

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : +44(0)20 7735 7611

Télécopieur : +44(0)20 7587 3210

LEG.1/Circ.11
15 décembre 2021

**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**

1 À sa cent huitième session (26-30 juillet 2021), le Comité juridique a approuvé 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, tel qu'ils figurent en annexe, qui donnent un aperçu de la mesure dans laquelle il pourrait être nécessaire de modifier ou d'interpréter le cadre réglementaire existant qui relève de la compétence du Comité pour pouvoir traiter la question de l'exploitation des navires de surface autonomes. Ils fournissent en outre des orientations à l'intention du Comité juridique et des parties intéressées, qui leur permettront de définir les travaux qu'il faudra mener à l'avenir sur les navires de surface autonomes et de prendre des décisions à cet égard, facilitant ainsi l'établissement de demandes d'inscription de nouveaux résultats, ainsi que leur examen et leur approbation.

2 Les États Membres et les organisations internationales sont invités à prendre l'annexe en considération lorsqu'ils soumettront des propositions de futurs travaux sur les navires de surface autonomes à soumettre à l'examen du Comité juridique, et à la porter à l'attention des propriétaires et des exploitants de navires, des milieux universitaires et de toutes les autres parties intéressées.

ANNEXE

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

1 INTRODUCTION

1.1 On trouvera dans le présent document les résultats de l'exercice de définition réglementaire et de l'analyse des lacunes des conventions émanant du Comité juridique en ce qui concerne les navires de surface autonomes.

1.2 Les résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique, qui ont été approuvés par le LEG 108 (26-30 juillet 2021), permettent de déterminer dans quelle mesure il faudrait modifier ou interpréter le cadre réglementaire existant qui relève de sa compétence pour pouvoir traiter la question de l'exploitation des navires de surface autonomes. Ils fournissent en outre des orientations à l'intention du Comité juridique et des parties intéressées, qui leur permettront de définir les travaux qu'il faudra mener à l'avenir sur les navires de surface autonomes et de prendre des décisions à cet égard, facilitant ainsi l'établissement de demandes d'inscription de nouveaux résultats, ainsi que leur examen et leur approbation.

1.3 Pour faire en sorte que les organes de l'OMI adoptent une approche uniforme à l'égard de l'exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes, le contenu et la structure du présent document sont fondés sur ceux des résultats de l'exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes (MSC.1/Circ.1638), que le Comité de la sécurité maritime avait élaborés et approuvés pour les conventions qui relevaient de sa compétence. Toutefois, des ajustements ont été effectués lorsque cela s'avérait nécessaire afin de tenir compte de la nature particulière des conventions qui relevaient de la compétence du Comité juridique.

2 RAPPEL DES FAITS

2.1 En juin 2017, le MSC 98 avait noté que le secteur maritime assistait à un déploiement accru de navires de surface autonomes pour obtenir des résultats sûrs, rentables et de haute qualité. Dans ce contexte, les navires de surface autonomes pourraient englober des navires présentant différents degrés d'autonomie, depuis les systèmes partiellement automatisés qui assistaient les équipages dans leur tâche jusqu'aux systèmes totalement autonomes capables d'assumer toutes les tâches nécessaires à l'exploitation d'un navire sans aucune intervention humaine. D'importants travaux de recherche-développement (R&D) universitaires et commerciaux étaient en cours sur tous les aspects des navires de surface autonomes, y compris la navigation télécommandée et autonome, la surveillance des navires et les systèmes prévention des abordages.

2.2 Si des solutions technologiques étaient en cours de mise au point et de déploiement, les délégations ont estimé qu'il y avait un manque de clarté quant à l'application correcte des instruments existants de l'OMI aux navires de surface autonomes. Les délégations ont estimé que l'OMI devait veiller à ce que les concepteurs, les constructeurs, les propriétaires et les exploitants de navires de surface autonomes aient accès à un cadre réglementaire clair et uniforme, fondé sur les Principes à prendre en considération lors de la rédaction d'instruments de l'OMI (résolution A.1103(29)), afin de pouvoir démontrer qu'ils se conformaient aux instruments de l'OMI.

2.3 Après en avoir délibéré, le MSC 98 avait décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2018-2019 un résultat intitulé "Exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes", en fixant à 2020 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

2.4 En avril 2018, le LEG 105 avait décidé d'inscrire un nouveau résultat intitulé "Exercice de définition réglementaire et analyse des lacunes des conventions émanant du Comité juridique en ce qui concerne les navires de surface autonomes" à l'agenda du Comité juridique pour la période biennale 2018-2019, en fixant à 2022 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

2.5 En mai 2018, le MSC 99 avait commencé à élaborer un cadre à appliquer à l'exercice et énoncé le but, l'objectif, la définition préliminaire des navires de surface autonomes et les degrés d'autonomie, la liste des instruments obligatoires à prendre en considération et l'applicabilité aux différents types et catégories de dimensions de navires.

2.6 En décembre 2018, le MSC 100 avait approuvé le cadre de l'exercice, qui contenait des définitions, une méthode consistant en une approche en deux étapes, ainsi qu'un plan et des procédures de travail (MSC 100/20/Add.1, annexe 2) et invité les États Membres et les organisations internationales intéressés à participer activement à cet exercice. Le Comité avait approuvé également la tenue, entre le MSC 101 et le MSC 102, d'une réunion intersessions du Groupe de travail sur les navires de surface autonomes, en vue d'achever l'exercice de définition réglementaire au MSC 102. En outre, le Comité avait demandé au Secrétariat de mettre au place une plateforme Web, dans le cadre du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS), afin de faciliter l'exercice.

2.7 En mars 2019, le LEG 106 avait approuvé le cadre de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique, ainsi qu'un plan de travail et des procédures (LEG 106/16, annexe 3), en suivant la même approche en deux étapes et la même méthode que celles qui avaient été élaborées par le MSC 100, en 2018, à savoir un examen initial des instruments relevant de la compétence du Comité juridique au moyen de la méthode convenue et une analyse du moyen le plus approprié de traiter la question de l'exploitation des navires de surface autonomes.

2.8 L'exercice de définition réglementaire du Comité juridique était conforme au calendrier établi à l'annexe 3 du document LEG 106/16, qui avait été actualisé ultérieurement et diffusé au moyen de la lettre circulaire n° 4030. Le Comité juridique avait utilisé le module du GISIS consacré aux navires de surface autonomes comme plateforme Web permettant d'échanger des renseignements sur l'examen initial et l'analyse initiale, de soumettre des observations et de passer en revue l'examen initial et l'analyse initiale à la lumière des observations reçues.

2.9 Le Comité juridique avait décidé de ne pas constituer de groupe de travail intersessions sur les navires de surface autonomes, mais de demander aux États Membres qui avaient proposé de procéder à l'examen initial et à l'analyse ultérieure du moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes de rendre compte au LEG 107 des résultats des deux étapes de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique.

2.10 En avril 2019, le FAL 43 était convenu d'inscrire à l'agenda biennal du Comité de la simplification des formalités pour la période 2020-2021 un nouveau résultat intitulé "Exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes", en fixant à 2020 la date souhaitable d'achèvement des travaux. Comme le Comité juridique, le Comité de la simplification des formalités était convenu d'utiliser le cadre que le MSC 100 avait

approuvé pour l'exercice de définition réglementaire en ce qui concernait l'exploitation des navires de surface autonomes, ainsi que le module du GISIS consacré aux navires de surface autonomes comme moyen d'échanger des renseignements sur l'examen initial et l'analyse initiale, de soumettre des observations et de passer en revue l'examen initial et l'analyse initiale à la lumière des observations reçues. Il était prévu que l'exercice de définition réglementaire du Comité de la simplification des formalités soit achevé au FAL 44, en avril 2020.

