrétariats de l'OMI et des FIPOL, un atelier consacré à la Convention SNPD de 2010, auquel il serait possible de participer à distance. De nombreuses délégations ont indiqué qu'elles souhaitaient participer à l'atelier proposé et demandé qu'une date appropriée soit fixée, en tenant compte du programme des réunions pour 2022.

3.11 Le Comité a encouragé les États Membres à ratifier le Protocole SNPD de 2010 et à lui donner effet dans les meilleurs délais.

Fichier audio : lundi 21 mars 2022

4 TRAITEMENT ÉQUITABLE DES GENS DE MER

a) Fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer, compte tenu de l'état d'avancement des amendements à la Convention du travail maritime, 2006, de l'OIT

4 a).1 Le Comité a rappelé qu'à sa cent troisième session, compte tenu des délibérations qui s'étaient tenues au sujet du grave problème que constituait l'abandon des gens de mer, il avait décidé de maintenir cette question à l'étude.

4 a).2 Le Comité a rappelé également qu'à ses sessions précédentes, il s'était déclaré fermement résolu à préserver les droits des gens de mer en cas d'abandon et avait noté qu'il incombait non seulement à l'État du pavillon mais aussi à l'État du port et aux autres parties concernées de consigner des renseignements exacts dans la base de données conjointe OMI/OIT sur les cas d'abandon des gens de mer.

4 a).3 Le Comité a rappelé en outre qu'à sa cent huitième session, il avait décidé de constituer un groupe de travail par correspondance intersessions, dont les travaux seraient coordonnés par l'Indonésie, et qui serait chargé de poursuivre l'élaboration de directives pratiques à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer et de soumettre un rapport au LEG 109.

Rapport sur la base de données conjointe OMI/OIT sur les cas d'abandon des gens de mer et analyse des cas d'abandon pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2021

4 a).4 Le Comité a examiné le document LEG 109/4(a), à l'annexe duquel le Bureau international du Travail et le Secrétariat de l'OMI présentaient un rapport sur la base de données conjointe OMI/OIT sur les cas d'abandon des gens de mer, pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2021. Le Comité a été informé que tous les cas signalés depuis le 1^{er} janvier 2004 avaient été enregistrés dans cette base de données et qu'en 2020, 85 cas avaient été signalés au total, dont 43 avaient été réglés.

4 a).5 Le Comité a été informé également qu'entre le 1^{er} janvier 2021 et le 31 décembre 2021, 95 nouveaux cas avaient été signalés au total, dont 31 seulement avaient été réglés. Environ 21 des cas qui avaient été signalés depuis le 1^{er} janvier 2020 étaient dus à la pandémie de COVID-19, ce qui avait encore aggravé la crise liée à la relève des équipages. Au premier trimestre de 2022, 30 autres cas avaient été notifiés, nombre qui dépassait de façon alarmante le nombre record de cas d'abandon signalés l'année précédente.

4 a).6 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans les documents LEG 109/4(a)/1 et LEG 109/4(a)/2 (ITF), dans lesquels l'ITF présentait des statistiques sur les cas d'abandon, ventilées par État du pavillon, lieu d'abandon, nationalité des gens de mer abandonnés, type de navire concerné et durée des cas d'abandon. Il a été informé qu'au cours de la période considérée, l'ITF avait signalé l'abandon de 1 399 membres d'équipage à bord de 94 navires différents. L'ITF a également indiqué que le rapatriement des gens de mer abandonnés continuait de poser problème et que les gens de mer ne devaient pas rester à bord des navires plus longtemps que ne le prévoyait leur contrat.

4 a).7 Lors des échanges de vues qui ont suivi, les avis ci-après ont été exprimés :

- .1 il était essentiel que les données consignées dans la base de données soient exactes, sachant que des restrictions des déplacements liées à la pandémie de COVID-19 étaient toujours en place et que cela continuait d'interrompre dans certains cas les relèves d'équipage et le rapatriement des gens de mer;
- .2 même si la pandémie de COVID-19 avait une incidence sur la relève des équipages, rien dans la Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), ne justifiait de retenir les gens de mer à bord des navires pendant plus de 11 mois et que 23 mois à bord constituerait un non-respect scandaleux de la Convention;
- .3 il fallait prévoir des garanties institutionnelles et coopérer avec les autorités d'autres États pour protéger les intérêts des gens de mer et veiller à leur bien-être;
- .4 il faudrait actualiser le statut de certains cas d'abandon de gens de mer dans la base de données conjointe OMI/OIT et transmettre aux autorités compétentes les renseignements qui concernaient les cas signalés;
- .5 le Comité devrait examiner comment résoudre la question du rapatriement des gens de mer abandonnés et il faudrait inviter les États Membres à prendre les mesures qui s'imposaient pour s'assurer qu'une garantie financière était en place, comme le prescrivait la MLC, 2006;
- .6 la mise en œuvre de la MLC, 2006 et de ses amendements de 2014 devrait permettre d'améliorer la situation des gens de mer;
- .7 la MLC, 2006 énonçait des dispositions qui répondaient aux besoins des gens de mer en ce qui concernait la prévention des accidents, la protection de la santé et de la sécurité, les responsabilités des armateurs en cas d'accidents, l'assurance et l'indemnisation. Pour garantir l'efficacité de ces dispositions, il était indispensable que les services d'appui direct relevant des pouvoirs publics soient en relation avec des acteurs de confiance au moment de l'accident de mer et à l'endroit où il se produisait;
- .8 les États du pavillon et du port étaient encouragés à prendre des mesures pour s'assurer qu'une garantie financière était en place; des mesures appropriées devraient être prises pour protéger les gens de mer lorsque cela n'était pas le cas;
- .9 le nombre de cas d'abandons dans lesquels aucune garantie financière n'était en place et de cas découlant de la pandémie de COVID-19 avait augmenté;
- .10 le Secrétariat de l'OMI et le BIT prêtaient assistance aux gens de mer abandonnés qui se retrouvaient dans des situations extrêmement difficiles;
- .11 un nombre considérable de cas d'abandon qui avaient été signalés concernaient des navires relevant d'États du pavillon qui n'avaient pas ratifié la MLC, 2006;

- .12 les cas d'abandon recensés concernaient une zone géographique étendue et un grand nombre d'États du pavillon;
- .13 selon les procédures encadrant l'utilisation de la base de données, un cas d'abandon ne pouvait être considéré comme résolu que si l'OIT recevait de l'État Membre ou de l'organisation compétente ayant signalé l'abandon des indications claires d'après lesquelles :
 - .1 tous les membres d'équipage avaient été rapatriés avec succès; et
 - .2 la totalité de la rémunération et des prestations contractuelles dues avaient été versées et dûment reçues par tous les membres d'équipage; et
- .14 tous les États Membres devraient coopérer s'agissant de la question de l'abandon des gens de mer.

4 a).8 À l'issue d'un échange de vues, le Comité a :

- .1 pris note des renseignements qui figuraient dans les documents LEG 109/4(a), LEG 109/4(a)/1 et LEG 109/4(a)/2;
- .2 exprimé sa profonde inquiétude quant à l'augmentation du nombre de cas d'abandon résultant de la pandémie de COVID-19;
- .3 remercié le Secrétariat de l'OMI, l'Équipe de gestion de crise de l'OMI pour les gens de mer, l'OIT et l'ITF pour l'action qu'ils avaient menée afin de contribuer à résoudre les cas d'abandon;
- .4 encouragé les échanges de vues qui visaient à trouver une solution au problème du rapatriement des gens de mer abandonnés;
- .5 rappelé aux États Membres de ratifier et d'appliquer effectivement les instruments internationaux pertinents et les amendements y relatifs;
- .6 mis en évidence l'existence de la base de données conjointe OMI/OIT;
- .7 encouragé les États Membres à signaler les cas d'abandon dans la base de données conjointe OMI/OIT lorsque ceux-ci se produisaient dans leurs ports ou à bord de navires battant leur pavillon;
- .8 encouragé les États Membres à continuer d'entretenir le dialogue avec le Secrétariat de l'OMI et le BIT pour s'assurer que la base de données conjointe était actualisée de façon appropriée et avec exactitude; et
- .9 prié instamment les États du pavillon et les États du port de prendre d'autres mesures pour s'assurer de l'existence d'une garantie financière, conformément à la norme A2.5.2 de la MLC, 2006, à défaut de quoi ils devraient prendre des dispositions appropriées.

Fichier audio : lundi 21 mars 2022

b) Traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer

4 b).1 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans le document LEG 109/4(b) (ITF), qui mettaient en relief la résolution LEG.3(91) portant adoption des Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, qui avait été adoptée le 27 avril 2006, soit il y avait plus de 15 ans. Malgré le temps écoulé depuis l'adoption de cette résolution, le traitement des gens de mer en cas d'accident de mer continuait d'être source de préoccupations.

4 b).2 Le Comité a pris note des déclarations faites par la République de Corée et l'ITF, dans le cadre desquelles ces dernières lui avaient communiqué des renseignements actualisés sur l'accident du **Stolt Groenland** et sur la situation en Ukraine du point de vue du traitement équitable des gens de mer pendant les conflits armés. Le texte intégral de ces déclarations est reproduit à l'annexe 5 du présent rapport.

Fichier audio : mardi 22 mars 2022

c) Traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer

4 c).1 Le Comité a rappelé qu'à sa cent septième session, il avait souscrit à la proposition formulée par la Géorgie, la Malaisie, les Philippines, l'Ukraine, l'ICS, l'IFSMA, INTERCARGO, INTERTANKO, InterManager et WISTA International, qui visait à inscrire au programme de travail un nouveau résultat intitulé "Traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer", en fixant à 2023 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

4 c).2 Le Comité a toutefois noté qu'aucun document n'avait été soumis à l'examen de la présente session au titre de ce point subsidiaire de l'ordre du jour.

4 c).3 Le Comité a été informé qu'à sa cent vingt-cinquième session ordinaire, le Conseil avait souscrit à la décision que le Comité de la sécurité maritime avait prise, à sa cent troisième session, d'approuver, en principe, la constitution d'un groupe de travail mixte OIT/OMI permanent chargé d'identifier et de traiter les questions relatives aux gens de mer et à l'élément humain, sous réserve de l'approbation des méthodes de travail de ce groupe par les comités compétents de l'OMI.

4 c).4 Le Comité a été informé également que la trois cent quarante-troisième session du Conseil d'administration du BIT, qui s'était tenue en novembre 2021, avait approuvé la décision du C 125 de constituer un groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions relatives aux gens de mer et à l'élément humain. Il était prévu que la première réunion de ce groupe se tienne au second semestre de 2022. Une deuxième réunion consacrée à la question du traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer devrait se tenir en 2024.

4 c).5 Le Comité a noté qu'afin de faire avancer les travaux relatifs au résultat intitulé "Traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer", il était urgent que les délégations soumettent des propositions concrètes au LEG 110, pour qu'il les examine et les approuve, en vue de les transmettre ensuite au groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI, pour examen.

4 c).6 En tant que coautrice de la proposition visant à inscrire au programme de travail un nouveau résultat intitulé "Traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer", la délégation philippine a proposé de collaborer

avec la délégation ukrainienne et d'autres parties intéressées en vue de soumettre un document sur cette question au LEG 110.

4 c).7 Après avoir examiné la question, le Comité a :

- .1 invité les délégations à soumettre des propositions concrètes au LEG 110; et
- .2 décidé de reporter à 2024 l'échéance des travaux relatifs au résultat intitulé "Traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer".

Fichier audio : lundi 21 mars 2022

d) Directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer

4 d).1 Le Comité a rappelé qu'à sa cent septième session, il avait décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2020-2021 et à celui pour la période 2022-2023 un nouveau résultat concernant l'élaboration de directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer, en fixant à 2022 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

4 d).2 Le Comité a rappelé également qu'à sa cent huitième session, il avait décidé de constituer un groupe de travail par correspondance intersessions, dont les travaux seraient coordonnés par l'Indonésie, et qui serait chargé de poursuivre les travaux relatifs au résultat intitulé "Directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer".

4 d).3 Le Comité a rappelé en outre que, comme dans le cas du résultat intitulé "Traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer", l'OMI et l'OIT devraient participer conjointement à l'élaboration des directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer, dans le cadre du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions relatives aux gens de mer et à l'élément humain.

4 d).4 Le Comité a été informé des progrès accomplis par le Groupe de travail par correspondance intersessions chargé d'élaborer des directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer (rapport du Groupe (LEG 109/4(d))). Le Groupe a élaboré des directives pratiques sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer à l'intention des États du port, des États du pavillon et des États dont les gens de mer étaient des ressortissants.

4 d).5 Lors des échanges de vues qui ont suivi, les avis ci-après ont été exprimés :

- .1 Les directives, telles qu'elles figuraient à l'annexe du document LEG 109/4(d), pouvaient faciliter la résolution des cas d'abandon des gens de mer beaucoup plus rapidement et favoriser grandement la coopération entre les États du pavillon et les États du port. Elles permettraient de rappeler aux acteurs du secteur et aux autres parties prenantes qu'ils devaient s'acquitter efficacement des responsabilités qui leur incombent.
- .2 Même si elles devaient revêtir un caractère non obligatoire et ne pas être juridiquement contraignantes, les directives n'en aideraient pas moins les autorités de l'État du pavillon et de l'État du port à élaborer et à mettre en

œuvre des mesures pratiques qui permettraient de résoudre les cas d'abandon des gens de mer d'une manière rapide et efficace.

- .3 Il fallait consentir tous les efforts possibles et avoir recours à tous les mécanismes existants pour résoudre les cas d'abandon des gens de mer, ce qui aurait un effet positif sur leur bien-être.
- .4 En l'état actuel des choses, les directives ne prévoyaient pas de mesures pratiques qui permettraient de résoudre les cas d'abandon des gens de mer d'une manière rapide et efficace. Chaque cas était unique. Dans l'un des cas recensés, un navire avait été inscrit à tort dans la base de données sur les cas d'abandon parce que le rapatriement des gens de mer avait été retardé, alors même qu'un plan de rapatriement avait été approuvé et mis en place.
- .5 Les directives devraient préciser si, conformément à la MLC, 2006, au moins un des trois critères d'abandon devait être rempli pour qu'un cas puisse être considéré comme un abandon. Elles devaient viser les scénarios réels d'abandon divers et variés, tels que lorsque le navire faisait l'objet d'une saisie commerciale ou lorsque, faute de liquidités, l'exploitant du navire n'était pas en mesure de verser aux gens de mer les salaires qui leur étaient dus. Elles ne devaient toutefois pas traiter des questions relatives à la sécurité des navires ni mentionner les procédures judiciaires.
- .6 Les travaux du Groupe de travail par correspondance étaient très clairs et efficaces, tout comme l'étaient les directives, et le Groupe de travail mixte OIT/OMI ne devait pas servir d'organe d'appel pour les travaux réalisés sous l'égide de l'OMI.
- .7 Il fallait envisager de mettre en place un mécanisme qui permettrait de recouvrer les coûts associés à l'abandon des gens de mer, conformément à la MLC, 2006.

4 d).6 À l'issue d'un échange de vues, le Comité a décidé :

- .1 d'approuver le projet de directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer (tel qu'il figurait à l'annexe du document LEG 109/4(d));
- .2 de renvoyer le rapport du Groupe et le projet de directives au Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions relatives aux gens de mer et à l'élément humain, afin qu'il se fonde sur ces documents pour élaborer les directives plus avant;
- .3 d'envisager d'approuver les directives de façon définitive à une prochaine session; et
- .4 de reporter à 2023 l'échéance des travaux relatifs au résultat intitulé "Directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer".

4 d).7 Le Comité a remercié M^{me} Galuh Rarasanti (Indonésie) d'avoir coordonné les travaux du Groupe de travail par correspondance et l'a félicitée de l'excellent travail qu'elle avait accompli.

4 d).8 Le Comité a examiné le document LEG 109/4(d)/1, dans lequel l'Inde communiquait des renseignements sur les difficultés que les gens de mer et les États Membres rencontraient dans les cas d'abandon des gens de mer. Dans ce document, l'Inde proposait également de consigner, dans la base de données conjointe OMI/OIT sur les cas d'abandon des gens de mer, des renseignements concernant spécifiquement les gens de mer abandonnés, et de mettre au point un mécanisme qui permettrait aux autorités de l'État du pavillon, de l'État du port le plus proche et de l'État Membre dont les gens de mer abandonnés étaient des ressortissants d'échanger rapidement des renseignements et de répondre sans délai aux demandes de renseignements.

4 d).9 Lors des échanges de vues qui ont suivi, les avis ci-après ont été exprimés :

- .1 si les objectifs des propositions formulées par l'Inde dans le document LEG 109/4(d)/1 étaient bien compris, la mise en commun des données personnelles des gens de mer abandonnés suscitait des préoccupations;
- .2 les données personnelles, telles que le nom des gens de mer abandonnés, le numéro des certificats relatifs aux états de service existants et le numéro des pièces d'identité des gens de mer, ne devaient être communiquées qu'aux parties concernées par les cas d'abandon, à savoir les armateurs et les autorités de l'État du pavillon et de l'État du port, selon qu'il convient;
- .3 les données personnelles des gens de mer abandonnés ne devaient pas être diffusées largement, par exemple par l'intermédiaire de la base de données conjointe OMI/OIT, auprès de personnes ou d'États Membres qui n'étaient pas concernés par leur cas. Une solution pourrait consister à n'accorder qu'un accès restreint à la base de données;
- .4 la question de la mise en place d'un mécanisme qui permettrait de répondre rapidement dans les cas d'abandon devrait être examinée dans le cadre du Groupe de travail mixte OIT/OMI, dans la mesure où les questions relatives à l'abandon des gens de mer relevaient également de la Convention du travail maritime, 2006;
- .5 les États du pavillon devaient aider les États pourvoyeurs de main-d'œuvre en leur communiquant des renseignements susceptibles de faciliter la résolution des cas d'abandon de gens de mer. Il fallait garantir la protection des données personnelles des gens de mer, mais il était indispensable que la base de données reste accessible au public. Il serait utile d'inclure, dans la base de données, des renseignements sur les pouvoirs publics qui participaient aux efforts visant à résoudre les cas d'abandon des gens de mer; et
- .6 par le passé, le Comité était convenu à plusieurs reprises, en concertation avec l'OIT, de modifier les procédures de notification associées à la base de données. Toute modification supplémentaire des procédures de notification existantes pourrait être apportée conformément à cette pratique ou pourrait également être inscrite à l'ordre du jour du Groupe de travail mixte OIT/OMI, qui avait été constitué récemment.

4 d).10 À l'issue d'un échange de vues, le Comité a décidé :

- .1 de prendre note des renseignements qui figuraient dans le document LEG 109/4(d)/1;

- .2 d'inclure, dans le formulaire à utiliser pour consigner des renseignements dans la base de données conjointe OMI/OIT sur les cas d'abandon des gens de mer, des renseignements sur la réponse fournie ou la mesure prise par l'État du pavillon, l'État du port et l'État Membre dont les gens de mer sont des ressortissants;
- .3 de renvoyer au Groupe de travail mixte OIT/OMI la question de l'inclusion des données personnelles, à savoir le nom des gens de mer abandonnés, le numéro des certificats relatifs aux états de service existants et le numéro des pièces d'identité des gens de mer, afin qu'il trouve des solutions à cet égard et donne son avis au LEG 110; et
- .4 d'encourager les États Membres à mettre au point un mécanisme qui leur permettrait, dans les cas d'abandon des gens de mer, d'obtenir rapidement les renseignements qu'ils avaient demandés aux autorités de l'État du pavillon, de l'État du port le plus proche et de l'État Membre dont les gens de mer étaient des ressortissants.

Fichier audio : mardi 22 mars 2022

5 AVIS ET RECOMMANDATIONS AU SUJET DE L'APPLICATION DES INSTRUMENTS DE L'OMI

a) Incidences de la situation dans la mer Noire et la mer d'Azov sur les transports maritimes et les gens de mer

5.1 Le Comité a examiné le document LEG 109/10/Add.1, dans lequel le Secrétariat rendait compte des résultats des travaux de la trente-cinquième session extraordinaire du Conseil (C/ES.35), qui s'était tenue à distance entre le 10 et le 18 mars 2022 avec pour objet d'examiner les incidences sur les transports maritimes et les gens de mer de la situation en mer Noire et en mer d'Azov, et qui contenait des extraits pertinents du projet de rapport de la session susmentionnée. Le Comité a rappelé que le Conseil avait notamment demandé aux comités de l'OMI d'étudier les moyens d'appuyer les efforts déployés par les États Membres et les organisations observatrices pour aider les gens de mer et les navires de commerce touchés, d'examiner également les conséquences de cette situation sur l'application des instruments de l'Organisation, de prendre les mesures appropriées et de faire rapport au Conseil.

5.2 Le Comité a également pris note des interventions de la délégation ukrainienne au sujet des documents, dont le texte est reproduit à l'annexe 5 du présent rapport. Il a pris note en outre des interventions de la délégation de la Fédération de Russie sur cette question, dont le texte est reproduit à l'annexe 5 du présent rapport.

5.3 Lors des échanges qui ont suivi, de nombreuses délégations ont condamné l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie, qu'elles considéraient comme une violation du droit international et de la Charte des Nations Unies, et se sont inquiétées des conséquences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur les transports maritimes et les gens de mer, ce qui concordait avec les décisions de la trente-cinquième session extraordinaire du Conseil. Le Comité a pris note des déclarations faites par un certain nombre de délégations à cet égard, dont le texte est reproduit à l'annexe 5 du présent rapport.

5.4 La délégation française, soutenue par le Canada, le Royaume-Uni, l'Espagne, la Belgique, l'Allemagne, la Pologne, le Danemark, l'Italie, la Suède, la Croatie, l'Australie,

la Nouvelle-Zélande, la Géorgie, les Pays-Bas, la Grèce, la Lituanie, Chypre, le Portugal, la Lettonie et le Luxembourg, a proposé de prendre les mesures suivantes :

- .1 il faudrait inscrire une question distincte à l'ordre du jour du Comité juridique afin de traiter des incidences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur les transports maritimes et les gens de mer;
- .2 il faudrait élaborer des directives sur les conséquences de la situation dans la mer Noire et la mer d'Azov sur les certificats d'assurance;
- .3 il faudrait constituer un groupe de travail à la présente session du Comité juridique et le charger d'élaborer ces directives; et
- .4 un document qui porterait la cote J, dans lequel figureraient les directives proposées, serait soumis au Secrétariat.

5.5 Lors des échanges de vues qui ont suivi, un large soutien a été exprimé en faveur de l'inscription à l'ordre du jour du Comité d'un point subsidiaire distinct traitant des conséquences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur les transports maritimes et les gens de mer, de façon qu'il soit possible de prendre des mesures appropriées en ce qui concernait l'application des instruments de l'OMI (voir également le paragraphe 1.5). Les délégations ont également largement appuyé la constitution d'un groupe de travail qui serait chargé d'élaborer des directives relatives aux conséquences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur les prescriptions en matière d'assurance obligatoire et sur les certificats d'assurance en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, de la Convention d'Athènes de 2002 et de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

5.6 Constatant que de nombreuses délégations étaient en faveur de l'inscription d'un nouveau point subsidiaire à l'ordre du jour, le Comité a décidé que, conformément à l'article 17 de son Règlement intérieur, le Secrétariat publierait un ordre du jour révisé dans lequel serait incorporé le nouveau point subsidiaire de l'ordre du jour proposé.

5.7 En ce qui concernait la constitution d'un groupe de travail, le Comité a décidé que l'un des auteurs du document J devrait soumettre un projet de directives au Secrétariat afin qu'il puisse être placé dans IMODOCS, pour examen par le Comité.

5.8 S'agissant des questions de procédure soulevées, la Présidente du Comité a formulé les observations suivantes :

- .1 la situation en Ukraine n'avait pas été anticipée lorsque la cent neuvième session du Comité juridique avait été convoquée;
- .2 il s'agissait d'une question d'une telle urgence et d'une telle importance qu'une session extraordinaire du Conseil avait été convoquée avec un préavis très court afin de la traiter;
- .3 lors de sa trente-cinquième session extraordinaire, le Conseil avait expressément chargé les comités de l'OMI, y compris le Comité juridique, "d'examiner les conséquences de cette situation sur la mise en œuvre des instruments de l'Organisation" et "de prendre les mesures appropriées";
- .4 la proposition visant à constituer un groupe de travail chargé d'élaborer des recommandations sur les conséquences de la situation en mer Noire et en

mer d'Azov sur les certificats d'assurance était conforme à cette instruction et relevait clairement du mandat du Comité;

- .5 le Règlement intérieur du Comité juridique et le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité n'interdisaient pas de constituer un groupe de travail à bref délai afin de le charger de traiter d'une situation urgente, en particulier lorsque le Conseil avait chargé le Comité de prendre des mesures;
- .6 par le passé, l'OMI avait convoqué d'urgence des groupes de travail afin de leur confier des questions pressantes; à titre d'exemple le plus récent, il y avait lieu de citer la résolution du MSC élaborée à la session ALCOM en septembre 2020, intitulée "Mesures recommandées pour faciliter la relève des équipages, l'accès aux soins médicaux et le voyage des gens de mer pendant la pandémie de COVID-19", mais ce n'était pas une situation inédite;
- .7 la question qu'il était proposée d'inscrire à l'ordre du jour ne correspondait pas à un nouveau résultat : elle cadrerait parfaitement avec le point 5 de l'ordre du jour intitulé "Avis et recommandations au sujet de l'application des instruments de l'OMI";
- .8 dans l'article 17 du Règlement intérieur du Comité juridique, il était prévu que le Comité ne commence la discussion d'aucun point de l'ordre du jour avant que 24 heures au moins ne se soient écoulées depuis la distribution aux Membres et autres participantes et participants des documents qui s'y rapportaient. Toutefois, toujours au titre de cet article 17, le Comité était autorisé à renoncer à ce délai;
- .9 par conséquent, le Comité avait le pouvoir de convoquer un groupe de travail pour traiter cette question; et
- .10 les documents contenant les directives proposées et le mandat provisoire du Groupe avaient été placés dans IMODOCS.

5.9 Le Comité a souscrit à ces observations et à ces conclusions ainsi qu'à la précision supplémentaire apportée par la Présidente du Comité, selon laquelle les articles 14.3 et 17 du Règlement intérieur du Comité juridique s'appliquaient en l'espèce et avaient été suivis, contrairement à l'article 16, qui lui n'était pas applicable.

5.10 Le Comité a également accepté la précision selon laquelle un point subsidiaire a) consacré aux incidences sur les transports maritimes et les gens de mer de la situation dans la mer Noire et la mer d'Azov serait inscrit à l'ordre du jour du Comité juridique sous le point 5 de l'ordre du jour, intitulé "Avis et recommandations au sujet de l'application des instruments de l'OMI".

5.11 Le Comité a en outre décidé de convoquer un groupe de travail qui serait chargé d'élaborer des recommandations concernant les incidences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur l'application des instruments relevant de la compétence du Comité juridique, comme proposé dans le document LEG 109/J/4. Dans ce contexte, le Comité a accepté de renoncer au délai de préavis de 24 heures prévu à l'article 17 du Règlement intérieur du Comité juridique.

Constitution d'un groupe de travail

5.12 Après avoir examiné le projet de mandat du Groupe de travail présenté par la Présidente dans le document LEG 109/WP.5, le Comité l'a approuvé et a constitué un groupe de travail, qui serait présidé par M. Diego Ramirez (Îles Marshall), et l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après, en se fondant sur le document LEG 109/J/4 et en tenant compte des observations et propositions formulées et des décisions prises par la Comité :

- .1 mettre au point le texte définitif des recommandations concernant les incidences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur l'application des conventions relevant de la compétence du Comité juridique, et en particulier, sur les certificats d'assurance délivrés conformément à ces conventions;
- .2 donner son avis au Comité quant à la forme que devraient prendre ces recommandations (à savoir, une résolution du Comité juridique, une circulaire LEG, des décisions du Comité, etc.); et
- .3 présenter un rapport écrit sur les travaux effectués, y compris la version définitive du projet de recommandations, en séance plénière, le vendredi 25 mars 2022.

Rapport du Groupe de travail

5.13 Après avoir examiné le rapport sur les travaux du Groupe de rédaction (LEG 109/WP.6), le Comité l'a approuvé dans son ensemble.

5.14 Le Comité a souscrit à l'avis du Groupe de travail selon lequel les recommandations devraient être diffusées sous couvert d'une circulaire du Comité juridique. Il a approuvé le texte des recommandations, tel qu'il figurait dans l'annexe du document LEG 109/WP.6, et a approuvé en conséquence la circulaire LEG.1/Circ.12 intitulée "Recommandations concernant les incidences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur les certificats d'assurance et autres garanties financières", dont le texte figure à l'annexe 1 du présent rapport.

Délivrance non autorisée et illégale de certificats aux navires en République autonome de Crimée et dans la ville de Sébastopol (Ukraine) temporairement occupées par la Fédération de Russie

5.15 Le Comité a pris note du document LEG 109/5 (Ukraine), qui portait sur la délivrance non autorisée et illégale, par les autorités russes, de certificats donnant le droit de naviguer sous le pavillon de la Fédération de Russie en République autonome de Crimée et dans la ville de Sébastopol (Ukraine) temporairement occupées par la Fédération de Russie, et du document LEG 109/5/Add.1, dans lequel l'Ukraine examinait les incidences sur l'application des instruments de l'Organisation de la situation provoquée en mer Noire et en mer d'Azov par l'agression armée menée par la Fédération de Russie à l'encontre de l'Ukraine. S'agissant du document LEG 109/5/Add.1, le Comité a également noté que, d'après les renseignements qui figuraient à l'annexe 1, les auteurs avaient l'intention de soulever des points à la cent vingt-septième session du Conseil, et que les renseignements mentionnés dans l'annexe 2 du document précité seraient examinés par le Conseil, par le Comité de la sécurité maritime (MSC) et par le Sous-comité de l'application des instruments de l'OMI (Sous-comité III), selon qu'il conviendrait.

Fichiers audio : lundi 21 mars 2022, mardi 22 mars 2022 et vendredi 25 mars 2022

6 MESURES VISANT À PRÉVENIR LES PRATIQUES ILLICITES LIÉES À L'IMMATRICULATION FRAUDULEUSE ET AUX REGISTRES FRAUDULEUX DE NAVIRES

6.1 Le Comité a rappelé qu'à sa dernière session, il avait examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance sur les autres mesures visant à prévenir l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux de navires, qui avait été constitué au LEG 108 (LEG 108/6), et arrêté les définitions des expressions "immatriculation frauduleuse de navires" et "registre frauduleux de navires". Le Comité était également convenu qu'il faudrait élaborer une définition de l'expression "faux document" et que le Secrétariat devrait coordonner une étude pour répondre aux questions soulevées dans le paragraphe 2 du document LEG 106/7/4, compte tenu de l'étude approfondie précédemment publiée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), qui était intitulée "Inventaire et analyse des mesures envisageables pour réduire les cas de fraude maritime et de piraterie".

6.2 Le Comité a rappelé également qu'à sa trente-deuxième session, l'Assemblée avait adopté la résolution A.1162(32), intitulée "Exhortation des États Membres et de toutes les parties prenantes concernées à promouvoir des mesures en vue de prévenir l'immatriculation frauduleuse, l'établissement de registres frauduleux de navires et la commission d'autres actes frauduleux dans le secteur maritime, et d'éliminer ces pratiques", dont le texte avait été approuvé par le LEG 108.

6.3 Le Comité a rappelé en outre que, dans la mesure où il fallait examiner plus avant un certain nombre d'autres questions et de propositions concernant l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux de navires, il avait créé un groupe de travail intersessions qui serait chargé de travailler à distance, par correspondance, avec la possibilité de se réunir en mode virtuel si les membres du Groupe le souhaitent, et dont les travaux seraient coordonnés par les États-Unis, et qu'il lui avait confié le mandat énoncé dans le paragraphe 6.23 du document LEG 108/16/1 et l'avait chargé de présenter un rapport au LEG 109.

Rapport du Groupe de travail par correspondance

6.4 Lorsqu'il a examiné le document LEG 109/6 (États-Unis) dans lequel figurait le rapport du Groupe de travail par correspondance sur l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux de navires, le Comité a noté que le Groupe avait pu élaborer la définition de l'expression "faux document", telle qu'elle figurait au paragraphe 9 de ce document. Le Comité a noté également que le Groupe avait défini le nom, l'objectif et le mandat d'un groupe d'étude qui serait chargé d'examiner les questions relatives à l'immatriculation frauduleuse et aux registres frauduleux de navires et les mesures qui pourraient être prises pour prévenir ces pratiques, comme il en était rendu compte aux paragraphes 5 à 8 du document LEG 109/6 et dans son annexe. Le Comité a noté également que le Secrétariat avait été prié de coordonner l'étude, d'inclure la CNUCED, l'UMM et l'IMLI ainsi que d'autres parties intéressées, et d'en étudier les possibilités de financement.

6.5 Le Comité a noté que le Groupe n'avait pas eu assez de temps pour examiner la tâche 6 de son mandat (recenser les questions, si besoin était, que le Comité juridique examinerait plus avant à sa prochaine session et établir un plan de travail complet). Il a noté en outre que le Groupe avait recommandé que ce résultat reste ouvert jusqu'en 2024 afin que le rapport du groupe d'étude qu'il était proposé de constituer puisse être examiné au LEG 111.

Proposition de définition de l'expression "faux document"

6.6 Le Comité a approuvé le libellé de la définition de l'expression "faux document" élaboré par le Groupe de travail par correspondance. Il a décidé en outre que la définition devrait porter sur l'expression "faux document/document contrefait".

6.7 Le Comité a noté qu'une délégation avait proposé d'examiner la possibilité de mettre en place une plateforme internationale, qui pourrait soit être autonome, soit être intégrée au module existant du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) consacré aux caractéristiques des navires et des compagnies, afin de permettre aux Administrations de mettre en commun des renseignements sur les certificats d'immatriculation annulés et d'envisager d'intégrer un code QR ou un code-barre sur les certificats d'immatriculation. À cet égard, le Comité a invité les auteurs des propositions à envisager de soumettre au Comité ou au Groupe d'étude qui devait être constitué de nouveaux documents à ce sujet.