2.11 En raison de la pandémie de COVID-19, le MSC 102 et le LEG 107, qui se sont tenus en novembre et en décembre 2020, respectivement, ont décidé de reporter l'examen de cette question au MSC 103 et au LEG 108. Le FAL 44 et le FAL 45, qui se sont tenus en avril 2020 et en juin 2021, respectivement, ont également décidé de reporter l'examen du point de l'ordre du jour relatif aux navires de surface autonomes. En lieu et place de cela, le FAL 45 a approuvé la tenue, en octobre 2021, d'une réunion du Groupe de travail intersessions sur les navires de surface autonomes afin d'achever l'exercice de définition réglementaire du Comité de la simplification des formalités.

2.12 En mai 2021, le MSC 103 a achevé l'exercice de définition réglementaire pour les conventions relevant de sa compétence et approuvé les résultats, tels qu'ils figuraient dans la circulaire MSC.1/Circ.1638, intitulée "Résultats de l'exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes".

2.13 En juillet 2021, le LEG 108 a également achevé l'exercice de définition réglementaire pour les conventions relevant de sa compétence et approuvé les résultats, tels qu'ils figuraient dans la circulaire MSC.1/Circ.1638.

3 DOCUMENT-CADRE ET PROCÉDURES POUR L'EXERCICE DE DÉFINITION RÉGLEMENTAIRE À L'ÉGARD DES INSTRUMENTS RELEVANT DE LA COMPÉTENCE DU LEG

But et objectif

3.1 L'exercice de définition réglementaire à l'égard des instruments relevant de la compétence du LEG a pour objet de déterminer la manière dont l'exploitation sûre, sans danger et écologiquement rationnelle des navires de surface autonomes et les questions juridiques y relatives pourraient être traitées dans les instruments de l'OMI.

3.2 L'objectif de l'exercice de définition réglementaire concernant les navires de surface autonomes effectué par le Comité juridique est d'évaluer la mesure dans laquelle l'actuel cadre réglementaire relevant de sa compétence devra être modifié pour traiter de l'exploitation de ces navires.

Glossaire

3.3 Le Comité juridique s'est servi du glossaire que le MSC avait mis au point pour l'exercice de définition réglementaire des instruments relevant de sa compétence afin de parvenir à une approche uniforme dans toute l'Organisation. Ce glossaire, en particulier les degrés d'autonomie, a été élaboré tout particulièrement pour les besoins de l'exercice de définition réglementaire et ne préjuge pas des définitions futures qui pourraient être envisagées à un stade ultérieur.

3.4 Aux fins de l'exercice, un navire de surface autonome était défini comme un navire qui, à divers degrés, pouvait être exploité sans interaction humaine.

3.5 Pour faciliter le déroulement de l'exercice, les degrés d'autonomie étaient classés comme suit :

Degré 1 : Navire doté de processus automatisés et d'une aide à la décision : Des gens de mer se trouvent à bord du navire pour exploiter et contrôler les systèmes et fonctions de bord. Certaines opérations peuvent être automatisées et peuvent à certains moments ne pas être supervisées mais des gens de mer à bord sont prêts à prendre le contrôle.

Degré 2 : Navire commandé à distance avec des gens de mer à bord : Le navire est commandé et exploité à partir d'un autre endroit. Des gens de mer sont disponibles à bord pour prendre le contrôle et exploiter les systèmes et fonctions de bord.

Degré 3 : Navire commandé à distance sans gens de mer à bord : Le navire est commandé et exploité à partir d'un autre endroit. Il n'y a pas de gens de mer à bord.

Degré 4 : Navire complètement autonome : Le système d'exploitation du navire est capable de prendre des décisions et de déterminer de lui-même les mesures à prendre.

3.6 Les éléments de la liste ci-dessus ne sont classés dans aucun ordre hiérarchique. Il y a lieu de noter qu'un navire de surface autonome pourrait être exploité avec un ou plusieurs degrés d'autonomie au cours d'un même voyage.

Instruments

3.7 La liste des instruments obligatoires à examiner dans le cadre de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique figure à l'appendice 1. Ces instruments ont été examinés article par article ou alinéa par alinéa, selon la décision de l'État qui s'est porté volontaire. Certains instruments émanant du Comité juridique n'ont pas été examinés dans le cadre de l'exercice de définition réglementaire car aucun État ne s'était porté volontaire pour le faire. Les instruments qui n'avaient pas été élaborés sous les auspices de l'OMI n'étaient pas considérés comme relevant de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique, même si dans le contexte des navires de surface autonomes, il faudrait peut-être prêter attention aux conventions consacrées au transport de marchandises par mer, telles que les Règles de Visby et de la Haye ou les Règles de Rotterdam, ainsi qu'aux conventions qui encadraient les droits et conditions de travail des gens de mer, telle que la Convention du travail maritime de 2006.

3.8 Bien que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer n'ait pas été prise en compte dans le cadre de l'exercice de définition réglementaire du LEG, puisqu'il ne s'agit pas d'une convention de l'OMI, les navires de surface autonomes devront opérer conformément au cadre juridique défini par cette convention. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer devra ainsi être prise en compte dans les futurs travaux de l'OMI sur les navires de surface autonomes, en particulier si l'Organisation élabore un instrument qui réglemente les opérations de ces navires.

Types et dimensions des navires

3.9 L'exercice de définition réglementaire portait uniquement sur l'applicabilité des instruments considérés.

Plateforme Web pour le déroulement de l'exercice

3.10 Le Secrétariat a élaboré une plateforme Web dans le cadre du GISIS afin de faciliter l'exercice de définition réglementaire. La plateforme Web a été reliée aux comptes Web OMI, l'accès étant réservé aux Membres de l'OMI enregistrés.¹ Tous les Membres de l'OMI ont accès à la plateforme en mode lecture seule et les renseignements figurant sur la plateforme Web seront conservés afin de pouvoir s'y reporter ultérieurement, sauf décision contraire du Comité.

Méthode

3.11 Les États Membres qui se sont portés volontaires ont réalisé l'examen des instruments en deux étapes. La liste des instruments obligatoires, qui figure à l'annexe 1, contient également les noms des États Membres qui, volontairement, ont entrepris l'examen des instruments et y ont apporté leur appui. Les Membres de l'OMI ont été en mesure de soumettre, au moyen de la plateforme Web, des observations sur les travaux effectués par les États Membres qui s'étaient portés volontaires.

3.12 Dans un premier temps, un examen initial de chaque article ou alinéa de chaque instrument a été entrepris et, pour chaque degré d'autonomie, une des réponses suivantes a été attribuée à chaque disposition :

- A s'applique aux navires de surface autonomes et en empêche l'exploitation; ou
- B s'applique aux navires de surface autonomes, n'en empêche pas l'exploitation et n'exigent de prendre aucune mesure; ou
- C s'applique aux navires de surface autonomes, n'en empêche pas l'exploitation mais demanderait à être modifié ou clarifié et/ou pourrait présenter des lacunes; ou
- D ne s'applique pas à l'exploitation des navires de surface autonomes.

3.13 Une fois la première étape achevée, il a été procédé à une seconde étape qui a consisté à analyser et à déterminer le moyen le plus approprié de traiter la question de l'exploitation des navires de surface autonomes, compte tenu de l'élément humain², à savoir :

- I élaborer des interprétations; et/ou
- II modifier les instruments existants; et/ou
- III élaborer de nouveaux instruments; ou
- IV aucune de ces options, compte tenu des résultats de l'analyse.

¹ Chaque fois que l'expression "Membre de l'OMI" est employée dans le présent document, elle désigne les Gouvernements Membres, les Gouvernements Membres associés, les organisations intergouvernementales dotées du statut d'observateur et les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif.

² Se reporter à la résolution A.947(23), intitulée "Optique, principes et objectifs de l'Organisation en ce qui concerne l'élément humain".

4 RÉSULTATS DE L'EXERCICE DE DÉFINITION RÉGLEMENTAIRE AU REGARD DES INSTRUMENTS

4.1 Les résultats de l'exercice de définition réglementaire au regard des instruments sont présentés à l'appendice 2, dans lequel sont indiqués, pour tous les degrés d'autonomie :

- .1 le ou les moyen(s) le(s) plus approprié (s) de traiter de l'exploitation des navires de surface autonomes dans ces instruments
- .2 la raison du choix du ou des moyens les plus appropriés; et
- .3 les lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter.