6.8 Le Comité a noté qu'il était important d'échanger des renseignements sur ces questions importantes. Dans ce contexte, il a noté que Malte avait organisé, en collaboration avec l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), un colloque virtuel visant à étudier les moyens de renforcer le régime de droit maritime et de lutter contre les activités illicites. Avaient participé à ce colloque des intervenants provenant de divers pays, qui avaient examiné, en collaboration avec des spécialistes des questions de politique maritime de l'ONUDC, de l'Union africaine et de l'Union européenne, les dernières évolutions et tendances en ce qui concernait le contournement des sanctions du Conseil de sécurité de l'ONU, et mis en commun leurs expériences concernant les failles qui existaient et étaient utilisées, en connaissance de cause ou non, pour s'adonner à des activités illicites et au contournement des sanction du Conseil de sécurité de l'ONU. Pendant le colloque, un grand nombre de participantes et participants avaient appuyé la mise en commun, à l'échelle mondiale, des renseignements sur les navires qui posaient un problème.

Groupe d'étude sur les problèmes que posent l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux de navires et les éventuelles mesures de prévention

6.9 Le Comité a fait savoir qu'il appuyait de manière générale la constitution du groupe d'étude et le texte du mandat que le Groupe de travail par correspondance avait élaboré. Il est convenu que le titre du groupe d'étude et les questions qu'il devrait traiter devraient inclure les mots "de lutte" après les mots "de prévention". Il a décidé également qu'il faudrait ajouter une question supplémentaire au titre du point 1.8 du mandat, qui devrait être libellée comme suit : "Quelles autres sanctions juridiques internationales efficaces, telles que des sanctions pénales et des mesures administratives, pourraient être imposées en cas d'immatriculation frauduleuse ?". Le Comité est convenu en outre d'ajouter, dans la question .2 des exemples d'incidents signalés et, dans la question .5 des exemples de pratiques mises en œuvre par les États en matière de prévention et de dissuasion.

6.10 Le Comité a pris note des préoccupations qui avaient été exprimées par plusieurs délégations quant au fait que les navires qui utilisaient des certificats frauduleux pouvaient exercer leurs activités dans le monde entier. Ces navires avaient besoin d'hydrocarbures de soute, de pièces de rechange et de membres d'équipage et ne pouvaient exercer leurs activités que parce que certains réseaux facilitaient la conduite de ces dernières. Ces pratiques avaient en outre des conséquences sur les gens de mer qui servaient à bord des navires concernés. Le Comité a donc décidé que le Groupe d'étude devrait aussi examiner la question plus large de savoir comment la délivrance de titres frauduleux facilitait ces pratiques, qui compromettaient le commerce international licite.

6.11 Dans la mesure où l'ajout de ce point au mandat élargirait la portée des travaux du Groupe d'étude, le Comité a décidé que ce dernier devrait établir des conclusions préliminaires sur cette question et les lui communiquer. La version définitive du mandat du Groupe d'étude figure à l'annexe 2 du présent rapport.

6.12 S'agissant du financement de l'étude, le Comité a encouragé les États à financer cette étude et à se mettre en rapport avec le Secrétariat à cet égard.

Autres questions

6.13 Le Comité a encouragé les États Membres à saisir les renseignements pertinents sur les fiches synoptiques continues dans le module du GISIS consacré à la question et à fournir des renseignements sur leurs registres de navires, qui seraient consignés dans le module du GISIS consacré aux points de contact, en utilisant le formulaire qui figurait en annexe de la lettre circulaire n° 4190 portant sur la procédure de communication à l'Organisation des renseignements sur les registres de navires à saisir dans la fonction "Registres de navires" du module du GISIS consacré aux points de contact, conformément à la résolution A.1142(31) sur les mesures visant à prévenir l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux de navires.

6.14 Rappelant le paragraphe 12 du document LEG 109/6, le Comité a invité les délégations intéressées à faire des propositions en ce qui concernait les mesures d'application nationales qui prévoyaient la confiscation des navires frauduleusement immatriculés.

6.15 Le Comité est convenu de reporter à 2024 la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs à ce résultat et a encouragé les délégations intéressées à présenter des documents pertinents pour que le Comité les examine à sa prochaine session.

Renseignements communiqués dans les documents LEG 109/6/1 et LEG 109/6/1/Add.1

6.16 Le Comité a rappelé que dans les documents LEG 109/6/1 et LEG 109/6/Add.1, le Secrétariat avait formulé des observations sur le rapport du Groupe de travail par correspondance sur l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux de navires, qui faisait l'objet du document LEG 109/6 et qu'il avait communiqué des renseignements actualisés en ce qui concernait les travaux qu'il avait accomplis depuis le LEG 108 au sujet de plusieurs questions relatives à l'immatriculation frauduleuse et aux registres frauduleux de navires. En particulier, le Comité a rappelé qu'il avait été informé dans les documents précités des communications qui avaient été reçues des gouvernements de la République de Zambie, de la Guyane et du Vanuatu au sujet de registres frauduleux, ainsi que des renseignements qui avaient été reçus d'INTERTANKO concernant plusieurs cas de navires utilisant de fausses identités. Toujours dans ces mêmes documents, le Comité avait pris connaissance des renseignements actualisés concernant la liste des navires immatriculés frauduleusement et de l'endroit où trouver cette liste dans le GISIS, ainsi que de la liste des Gouvernements qui avaient donné des renseignements sur le registre de navire de leur pays en application de la résolution A.1142(31) sur les mesures visant à prévenir l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux de navires.

6.17 Le Comité a pris note des renseignements complémentaires fournis par la délégation vanuatuanne, selon lesquels le site Web du registre frauduleux établi au nom de Vanuatu avait été fermé et qu'aucun autre certificat n'avait été délivré depuis. Le Comité a pris note également des renseignements fournis par la délégation singapourienne selon lesquels, en ce qui concernait la société opérant sous le nom de "International Maritime Safety Agency for Guyana Pte. Ltd", qui était mentionnée dans le document LEG 109/6/1, des vérifications du registre public des entités commerciales à Singapour, effectuées récemment, avaient montré

que la société avait été rebaptisée "Laos Ship Registry and Maritime Safety Administration Pte. Ltd".

6.18 Le Comité a pris note des renseignements complémentaires communiqués oralement par la délégation observatrice d'INTERTANKO eu égard aux navires énumérés dans le paragraphe 4 du document LEG 109/6/1, qui effectuaient des voyages internationaux sous de fausses identités et en utilisant la même convention de dénomination que la compagnie Frontline. Les navires avaient été vus par des moyens électroniques dans les endroits suivants :

Front Creed : nord du golfe Persique et golfe de Guinée
Front Stamina : golfe de Guinée, détroit de Singapour et mer Jaune
Front Master : golfe de Guinée et mer Jaune
Front Core : divers endroits dans le golfe de Guinée
Front Kingdom : divers endroits dans le golfe de Guinée

et des hydrocarbures étaient chargés dans la partie nord du golfe Persique, puis transbordés, dans le golfe de Guinée, vers des navires qui les rejetaient dans la mer Jaune. Le Comité a pris note de l'inquiétude que suscitaient ces activités, qui nuisaient aux échanges commerciaux internationaux et pourraient constituer un risque si ces navires étaient mis en cause dans un accident qui entraînait des conséquences environnementales catastrophiques pour les États touchés.

6.19 Prenant note des préoccupations déjà exprimées par certaines délégations selon lesquelles les données AIS étaient délibérément manipulées et des navires étaient capables de transmettre de fausses données dans le cadre de leur exploitation, le Comité a décidé d'informer le MSC de cette question, étant donné que ce comité pourrait souhaiter enquêter sur la manière dont des navires sans immatriculation appropriée avaient pu obtenir des numéros MMSI.

Fichiers audio : mardi 22 mars 2022 et mercredi 23 mars 2022

7 MESURES VISANT À ÉVALUER S'IL EST NÉCESSAIRE DE MODIFIER LES LIMITES DE RESPONSABILITÉ

7.1 Le Comité a rappelé qu'à sa dernière session, il avait décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2022-2023 un nouveau résultat sur l'élaboration de mesures visant à évaluer s'il était nécessaire de modifier les limites de responsabilité, en fixant à 2023 la date souhaitable d'achèvement des travaux. Il a rappelé également qu'il avait invité les délégations à soumettre des propositions concrètes au LEG 109 en vue de définir la portée du nouveau résultat une fois que les éventuelles mesures proposées auraient été examinées en détail.

7.2 Le Comité a noté que trois documents avaient été soumis au titre du présent point de l'ordre du jour : le document LEG 109/7, dans lequel l'Australie et la République de Corée rendaient compte des travaux informels qui avaient été menés par les parties intéressées pendant l'intersession en vue de faire progresser cette question et de répondre aux préoccupations soulevées au LEG 108, le document LEG 109/7/1, dans lequel l'Australie et *al.* proposaient de constituer un groupe de travail par correspondance intersessions officiel et de mener d'autres travaux intersessions, et le document LEG 109/7/2, dans lequel les P & I Clubs faisaient rapport sur l'examen des données relatives aux événements qu'ils avaient effectué aux fins des méthodes qu'il était proposé d'adopter à l'avenir pour élaborer les mesures visant à évaluer s'il était nécessaire de modifier les limites de responsabilité.

7.3 Lors des échanges de vues qui ont suivi, la plupart des délégations qui se sont exprimées ont fait savoir qu'elles étaient favorables à la constitution d'un groupe de travail par

correspondance officiel qui se réunirait pendant la période intersessions afin de faire avancer les travaux. Toutefois, de nombreuses délégations se sont fait l'écho des préoccupations que les P & I Clubs avaient exprimées dans le document LEG 109/7/2, à savoir qu'il faudrait clairement définir les conventions qui seraient examinées par ce groupe de travail par correspondance. Pour répondre à cette préoccupation, le Comité est convenu que les travaux du Groupe de travail par correspondance devraient se limiter dans un premier temps à l'examen de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996, étant entendu que leur portée pourrait être élargie à un stade ultérieur.

7.4 Certaines délégations ont exprimé des réserves, sachant qu'il faudrait prendre des décisions de principe à l'égard des principes fondamentaux avant de pouvoir entamer les travaux relatifs à l'élaboration de méthodes concrètes, et que ces questions importantes et fondamentales ne devraient pas être examinées dans le cadre d'un groupe de travail par correspondance intersessions. Prenant note des préoccupations selon lesquelles il fallait encore définir ces principes fondamentaux, le Comité a décidé de charger le Groupe de travail par correspondance de définir plus avant les principes et les considérations de politique générale, dans la perspective de la constitution d'un groupe de travail au LEG 110 pour faire avancer les travaux.

7.5 Certaines délégations ont également exprimé des préoccupations en ce qui concernait les décisions prises par le Comité au sujet des questions de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par des hydrocarbures de soude au titre de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude et ont estimé que la révision des limites de responsabilité ne devrait pas aboutir à la réduction des limites.

7.6 En conclusion, le Comité a pris note des renseignements communiqués dans les documents LEG 109/7, LEG 109/7/1 et LEG 109/7/2 et a décidé de constituer un groupe de travail intersessions, dont les travaux seraient coordonnés par l'Australie¹, et qui travaillerait à distance, par correspondance, avec la possibilité de se réunir virtuellement si les membres du groupe le souhaitent, et l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après, en prenant en considération les documents LEG 108/13, LEG 108/16/1, LEG 109/7 et LEG 109/7/2, de même que les observations et propositions formulées et les décisions prises par le Comité juridique, notamment en ce qui concernait le fait que ses travaux devraient se limiter dans un premier temps à l'examen de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996 :

- .1 dresser une liste de principes et de considérations de politique générale, sur lesquels le Comité devrait se prononcer afin de mettre au point les méthodes de façon définitive;
- .2 commencer à définir les éléments qu'il faudrait inclure dans le projet de méthode de collecte et de notification périodique de données relatives à l'expérience acquise en matière d'événements et aux dommages résultant de ces derniers, qui définisse la ou les sources de ces données et

¹ Toutes les parties souhaitant participer aux travaux du Groupe de travail par correspondance sont priées de prendre contact avec :
M^{me} Elisa Boughton, Manager International and Domestic Engagement,
Policy and Regulation,
Australian Maritime Safety Authority
Courriel : elisa.boughton@amsa.gov.au
Téléphone : +61 2 6279 5608

renseignements, les modes de collecte et de vérification (selon que de besoin), ainsi que la teneur des notifications et la procédure de notification;

.3 commencer à définir les éléments qu'il faudrait inclure dans le projet de méthode d'évaluation de la fluctuation de la valeur des monnaies, en tenant compte des conseils reçus sur les pratiques existantes en la matière et en veillant à ce que cette méthode soit transparente, rigoureuse et reproductible, sans pour autant être onéreuse; et

.4 présenter un rapport au LEG 110.

7.7 Le Comité a également chargé le Secrétariat de :

.1 établir, en collaboration avec le Comité, la procédure à suivre pour notifier "l'expérience acquise en matière d'événements", qui pourrait comprendre un nouveau module du GISIS; et

.2 se mettre en rapport avec les organisations/organismes internationaux ou avec les instances régionales appropriés pour solliciter, à l'intention du Comité, des informations sur les pratiques existantes en matière d'évaluation des fluctuations de la valeur des monnaies et communiquer ces renseignements au Groupe de travail par correspondance avant la fin du mois de juin 2022.

7.8 En ce qui concernait les données relatives aux événements, le Comité a pris note d'une observation selon laquelle elles devraient inclure à la fois les données sur les accidents et les données sur les événements, et il a pris note également d'une observation selon laquelle il était essentiel de tenir compte des données communiquées par les États côtiers.

Fichiers audio : mercredi 23 mars 2022 et vendredi 25 mars 2022

8 MANUEL DES DEMANDES D'INDEMNISATION AU TITRE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTE

8.1 Le Comité a rappelé qu'à sa dernière session, il avait décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2022-2023 un nouveau résultat sur l'élaboration d'un manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention de 2021 sur les hydrocarbures de soute), en fixant à 2023 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

8.2 Le Comité a rappelé également qu'il avait invité les délégations à soumettre au LEG 109 des propositions concrètes concernant la portée des travaux relatifs au nouveau résultat et que les délégations qui souhaitaient contribuer à faire avancer ces travaux pendant l'intersession pouvaient se mettre en relation avec les P & I Clubs.

Travaux intersessions

8.3 Le Comité a examiné le document LEG 109/8, dans lequel le Canada *et al.* rendaient compte des progrès accomplis par un groupe informel pendant l'intersession en ce qui concernait l'élaboration d'un manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, conformément aux instructions données par le Comité à sa cent huitième session. Le Comité a noté qu'il était essentiel d'élaborer un manuel

des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et que ce manuel serait d'une grande utilité pour les personnes qui avaient subi des pertes du fait de dommages par pollution à la suite d'un déversement d'hydrocarbures de soute dans les eaux d'un État partie. Il a noté également que le projet de texte qui figurait à l'annexe de ce document était relativement abouti mais qu'il devrait faire l'objet de travaux supplémentaires.

8.4 Le Comité s'est référé aux dix principes (paragraphe 6 du document LEG 109/8) sur lesquels s'étaient appuyés les membres du groupe pour élaborer le texte du projet de manuel des demandes d'indemnisation, tel qu'il figurait à l'annexe de ce document, à savoir :

- .1 Le texte du Manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute devrait être rédigé de façon à permettre aux demandeurs potentiels de disposer d'importants renseignements sur la marche à suivre pour soumettre des demandes qui pourraient relever du champ d'application de cette convention.
- .2 Le Manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute devrait également viser à garantir un traitement uniforme des demandes d'indemnisation dans le monde entier ainsi qu'à fournir des orientations utiles aux spécialistes des sinistres et aux spécialistes techniques afin de faciliter l'adoption d'une approche uniforme en matière d'évaluation de ces demandes.
- .3 Le Manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute devrait avoir pour objet d'éviter que la situation soit abordée de manière conflictuelle et contradictoire dans les cas où des dommages par pollution se produisent dans différents États Parties à cette convention.
- .4 Le Manuel des demandes d'indemnisation des FIPOL sert de fondement au projet de texte du Manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, dont chacune des quatre sections coïncide avec la section correspondante du Manuel des demandes d'indemnisation des FIPOL.
- .5 Cette démarche est à la fois pertinente et importante, puisque d'une part, les définitions des expressions "dommage par pollution" et "mesures de sauvegarde" figurant dans la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute sont identiques à celles qui figurent dans la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC de 1992) et la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 portant création du Fonds) (si ce n'est que la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute fait allusion aux "hydrocarbures de soute" plutôt qu'aux seuls "hydrocarbures") et que d'autre part, l'intention des rédacteurs de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute était d'aligner les dommages par pollution visés par cette convention sur ceux visés par la Convention CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- .6 Il est reconnu que le Manuel des demandes d'indemnisation des FIPOL n'a pas pour objet d'expliquer en détail ou sur le plan juridique la

Convention CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds, et que le projet de manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute ne vise pas non plus à expliquer de telle sorte la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute. De façon générale, ces manuels ont pour objet de servir de guide pratique qui soit accessible à une grande diversité de demandeurs potentiels et de publics.