4.2 D'une manière générale, l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique a permis de conclure que les navires de surface autonomes pouvaient être pris en considération dans le cadre réglementaire actuel des conventions relevant du Comité juridique.

4.3 Alors que l'exploitation de navires de surface autonomes semble ne poser aucun problème en vertu de certaines conventions qui relèvent de la compétence du Comité juridique, il pourrait être nécessaire de donner des interprétations ou d'apporter des modifications supplémentaires en ce qui concerne d'autres conventions pour traiter les lacunes éventuelles et les thèmes communs recensés ci-dessus.

4.4 On trouvera dans le tableau 2 ci-dessous une synthèse du moyen le plus approprié de traiter de l'exploitation des navires de surface autonomes (I, II, III ou IV)³ à l'égard de chacun des instruments examinés dans le cadre de l'exercice de définition réglementaire mené par le Comité juridique :

Instruments de l'OMI	Degré d'autonomie ⁴			
	1	2	3	4
Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute	IV	IV	I, II	I, II
Convention CLC de 1969	I, II, III	I, II, III	I, II, III	I, II, III
Protocole CLC de 1976	IV	IV	IV	IV
Convention CLC de 1992 (texte récapitulatif non officiel)	I, II, III	I, II, III	I, II, III	I, II, III
Protocole Fonds de 1992 (texte récapitulatif non officiel)	IV	IV	IV	IV
Protocole Fonds de 2003	IV	IV	IV	IV
NUCLEAR 1971	IV	IV	IV	I, II
Convention d'Athènes de 1974	I	I	I, II	I, II
Protocole PAL de 2002 (texte récapitulatif certifié)	I	I	I, II	I, II
Protocole PAL de 1976	IV	IV	IV	IV
Convention LLMC de 1976	IV	II	II	II

³ Voir le paragraphe 3.12 pour les différentes options de traitement de l'exploitation des navires de surface autonomes.

⁴ Voir le paragraphe 3.5 pour une description des degrés d'autonomie.

Instruments de l'OMI	Degré d'autonomie ⁴			
	1	2	3	4
Protocole LLMC de 1996 (texte récapitulatif non officiel)	IV	II	II	II
SNPD 2010 (texte récapitulatif non officiel)	IV	I	I, II	I, II
Convention internationale de 1989 sur l'assistance	IV	IV	I	I
Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007	IV	I	I, II	I, II
Convention SUA de 1988	IV	IV	IV	IV
Convention SUA de 2005 (texte récapitulatif certifié)	IV	IV	IV	IV
Protocole SUA de 1988	IV	IV	IV	IV
Protocole SUA de 2005 (texte récapitulatif certifié)	IV	IV	IV	IV

Tableau 2 – Synthèse de l'analyse du moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes (seconde étape de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique)

5 LACUNES ÉVENTUELLES ET/OU THÈMES COMMUNS, ET LIENS ÉVENTUELS ENTRE LES INSTRUMENTS

Lacunes éventuelles et/ou thèmes communs

5.1 L'examen des résultats de l'exercice de définition réglementaire pour les différentes conventions émanant du Comité juridique, tels qu'ils figurent à l'annexe 2, a permis de recenser les questions suivantes comme principales lacunes éventuelles et/ou thèmes communs qui pourraient nécessiter des précisions pour que les navires de surface autonomes puissent être pris en considération dans le cadre réglementaire existant :

- .1 rôle et responsabilité du capitaine;
- .2 rôle et responsabilité de l'opérateur à distance;
- .3 questions de responsabilité;
- .4 définitions/terminologie des navires de surface autonomes; et
- .5 certificats.

5.2 Il convient de noter que la liste des lacunes éventuelles et des thèmes qui est dressée ci-dessous n'est pas exhaustive et que l'ordre dans lequel ils sont énoncés n'établit aucun ordre de priorité.

Rôle et responsabilité du capitaine

5.3 L'exercice de définition réglementaire a permis de recenser les dispositions qui exigeaient des mesures de la part du capitaine du navire. Il a été conclu qu'en pareils cas, il pourrait être nécessaire de préciser qui, le cas échéant, devrait assumer les fonctions du

capitaine en son absence à bord du navire de surface autonome, si un propriétaire (ou l'affrèteur) devait avoir des obligations ou responsabilités supplémentaires lors de l'exploitation d'un navire partiellement ou entièrement autonome, ou si certaines responsabilités qui incombent normalement au capitaine devaient être transférées à des personnes se trouvant réellement à bord d'un navire, dans le cas de navires partiellement autonomes et dotés d'un nombre limité de membres d'équipage, ou pouvaient être exercées par des membres du personnel à terre.

Rôle et responsabilité de l'opérateur à distance

5.4 Il est ressorti aussi de l'exercice de définition réglementaire qu'il pourrait être nécessaire de préciser le rôle et la responsabilité de l'opérateur à distance. En particulier, il pourrait être nécessaire de préciser si l'opérateur à distance pourrait relever, notamment mais sans s'y limiter, du champ d'application des expressions "exploitant" ou "préposé ou mandataire", qui sont employées dans le cadre du régime de responsabilité et d'indemnisation, afin que les navires de surface autonomes puissent être clairement pris en considération dans le cadre des dispositions liées à la responsabilité, à l'attribution de la responsabilité et à la subrogation qui figurent dans ces conventions. Si d'aucuns ont estimé que le terme "exploitant" employé dans les conventions était supposé désigner l'exploitant commercial d'un navire, et non un opérateur à distance dans le contexte des navires de surface autonomes, il semble qu'il soit nécessaire d'examiner la question pour apporter des précisions. Il a été noté dans le document LEG 106/8/4 que le rôle de l'opérateur à distance dans le contexte du régime de responsabilité devrait être examiné par le Comité juridique à un certain stade, mais qu'il n'avait pas été examiné dans le cadre de l'exercice de définition réglementaire.

Questions de responsabilité

5.5 La nouvelle technologie relative aux navires de surface autonomes fera intervenir de nouveaux acteurs, par exemple des opérateurs à distance, des centres/stations de commande à distance, des fournisseurs de réseaux ou de systèmes informatiques ou des concepteurs de systèmes. À cet égard, l'exercice de définition réglementaire donne à penser qu'il pourrait être nécessaire de décider s'il faudrait intégrer ces acteurs dans le régime de responsabilité et d'indemnisation et, dans l'affirmative, de quelle manière. En particulier, il pourrait être nécessaire d'examiner si la liste actuelle des exonérations, les dispositions sur l'attribution de la responsabilité et les dispositions relatives à la subrogation sont suffisantes. Il a été souligné qu'il faudrait préserver la responsabilité objective du propriétaire de navires, en tant que principe fondamental du régime de responsabilité et d'indemnisation, mais il a été aussi estimé que l'intervention de nouveaux acteurs et de nouvelles techniques soulevait des questions de principe au sujet de l'attribution de la responsabilité en vertu des conventions relevant du Comité juridique, qu'il pourrait être nécessaire de traiter à l'avenir.

Définitions/terminologie des navires de surface autonomes

5.6 Dans le contexte des nouvelles techniques et des nouveaux acteurs, les définitions existantes et la terminologie générale du régime de responsabilité et d'indemnisation doivent être passées en revue pour s'assurer qu'elles restent pertinentes. À ce propos, il a été noté qu'il pourrait être nécessaire de préciser que les navires de surface autonomes (en particulier exploités aux degrés d'autonomie 3 et 4) sont visés par les diverses définitions du terme "navire" et que les conventions qui ne contiennent pas de définition de ce terme s'appliquent aussi aux navires de surface autonomes. Par ailleurs, de même qu'il a été jugé nécessaire de préciser si un opérateur à distance relèverait du champ d'application des expressions "l'armateur gérant et l'exploitant du navire" ou "toute personne", la question de savoir si le fabricant ou le programmeur d'un navire de surface autonome ou de ses pièces relèverait ou non du champ d'application des expressions "l'armateur gérant et l'exploitant du navire" ou

"toute personne" pourrait donner lieu à des incertitudes. Enfin, il semble qu'il soit nécessaire d'examiner les concepts, "faute", "négligence" et "intention" dans le cadre du préjudice causé par la technique des navires autonomes. Toutefois, il a été décidé que ces considérations ne devaient pas empêcher l'exploitation des navires de surface autonomes dans le cadre actuel des conventions du Comité juridique.

Certificats

5.7 L'une des questions transversales relatives à la plupart des conventions en matière de responsabilité est le moyen d'accéder au certificat d'assurance, qui doit être conservé à bord aux fins du contrôle par l'État du port, dans le cas d'un navire de surface autonome où il n'y aurait pas de gens de mer. Cette question concerne d'autres conventions de l'OMI dans lesquelles cette prescription est énoncée.

Liens éventuels entre les instruments

5.8 On trouvera dans le tableau 1 la liste des instruments relevant de la compétence du Comité juridique dans lesquels les lacunes éventuelles et/ou thèmes communs ont été relevés, et, ainsi, les liens éventuels entre les instruments.

	Capitaine	Opérateur à distance	Questions de responsabilité	Définitions/terminologie	Certificats
Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute		✓	✓	✓	✓
Convention CLC de 1969		✓	✓		✓
Protocole CLC de 1976					
Protocole CLC de 1992 (texte récapitulatif non officiel)		✓	✓	✓	✓
Protocole Fonds de 1992 (texte récapitulatif non officiel)			✓	✓	
Protocole Fonds de 2003					
NUCLEAR 1971		✓		✓	
Convention d'Athènes de 1974		✓	✓	✓	
Convention d'Athènes de 2002 (texte récapitulatif certifié)		✓	✓	✓	✓
Protocole PAL de 1976					
Convention LLMC de 1976		✓	✓	✓	
Protocole LLMC de 1996 (texte récapitulatif non officiel)		✓	✓	✓	
Convention SNPD de 2010 (texte récapitulatif non officiel)		✓	✓	✓	✓
Convention internationale de 1989 sur l'assistance	✓	✓		✓	

	Capitaine	Opérateur à distance	Questions de responsabilité	Définitions/terminologie	Certificats
Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007	✓	✓			✓
Convention SUA de 1988	✓	✓		✓	
Convention SUA de 2005 (texte récapitulatif certifié)	✓	✓		✓	
Protocole SUA de 1988		✓			
Protocole SUA de 2005 (texte récapitulatif certifié)		✓			

Tableau 1 – Synthèse des lacunes et thèmes communs éventuels

Liens potentiels avec les instruments relevant du MSC

5.9 L'exercice de définition réglementaire entrepris par le MSC au regard des instruments relevant de sa compétence a mis en évidence les lacunes et/ou thèmes communs éventuels suivants (MSC.1/Circ.1638, paragraphe 5.2) :

- .1 la signification des termes et expressions "capitaine", "équipage" ou "personne responsable";
- .2 le poste/centre de commande à distance;
- .3 l'opérateur à distance en tant que marin;
- .4 les dispositions concernant les opérations manuelles et les alarmes à la passerelle;
- .5 les dispositions exigeant que le personnel prenne des mesures (incendie, gestion des déversements de cargaison, entretien à bord, etc.);
- .6 les certificats et manuels à bord;
- .7 la connectivité et la cybersécurité;
- .8 la veille;
- .9 la participation des navires de surface autonomes à la recherche et au sauvetage;
- .10 les renseignements qui doivent pouvoir être consultés à bord et qui sont requis aux fins de l'exploitation en toute sécurité; et
- .11 la terminologie.

5.10 Il a été reconnu que ces lacunes éventuelles et/ou thèmes communs n'étaient pas tous de même nature. Certains constituent des questions fondamentales qui peuvent influencer sur le traitement de l'exploitation des navires de surface autonomes, alors que d'autres concernent des aspects plus techniques.

5.11 Certaines de ces lacunes éventuelles et/ou thèmes communs sont au cœur de la question de savoir comment intégrer l'exploitation des navires de surface autonomes de manière harmonieuse et efficace dans le cadre réglementaire et sont considérés comme des questions hautement prioritaires qui sont communes à plusieurs instruments de l'OMI et qui pourraient exiger de prendre une décision de principe avant d'aborder les instruments individuels. C'est le cas, par exemple, des éléments suivants :

- .1 la signification des termes et expressions "capitaine", "équipage" ou "personne responsable";
- .2 le poste/centre de commande à distance; et
- .3 l'opérateur à distance en tant que marin.

5.12 Le MSC a conclu que les nombreuses lacunes éventuelles et/ou nombreux thèmes communs, qui concernent plusieurs instruments, pourraient de préférence être abordés de manière globale, au moyen d'un nouvel instrument (par exemple, un Code MASS), qui pourrait être rendu obligatoire en apportant des amendements à une convention existante de l'OMI telle que la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1638, paragraphe 6.2).

5.13 Il a été par ailleurs été reconnu que pour envisager des amendements aux instruments ou élaborer un nouvel instrument, il fallait parvenir à un accord sur la terminologie à utiliser, et qu'il s'agissait là d'une décision de principe. Il a été considéré que l'une des questions à traiter était la réévaluation des degrés d'autonomie, compte tenu des enseignements tirés de l'exercice. Cette tâche pourrait comprendre l'établissement d'un glossaire (MSC.1/Circ.1638, paragraphe 6.4).

5.14 Le MSC est convenu que toute proposition future qui viserait à modifier le cadre réglementaire devrait être justifiée et, par conséquent, il a été reconnu qu'il fallait approuver, à la suite d'une proposition de nouveau résultat, les travaux qui pourraient être entrepris à l'avenir sur les navires de surface autonomes (MSC.1/Circ.1638, paragraphe 6.10).

6 ORDRE DE PRIORITÉ DES LACUNES ÉVENTUELLES ET THÈMES COMMUNS MIS EN ÉVIDENCE PAR L'EXERCICE DE DÉFINITION RÉGLEMENTAIRE DU COMITÉ JURIDIQUE ET PROCHAINES ÉTAPES POSSIBLES

Ordre de priorité des lacunes et thèmes communs éventuels

6.1 Comme l'a constaté le MSC, certaines lacunes éventuelles et/ou thèmes communs sont au cœur de la question de savoir comment intégrer l'exploitation des navires de surface autonomes de manière harmonieuse et efficace dans le cadre réglementaire et sont considérés comme des questions hautement prioritaires qui sont communes à plusieurs instruments de l'OMI et qui pourraient exiger de prendre une décision de principe avant que chaque instrument puisse être abordé.

6.2 Le MSC et le Comité juridique ont tous les deux conclu que le rôle et les responsabilités du capitaine et de l'opérateur à distance étaient des questions extrêmement prioritaires, qui devaient être traitées en amont de tous les autres travaux. Toute discussion portant sur les responsabilités des différents nouveaux acteurs qui sont introduits par les nouvelles technologies liées aux navires de surface autonomes reposerait sur des définitions claires de ces nouveaux acteurs, de leur rôle et de leurs responsabilités.

6.3 Les deux comités ont par ailleurs reconnu que la terminologie devait être remaniée et approuvée. Si une grande partie de la terminologie à clarifier est la même pour les deux comités, certains termes juridiques spécifiques, comme "faute", "négligence" et "intention", doivent être pris en compte dans le cadre du préjudice causé par la technique des navires autonomes. Toutefois, cela pourrait être fait dans un deuxième temps, une fois que la terminologie de base aura été convenue, et surtout une fois que les degrés d'autonomie auront été réexaminés.