- .7 À la différence du régime de la Convention CLC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le régime de responsabilité et d'indemnisation relevant de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute ne permet pas aux demandeurs d'accéder à un deuxième niveau d'indemnisation (assuré par les réceptionnaires d'hydrocarbures persistants).
- .8 Certaines parties d'un manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute répondront donc forcément à des caractéristiques différentes de celles du Manuel des demandes d'indemnisation des FIPOI. Ce dernier est un manuel approuvé par les organes directeurs des FIPOI, qui décrit, à l'intention des demandeurs, la pratique des FIPOI et qui est publié par ces derniers. Les FIPOI sont des organisations intergouvernementales créées par la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire afin de fournir une indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes.
- .9 Ainsi, le projet de manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute pourrait décrire le type de demandes qui peuvent être considérées comme relevant du champ d'application de cette convention. Il pourrait également renseigner sur les principes généraux de la recevabilité des demandes, mais il ne peut ni faire autorité ni établir une position définitive en la matière. En fin de compte, la nature et la recevabilité des demandes, ainsi que l'interprétation générale donnée aux dispositions de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, sont des questions qui doivent être tranchées par les tribunaux nationaux des États Parties. Ce point est clairement précisé dans le projet de texte du manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, qui a été rédigé comme un document d'orientation et non pas comme un document établissant une position définitive sur la recevabilité des demandes. Il est cependant reconnu qu'il pourrait être nécessaire d'approfondir les travaux de rédaction du texte pour garantir que le projet de manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute rend compte de cet état de fait.
- .10 Il existe un certain nombre de domaines dans lesquels le manuel des demandes d'indemnisation des FIPOI a pour objet de fournir des orientations spécifiques, alors que, dans le projet de texte du manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, il a parfois été jugé préférable de laisser à l'appréciation des juridictions et tribunaux nationaux les questions relatives aux preuves et à l'établissement des faits.

8.5 Lors des échanges de vues qui ont suivi, les avis et les observations ci-après ont été formulés à l'égard de ce document :

- .1 il faudrait poursuivre les travaux relatifs à l'élaboration du projet de manuel des demandes d'indemnisation pendant la période intersessions, en vue d'en établir la version définitive aux fins d'adoption du manuel au LEG 110;
- .2 le manuel des demandes d'indemnisation devrait être diffusé au moyen d'une circulaire LEG et le groupe de travail par correspondance intersessions, s'il était constitué, devrait élaborer le projet de texte de cette circulaire;
- .3 le manuel des demandes d'indemnisation ne constituait pas une interprétation de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute;
- .4 le manuel des demandes d'indemnisation n'avait pas pour objet de retarder la mise en œuvre des dispositions de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, mais devait plutôt aider les tribunaux, les victimes, les propriétaires de navires, les assureurs et les autres parties prenantes et éclaircir un certain nombre de points en cas de dommages par pollution;
- .5 le manuel des demandes d'indemnisation permettrait d'aider les États Parties à la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, ainsi que les États qui avaient l'intention d'y adhérer;
- .6 il était utile d'élaborer des recommandations interprétatives qui permettraient de faciliter le traitement des demandes d'indemnisation;
- .7 même si le manuel des demandes d'indemnisation n'aurait pas force contraignante, son adoption par le Comité constituerait une approbation de sa teneur, laquelle devrait rendre compte des points de vue exprimés par les États Parties à la Convention à l'égard des types de demandes qui devaient être considérés comme recevables aux fins d'indemnisation;
- .8 s'il ne faisait aucun doute qu'il existait des liens entre la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, il fallait examiner tout particulièrement les aspects du Manuel des demandes d'indemnisation des FIPOLE qui devraient être adoptés. Le groupe de travail par correspondance qu'il était proposé de constituer devrait donc examiner ces questions et rendre compte des résultats de cet examen au LEG 110;
- .9 la question de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute était une question particulièrement préoccupante pour les pays en développement les plus vulnérables, y compris les petits États insulaires en développement, qui étaient fortement tributaires de la pêche, de l'aquaculture et du tourisme et qui, en raison des dimensions de plus en plus grandes des navires qui faisaient escale dans leurs ports ou qui transitaient à proximité de leurs côtes, pouvaient être exposés à des déversements d'hydrocarbures de soute. Il fallait donc procéder à un examen plus approfondi de certaines questions essentielles qui présentaient un intérêt particulier pour les demandeurs, y compris les questions relatives à la limitation de la

responsabilité de l'armateur en vertu des accords internationaux, les différences entre les demandes adressées directement aux armateurs ou à leurs assureurs mutualistes et les procédures judiciaires formelles engagées en vertu de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute à l'encontre de toutes les parties relevant de la définition de l'expression "propriétaire du navire", ainsi que les considérations connexes et les questions de procédure; et

- .10 il serait utile, dans le cadre des travaux supplémentaires qu'il était prévu de mener, d'ouvrir une large consultation avec des parties prenantes représentant les demandeurs et les intérêts environnementaux, ainsi que des spécialistes universitaires, et également d'encourager les pays qui craignaient d'être touchés par des déversements d'hydrocarbures de soute à participer activement à cette initiative.

8.6 Le Comité a appuyé l'élaboration de la version définitive du manuel des demandes d'indemnisation et, après avoir pris note des observations et des suggestions qui avaient été formulées lors des échanges de vues, il est convenu qu'elles devraient être transmises au groupe de travail par correspondance qu'il était proposé de constituer afin qu'il les examine et qu'il prenne les mesures appropriées. Le Comité a décidé également que ce groupe devrait être chargé de déterminer par quel moyen serait adopté le manuel des demandes d'indemnisation (c'est-à-dire au moyen d'une circulaire ou d'une résolution du Comité juridique), ainsi que d'élaborer un projet d'instrument connexe. Le Comité a noté que ce manuel devrait mettre en évidence et prendre en compte les différences qui existaient entre la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, d'une part, et la Convention CLC de 1992 et la Convention portant création du Fonds, d'autre part, comme l'avaient indiqué certaines délégations, et comme cela était souligné dans le paragraphe 13.10 du document LEG 108/16/1. Le texte de la déclaration faite par la CNUCED à cet égard est reproduit à l'annexe 5 du présent rapport. Le Comité a décidé que les avis que le Groupe de travail par correspondance exprimerait à cet égard devraient être inclus dans le rapport qui serait soumis à la prochaine session du Comité.

8.7 En réponse à la proposition visant à reporter la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs à ce résultat, le Comité a décidé d'attendre les résultats des travaux intersessions et d'examiner la question au LEG 110.

Constitution d'un groupe de travail intersessions qui se réunira à distance

8.8 En conséquence, le Comité a établi un groupe de travail intersessions, dont les travaux, qui seraient effectués à distance, seraient coordonnés par le Vice-président (Géorgie)², et il l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après par correspondance, avec la possibilité de se réunir en mode virtuel si les membres du Groupe le souhaitaient, en prenant en considération le document LEG 109/8, ainsi que les observations et propositions formulées et les décisions prises par le Comité :

- .1 établir, sous sa forme définitive, le texte du manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute;

²

Coordonnateur :

M. Ivane Abashidze
Deputy Director, LEPL "Maritime Transport Agency"
Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia
Téléphone portable : +995 (577) 221625
Courriel : iv.abashidze@mta.gov.ge / ivaneabashidze@gmail.com

- .2 déterminer le moyen par lequel serait adopté le manuel des demandes d'indemnisation et élaborer un projet d'instrument connexe; et
- .3 soumettre un rapport au LEG 110, en vue de l'adoption par le Comité, à cette session, du manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute.

8.9 Le Comité a encouragé les parties prenantes, et en particulier les représentantes et représentants des petits États insulaires en développement et des pays les moins avancés, à participer activement aux travaux intersessions afin que les résultats de ces derniers soient représentatifs de l'ensemble des Membres de l'Organisation.

Fichier audio : mercredi 23 mars 2022

9 PIRATERIE ET VOLS À MAIN ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES

9.1 Le Comité a rappelé qu'à sa précédente session, il avait modifié le titre du point de l'ordre du jour, de sorte qu'il soit intitulé "Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires", afin de l'aligner sur le titre du point correspondant de l'ordre du jour du Comité de la sécurité maritime.

9.2 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans le document LEG 109/9, qui rendaient compte des faits nouveaux intervenus depuis le LEG 107 en ce qui concernait la piraterie. À cet égard, le Comité a noté qu'à l'avenir, les rapports soumis au titre du présent point de l'ordre du jour se rapporteraient à la piraterie et aux vols à main armée à l'encontre des navires.

9.3 Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Kenya au sujet de la vingt-quatrième session plénière du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, qui s'était tenue à Nairobi le 17 janvier 2022. Étaient inscrits à la réunion, pour une participation en ligne et en présentiel, 145 représentants et représentantes, provenant de 20 États et de 37 organisations régionales et internationales. Le Groupe a examiné la possibilité de recibler ses travaux sous la nouvelle désignation "Groupe de contact sur les activités maritimes illicites menées dans l'océan Indien occidental" et approuvé cette mesure, dans la lignée de la résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies sur les océans et le droit de la mer (A/RES/76/72), qui abordait de manière générale la criminalité transnationale organisée en mer, y compris le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes, le trafic d'espèces sauvages, le trafic de migrants, la traite d'êtres humains et le trafic d'armes à feu, et les menaces que font peser sur la sûreté et la sécurité maritimes la piraterie, les vols à main armée commis en mer, la contrebande ou encore les actes terroristes dirigés contre les transport maritimes, les installations au large et d'autres intérêts maritimes. Cette décision fait suite à l'expiration des mesures de sécurité au large des côtes somaliennes visées par la résolution 2608 du Conseil de sécurité de l'ONU.

Fichier audio : vendredi 25 mars 2022

10 TRAVAUX DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

10.1 Le Comité a rappelé que, dans les documents LEG 109/10 et LEG 109/10/corr.1, le Secrétariat avait communiqué des renseignements sur les travaux entrepris par d'autres organes de l'OMI depuis sa cent huitième session qui pourraient intéresser le Comité.

10.2 Le Comité a pris note des résultats de l'A 32, du C 125, du FAL 45, du LC 43/LP 9, du MEPC 76, du MEPC 77, du MSC 104 et de l'III 7 qui appelaient des mesures soit du Comité, soit du Bureau des affaires juridiques. En particulier, le Comité a :

- .1 pris note des décisions prises par le MSC 104 en ce qui concernait :
 - .1 l'établissement d'une liste prioritaire des instruments relevant de la compétence du Comité de la sécurité maritime pour lesquels une version récapitulative serait des plus utiles, pour examen par le MSC 105 (MSC 104/18, paragraphes 2.7 et 2.8);
 - .2 le nouveau résultat sur les navires de surface autonomes (MSC 104/18, paragraphe 15.9); et
 - .3 les questions liées aux difficultés rencontrées par les gens de mer pendant la pandémie de COVID-19 (MSC 104/18, paragraphes 17.5 à 17.7);
- .2 noté que, dans le contexte de l'examen des documents concernant le marquage des engins de pêche, le MEPC 77 avait demandé au Secrétariat de formuler un avis juridique sur la définition du terme "ordures" qui était applicable aux engins de pêche en vertu de l'Annexe V de MARPOL, question qui avait été soulevée dans les paragraphes 4 à 6 du document MEPC 77/8/2 (MEPC 77/16, paragraphes 8.8 à 8.15);
- .3 pris note des résultats des travaux du LC 43/LP 16, en particulier :
 - .1 de l'état d'avancement de la ratification de l'amendement de 2009 à l'article 6 du Protocole de Londres et du dépôt des déclarations d'application provisoire de l'amendement (LC 43/17, paragraphes 6.1 à 6.7); et
 - .2 des questions liées à la gestion des déchets radioactifs et de la demande faite au Secrétariat de formuler un avis juridique au sujet du champ d'application de la Convention et du Protocole de Londres, en particulier en ce qui concernait les rejets provenant des installations à terre, à la prochaine réunion des organes directeurs, qui se tiendrait en 2022 (LC 43/17, paragraphes 11.2 à 11.5);
- .4 pris note des résultats des travaux du FAL 45 concernant l'exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes (FAL 45/22, paragraphe 1.7);
- .5 pris note des conclusions du C 125 au sujet de l'établissement des textes officiels et récapitulatifs des conventions de l'OMI (C 125/D, paragraphe 3 b).6);
- .6 pris note des résultats des travaux de l'A 32 relatifs au Règlement intérieur de l'Assemblée (A 32/D, paragraphes 2.1 à 2.4), aux amendements à la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (A 32/D, paragraphes 5.1 à 5.4), au rapport et aux recommandations des comités sur les travaux de leurs sessions extraordinaires (ALCOM) (A 32/D,

paragraphes 11.1 et 11.2) et aux rapports et recommandations sur les travaux du Comité juridique (A 32/D, paragraphes 13.1 à 13.3);

- .7 pris note des résultats des travaux de l'III 7 concernant les questions relatives à la garantie financière des gens de mer en cas d'abandon (III 7/17, paragraphe 5.37);
- .8 approuvé, sous réserve d'une décision concordante du MEPC, du MSC et du Comité FAL, le projet de circulaire conjointe FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.2 contenant la Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2022, qui remplacerait la circulaire FAL.2/Circ.131-MEPC.1/Circ.873-MSC.1/Circ.1586-LEG.2/Circ.3, et a noté que les éléments relatifs aux amendements aux Annexes I, IV et VI de MARPOL concernant les mesures visant à réduire l'intensité carbone des transports maritimes internationaux et des barges sans équipage ni propulsion autonome, tels qu'adoptés par les résolutions MEPC.330(76) et MEPC.328(76), respectivement, étaient placés entre crochets en attendant qu'ils soient acceptés conformément à la procédure d'entrée en vigueur (III 7/17, paragraphe 8.9 et annexe 5); et
- .9 en ce qui concernait le traitement des questions relatives à l'abandon et au traitement équitable des gens de mer, approuvé la recommandation du Sous-comité III sur l'alignement et l'intégration de mesures dans l'intérêt à la fois des gens de mer et des pêcheurs, reconnaissant que les gens de mer et les pêcheurs étaient souvent aux prises avec les mêmes types de problèmes, lesquels s'étaient encore aggravés dans le contexte de la pandémie (III 7/17, paragraphe 14.3).

10.3 Le Comité a rappelé que le document LEG 109/10/Add.1 (Secrétariat) avait été examiné au titre du point 5 de l'ordre du jour.

Liste des conventions qui relèvent du Comité juridique pour lesquelles il serait très utile d'avoir une version récapitulative en priorité

10.4 Le Comité a rappelé qu'à sa cent vingt-cinquième session, le Conseil avait examiné le document C 125/3(b)/1, qui contenait une proposition relative à l'élaboration de textes officiels récapitulatifs des conventions de l'OMI afin de contribuer aux efforts de coopération technique et de renforcement des capacités de l'Organisation, de sorte que les textes puissent être incorporés directement dans la législation nationale des États Membres.

10.5 Le Conseil a rappelé également que le C 125 avait souscrit à la recommandation du Groupe de travail sur la réforme du Conseil, à savoir qu'il fallait procéder à l'élaboration de versions récapitulatives des conventions de l'OMI, et avait invité les comités à dresser une liste des conventions pour lesquelles il serait très utile de disposer d'une version récapitulative en priorité.

10.6 Le Comité a rappelé que, dans le document LEG 109/10/1, le Secrétariat avait communiqué la liste de tous les instruments qui relevaient de la compétence du Comité juridique et spécifié, parmi ces instruments, ceux pour lesquels le Secrétariat estimait qu'une version récapitulative serait utile, ainsi que des propositions quant au degré de priorité à accorder à chaque texte récapitulatif. Si le Comité le lui demandait, le Secrétariat établirait des projets de textes récapitulatifs hautement prioritaires, à soumettre à une prochaine session du LEG (sous réserve de nouvelles orientations du Conseil), pour examen par le Comité. Les

textes de faible et moyenne priorité seraient établis en vue d'être soumis aux prochaines sessions du Comité.

10.7 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans le document LEG 109/10/1 et a remercié le Secrétariat pour l'excellent travail qu'il avait accompli. En outre, le Comité a :

- .1 approuvé la suggestion du Secrétariat d'accorder une priorité élevée à l'élaboration d'un texte officiel récapitulatif du Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, y compris les amendements adoptés par la résolution LEG.5(99), afin de garantir que les États adhèrent à cet instrument tel que modifié par les amendements;
- .2 approuvé la suggestion du Secrétariat d'accorder une priorité élevée à l'élaboration d'un texte récapitulatif de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996, y compris les amendements adoptés par la résolution LEG.5(99), afin d'aider également les États à mettre en œuvre cet instrument;
- .3 chargé le Secrétariat d'établir les deux textes récapitulatifs susmentionnés pour adoption par le Comité lors d'une future session;
- .4 noté que les considérations juridiques relatives à l'établissement des textes récapitulatifs et à leur certification devraient être examinées à un stade ultérieure; et
- .5 décidé que le document devrait être présenté au titre du point permanent de l'ordre du jour consacré à l'examen de l'état des conventions et autres instruments conventionnels émanant du Comité juridique.

Fichier audio : vendredi 25 mars 2022

11 ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE DANS LE DOMAINE DE LA LÉGISLATION MARITIME

11.1 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans les documents LEG 109/11 (Secrétariat), LEG 109/11/1 (Institut de droit maritime international de l'OMI (IMLI)), LEG 109/INF.2 (IMLI) et LEG 109/INF.3 (IMLI) au sujet des activités de coopération technique que l'OMI et l'IMLI menaient dans le domaine de la législation maritime.

11.2 En ce qui concernait le document LEG 109/INF.3, le Comité a félicité M. Si Thu Aung (Myanmar) pour son mémoire intitulé "*Overlapping Rights and Jurisdiction in the Grey Area: The Bay of Bengal Experience*", qui avait été récompensé par le Prix du meilleur mémoire de l'année universitaire 2020-2021, décerné par le Secrétaire général de l'OMI.