6.4 L'une des questions transversales relatives à la plupart des conventions en matière de responsabilité est le moyen d'accéder au certificat d'assurance, qui doit être conservé à bord aux fins du contrôle par l'État du port, dans le cas d'un navire de surface autonome où il n'y aurait pas de gens de mer. Bien que cette question doive être réglée pour l'ensemble des conventions de l'OMI qui comportent cette prescription, ce n'est pas pour autant une priorité absolue, et cela pourra être fait lorsque le cadre réglementaire sera ajusté ou clarifié dans le contexte de l'exploitation des navires de surface autonomes.

6.5 Les priorités établies par le MSC correspondent bien à celles établies par le Comité juridique. Les décisions stratégiques concernant la terminologie et les rôles et responsabilités des nouveaux acteurs apparus avec l'introduction des nouvelles technologies liées aux navires de surface autonomes figurent en haut de la liste des questions hautement prioritaires. Il serait préférable que ces questions soient examinées conjointement par les comités, afin que les dimensions et les questions de responsabilité techniques et juridiques soient toutes prises en compte, lorsque les termes seront définis, tout en gardant à l'esprit les différents objectifs et fonctions que servent les conventions relevant de la compétence du Comité juridique et de celle du MSC.

Prochaines étapes possibles

6.6 Le Comité juridique devrait inviter les États Membres à soumettre des propositions visant à inscrire un nouveau résultat relatif aux navires de surface autonomes pour les questions dont il est estimé qu'elles sont propres au Comité juridique. Pour garantir une action concertée, le Comité juridique devrait également être associé aux travaux des autres comités de l'OMI relatifs aux navires de surface autonomes, eu égard en particulier aux définitions et à la terminologie y afférente.

7 RÉFÉRENCES AU MATÉRIEL PRODUIT AVANT ET PENDANT L'EXERCICE DE DÉFINITION RÉGLEMENTAIRE DU COMITÉ JURIDIQUE

Documents de l'OMI

7.1 On trouvera à l'appendice 3 la liste de tous les documents de l'OMI relatifs à l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique.

7.2 Une liste de tous les documents de l'OMI relatifs à l'exercice de définition réglementaire du MSC figure à l'appendice 3 de la circulaire sur les résultats de l'exercice réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes mené par le MSC à l'égard des conventions qui relèvent de sa compétence (MSC.1/Circ.1638).

Module du GISIS consacré aux navires de surface autonomes

7.3 Les analyses détaillées des instruments examinés dans le cadre de l'exercice de définition réglementaire faites par les États Membres qui s'étaient portés volontaires, et les observations présentées par les Membres de l'OMI, ont été enregistrées dans le module du GISIS consacré aux navires de surface autonomes. La plateforme Web est reliée aux comptes Web de l'OMI, ce qui signifie que l'accès est réservé aux Membres de l'OMI enregistrés.

APPENDICE 1

Liste des instruments et des États Membres qui se sont portés volontaires pour examiner les instruments ou appuyer le processus d'examen

Instrument	État Membre effectuant l'examen initial	État Membre appuyant le processus
Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute	Chine	République de Corée
Convention CLC de 1969	Japon	
Protocole CLC de 1976	Japon	
Protocole CLC de 1992	Japon	Singapour
Protocole Fonds de 1992	Allemagne	Japon
Protocole Fonds de 2003	Allemagne	Japon
NUCLEAR 1971	Australie	
Convention d'Athènes de 1974	France	Îles Marshall
Protocole PAL de 1976	France	Îles Marshall
Protocole PAL de 2002	France	Îles Marshall
Convention LLMC de 1976	République de Corée	Royaume-Uni
Protocole LLMC de 1996	République de Corée	Royaume-Uni
Convention SUA de 1988	États-Unis	Suisse
Protocole SUA de 1988	États-Unis	Suisse
Convention SUA de 2005	États-Unis	Suisse
Protocole SUA de 2005	États-Unis	Suisse
Convention internationale de 1989 sur l'assistance	Finlande	CMI
Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007	Suède	Luxembourg et Pays-Bas
Protocole SNPD de 2010	Canada	
Convention de 1969 sur l'intervention	*	*
Protocole de 1973 sur l'intervention	*	*
Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes	*	*
Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires	*	*

* Aucun État Membre ne s'est porté volontaire pour examiner ces instruments.

APPENDICE 2

Résultats de l'exercice de définition réglementaire au regard des instruments

Au regard de leur application, tels qu'ils sont actuellement rédigés, les instruments de l'OMI relèvent de l'une des catégories suivantes :

- A s'appliquent aux navires de surface autonomes mais en empêchent l'exploitation; ou
- B s'appliquent aux navires de surface autonomes, n'en empêchent pas l'exploitation et n'exigent de prendre aucune mesure; ou
- C s'appliquent aux navires de surface autonomes et n'en empêchent pas l'exploitation mais qu'il pourrait être nécessaire de modifier ou de préciser et/ou pourraient présenter des lacunes; ou
- D ne s'appliquent pas à l'exploitation des navires de surface autonomes.

Le ou les meilleur(s) moyen(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes sont classés dans les quatre catégories d'options suivantes :

- I élaborer des interprétations; et/ou
- II modifier les instruments existants; et/ou
- III élaborer un nouvel instrument; ou
- IV aucune de ces options, compte tenu des résultats de l'analyse.

1 Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	IV	L'analyse indique que les dispositions actuelles de la Convention sont applicables aux navires de surface autonomes du degré 1 et qu'aucune autre mesure n'est nécessaire.	La liste des conditions d'exemption qui figure à l'article 3 est-elle suffisante en ce qui concerne le propriétaire d'un navire de surface autonome ? Le propriétaire du navire devrait-il être tenu responsable si le dommage est causé par la défaillance du système informatisé d'aide à la décision ?

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 2	IV	L'analyse indique que les dispositions actuelles de la Convention sont applicables aux navires de surface autonomes du degré 2 et qu'aucune autre mesure n'est nécessaire.	La liste des conditions d'exemption est-elle suffisante en ce qui concerne le propriétaire d'un navire de surface autonome ? Le propriétaire du navire devrait-il être tenu responsable si le dommage est causé par la défaillance du système commandé à distance ?
DEGRÉ 3	I, II	Il pourrait être nécessaire d'élaborer des amendements afin de traiter la question de savoir comment un navire de surface autonome sans équipage (sans gens de mer à bord) peut avoir à son bord le certificat et le présenter à l'entrée ou à la sortie d'un port ou d'une installation au large. Si telle est la piste choisie, le moyen le plus approprié de traiter la question de l'exploitation des navires de surface autonomes est l'option II. Comme il est mentionné dans certaines observations, les certificats ne doivent pas nécessairement être conservés à bord ou présentés sur demande, à condition qu'ils soient fournis sous forme électronique et accessibles à tous les États Parties. Cela permettrait d'appliquer la Convention aux navires de surface autonomes sans avoir à la modifier. Si c'est cette piste qui est privilégiée, le moyen le plus approprié est l'option I.	Bien que la définition de l'exploitant ne figure pas dans le texte de la Convention, le terme est utilisé au sens "d'exploitant commercial". Les opérateurs à distance ne devraient donc pas entrer dans la catégorie des exploitants de navires mentionnée à l'article 13). Toutefois, il pourrait être nécessaire de prévoir une prescription claire distincte indiquant la signification d'un "opérateur à distance" afin d'éviter toute ambiguïté. La liste des conditions d'exemption est-elle suffisante en ce qui concerne le propriétaire d'un navire de surface autonome ? Le propriétaire devrait-il être tenu responsable si le dommage est causé par une défaillance du système commandé à distance ?
DEGRÉ 4	I, II	Il pourrait être nécessaire d'élaborer des interprétations ou des amendements afin de traiter la question de savoir comment un navire de surface autonome sans équipage (sans gens de mer à bord) peut avoir à son bord le certificat et le présenter.	La liste des conditions d'exemption est-elle suffisante en ce qui concerne le propriétaire d'un navire de surface autonome ? Le propriétaire du navire devrait-il être tenu responsable si le dommage est causé par une décision erronée prise par des techniques d'intelligence artificielle ou une défaillance de l'infrastructure technologique ?