11.3 Le Comité a reconnu les efforts déployés par l'IMLI, qui lui avaient permis d'assurer les cours et les programmes de master sans interruption tout au long de la pandémie et de maintenir ses activités de renforcement des capacités, qui étaient utiles à un grand nombre d'officiers et de fonctionnaires des pays en développement. Le Comité a félicité l'IMLI d'avoir continué à faciliter la participation des étudiants provenant de pays en développement et d'avoir progressivement intégré davantage d'aspects du droit de la mer dans son programme. Ce témoignage de satisfaction s'adresse à tout le personnel de l'IMLI, et en particulier à son directeur, M. David Attard.

Fichier audio : vendredi 25 mars 2022

12 EXAMEN DE L'ÉTAT DES CONVENTIONS ET AUTRES INSTRUMENTS CONVENTIONNELS ÉMANANT DU COMITÉ JURIDIQUE

12.1 Le Comité a examiné le document LEG 109/12, dans lequel le Secrétariat communiquait des renseignements sur l'état des conventions et autres instruments conventionnels émanant du Comité juridique.

12.2 Le Comité a approuvé et a appuyé l'action que le Secrétaire général menait sans relâche pour encourager les gouvernements à envisager d'accepter les instruments conventionnels auxquels ils n'étaient pas encore Parties, et il a encouragé les délégations à intervenir auprès de leurs gouvernements respectifs en vue de parvenir à une application effective et uniforme des conventions de l'OMI et à l'informer de tout obstacle à l'application des instruments, afin qu'il puisse fournir un avis et formuler des recommandations à ce sujet.

Fichier audio : vendredi 25 mars 2022

13 PROGRAMME DE TRAVAIL

Propositions de nouveaux résultats

13.1 Le Comité a noté que trois propositions de nouveaux résultats avaient été soumises à la présente session du Comité juridique :

- .1 une proposition visant à inscrire un nouveau résultat concernant l'élaboration de recommandations visant à assurer la mise en œuvre et l'application correctes des conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation (LEG 109/13); et
- .2 deux propositions de nouveaux résultats concernant l'élaboration de mesures visant à traiter la question de l'exploitation des navires de surface autonomes (MASS) dans les instruments relevant de la compétence du Comité juridique (LEG 109/13/1 et LEG 109/13/2).

13.2 Lorsqu'il a examiné ces trois propositions, le Comité a pris en considération les dispositions du document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité juridique (LEG.1/Circ.9), ainsi que l'évaluation préliminaire des propositions à laquelle avait procédé la Présidente, en concertation avec le Vice-président et le Secrétariat (LEG 109/WP.2).

Élaboration de recommandations visant à assurer la mise en œuvre et l'application correctes des conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation

13.3 Le Comité a examiné le document LEG 109/13, dans lequel le Canada, le Danemark, les Émirats arabes unis, l'Italie et le Japon proposaient d'ajouter un nouveau résultat concernant l'élaboration de recommandations visant à assurer la mise en œuvre et l'application correctes des conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation.

13.4 À l'issue d'un échange de vues approfondi, le Comité a estimé qu'il lui incombait de traiter la question de l'élaboration de recommandations visant à assurer la mise en œuvre et l'application correctes des conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à

l'indemnisation, et s'est déclaré favorable, d'une manière générale, au nouveau résultat proposé. Il a pris note des déclarations suivantes :

- .1 Si la proposition de nouveau résultat concernant l'élaboration de recommandations visant à assurer la mise en œuvre et l'application correctes des conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation avait reçu l'appui d'un grand nombre de délégations, il faudrait évaluer, en concertation avec l'OIT, les incidences qu'elle pourrait avoir du point de vue de l'élément humain.
- .2 La proposition expliquait très clairement les problèmes inhérents à l'application et à la mise en œuvre correctes des conventions relatives à la responsabilité du point de vue des propriétaires de navires, des assureurs et d'autres parties. Quelle que soit l'approche adoptée pour élaborer des directives, il ne faudrait pas perdre de vue que ces conventions étaient complémentaires pour ce qui était de leur champ d'application et de leur application. Il serait également utile d'organiser des séminaires pour faire mieux connaître les conventions relatives à la responsabilité et à l'indemnisation.
- .3 Il faudrait préciser le titre, qui était très général, sachant que les travaux proposés, dont on ne pouvait que se féliciter, aboutiraient à des directives qui feraient autorité.

13.5 Le Comité a pris note de la déclaration faite par la délégation grecque au sujet de la mention de l'incident ayant mis en cause le navire **Alfa 1** dans le document LEG 109/13. Le texte intégral de cette déclaration est reproduit à l'annexe 5 du présent rapport.

13.6 En conclusion, le Comité a décidé :

- .1 d'inscrire à l'agenda biennal du Comité juridique pour la période 2022-2023 (et plus tard à l'agenda biennal pour la période 2024-2025) un nouveau résultat intitulé "Élaboration de recommandations visant à assurer la mise en œuvre et l'application correctes des conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation", en fixant à 2024 l'échéance des travaux;
- .2 que le Canada³ dirigerait des travaux informels pendant l'intersession, en tenant compte des observations formulées par le Comité;
- .3 d'inviter les délégations à soumettre des propositions concrètes à l'examen du LEG 110; et
- .4 d'inscrire la question à l'ordre du jour provisoire du LEG 110.

Réglementation de l'exploitation des navires de surface autonomes dans le cadre réglementaire existant relevant de la compétence du Comité juridique

13.7 Le Comité a examiné le document LEG 109/13/1 et le document LEG 109/13/2, dans lesquels les Émirats arabes unis, la Fédération de Russie et le Japon; et le Canada et la République de Corée, respectivement, invitaient le Comité à inscrire au programme de travail un nouveau résultat concernant la réglementation de l'exploitation des navires de

³ Le point de contact pour le Canada est M. François Marier, qui peut être joint à l'adresse suivante : francois.marier@tc.gc.ca.

surface autonomes dans le cadre réglementaire existant relevant de la compétence du Comité juridique.

13.8 Le Comité a décidé que la question de l'exploitation des navires de surface autonomes devait être traitée dans les instruments qui relevaient de sa compétence et que les deux propositions de nouveaux résultats devaient être fusionnées conformément à la proposition formulée par la Présidente dans le document LEG 109/WP.2 (annexe, paragraphe 3.4.2). Il a noté que l'élément humain était un aspect qu'il était important de prendre en compte dans le cadre des travaux relatifs à ce résultat, tout comme le fait que les navires de surface autonomes devraient être exploités conformément au cadre juridique défini par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, comme cela est également indiqué au paragraphe 3.8 de la circulaire contenant les résultats relatifs à l'exercice de définition réglementaire et à l'analyse des lacunes des conventions émanant du Comité juridique en ce qui concerne les navires de surface autonomes (LEG.1/Circ.11, annexe). À cet égard, le Comité a pris note d'une intervention d'un représentant de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU, qui l'a informé que cette Division de l'ONU suivait avec grand intérêt les travaux de l'OMI sur les navires de surface autonomes et qu'elle espérait que l'OMI continuerait à tenir compte, dans le cadre de ses travaux, de la nécessité d'assurer l'application uniforme et cohérente de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et que la Division participerait davantage aux travaux au fur et à mesure de leur avancement, en gardant à l'esprit qu'il appartenait aux États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer d'interpréter cette convention.

13.9 En conclusion, le Comité a décidé :

- .1 d'inscrire au programme de travail et à l'agenda biennal du Comité juridique pour la période 2022-2023, et plus tard à l'agenda biennal pour la période 2024-2025, un nouveau résultat intitulé "Mesures visant à traiter la question de l'exploitation des navires de surface autonomes dans les instruments relevant de la compétence du Comité juridique", en fixant à 2025 l'échéance des travaux;
- .2 d'inviter les délégations à soumettre au LEG 110 des propositions concrètes concernant la portée du nouveau résultat et un projet de feuille de route qui permette aux différentes parties prenantes de s'entendre sur les mesures que le Comité devrait prendre; et
- .3 d'inscrire la question à l'ordre du jour provisoire du LEG 110.

Proposition visant à constituer un groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes

13.10 Le Comité a examiné le document LEG 109/13/3, dans lequel les Présidentes du Comité de la sécurité maritime, du Comité juridique et du Comité de la simplification des formalités proposaient de constituer un groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes qui serait chargé d'examiner les lacunes et thèmes communs recensés lors des exercices de définition réglementaire menés par les trois comités et soumettaient un projet de mandat pour ce groupe, ainsi que le document LEG 109/13/5, dans lequel les Émirats arabes unis proposaient d'inclure une tâche consacrée à l'élaboration d'une feuille de route complète dans le projet de mandat du Groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes.

13.11 Lors des échanges de vues qui ont suivi, les délégations ont appuyé pleinement la constitution d'un groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes,

qu'avaient proposée les Présidentes du Comité de la sécurité maritime, du Comité juridique et du Comité de la simplification des formalités (LEG 109/13/3). En ce qui concernait la proposition des Émirats arabes unis (LEG 109/13/5) d'ajouter dans le mandat une tâche supplémentaire concernant l'élaboration d'une feuille de route détaillée, le Comité a pris note des explications fournies par la Présidente du Comité de la sécurité maritime, en particulier en ce qui concernait le fait que la constitution du Groupe de travail mixte avait été initialement proposée étant entendu qu'il s'agirait d'un organe subsidiaire des trois comités et qu'il ne s'occuperait que de questions communes ayant une incidence sur les travaux des trois comités, ou formulerait des avis à la demande des comités. La Présidente du MSC a précisé que, lorsqu'elles avaient proposé la constitution d'un groupe de travail mixte, les Présidentes des trois comités n'avaient pas envisagé que le Groupe supervise, contrôle ou encadre les travaux de l'Organisation relatifs aux navires de surface autonome. Pour répondre à une demande d'une délégation qui souhaitait définir plus précisément ce qu'étaient "les questions communes recensées par les trois comités", la Présidente du MSC a également souligné que l'exercice de définition réglementaire du Comité FAL, qui devrait être achevé au FAL 46, devrait inclure une section sur les questions communes aux trois comités, laquelle pourrait servir de point de départ des travaux du Groupe de travail mixte.

13.12 Sur proposition de la Présidente, le Comité est convenu d'ajouter la tâche supplémentaire dans le mandat du Groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes, après l'avoir modifiée pour tenir compte des préoccupations soulevées par la Présidente du MSC. Le Comité a décidé d'ajouter avant la tâche 2.1 du projet de mandat, une tâche supplémentaire libellée comme suit : "élaborer un plan de travail en tenant compte des feuilles de route élaborées et mises à jour par les trois comités".

13.13 À cet égard, le Comité a pris note des préoccupations exprimées par une délégation, selon laquelle réviser le texte du projet de mandat qui avait été proposé par les Présidentes du Comité de la sécurité maritime, du Comité juridique et du Comité de la simplification des formalités dans l'annexe du document LEG 109/13/3, risquerait de retarder les travaux du Groupe de travail mixte, dans l'éventualité où cette tâche supplémentaire n'était pas ensuite approuvée par les autres comités. Pour répondre à ces préoccupations légitimes, le Comité a décidé que la tâche supplémentaire serait soumise à l'approbation ultérieure du MSC et du Comité FAL. Le Comité juridique est convenu que, si la tâche supplémentaire n'était pas approuvée par ces comités, le Groupe de travail mixte MSC-LEG-FAL sur les navires de surface autonomes mènerait ses travaux selon le mandat initialement proposé par les Présidentes des trois comités, tel qu'il figurait à l'annexe du document LEG 109/13/3.

13.14 En conclusion, le Comité a décidé :

- .1 d'approuver la constitution d'un groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes;
- .2 d'approuver le mandat du Groupe de travail mixte, tel qu'il figurait dans l'annexe du document LEG 109/13/3;
- .3 d'approuver l'ajout dans le mandat du Groupe de travail mixte, avant la tâche 2.1 du projet de mandat dont le texte figurait dans l'annexe du document LEG 109/13/3, d'une tâche supplémentaire libellée comme suit : "élaborer un plan de travail en tenant compte des feuilles de route élaborées et mises à jour par les trois comités", sous réserve de l'approbation du MSC et du Comité FAL;
- .4 de charger le Secrétariat de prendre les dispositions nécessaires pour que la première réunion du Groupe de travail mixte se tienne dès que possible

après le C 127, en juillet 2022, sous réserve de l'approbation du MSC, du Comité FAL et du Conseil; et

- .5 d'encourager les États Membres et les organisations observatrices à soumettre des propositions au Groupe de travail mixte au sujet des questions communes.

Compte rendu de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats pour la période biennale en cours (2022-2023)

13.15 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-quatrième session extraordinaire, le Conseil avait entériné les décisions prises par le Comité à ses sessions précédentes à propos des résultats escomptés pour la période biennale 2022-2023.

13.16 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans le document LEG 109/13/4 (Secrétariat) selon lesquels, conformément aux dispositions du paragraphe 9.1 de la résolution A.1111(30) sur l'application du Plan stratégique de l'Organisation, les comptes rendus de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats indiqués dans la liste des résultats devaient être annexés au rapport sur les travaux de chaque session des sous-comités et comités et au rapport biennal du Conseil à l'Assemblée. Ces comptes rendus devaient faire apparaître séparément les nouveaux résultats qu'il avait été accepté d'inscrire aux agendas biennaux.

13.17 Le Comité a été invité à examiner un projet de compte rendu de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats pour la période biennale en cours (2022-2023), dans lequel figuraient tous les résultats intéressant le Comité juridique, que le Secrétariat avait établi et présenté à l'annexe du document LEG 109/13/4. En particulier, le Comité a été invité à envisager de supprimer les crochets figurant dans la colonne consacrée au "Bilan de la première année" de la présente période biennale, soit de l'année 2022.

13.18 Le Comité a approuvé le compte rendu de l'état d'avancement de ses travaux par rapport aux résultats pour la période biennale en cours qui figure à l'annexe 3 du présent rapport, en vue de le soumettre au Conseil.

Questions à inscrire à l'ordre du jour du LEG 110

13.19 Le Comité a approuvé la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour du LEG 110 qui figurait dans le document LEG 109/WP.4/Rev.1 et qui fait l'objet de l'annexe 4 du présent rapport.

Durée de la prochaine session du Comité

13.20 Le Comité a rappelé qu'à sa cent vingt-cinquième session ordinaire, le Conseil avait approuvé, en principe, le montant des crédits ouverts pour la période biennale 2022-2023, qui avait été établi sur la base de 34 semaines de réunion (à raison de 17,4 semaines en 2022 et de 16,6 semaines en 2023) pour les réunions de l'OMI de la période biennale 2022-2023, parmi lesquelles figureraient deux sessions du Comité juridique, qui bénéficieraient de services d'interprétation complets.

13.21 Le Comité a décidé, compte tenu de la charge de travail actuelle, que sa prochaine session compterait cinq jours de réunion organisés en huit séances disposant de services complets d'interprétation.

Fichiers audio : mercredi 23 mars 2022 et vendredi 25 mars 2022

14 ÉLECTION DES MEMBRES DU BUREAU

Élection à la présidence et à la vice-présidence

14.1 Conformément à l'article 18 de son Règlement intérieur, le Comité a réélu à l'unanimité M^{me} Gillian Grant (Canada) Présidente et M. Ivane Abashidze (Géorgie) Vice-président, tous deux pour 2023.

Fichier audio : vendredi 25 mars 2022

15 DIVERS

15.1 Le Comité a noté qu'aucun document n'avait été soumis au titre du présent point de l'ordre du jour.

15.2 Le Comité a pris note des interventions du Japon, de la République de Corée, de la France, des États-Unis, du Royaume-Uni, de l'Allemagne et de la République démocratique populaire de Corée concernant le tir, le 24 mars 2022, par la République démocratique populaire de Corée, de missiles balistiques intercontinentaux, qui avaient atterris dans la zone économique exclusive du Japon.

15.3 Les déclarations faites à cet égard sont reproduites à l'annexe 5, lorsque la délégation l'a demandé.

Fichier audio : vendredi 25 mars 2022

16 EXAMEN DU RAPPORT DU COMITÉ SUR LES TRAVAUX DE SA CENT NEUVIÈME SESSION

16.1 Le projet de rapport (LEG 109/WP.1) a été élaboré par le Secrétariat pour examen et révision par le Comité le vendredi 25 mars 2022, après quoi il a été diffusé à nouveau le mardi 29 mars 2022 sous la cote LEG 109/WP.1/Rev.1. Compte tenu des dispositions énoncées dans les Orientations intérimaires visant à faciliter la tenue des sessions à distance des comités pendant la pandémie de COVID-19, un délai de cinq jours ouvrables complets supplémentaires a été octroyé pour permettre aux délégations de formuler des observations, soit jusqu'au 5 avril 2022 à 23 h 59 (UTC+1).

16.2 Des solutions ayant été apportées pour donner suite aux observations reçues, comme indiqué dans le document LEG 109/16, le rapport a été adopté et la clôture de la session a été prononcée à 23 h 59 (UTC+1) le 5 avril 2022, conformément à l'article 35 du Règlement intérieur du Comité juridique.

16.3 Le rapport définitif du Comité a ensuite été publié sur IMODOCS sous la cote LEG 109/16/1.

Fichier audio : vendredi 25 mars 2022

ANNEXE 1

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES INCIDENCES DE LA SITUATION EN MER NOIRE ET EN MER D'AZOV SUR LES CERTIFICATS D'ASSURANCE ET AUTRES GARANTIES FINANCIÈRES

1 À sa trente-cinquième session extraordinaire, convoquée en raison du conflit en Ukraine, le Conseil de l'OMI a demandé aux comités de l'OMI d'examiner les moyens de renforcer les efforts déployés par les États Membres et les organisations observatrices pour aider les gens de mer et les navires de commerce touchés, d'examiner également les conséquences de cette situation sur l'application des instruments de l'Organisation, de prendre les mesures appropriées et de faire rapport au Conseil.

2 Pour donner suite à cette demande, le Comité juridique expose ci-après les conséquences sur l'application des instruments de l'OMI qui relèvent de sa compétence :

- .1 Aux termes de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1969 sur la responsabilité civile), du Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole CLC de 1992), de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude (Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soude), du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (Protocole d'Athènes de 2002) et de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 (Convention de Nairobi de 2007), les États Parties doivent délivrer des certificats attestant l'existence d'une assurance ou d'une autre garantie financière qui satisfait aux prescriptions de ces conventions.
- .2 En raison des sanctions prises récemment à l'encontre de banques et autres intérêts russes, y compris les mesures d'interdiction visant certaines cargaisons et certains navires en provenance de la Fédération de Russie, les assureurs ou autres fournisseurs de sécurité financière devront se conformer aux sanctions ou mesures applicables dans leurs juridictions respectives. L'introduction de ces sanctions économiques pourrait, dans certains cas, empêcher les assureurs ou autres fournisseurs de sécurité financière mentionnés dans le certificat de traiter les demandes d'indemnisation ou faire obstacle au règlement des demandes déposées au titre de ces conventions. Il se pourrait alors que l'assureur ou le fournisseur de sécurité financière annule la couverture.
- .3 En cas d'absence d'assurance ou d'autre garantie financière conforme aux prescriptions des conventions, les États et les victimes de la pollution et d'autres événements pourraient ne pas recevoir une indemnisation suffisante. Cela pourrait également faire peser un risque sur les FIPOL et leurs contributeurs, qui pourraient devoir verser la totalité des indemnités en cas de déversement d'hydrocarbures provenant de navires-citernes, du fait de l'absence d'une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité du propriétaire du navire.

3 Dans ce contexte, le Comité juridique recommande de prendre les mesures suivantes :

- .1 Si un État Partie aux conventions correspondantes a délivré des certificats en vertu de l'article VII de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de l'article 7 du Protocole CLC de 1992, de l'article 7 de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, de l'article 12 de la Convention de Nairobi de 2007 et de l'article 4*bis* du Protocole d'Athènes de 2002, l'État ayant délivré le certificat, ou l'autorité qu'il a désignée, devrait veiller à annuler le certificat, conformément aux conventions, s'il est informé de la résiliation de l'assurance ou autre garantie financière.
- .2 Dans l'intervalle, les États Parties à ces conventions devraient continuer à s'acquitter de leurs obligations en se conformant aux recommandations énoncées dans la lettre circulaire n° 3464 et aux présentes Recommandations.
- .3 En particulier, les États du pavillon ou les États délivrant des certificats attestant la fourniture d'une assurance par un assureur russe ou un fournisseur de sécurité financière russe devraient vérifier que la couverture répond aux critères énoncés dans la lettre circulaire n° 3464. Les États du port qui se voient présenter des certificats associés à des assureurs ou des fournisseurs de garantie financière russes devraient consulter l'État ayant délivré ou visé le certificat, auquel il incombe de veiller à ce que l'assurance ou la garantie financière reste adéquate, comme le préconisent les conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation.

4 Le Comité prie les États Membres de porter la teneur de la présente circulaire à l'attention des responsables de leur registre maritime, des autorités chargées du contrôle par l'État du port et des autres parties intéressées.

ANNEXE 2

MANDAT AUX FINS DE LA CONSTITUTION DU GROUPE D'ÉTUDE SUR LES PROBLÈMES QUE POSENT L'IMMATRICULATION FRAUDULEUSE ET LES REGISTRES FRAUDULEUX DE NAVIRES ET SUR LES ÉVENTUELLES MESURES DE PRÉVENTION ET DE LUTTE

Titre de l'étude : Problèmes que posent l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux de navires et éventuelles mesures de prévention et de lutte.

Objectif : Le Comité juridique a demandé au Secrétariat de coordonner une étude visant à recenser les problèmes que posent l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux de navires en vue d'élaborer d'éventuelles mesures de prévention, à laquelle participerait la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), l'Université maritime mondiale (UMM) et l'Institut de droit maritime international de l'OMI (IMLI) ainsi que d'autres parties intéressées, et qui serait menée selon le mandat énoncé ci-après.

1 Le Groupe d'étude devrait traiter les questions suivantes, énumérées à titre indicatif seulement :

- .1 Quels sont les pratiques et les types d'immatriculation frauduleuse et de registres frauduleux de navires ?
- .2 Où ces pratiques ont-elles lieu et sous quels pavillons ? Il faudrait fournir des exemples d'incidents signalés.
- .3 Quelles sont les raisons et les caractéristiques de l'immatriculation frauduleuse et des registres frauduleux de navires ?
- .4 Quels sont les effets préjudiciables de l'immatriculation frauduleuse et des registres frauduleux de navires ?
- .5 Existe-t-il de bonnes pratiques en matière de coopération et d'échange de renseignements dans le cadre d'accords nationaux, régionaux ou internationaux pour lutter contre ce problème ? Il faudrait fournir des exemples de pratiques mises en œuvre par les États en matière de prévention et de dissuasion.
- .6 Qui sont les diverses parties prenantes qui pourraient aider à prévenir ces fraudes ?
- .7 Comment le GISIS peut-il être utilisé pour diffuser des renseignements sur les registres ?
- .8 Ce problème serait-il considéré comme un délit pénal ou une infraction ? Est-il d'ordre national, régional ou international ? Quelles autres sanctions juridiques internationales efficaces, telles que des sanctions pénales et des mesures administratives, pourraient être imposées en cas d'immatriculation frauduleuse ?

.9 Quels conventions, traités et résolutions ont trait à cette question ?

.10 Quelles mesures de prévention et de lutte pourraient être prises à l'avenir ?

2 Le Groupe d'étude pourra décider des questions qu'il pourrait avoir besoin d'examiner plus avant.

3 Le Groupe d'étude, avec l'aide du Secrétariat de l'OMI, pourrait, selon que de besoin, prendre contact avec les États Membres, par l'intermédiaire de leurs représentants ou représentantes, pour obtenir de plus amples informations sur les cas d'immatriculation frauduleuse et de registre frauduleux de navires ainsi que sur d'autres questions intéressant ses travaux.

4 Le Groupe d'étude devrait présenter cette étude au LEG 111.

ANNEXE 3

COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2022-2023

Comité juridique (LEG)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
1. Renforcer l'application	1.2	Recommandations sur le recensement des besoins nouveaux des pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, à inclure dans le PICT	Travaux continus	TCC	MSC/MEPC/FAL/LEG		Aucune tâche n'a été confiée au Sous-comité		
1. Renforcer l'application	1.4	Analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit	Travaux annuels	Assemblée	MSC/MEPC/LEG/TCC/III	Conseil	Aucune tâche n'a été confiée au Sous-comité		MEPC 61/24, paragraphe 11.14.1; MSC 88/26, paragraphe 10.8; C 120/D, paragraphes 7.1 et 7.2
1. Renforcer l'application	1.7	Identification des priorités thématiques dans les domaines de la sécurité et la sûreté maritimes, de la protection du milieu marin, de la facilitation du trafic maritime et de la législation maritime	Travaux annuels	TCC	MSC/MEPC/FAL/LEG		Aucune tâche n'a été confiée au Sous-comité		

Comité juridique (LEG)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
1. Renforcer l'application	1.31	Mesures visant à prévenir les pratiques illicites liées à l'immatriculation frauduleuse et aux registres frauduleux de navires	2024	LEG			Travaux différés		
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	à confirmer	Mesures visant à traiter la question de l'exploitation des navires de surface autonomes dans les instruments relevant de la compétence du Comité juridique	2025	LEG			Travaux en cours		
4. Participer à la gouvernance des océans	4.2	Contribution au PICT en ce qui concerne les enjeux nouveaux relatifs au développement durable et à la réalisation des objectifs de développement durable	Travaux continus	TCC	MSC/MEPC/FAL/LEG		Aucune tâche n'a été confiée au Sous-comité		MEPC 72/17, section 12; MEPC 73/19, section 13; MEPC 74/18, section 12
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.4	Révision des recommandations relatives à la prévention des actes de piraterie et des vols à main armée, pour tenir compte des tendances nouvelles et des caractéristiques de comportement	Travaux annuels	MSC	LEG		Aucune tâche n'a été confiée au Sous-comité		

Comité juridique (LEG)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.13	Contribution de l'OMI à la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer	2022	MSC/FAL/LEG			Travaux reportés		FAL 41/17, paragraphe 7.15; MSC 98/23, paragraphe 16.14; FAL 43, paragraphe 10.7; MSC 101/24, paragraphe 19.8; MSC 104/18, paragraphe 9.5*
6. Traiter la question de l'élément humain	6.4	Examen des rapports sur l'application des Directives conjointes OMI/OIT sur le traitement équitable des gens de mer et adoption, si nécessaire, des mesures supplémentaires requises	Travaux annuels	LEG			Travaux achevés		

* Le MSC 104 a souscrit à la décision du FAL 45 de reporter à 2022 l'échéance des travaux, en vue de tenir le Comité de la sécurité maritime informé de l'évolution des travaux.

Comité juridique (LEG)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
6. Traiter la question de l'élément humain	6.7	Examen des rapports sur la question de la garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et des responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer, à la lumière de l'état d'avancement des amendements à la Convention du travail maritime, 2006 de l'OIT	2023	LEG			Travaux en cours		
6. Traiter la question de l'élément humain	6.8	Traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer	2024	LEG			Travaux différés		
6. Traiter la question de l'élément humain	6.9	Directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer	2023	LEG			Travaux différés		
7. Assurer l'efficacité de la réglementation	7.1	Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI relatives à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement, à la facilitation, à la responsabilité et à l'indemnisation	Travaux continus	MSC/MEPC/ LEG/FAL	CCC/III/NCSR/ PPR/SDC/SSE		Travail continu		MSC 76/23, paragraphe 20.3; MSC 78/26, paragraphe 22.12

Comité juridique (LEG)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
7. Assurer l'efficacité de la réglementation	7.12	Stratégies élaborées en vue de faciliter l'entrée en vigueur du Protocole SNPD et d'en harmoniser l'interprétation	2023	LEG			Travaux en cours		
7. Assurer l'efficacité de la réglementation	7.17 (nouveau)	Mesures visant à évaluer de manière transparente la nécessité de modifier les limites de responsabilité	2023	LEG			Travaux en cours		
7. Assurer l'efficacité de la réglementation	7.18 (nouveau)	Manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute	2023	LEG			Travaux en cours		
7. Assurer l'efficacité de la réglementation	à confirmer	Recommandations visant à assurer la mise en œuvre et l'application correctes des conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation	2024	LEG			Travaux en cours		
8. Assurer l'efficacité de l'Organisation	8.1	Approbation de mesures visant à mettre au point, entretenir et moderniser les systèmes d'information et de directives connexes (GISIS, sites Web, etc.)	Travaux continus	Conseil	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC		Travail continu		
8. Assurer l'efficacité de l'Organisation	8.9	Révision des documents sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, selon qu'il convient	2023	Conseil	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC		Aucune tâche n'a été confiée au Sous-comité		LEG.1/Circ.9

Comité juridique (LEG)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
OW. Autres travaux	OW 3	Approbation des propositions de nouveaux résultats pour la période biennale 2022-2023 acceptées par les comités	Travaux annuels	Conseil	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC		Travaux achevés		
OW. Autres travaux	OW 4	Avis et recommandations sur les questions soulevées par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer au sujet desquelles l'Organisation a un rôle à jouer	Travaux annuels	LEG			Travaux achevés		
OW. Autres travaux	OW 5	Communication d'avis et de conseils sur les questions soumises au Comité au sujet de l'application des instruments de l'OMI	Travaux annuels	LEG			Travaux achevés		
OW. Autres travaux	OW 7	Fourniture d'avis et de recommandations visant à faciliter la communication de renseignements sur la législation nationale générale et le renforcement des capacités judiciaires	Travaux annuels	LEG			Travaux achevés		LEG 105/14, paragraphe 11.20
OW. Autres travaux	OW 8	Coopération avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2023	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil	Travaux en cours		C 120/D, paragraphes 17 a).1 à 17 a).5; LEG 105/14, paragraphe 11.20

Comité juridique (LEG)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
OW. Autres travaux	OW 9	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/ recommandations pertinentes	2023	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil	Travaux en cours		C 120/D, paragraphes 17 a).1 à 17 a).5

ANNEXE 4

QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR DE LA CENT DIXIÈME SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

Il est proposé d'inscrire les questions de fond ci-après à l'ordre du jour de la cent dixième session du Comité juridique :

Facilitation de l'entrée en vigueur et de l'interprétation harmonisée du Protocole SNPD de 2010

Traitement équitable des gens de mer :

- Fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer, compte tenu de l'état d'avancement des amendements à la Convention du travail maritime, 2006, de l'OIT
- Traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer
- Traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer
- Directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer

Avis et recommandations au sujet de l'application des instruments de l'OMI

- Incidences de la situation dans la mer Noire et la mer d'Azov sur les transports maritimes et les gens de mer

Mesures visant à prévenir les pratiques illicites liées à l'immatriculation frauduleuse de navires

Mesures visant à évaluer s'il est nécessaire de modifier les limites de responsabilité

Manuel des demandes d'indemnisation au titre de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute

Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires

Recommandations visant à assurer la mise en œuvre et l'application correctes des conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation

Mesures visant à traiter la question de l'exploitation des navires de surface autonomes dans les instruments relevant de la compétence du Comité juridique

Travaux des autres organes de l'OMI

Activités de coopération technique dans le domaine de la législation maritime

Examen de l'état des conventions et autres instruments conventionnels émanant du Comité juridique

Programme de travail

Élection des membres du Bureau

Divers

Examen du rapport du Comité sur les travaux de sa cent dixième session

ANNEX 5

STATEMENTS BY DELEGATIONS

AGENDA ITEM 4(a)

Statement by the delegation of Hong Kong, China

Thank you Chair.

Hong Kong, China would like to thank ILO and IMO Secretariats for their submission of document LEG 109/4(a) regarding the IMO/ILO joint database of abandonment of seafarers for the period of the calendar year 2021.

As mentioned in paragraph 2 of the document LEG 109/4(a), the accuracy of the abandoned seafarer database is critical. With this in mind, Hong Kong, China would like to provide corrected information to the Committee on the alleged abandonment case onboard the Hong Kong registered vessel "OSG BEAUTEC", which was included in the database on 25 October 2021. This record is annexed to document LEG 109/4(a), and the relevant entry is given on page 8 of the Annex.

Chair, since the outbreak of COVID-19 pandemic, many shipowners have reported to us on their difficulties in arranging crew changes due to various travel restrictions imposed by ports. This case on "OSG BEAUTEC" is no exception, where the root cause of delay in repatriation was something out of control of the shipowner.

Due to these restrictions, the three seafarers were unable to be repatriated, despite various efforts being made. When the incident was reported to the ILO, Hong Kong, China as the Flag Administration of the concerned vessel, had been working with the shipowner for several months to effectuate repatriation at the earliest opportunity. Finally, the shipowner managed to repatriate the concerned three seafarers to their home countries safely, with one in November 2021 and two in January 2022.

In fact, while the shipowner was looking for the earliest opportunity to conduct crew changes, the three seafarers were serving onboard with valid Seafarers Employment Agreements (SEA). The seafarers were supplied with necessary maintenance and were paid the contractual wages monthly in full under their SEA. Their final repatriations were arranged by the shipowner at the shipowner's account without financial burden on the seafarers.

Chair, on the basis of the aforementioned facts, Hong Kong, China believe that the case on "OSG BEAUTEC" was not an incident of seafarer abandonment as referred to in Paragraph 2 of Standard A 2.5.2 of the MLC 2006, as amended.

Chair, Hong Kong, China treats abandonment of seafarers seriously, and the 2014 amendments to MLC 2006 are applicable to ships registered in Hong Kong, China well before the alleged case of seafarer abandonment occurred.

For records purpose, we are separately communicating with the IMO Secretariat for correcting this entry in the seafarer abandonment database.

We would like to request the IMO Secretariat to attach this statement to the meeting report, and we will send in this Statement by email to the Secretariat.

Thank you Chair.

AGENDA ITEM 4(b)

Statement by the delegation of the Republic of Korea

First of all, the Republic of Korea (hereinafter "ROK" or "Korea") expresses our sincere regret for the hardship of the Russian seafarers who are staying in ROK due to the investigation of the explosion accident of the Stolt Greenland occurred at the port of Ulsan.

Since the accident was the most catastrophic explosion in the port under the jurisdiction of ROK, it caused considerable damages to the fire fighters who were dispatched to the scene, and financial damages to the port facilities, and the vessels in the vicinity of the port.