2 Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC de 1969)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
GÉNÉRALITÉS		<p>Il faut prendre une décision de principe sur certaines questions afin de déterminer le moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes, sans quoi des tergiversations pourraient être observées dans le cadre de l'examen au sein du Groupe de travail et du Comité. Entre autres, le Comité juridique devrait décider s'il convient ou non d'inclure les personnes ou les entités prenant une part active à la mise en œuvre des nouvelles technologies en matière de navigation, telles que celles chargées de la commande à distance, les fournisseurs de réseau ou de système informatique, ou les programmeurs de logiciel, dans le champ d'application de l'"attribution de la responsabilité" prévue dans la Convention CLC. Si le Comité juridique estime que ces parties devraient être exclues de la responsabilité en matière de pollution par les hydrocarbures, il faudrait le préciser en modifiant le paragraphe 4 de l'article III de la Convention CLC. Si c'est cette piste qui est privilégiée, la solution la plus appropriée est l'option II. Toutefois, compte tenu de la pratique de quasi-amendement de certaines dispositions de la Convention CLC, le Comité peut établir un protocole pour modifier certaines dispositions de la Convention CLC, notamment l'article III 4). Si c'est cette piste qui est privilégiée, le moyen le plus approprié est l'option III. En revanche, si le Comité décide que ces parties ne devraient pas être exclues de la responsabilité en matière de pollution par les hydrocarbures, le paragraphe 4 de l'article III de la Convention CLC peut être laissé tel quel (option IV), ces parties n'y étant donc pas mentionnées, tout</p>	

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
		<p>comme les fabricants et les sociétés de classification, ou le Comité peut élaborer une interprétation de l'article III 4) sur cette question (option I). En effet, le Comité peut également décider que ces parties devraient être responsables de la pollution par les hydrocarbures dans certains cas, l'élaboration d'un nouvel instrument (option III) pouvant alors être le moyen le plus approprié. Mais ce choix peut dépasser le cadre de l'"attribution de la responsabilité". Bien qu'il soit possible pour le Comité de ne pas prendre de décision claire à ce stade et de laisser la question aux tribunaux nationaux des États, une telle approche produira une incertitude juridique pour les parties susmentionnées, ce qui pourrait entraver le développement ou les opérations commerciales des navires de surface autonomes.</p>	
DEGRÉ 1	I, II, III, IV	<p>Il faut prendre une décision de principe sur certaines questions afin de déterminer le moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes, Ainsi, il convient de sélectionner tous les moyens possibles, c'est-à-dire les options I, II, III et IV.</p>	<p>Il faut prendre une décision de principe sur certaines questions afin de déterminer le moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes, y compris sur la question de savoir s'il faut ou non inclure les personnes ou les entités prenant une part active à la mise en œuvre des nouvelles technologies en matière de navigation, telles que celles chargées de la commande à distance, les fournisseur de réseau ou de système informatique, ou les programmeurs de logiciel, dans le champ d'application de l'"attribution de la responsabilité" prévue dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.</p>
DEGRÉ 2	I, II, III, IV	<p>Il faut prendre une décision de principe sur certaines questions afin de déterminer le moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes, Ainsi, il convient de sélectionner tous les moyens possibles, c'est-à-dire les options I, II, III et IV.</p>	<p>1. <i>Les nouvelles technologies feront apparaître de nouveaux acteurs fournissant ces technologies et de nouvelles causes d'exemption liées à ces technologies.</i> Il serait nécessaire que le Comité juridique prenne une décision de principe concernant la question de savoir si la clause contenant la liste actuelle des conditions d'exemption</p>

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
			<p>(article III, paragraphe 2), la clause d'attribution de la responsabilité (article III, paragraphe 4) et la clause de subrogation (article V, paragraphe 5) sont suffisantes.</p> <p>2. <i>Examen de l'"intention de causer un dommage", de la "négligence" et de l'"imprudence"</i></p> <p>En ce qui concerne l'article III 3), il serait nécessaire que le Comité juridique prenne une décision de principe sur ce que le propriétaire du navire-citerne est tenu de prouver pour être exonéré de sa responsabilité dans le cas où le navire qui subit des dommages est un navire de surface autonome. Supposons qu'un navire de surface autonome entre en collision avec un navire-citerne et subisse des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures car il a effectué une mauvaise manœuvre sans intervention humaine en raison d'une erreur dans son programme. Dans une telle situation, il n'y a pas d'intention de causer des dommages ni de négligence de la part du propriétaire du navire de surface autonome. Le propriétaire du navire-citerne devrait-il, même dans ce cas, indemniser intégralement le propriétaire du navire de surface autonome pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ? S'agissant de l'article V 2), le Comité juridique devrait prendre une décision de principe sur la question de savoir quel comportement du propriétaire d'un navire-citerne qui est un navire de surface autonome "résulterait de son acte ou omission individuels, qu'il aurait commis avec l'intention de provoquer une telle perte, ou commis avec imprudence et en sachant qu'une telle perte en résulterait probablement". Par exemple, le propriétaire d'un navire-citerne de surface autonome se verrait-il refuser le droit de se prévaloir de la limitation prévue lorsqu'il a eu connaissance de l'erreur de programmation du navire de surface autonome ? Dans l'affirmative, la connaissance de quels faits privera le propriétaire d'un navire-citerne du droit de se prévaloir de la limitation de sa responsabilité ? Il serait</p>

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
			bon d'avoir une interprétation ou une nouvelle disposition pour introduire une règle claire et nette sur cette question.
DEGRÉ 3	I, II, III, IV	Il faut prendre une décision de principe sur certaines questions afin de déterminer le moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes, Ainsi, il convient de sélectionner tous les moyens possibles, c'est-à-dire les options I, II, III et IV.	<p>1. <i>Les nouvelles technologies feront apparaître de nouveaux acteurs fournissant ces technologies et de nouvelles causes d'exemption liées à ces technologies.</i> Se reporter aux observations générales et aux observations relatives au degré 2.</p> <p>2. <i>Examen de l'"intention de causer un dommage", de la "négligence" et de l'"imprudence"</i> Se reporter aux observations relatives au degré 2.</p> <p>3. <i>Autres - Certificat (article VII, paragraphes 2, 4 et 12)</i> Le Comité devra peut-être réinterpréter l'article VII qui prévoit l'obligation d'avoir le certificat à bord, afin de tenir compte des navires de surface autonomes sans équipage. Comme il était indiqué dans les nombreuses observations formulées par des Membres de l'OMI au sujet de la première étape, il serait possible de régler cette question en élaborant des interprétations. Dans ce cas, le moyen le plus approprié est l'option I, compte tenu de l'adoption généralisée actuelle des certificats électroniques dans le secteur maritime. Toutefois, le Comité juridique pourrait avoir la possibilité d'actualiser les dispositions de la Convention CLC de la même manière que l'article 7 13) de la Convention sur les hydrocarbures de soute et que l'article 12 13) de la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves. Si c'est cette piste qui est privilégiée, le moyen le plus approprié est l'option II. Si le Comité décide de modifier la Convention CLC pour d'autres raisons, les dispositions de la Convention CLC relatives au certificat devraient également être mises à jour. En outre, il est également possible que le Comité juridique (ou le Comité FAL) établisse un instrument juridiquement contraignant permettant de résoudre tous les problèmes liés au certificat. Dans ce cas, le moyen le plus approprié est</p>

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
			l'option III, à savoir l'élaboration d'un nouvel instrument. Le Comité pourrait souhaiter voir différentes formes et différents modèles de certificat, qui sont plus adaptés aux navires de surface autonomes sans équipage. Dans ce cas, il y aurait plusieurs choix concernant le moyen le plus approprié de le faire, c'est-à-dire les options I, II, III et IV.
DEGRÉ 4	I, II, III, IV	Il faut prendre une décision de principe sur certaines questions afin de déterminer le moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes, Ainsi, il convient de sélectionner tous les moyens possibles, à savoir les options I, II, III et IV.	Se reporter aux observations relatives au degré 3.