With regard to the accident, there are ongoing investigation and judicial trial for the seafarers in accordance with Korean law. In addition, the mobile phone owned by a seafarer is being investigated as an evidence in order to determine the cause of the accident in the judicial proceeding.

In case of criminal investigation and trial regarding maritime accident, it is general for departure suspension order to be taken regardless of nationality in accordance with the Immigration Act. The disposition can be disputed by objection and the seafarers of the current case have actually gone through such review procedure.

Unfortunately, there was a difficulty in regard to the revocation of departure suspension, considering the scale of the accident which caused human loss and economic damage, and the situation that agreement and compensation with the victims were not completed at the time.

However, the ROK strove to provide much convenience for the seafarers who does not have domestic residence during their stay in Korea for the purpose of the investigation. In particular, we provided interpreters in order to expedite the confirmation of the statement and facts for the investigation, and took several measures to ensure their right to defense in criminal procedure such as proceeding with the investigation without detention so that they could stay at a hotel.

Korean investigative agencies and courts having been making their best efforts to guarantee a fair trial and to prevent unfair treatments towards the seafarers in the proceedings related. According to the request of the Russian diplomatic mission about prompt closure of the case, the prosecution coordinated the investigation schedule for the seafarers via an interview with the Russian diplomatic mission, and strove to expedite the judicial procedure while dealing with the circumstances of the accident and damage very carefully. The court is also striving for a prompt ruling by setting the date of sentence immediately after having a hearing once.

Further, related agencies such as investigative agencies and courts, are amicably being in contact with the seafarers while taking the situations, causes of the accident, the scale of the damage into account comprehensively. Owing to the active cooperation of the seafarers, the judicial procedure is proceeding smoothly and the court of first instance will make its decision in the coming days.

Statement by ITF

Chair,

The ITF and Seafarers' Rights International have made repeated interventions at this Committee regarding the situation of seafarers who have been detained following a maritime accident, often in circumstances that we consider unfair.

It is of serious concern to us that such cases continue to occur.

Our paper to this Committee, LEG 109/4(b) draws attention to one case where three crew members were detained and charged following a cargo tank explosion and fire on a chemical tanker in 2019.

Since submission of our paper, the hearing of the three crew members involved has taken place. The Master and Chief Officer were due to be sentenced on 10 March 2022, but this has been postponed to 24 March 2022.

The maritime accident occurred in September 2019 and the matter is not yet resolved. The crew therefore have been detained for almost 30 months. Whilst there may have been reasons for this delay during Covid-19, we consider that detention of seafarers for over two years is unfair.

Generally speaking and without reference to this particular case, we consider there is a risk that if States are unable to conduct investigations in an expeditious way, and seafarers are detained for prolonged periods, then crew could feel that they have no option but to plead guilty to seek an end to the situation they find themselves in. We consider this is unfair.

Seafarers are often detained without bail because they are considered to be flight risks since mostly they will not have permanent addresses in the country where they are detained. We consider this is unfair.

When seafarers are detained, shipowners do not always support them throughout the investigation and legal processes. Crew can be abandoned by their employers and left to the mercy of local legal aid systems, sometimes with no legal representation. Again we consider this is unfair. There should in our view be a mechanism to guarantee legal assistance.

Chair, we would like to remind members of the Committee that IMO Assembly Resolution A.987(24) invites Member Governments and non-governmental organisations to record instances of unfair treatment of seafarers in the event of maritime accidents.

We believe that there is an urgent need for all Members of this Committee to bring such cases to the attention of this Committee.

Thank you Chair

AGENDA ITEM 5

Statement by the delegation of Ukraine

Madam Chair,

The UN Charter at the present time, because of the Russia's role in the Security Council, has become a mockery of common sense.

Let's be aware – Russian actions are nothing but a contempt of the IMO Convention, as they go in contrast with the goals of the establishment of the Organization.

Needless to say, the aggression of the Russian Federation against Ukraine, which has acquired unprecedented proportions since February 24 this year, has already led to the violation of all possible documents concluded under the IMO auspices and created implications for their implementation not only for my country but also for other Black Sea coastal states and beyond.

And at that time, the aggressor state, on completely conventional, legal conditions, is still a part of the supreme governing body – the IMO Council.

A state, whose fleet is prohibited from entering the ports of civilized states, whose governmental classification society was expelled from the IACS in disgrace, a state that destroyed the ports of a neighbouring country, captured or shot neutral merchant vessels, and continues to intimidate its crews, mined vast sea areas.

Today's threat is much more serious than the problems that we solve daily in the field of shipping. And the source of this threat to everyone, I emphasize, to all people on Earth, is Russia.

Madam Chair,

Unfortunately, we observe attempts to return to the practice of a formal attitude to global maritime problems, and sometimes a desire to move away from solving them as a whole.

Let us not put ourselves in a situation where the whole maritime community becomes a hostage to a group of thugs, which by occasion call themselves the Russian Federation. It is already clear that the time for cosmetic corrections has passed.

We call on all IMO member states to show determination Ukraine and support the development of measures not only to deprive the aggressor of the right to be present in the Council but to expel it completely from our Organization.

Such political determination is not something empirical. It was a driving force behind the creation of the IMO (then IMCO); acceptance to its ranks of those states, not even members of the UN at that time; gradual adoption of new editions of SOLAS; the appearance of new maritime security issues on the IMO's agenda in October 1985 after the hijacking of the Italian ocean liner "Achille Lauro"; the appearance of a comprehensive package of maritime security measures in 2002, including the ISPS Code and SUA Protocols, after the horrifying 9/11 terrorist attacks; the joint approval by the IMO and the ILO of the 2006 Maritime Labour Convention. It is also worth mentioning that the problem of piracy, which the IMO essentially renounced to deal with from the very beginning, has grown into a daily effective work of the Organization.

Finally, let's recall where our Legal Committee came from? It was originally established in 1967 to address the legal issues caused by the Torrey Canyon accident, and later became a permanent IMO body to resolve any, I repeat, any legal aspects that fall within the Organization's remit.

The proposals set out in the document in Annexes to LEG 109/5 / Add.1 are clear and logical. We are convinced that they can and, most importantly, should become a starting point for transforming the IMO into a qualitatively new platform for the functioning of all its main and working bodies, in accordance with today's realities.

We urge the IMO Members to give our proposals a thorough consideration. The response to Russia's actions must be urgent and inevitable. The recent decision of the Danube Commission is a good example to follow.

Madam Chair,

This delegation is thankful to all those Member States who have lent support to Ukraine and continue to do so not only by their words but also by deeds.

We call on others to back these endeavours on a national basis and to adopt drastic measures: imposing new powerful sanctions against Russia; closing your ports for Russia-flagged or affiliated ships; banning your ships from entering Russian ports; ceasing cooperation with Russian companies in the maritime sector or provision of our own territory for their operation.

We once again applaud the IACS for its decision to exclude the notorious Russian Maritime Register of Shipping (RMRS), widely known for its ties with Russian intelligence. We are also grateful to our partners for expanding their sanctions regimes to include this and many other Russian companies, which support and fuel the aggressive war.

Madam Chair, distinguished delegates,

Before raising questions about how all the outlined measures may affect the Russian maritime sector or the population of this rogue state in general, please keep in mind that, according to recent polls, over 70% of Russians openly endorse Putin's aggressive war against Ukraine and pledge their support for the war crimes and crimes against humanity committed by the occupying forces.

Since the very start of the Russian invasion, its forces practice looting, deliberate destruction of residential buildings, shootings of columns with people trying to evacuate from the cities, where fierce fighting is taking place, deliberate shelling of settlements where there are no military facilities, destruction of civilian and critical non-military infrastructure, taking hostages, rapes and other crimes.

Over 3,5 thousand objects of civilian infrastructure were destroyed, including 400 schools and universities, over 100 hospitals. Millions of internally displaced persons, with over 3 million looking for a refuge in neighbouring countries. Thousands of civilians are dead and wounded. Every day, at least 5 children die at the hands of Russian invaders. And as of today, more than 100 children are dead, and hundreds seriously injured. Think about it when you come home after a hard day's work and hug your kids.

Given these facts, I ask you – would you still prefer to hide behind standard expressions of deep concern, requests to continued monitoring and planning unnecessary formal consultations, while still doing blood-soaked business with Russia, or shall we act jointly and vigorously to eliminate the Russian threat?

We are convinced that by giving frank answers to these questions, all of you will finally realize the role the IMO must play in this situation, not just for the sake of Ukraine but for our common secure future.

We kindly ask to publish this statement as an annex to the Committee's report.

I thank you.

Statement by the delegation of France

Madame la Présidente,

D'emblée, au nom de l'Union européenne, la France souhaite exprimer sa pleine solidarité avec l'Ukraine et le peuple ukrainien. Nous condamnons avec la plus grande fermeté l'acte d'agression non provoqué et injustifié de la Fédération de Russie contre l'Ukraine, qui viole grossièrement le droit international et la Charte des Nations unies. Nous exigeons que la Fédération de Russie cesse immédiatement ses actions militaires, retire toutes ses troupes de l'ensemble du territoire de l'Ukraine et se conforme à la résolution de l'Assemblée générale des Nations unies intitulée "Agressions contre l'Ukraine", soutenue par 141 États lors de la 11e session extraordinaire d'urgence.

Madame la Présidente,

À l'OMI, la 35e session extraordinaire du Conseil a adopté il y a dix jours par consensus une déclaration condamnant fermement la violation par la Fédération de Russie de l'intégrité territoriale et de la souveraineté de l'Ukraine, y compris de ses eaux territoriales, qui représente un grave danger pour la vie et un risque sérieux pour la sécurité de la navigation et l'environnement marin. Cette déclaration a souligné les conséquences désastreuses de cette situation sur la sécurité et le bien-être des marins et sur la sécurité du transport maritime international, ainsi que la nécessité de préserver les chaînes d'approvisionnement qui font vivre les autres nations et le peuple ukrainien. En conséquence, les comités de l'OMI ont été invités à examiner les implications de cette situation pour la mise en œuvre des instruments de l'Organisation, et à prendre les mesures appropriées.

C'est pourquoi la France souhaite suggérer l'introduction d'un point spécifique à l'ordre du jour du comité juridique afin de traiter de l'impact sur la navigation et les marins de la situation en mer Noire et en mer d'Azov. Nous pensons qu'il est essentiel que ces questions soient examinées de manière systématique et approfondie afin que les mesures appropriées soient prises en ce qui concerne la mise en œuvre des instruments de l'OMI.

Madame la Présidente,

Cet impact peut varier et prendre différentes formes. En ce qui concerne le comité juridique, un thème spécifique a été identifié en relation avec la question des assurances. Les Conventions CLC et Bunker, ainsi que les Conventions d'Athènes et de Nairobi exigent que les États parties délivrent des certificats attestant qu'il existe une assurance ou une autre garantie financière répondant aux exigences des conventions. En raison de contraintes financières, il se peut que les assureurs et les fournisseurs de garantie financière russes ne soient pas en mesure de remplir leurs obligations au titre de ces conventions de l'OMI. La situation peut également, dans certains cas, empêcher l'émetteur de la carte bleue ou du certificat d'assurance de traiter les demandes d'indemnisation ou interdire le paiement des demandes découlant de ces conventions. Cela pourrait conduire l'assurance ou la garantie financière à annuler la couverture.

Si un État partie aux conventions suivantes a délivré des certificats en vertu de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de l'article 7 de la Convention sur les hydrocarbures de soute, de l'article 12 de la Convention sur l'enlèvement des épaves et de l'article 4bis du Protocole d'Athènes de 2002, l'État émetteur ou son autorité désignée doit veiller à annuler le certificat conformément aux conventions si ou lorsqu'il reçoit une notification de résiliation de la carte bleue ou du certificat d'assurance de la part de l'assureur ou du fournisseur de garantie financière.

Dans l'intervalle, les États parties aux conventions internationales devraient continuer à honorer leurs obligations en se conformant aux recommandations énoncées dans la lettre circulaire n° 3464 et dans les présentes directives. En particulier, les États du pavillon qui délivrent des certificats reposant sur des assureurs russes ou des fournisseurs de sécurité financière russes devraient vérifier que la couverture répond aux critères énoncés dans la lettre circulaire n° 3464. Les États du port qui rencontrent des certificats impliquant des assureurs ou des fournisseurs de garantie financière russes devraient consulter l'État émetteur ou certificateur pour s'assurer que l'assurance ou la garantie financière reste adéquate, comme le prévoient les conventions de l'OMI en matière de responsabilité.

La France souhaite que ce Comité donne son avis et établisse des lignes directrices sur les certificats d'assurance. Nous suggérons qu'un projet de document soit publié en tant que J Paper, et qu'un groupe de travail soit mis en place au cours de cette session afin de finaliser

une circulaire aux Etats membres avec des lignes directrices sur les certificats d'assurance. Par ailleurs la France prend bonne note du document LEG 109/5/Add.1 soumis par l'Ukraine qui sera renvoyé au Comité de la Sécurité Maritime et au Conseil, comme proposé à l'article 9 du document.

Merci Madame la Présidente.

Statement by the delegation of Ukraine

Madam Chair,

By its decision of the 35 C.ES has highlighted the need for establishing "blue safe maritime corridors" to evacuate vessels stranded in Ukrainian seaport after the start of Russian full-scale invasion. This work has been already started by the IMO Secretariat and Ukraine pledged it willingness to cooperate on this track.

Yet, following facts should be taken into the account.

The effective implementation of this process could be only available if the Russian Federation ceases the military hostilities, withdraws its troops from the region, stops naval blockade, and ensures that the internationally promulgated sea routes are free to operate. There are several implementation issues beyond those listed above.

Firstly, the unpreparedness of many ships to leave the ports (many of those are no longer able to do this in view of the fact that their crews have been reduced to a minimum, as their members evacuated in the early days of Russian invasion).

Meanwhile, the Ukrainian port authorities, together with the agents, supply the remaining crews of the ships with water and food. This is happening against the background of the fact that the Russian occupying forces continue to terrorize the local population and loot in the temporarily occupied territories, exporting food and other materiel to the Russian Federation. Secondly, the minefields at sea that the Russian navy has placed, and by no surprise the Russian Federation tries to shift the responsibility for this onto Ukraine.

The possible solution to the last problem would be to organize a joint naval-marine humanitarian operation of Black Sea coastal states like Ukraine, Turkey, Bulgaria and Romania in order to carry out mine-sweeping actions. To ensure the effectiveness of these activities, States should also set up an air reconnaissance group to assist the naval units in their demining operations.

The purpose of creating such naval and air groups should be not only to demine the Black Sea, but also to create safe conditions for the evacuation of dozens of merchant ships from different ports of Ukraine.

These actions are in line the obligations of the coastal states to ensure the safety of shipping and other types of maritime activities in their territorial sea and EEZs.

At the same time, we ask the NATO members to consider deploying the Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 to facilitate this process.

We kindly ask to publish this statement as an annex to the Committee's report.

I thank you.

Statement by the delegation of Canada

Thank you Chair.

As we said at last week's Council session Canada condemns in the strongest possible terms Russia's egregious attack on Ukraine.

This invasion is not just an attack on Ukraine. This is an attack on international law, democracy, freedom, and human rights.

The invasion also severely threatens the safety of and security of merchant shipping, the protection of the marine environment, the lives of seafarers and the integrity of global supply lines.

Russia must be held accountable for its aggression in Ukraine. Canada has taken swift action to ban any ship that is Russian registered, owned, operated or chartered from docking in Canada or passing through our internal waters. And we will not stop there.

In keeping with the direction of the Council for each committee to consider the implications of the Russian Federation's invasion the implementation of its instruments, Canada also supports the proposal of France for the Legal Committee to provide advice and guidance related to certificates issues in accordance with the IMO Conventions at LEG 109. This guidance could build on what is in Circular Letter No. 3464.

We believe that this guidance is urgently needed as it is essential for upholding the polluter-pays principle and ensuring that victims of a marine incident can receive compensation for which they are entitled to.

Should sanctions against Russia result in the insurance or financial security no longer satisfy the requirements of the Conventions, the issuing or certifying State of the certificate should cancel the certificate in accordance with the Conventions.

I ask that my Statement be attached to the record of decision.

Statement by the delegation of the United States

The United States thanks the distinguished delegation of Ukraine for its paper LEG 109/5, and we note the concerns it raises regarding Russia's unlawful actions and its premeditated, unprovoked, and unjustified war in Ukraine, extending to the maritime areas in the Black Sea and Sea of Azov. We would also like to align ourselves with the comments made by Canada and France.

The United States recalls the recent decisions of the IMO Council's thirty-fifth extraordinary session, strongly condemning the Russian Federation's violation of the territorial integrity and the sovereignty of Ukraine, extending to its territorial waters, which is inconsistent with the principles of the Charter of the United Nations and the purposes of the IMO as set forth in Article 1 of the Convention.

The United States expresses grave concern regarding Russia's war of choice against Ukraine. In recent days, Russia has increased shelling in Ukraine, striking hospitals, demolishing schools, leveling civilian infrastructure, and killing hundreds of civilians. The United States deplores these attacks, as well as the attacks of the Russian Federation aimed at commercial vessels, threatening maritime safety and security in the region, and the safety and welfare of seafarers and the marine environment.

We again strongly condemn Russia's unlawful efforts to impede access to the Kerch Strait and Sea of Azov and demand that Russia respect Ukraine's sovereignty and territorial integrity within its internationally recognized borders, extending to its territorial waters. Specifically, the United States condemns the suspension of innocent passage in territorial sea areas in the Black Sea.

We call on Russia to withdraw its forces from Ukraine and respect its obligations under relevant international treaties and conventions.

Thank you, Chair.

Statement by the delegation of the United Kingdom

Thank you, Chair

The United Kingdom, along with our international partners, stand united in condemning the Russian government. Russia's assault on Ukraine is an unprovoked, premeditated attack against a sovereign democratic State which constitutes a flagrant violation of international law and the international rules-based order. The UK remains fully committed to upholding the sovereignty and territorial integrity of Ukraine within its internationally recognised borders.

As a Permanent Member of the UN Security Council, Russia has a particular responsibility to uphold international peace and security. Instead, it is violating the borders of another country and its actions are causing widespread suffering.

The Russian Government has shown that it was never serious about engaging in diplomacy – it has deliberately worked to mislead the world, in order to mask its carefully planned aggression.

As the UN Secretary-General has said, such unilateral measures conflict directly with the United Nations Charter – the use of force by one country against another is the denial of the principles that every country has committed to uphold.

The UK condemns these actions and we call for the Russian Government to cease its military actions in Ukraine and immediately de-escalate the situation.

I thank France for highlighting the issue concerning Russian insurers and Russian security providers. The UK fully supports the proposal for a circular to be produced and encourage the secretariat to draft a J paper and establish a group to discuss the matter further.

Finally Chair, the UK is steadfast in standing with the people of Ukraine in this moment of agony. We are joined in our outrage by friends and allies around the world. We will work with them – for however long it takes – to ensure that the sovereignty and independence of Ukraine is restored.

Thank you, Chair

Statement by the delegation of Spain

España condena en los términos más enérgicos la agresión militar no provocada e injustificada de la Federación de Rusia contra Ucrania, que viola gravemente el derecho internacional y la Carta de las Naciones Unidas y, socava la seguridad y la estabilidad europeas y mundiales, así como la seguridad marítima y de los marinos en el mar Negro y mar de Azov.

Demandamos a la Federación de Rusia el cese de las acciones militares y la retirada de tropas de territorio ucraniano.

Nos gustaría aprovechar esta oportunidad para expresar nuestra más sincera solidaridad con el pueblo ucraniano

En línea con las decisiones adoptadas por el CE 35 España apoya la propuesta de Francia de incluir un punto específico en la agenda del Comité jurídico que trate el impacto en el transporte marítimo y la gente de mar como consecuencia de la situación en el Mar negro y mar de Azov.

Igualmente, apoyamos la propuesta de Francia en relación con la elaboración de un documento J y el establecimiento de un grupo de trabajo para que el comité pueda finalizar unas directrices en relación con la emisión de los certificados de seguro.

Statement by the delegation of New Zealand

Thank you, Madam Chair,

New Zealand condemns in the strongest possible terms Russia's invasion of Ukraine. It is a clear act of aggression, a blatant breach of Ukraine's sovereignty and territorial integrity, and a violation of international law.

New Zealand recognises that Russia's invasion of Ukraine is putting the safety and security of all maritime transport in the region at risk and is endangering the life of seafarers on board merchant ships sailing near and in the Black Sea and the Sea of Azov waters.

New Zealand supports the proposal made by France to introduce a specific agenda item at the Legal committee in order to deal with the impact on shipping and seafarers of the situation in the Black sea and the Sea of Azov.

New Zealand also supports the proposal of France to establish guidelines on insurance certificates and that a working group is set up during this session in order to finalise the circular.

We ask for the statement to be attached to the report.

Thank you Chair.

Statement by the delegation of the Netherlands

The delegation of the Netherlands supports the intervention made by France.

As we have stated in the Council Extraordinary session, like many world leaders, our Dutch Prime minister and our Foreign Secretary have condemned the Russian invasion of Ukraine in the strongest possible terms. This unprovoked act of aggression is a serious violation of Article 2(4) of the UN Charter, which prohibits the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of any State.

We have seen the impact of this aggression on shipping, seafarers and the marine environment in the Black Sea and the Sea of Azov.

The IMO is the organization for co-operation among Governments in the field of regulation and practices relating to the safety at sea and protection of the marine environment. We therefore should act and work together on practices which increase the safety of ships and seafarers. This also includes guidance of insurance issues, as proposed by France.

We ask that this statement will be attached to the report.

Statement by the delegation of Portugal

Portugal fully and strongly supports the intervention made by France and also supports the request for a new output and a set-up of a working group.

Statement by the delegation of Australia

Thank you Chair.

Australia associates itself with the interventions made by France, the United Kingdom, the United States, Canada and others.

Australia is a strong and consistent supporter of Ukraine's sovereignty and territorial integrity. Australia condemns Russia's unprovoked, unjustified and unlawful invasion of Ukraine in the strongest possible terms. It is a gross violation of international law, including the Charter of the United Nations.

Following Russia's invasion of Ukraine, the Russian Navy launched an amphibious assault on Ukraine through the Sea of Azov, bringing thousands of naval personnel ashore. At least three merchant ships have been hit by Russian attacks in the Black Sea.

Russia's actions present an immediate and ongoing threat to the safety and security of international shipping. The safety of ships, seafarers and port workers are of the utmost importance. We urge Russia to ensure the welfare of seafarers and the safety of ships, respect the territorial rights of Ukraine, and implement relevant instruments adopted under the IMO. Australia fully supports the proposals made by the French delegation, including the proposal for a new specific agenda item on the situation in the Black Sea and the Sea of Azov, and the development of a circular regarding Russian insurers and security providers.

At the IMO Council's thirty-fifth Extraordinary Session, Australia supported Ukraine's proposal for consideration of amendments to the IMO Convention. We would support further consideration of that proposal at the upcoming 127th Session of the IMO Council.

Thank you.

Statement by the delegation of Ukraine

Madam Chair,

With regard to the Russian delegations' allegations concerning the "unsubstantiated" statements made by the delegation of Ukraine, we would like to state the following.

There are three types of lies: simple, shameless, and lies of the government of the Russian Federation, including of its representative to the IMO.

We have just received a message from Odessa where today Russian navy vessels conducted a heavy bombardment of shore facilities and residential areas. This is what Russia calls "doing everything possible for the safe evacuation of ships".

This is nothing more than a provocative actions, specifically for today's IMO meeting, with the intention of undermining the implementation of the Council's decisions. Same happened during these weeks in Mykolaiv, Berdiansk and Mariupol.

To make you all aware, who is behind the shellings of cities and ports in the Black Sea and the Sea of Azov, Ukraine stands ready to share video evidence of these crimes.

I thank you.

Statement by the delegation of the Russian Federation

Российская Федерация хотела бы подтвердить создание гуманитарного безопасного морского коридора в Черном море. Мы также хотели бы отклонить любые необоснованные обвинения и инсинуации, выдвинутые против этих действий. Эти действия соответствуют решениям 35-го внеочередного заседания Совета. Безопасность торговых судов и их экипажей требует срочных мер, не оправдывающих их отсрочки, как это было предложено делегацией Украины. В этой связи еще раз подчеркиваем, что Российская Федерация делает все возможное для обеспечения безопасности судов и свободы судоходства.

В практическом плане создан гуманитарный безопасный морской коридор протяженностью 80 миль в Черном море, простирающийся в юго-западном направлении от указанного района сбора. Все торговые суда в этом районе могут использовать этот коридор для выхода из украинских портов. В то же время призываем все заинтересованные стороны, в том числе украинскую сторону, предпринять все необходимые шаги для обеспечения безопасного выхода торговых судов из указанных портов.

Дополнительно необходимо отметить, что то же самое уже сделано в Азовском море, где торговым судам были обеспечены пути для безопасного выхода из портов и продолжения запланированных рейсов. Этот вопрос координируется с Секретариатом ИМО. Мы будем держать государства-члены ИМО в курсе развития ситуации.

The Russian Federation would like to confirm that the blue safe maritime corridor is being set up in the Black Sea. We would also like to dismiss any unjustified allegations and insinuations presented against these actions. These actions correspond to the decisions of the 35-th extraordinary session of the Council. The safety of merchant vessels and their crews require urgent measures not warranting their postponement as was suggested by the delegation of the Ukraine. In this regard we emphasize once again that the Russian Federation does its utmost to promote safety of ships and freedom of navigation.

In practical terms the safe 80-miles long humanitarian maritime corridor has been created in the Black Sea stretching in the southwest direction from the indicated assembly area. All merchant vessels in the area may use this corridor to leave the Ukrainian ports. At the same time we call on all relevant stakeholders, including the Ukrainian side, to take all necessary steps to provide for the safe departure of merchant vessels from the said ports.

Additionally it is necessary to highlight that the same has already being done in the Sea of Azov where the merchant vessels had been provided with the ways for the safe departure from ports and proceed further on their planned voyages. These actions had been coordinated with the IMO Secretariat. We will keep IMO Member-States updated on this issue.

Statement by the delegation of Ukraine

**Statement by the delegation of Ukraine
at 109th session of the Legal Committee
(25/03/2022)**

Madam Chair,

Ukraine would like to express its utmost concern about the Russian Federation's recent announcements in its state media about the establishment of humanitarian corridors at sea to evacuate ships from Ukrainian ports starting from 25 March 2022.

These actions of the Russian side are nothing but a provocation and an attempt by the aggressor state to whitewash its name. Any agreement on evacuation corridors should be reached during the negotiations between Ukraine and Russia, facilitated by the IMO Secretary-General, as it was called for in the decision of the 35th extraordinary session of the IMO Council. None of this has happened to this day. Attempts to unilaterally implement this bold project and persistent calls of the Russian navy for all ships on the open channel to report their position and leave the ports immediately using these corridors may indicate an intention to endanger civilian ships, including by using them as a human shield for the offensive operation.

As this delegation noted on Monday, the international community has no confidence in Russia's readiness to stop the hostilities and allow ships to safely navigate in the area and preserve the security of international shipping, including the supply chains providing necessary food and medicines to the people of Ukraine. The current security situation in the region and the real threats of mines the Russian navy set up on sea routes in the Black Sea also prevent us from achieving these goals.

Another evidence of Russia's lies are the shellings of a Ukrainian evacuation train with civilians on 24 March 2022, and the regular bombings of Mariupol, Kharkiv, and Chernihiv even during the operation of the mutually agreed humanitarian corridors.

Let me also remind you that Russia is brutally violating a binding Order of the International Court of Justice of 16 March 2022. Russia was ordered to suspend the military operations commenced on 24 February 2022 and ensure that any military or irregular armed units which may be directed or supported by it, as well as any organizations and persons which may be subject to its control or direction, take no steps in furtherance of the military operations. This also includes the actions at sea.

I thank you.

AGENDA ITEM 6

Statement by the delegation of Ukraine

Statement by the delegation of Ukraine under a.i. 6 (comments on document LEG 109/6) (22/03/2022)

Madam Chair,

We would like to thank the United States for the presentation of this paper, and to completely endorse definition of "false documents" in three-point hypostases.

Ukraine's position has always been that the measures to prevent unlawful practices associated with the fraudulent registration are of the utmost importance. It is with particular concern that we perceive deliberate manipulations of AIS data in order to change relevant identification information, as well as to reflect completely different vessel in such a data.

While viewing the proposed terms of reference for the establishment of a study group, notably set of questions, we would make a logistical assumption that this list is silent on degree of responsibility for the crimes committed in this sphere. With that respect this delegation suggested the inclusion of meaningful additional question in the proposed roster concerning mechanisms available to ensure accountability for the committed crimes.

I thank you.

AGENDA ITEM 8

Statement by UNCTAD

Madame Chair, distinguished delegates.

Document LEG 109/8 was submitted in response to the Committee's request for "concrete proposals to LEG 109 on the scope of the work on the new output" (LEG 108/16/1 at para. 13.11). It already includes a detailed 24 page text of a Draft Claims Manual text, set out in the Annex. This focuses on direct claims against shipowners or their insurers and is closely modelled after the IOPC Funds' Claims Manual. We would like to express our appreciation to the delegations involved, for all their work in preparing such a detailed document.

Given the length and detail of the proposed Draft Claims Manual document, it is not possible to provide considered comments here. However, we would like to provide some brief comments regarding the scope of the work, in particular from the perspective of developing countries.

Liability and compensation for bunker oil pollution damage is a matter of particular concern for vulnerable developing countries, including Small Island Developing States, that rely heavily on fisheries, aquaculture and tourism, and may be exposed to a bunker oil spill from ever larger vessels calling at their ports, or transiting in proximity to their coasts. From the perspective of claimants, adequate compensation for any losses sustained is a priority, as is clarity regarding the amount of compensation that may be available.

Against this background and bearing in mind the main aim and purpose of the proposed Claims Manual, we think that further consideration should be given to some of the key issues that are of particular interest to claimants. This would include matters relating to limitation of shipowner liability under international agreements referred to in Art 6 of the Bunkers Convention, in particular the 1976 LLMC, and its 1996 Protocol; the differences between direct claims against

shipowners or their mutual insurers, and formal legal proceedings under the Bunkers Convention against any of the parties falling within the definition of "shipowner", as well as related considerations and procedural issues. Moreover, the Claims Manual should be transparent in respect of issues that may be subject to differing legal interpretation or controversial, such as the question of whether some claims might be considered to fall outside the types of claims subject to limitation under the LLMC. Further information / guidance relevant to environmental damages and recovery of costs of reinstatement of the environment based on experience of the IOPC Funds would also be particularly valuable for potential claimants. As concerns reliance on the IOPC Funds Manual, due account should be taken of the specific differences highlighted in the report of the last meeting (LEG 108/16/1 at para. 13.10). In this context, it is also worth recalling that the 1992 FUND Convention, unlike the Bunkers Convention, does not govern the liability of the shipowner, and only comes into play where compensation from the shipowner under the 1992 CLC is unavailable or inadequate. Finally, further work would benefit from broad consultation with stakeholders representing claimants' and environmental interests, as well as academic experts. Active participation in this initiative by countries concerned about being affected by a bunker oil spill should also be encouraged.

Thank you very much.

AGENDA ITEM 10

Statement by the delegation of the Islamic Republic of Iran

109/10/1 The Islamic Republic of Iran fully supports the document. Preparing consolidated text of each international convention is one of the duties of the depositary. Moreover, because of the application of the tacit acceptance procedure and the frequency of the IMO Conventions amendments, it deems necessary to take prompt action for consolidating the texts with the assistance of the secretariat. As referred to in paragraph 13 of LEG 109/13, one of the reasons that could hinder the proper enforcement of international conventions is the non-consolidation of such conventions. The access to consolidated text of conventions could help the parties in taking ample action in their legal system, leading to proper enforcement of those documents. Moreover, the access to consolidated texts of IMO conventions should be free of charge for state parties. This delegation asks the Committee to annex this statement to the final report.

AGENDA ITEM 13

Statement by the delegation of Greece

This delegation would like to refer to paragraph 11.4 of the working document LEG 109/13 and the reference made to ship "ALFA 1" stating that "A certificate in accordance with the CLC 1992 was issued to the ship despite this underinsurance situation".

This is not accurate since it is understood from its wording, that the said certificate was issued by fault of the Port Authority of Piraeus. What happened is that the CLC certificate was issued by the competent port authority following a blue card presented by the shipowner. That blue card was issued by the insurer, under the provisions of the CLC 1992, stating his compliance with the provisions of the relevant convention and with no indication for underinsurance of the above ship.

AGENDA ITEM 15

Statement by the delegation of Japan

On March 24th, North Korea launched a ballistic missile, which is believed to be a new ICBM-class, without any prior notification. Japan expresses serious concern regarding the launch which is critically problematic and dangerous to the safety of ships. In particular, the recent ballistic missile landed in Japan's Exclusive Economic Zone (EEZ), which is absolutely unacceptable for Japan.

Japan strongly condemns repeated launches of ballistic missiles including the most recent one on 24th by North Korea which are the violation of the UN Security Council Resolutions and seriously threatening the safety of international shipping in the region.

In order to ensure the safety of international shipping, Japan continues to work closely with the IMO and relevant countries to urge North Korea to implement the relevant UN Security Council Resolutions and the IMO Council decision of 2017.

Statement by the delegation of the Democratic People's Republic of Korea

Thank you, Madam Chair,

Good morning, distinguished delegates,

Our missile launches were conducted in a vertical launch mode based on scientific calculation, so there had been no slight adverse impact on the safety of neighbouring countries and international shipping.

Instead, this delegation would like to highlight that the greatest and real threats to the safety and security in Korean peninsula waters, are from the United States.

Even recently, the U.S. and Republic of Korea have increased hostile military tension against the DPR Korea by carrying out their frequent attack weapon tests and aggressive joint military exercises.

The DPR Korea's missile launches are exercises of the right to self-defence in order to modernize its national defence capability and defend the destiny of the country and the life of our people.

Regarding implementation of the UN Security Council Resolution against the DPR Korea, we have never acknowledged the partial and illegal UN "resolution" which seriously infringes upon the right to existence and development of sovereign states.

This delegation would like to reiterate that this forum is not appropriate for discussing political issues like the implementation of the UN Security Council Resolution because it is beyond the mandate of the IMO.

In this meaning, this delegation totally rejects the previous interventions and strongly suggests that such discussion should be restrained because it makes our virtual meeting inefficient.

Thank you, Madam Chair,