3 Protocole [de 1976] modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole de 1976 sur la responsabilité civile)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	IV	Ne s'applique pas à l'exploitation des navires de surface autonomes.	
DEGRÉ 2	IV	Ne s'applique pas à l'exploitation des navires de surface autonomes.	
DEGRÉ 3	IV	Ne s'applique pas à l'exploitation des navires de surface autonomes.	
DEGRÉ 4	IV	Ne s'applique pas à l'exploitation des navires de surface autonomes.	

4 Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole CLC de 1992)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
GÉNÉRALITÉS		<p>Il faut prendre une décision de principe sur certaines questions afin de déterminer le moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes, sans quoi des tergiversations pourraient être observées dans le cadre de l'examen au sein du Groupe de travail et du Comité. Entre autres, le Comité juridique devrait décider s'il convient ou non d'inclure les personnes ou les entités prenant une part active à la mise en œuvre des nouvelles technologies en matière de navigation, telles que celles chargées de la commande à distance, les fournisseurs de réseau ou de système informatique, ou les programmeurs de logiciel, dans le champ d'application de l'"attribution de la responsabilité" prévue dans la Convention CLC. Si le Comité juridique estime que ces parties devraient être exclues de la responsabilité en matière de pollution par les hydrocarbures, il faudrait le préciser en modifiant le paragraphe 4 de l'article III de la Convention CLC. Si c'est cette piste qui est privilégiée, la solution la plus appropriée est l'option II. Toutefois, compte tenu de la pratique de quasi-amendement de certaines dispositions de la Convention CLC, le Comité peut établir un protocole pour modifier certaines dispositions de la Convention CLC, notamment l'article III 4). Si c'est cette piste qui est privilégiée, le moyen le plus approprié est l'option III. En revanche, si le Comité décide que ces parties ne devraient pas être exclues de la responsabilité en matière de pollution par les hydrocarbures, le paragraphe 4 de l'article III de la Convention CLC peut être laissé tel quel (option IV), ces parties n'y étant donc pas mentionnées, tout</p>	

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
		<p>comme les fabricants et les sociétés de classification, ou le Comité peut élaborer une interprétation de l'article III 4) sur cette question (option I). En effet, le Comité peut également décider que ces parties devraient être responsables de la pollution par les hydrocarbures dans certains cas, l'élaboration d'un nouvel instrument (option III) pouvant alors être le moyen le plus approprié. Mais ce choix peut dépasser le cadre de l'"attribution de la responsabilité". Bien qu'il soit possible pour le Comité de ne pas prendre de décision claire à ce stade et de laisser la question aux tribunaux nationaux des États, une telle approche produira une incertitude juridique pour les parties susmentionnées, ce qui pourrait entraver le développement ou les opérations commerciales des navires de surface autonomes.</p>	
DEGRÉ 1	I, II, III, IV	<p>Il faut prendre une décision de principe sur certaines questions afin de déterminer le moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes, Ainsi, il convient de sélectionner tous les moyens possibles, à savoir les options I, II, III et IV.</p>	<p>Il faut prendre une décision de principe sur certaines questions afin de déterminer le moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes, y compris sur la question de savoir s'il faut ou non inclure les personnes ou les entités prenant une part active à la mise en œuvre des nouvelles technologies en matière de navigation, telles que celles chargées de la commande à distance, les fournisseurs de réseau ou de système informatique, ou les programmeurs de logiciel, dans le champ d'application de l'"attribution de la responsabilité" prévue dans la Convention CLC.</p>
DEGRÉ 2	I, II, III, IV	<p>Il faut prendre une décision de principe sur certaines questions afin de déterminer le moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes, Ainsi, il convient de sélectionner tous les moyens possibles, à savoir les options I, II, III et IV.</p>	<p>1. <i>Les nouvelles technologies feront apparaître de nouveaux acteurs fournissant ces technologies et de nouvelles causes d'exemption liées à ces technologies.</i> Il serait nécessaire que le Comité juridique prenne une décision de principe concernant la question de savoir si la clause contenant la liste actuelle des conditions d'exemption</p>

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
			<p>(article III, paragraphe 2), la clause d'attribution de la responsabilité (article III, paragraphe 4) et la clause de subrogation (article V, paragraphe 5) sont suffisantes.</p> <p>2. <i>Examen de l'"intention de causer un dommage", de la "négligence" et de l'"imprudence"</i></p> <p>En ce qui concerne l'article III 3), il serait nécessaire que le Comité juridique prenne une décision de principe sur ce que le propriétaire du navire-citerne est tenu de prouver pour être exonéré de sa responsabilité dans le cas où le navire qui subit des dommages est un navire de surface autonome. Supposons qu'un navire de surface autonome entre en collision avec un navire-citerne et subisse des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures car il a effectué une mauvaise manœuvre sans intervention humaine en raison d'une erreur dans son programme. Dans une telle situation, il n'y a pas d'intention de causer des dommages ni de négligence de la part du propriétaire du navire de surface autonome. Le propriétaire du navire-citerne devrait-il, même dans ce cas, indemniser intégralement le propriétaire du navire de surface autonome pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ? S'agissant de l'article V 2), le Comité juridique devrait prendre une décision stratégique sur la question de savoir quel comportement du propriétaire d'un navire-citerne qui est un navire de surface autonome "résulterait de son acte ou omission individuels, qu'il aurait commis avec l'intention de provoquer une telle perte, ou commis avec imprudence et en sachant qu'une telle perte en résulterait probablement". Par exemple, le propriétaire d'un navire-citerne de surface autonome se verrait-il refuser le droit de se prévaloir de la limitation prévue lorsqu'il a connaissance de l'erreur de programmation du navire de surface autonome ? Dans l'affirmative, la connaissance de quels faits privera le propriétaire d'un navire-citerne du droit de se prévaloir de la limitation de sa responsabilité ? Il serait</p>

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
			<p>bon d'avoir une interprétation ou une nouvelle disposition pour introduire une règle claire et nette sur cette question.</p> <p>3. <i>Autres - Définition du terme "navire" (article premier, paragraphe 1)</i></p> <p>Les FIPOL ont élaboré un document destiné à servir de guide sur la définition du terme "navire", qui présuppose l'existence de gens de mers compétents à son bord et n'a pas pris en considération l'utilisation de navires commandés à distance ou de navires extrêmement automatisés. Le Comité juridique souhaitera peut-être en informer les FIPOL pour leur permettre de traiter cette question.</p>
DEGRÉ 3	I, II, III, IV	<p>Il faut prendre une décision de principe sur certaines questions afin de déterminer le moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes, Ainsi, il convient de sélectionner tous les moyens possibles, à savoir les options I, II, III et IV.</p>	<p>1. <i>Les nouvelles technologies feront apparaître de nouveaux acteurs fournissant ces technologies et de nouvelles causes d'exemption liées à ces technologies.</i> Se reporter aux observations générales et aux observations relatives au degré 2.</p> <p>2. <i>Examen de l'"intention de causer un dommage", de la "négligence" et de l'"imprudence".</i> Se reporter aux observations relatives au degré 2.</p> <p>3. <i>Autres 1) Définition du terme "navire" (article premier, paragraphe 1)</i> Se reporter aux observations relatives au degré 2.</p> <p>2) <i>Certificat (article VII, paragraphes 2, 4 et 12)</i> Le Comité devra peut-être réinterpréter l'article VII qui prévoit l'obligation d'avoir le certificat à bord, afin de tenir compte des navires de surface autonomes sans équipage. Comme il était indiqué dans les nombreuses observations formulées par des Membres de l'OMI au sujet de la première étape, il serait possible de régler cette question en élaborant des interprétations. Dans ce cas, le moyen le plus approprié est l'option I, compte tenu de l'adoption généralisée actuelle des certificats électroniques dans le secteur maritime. Toutefois, le Comité juridique pourrait avoir la possibilité</p>

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
			<p>d'actualiser les dispositions de la Convention CLC de la même manière que l'article 7 13) de la Convention sur les hydrocarbures de soute et que l'article 12 13) de la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves. Si c'est cette piste qui est privilégiée, le moyen le plus approprié est l'option II. Si le Comité décide de modifier la Convention CLC pour d'autres raisons, les dispositions de la Convention CLC relatives au certificat devraient également être mises à jour. En outre, il est également possible que le Comité juridique (ou le Comité FAL) établisse un instrument juridiquement contraignant permettant de résoudre tous les problèmes liés au certificat. Dans ce cas, le moyen le plus approprié est l'option III, à savoir l'élaboration d'un nouvel instrument. Le Comité pourrait souhaiter voir différentes formes et différents modèles de certificat, qui sont plus adaptés aux navires de surface autonomes sans équipage. Dans ce cas, il y aurait plusieurs choix concernant le moyen le plus approprié de le faire, c'est-à-dire les options I, II, III et IV.</p>
DEGRÉ 4	I, II, III, IV	Il faut prendre une décision de principe sur certaines questions afin de déterminer le moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes, Ainsi, il convient de sélectionner tous les moyens possibles, à savoir les options I, II, III et IV.	Se reporter aux observations relatives au degré 3.

5 Convention de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FUND PROT 1992)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	IV	Aucune modification n'est nécessaire.	<p>Le Japon a formulé les observations ci-après :</p> <p>Article 4) 2 pour tous les degrés d'autonomie : le Comité juridique souhaitera peut-être examiner si la liste actuelle des exonérations qui figure à l'article 4 2) suffit pour le Fonds dans les cas où un navire de surface autonome est concerné. En particulier, le Comité souhaitera examiner de près si le Fonds devrait être exonéré lorsque l'accident résulte d'une décision erronée liée à l'intelligence artificielle ou à une défaillance du réseau, des ordinateurs ou d'une autre infrastructure. C'est pourquoi l'article 4) 2 pris dans son ensemble devrait être classé dans la catégorie "C".</p> <p>Article 4) 3 pour tous les degrés d'autonomie : on ne sait pas bien si cette disposition s'applique aux cas dans lesquels un navire de surface autonome subit le dommage, et dans l'affirmative, comment elle s'applique. Le Comité souhaitera préciser l'intention de causer un dommage lorsqu'il est question d'IA ou de systèmes de navires de surface autonomes. Par conséquent, les navires des degrés 2 et 4 sont classés dans la catégorie "C".</p>
DEGRÉ 2	IV	Aucune modification n'est nécessaire.	
DEGRÉ 3	IV	Aucune modification n'est nécessaire.	
DEGRÉ 4	IV	Aucune modification n'est nécessaire.	

6 Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FUND PROT 2003)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	IV	Aucune modification n'est nécessaire.	

DEGRÉ 2	IV	Aucune modification n'est nécessaire.	
DEGRÉ 3	IV	Aucune modification n'est nécessaire.	
DEGRÉ 4	IV	Aucune modification n'est nécessaire.	

7 Convention de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires (NUCLEAR 1971)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	IV	Généralement aucune modification nécessaire, hormis en ce qui concerne l'article 3. En ce qui concerne l'article 3, se reporter aux observations du degré 4.	
DEGRÉ 2	IV	Généralement aucune modification nécessaire, hormis en ce qui concerne l'article 3. En ce qui concerne l'article 3, se reporter aux observations du degré 4.	
DEGRÉ 3	IV	Généralement aucune modification nécessaire, hormis en ce qui concerne l'article 3. En ce qui concerne l'article 3, se reporter aux observations du degré 4.	
DEGRÉ 4	I, II	Il y a deux manières de procéder : 1) En ce qui concerne les articles 1 et 2, une disposition pourrait préciser quelles entités/quels individus sont visés par l'expression "toute personne". En ce qui concerne l'article 3, une disposition pourrait préciser qui est l'"exploitant" (par exemple, le propriétaire du navire, la compagnie exploitant le navire ou une autre entité, selon le cas). 2) Il pourrait être élaboré une interprétation ou un document interprétatif qui prévoit ce qui suit : a. Articles 1 et 2 – précision quant aux individus/entités visés par l'expression "toute personne", si cela est jugé approprié. Il conviendrait d'examiner si	Précision quant à l'identité de l'"exploitant du navire" et des individus/entités à inclure dans l'expression "toute personne".

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
		<p>l'expression "toute personne" doit être précisée ou restreinte en raison des navires de surface autonomes;</p> <p>b. Article 3 – précision quant à l'identité de l'"exploitant du navire". Le terme "exploitant" peut être interprété comme signifiant soit "propriétaire du navire", soit "compagnie qui exploite le navire", selon le cas. S'agissant de cet article, il conviendrait éventuellement de prendre une décision de principe sur la question de savoir si la responsabilité doit incomber prima facie au propriétaire du navire ou à la société qui exploite le navire, ou si ces deux entités devraient être solidairement responsables. L'élaboration d'une interprétation ou d'un document interprétatif serait plus facile à mettre en œuvre, mais une modification de la Convention permettrait de pérenniser le résultat. Considérant que cette convention ne nécessite que des précisions, et que de nombreuses autres conventions peuvent nécessiter des modifications importantes, il est proposé de privilégier l'élaboration d'une interprétation.</p>	

8 Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (Convention d'Athènes de 1974)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	I	Aucune difficulté particulière n'a été relevée pour l'application de la Convention d'Athènes de 1974 en ce qui concerne les navires du degré 1 d'autonomie.	Aucun.
DEGRÉ 2	I	Peu de difficultés ont été relevées concernant l'application de la Convention d'Athènes de 1974 pour ce qui est des navires	Les notions visées par les termes et expressions ci-après exigent une attention particulière :

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
		<p>du degré 2 d'autonomie. Il serait possible de les résoudre en élaborant des interprétations, mais aucun consensus ne s'est dégagé s'agissant de savoir si de telles interprétations étaient réellement nécessaires, ou si la Convention de 1974 était suffisamment claire. Les points pour lesquels des précisions peuvent être nécessaires sont énumérés ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> – La notion de "préposé ou mandataire du transporteur, ... qui agit dans l'exercice de ses fonctions" vise-t-elle les personnes ou l'entité qui superviserait l'exploitation autonome du navire (telles que les personnes chargées de la commande à distance à terre) ? – Un accident entraîné par un défaut présenté par un navire de surface autonome pourrait-il être considéré comme la "faute ou la négligence du transporteur" ? – Un défaut présenté par les dispositifs autonomes d'un navire de surface autonome, y compris à terre, pourrait-il être considéré comme un "défaut du navire" ? – Les accidents entraînés par des systèmes ou du matériel autonomes pourraient-ils conduire à la déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité ? 	<ul style="list-style-type: none"> – préposés ou mandataires du transporteur; – faute ou négligence du transporteur; et – défaut du navire et déchéance du droit d'invoquer les limites de la responsabilité, en ce qu'elles sont liées à l'exploitation du système autonome et de la personne qui le supervise.
DEGRÉ 3	I, II	<p>Certaines difficultés ont été relevées concernant l'application de la Convention d'Athènes de 1974 pour ce qui est des navires du degré 3 d'autonomie. Il serait possible de les résoudre en élaborant des interprétations, mais aucun consensus ne s'est dégagé s'agissant de savoir si de telles interprétations ou de tels modifications étaient réellement nécessaires. Les points pour lesquels des précisions peuvent être nécessaires sont énumérés ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> – L'opérateur à distance pourrait-il être considéré comme le transporteur substitué ? – Un défaut présenté par un navire de surface autonome, y compris ses composants à terre, serait-il considéré comme un "défaut du navire" dans le cadre de la Convention ? 	<p>Les notions que recouvrent les termes et expressions ci-après exigent une attention particulière :</p> <ul style="list-style-type: none"> – préposés ou mandataires du transporteur; – faute ou négligence du transporteur; et – défaut du navire et déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité, en ce qu'elles sont liées aux opérations du système autonome et à la personne en assurant la supervision. <p>La question de la responsabilité du concepteur du navire de surface autonome exige un examen spécifique.</p>

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
		<ul style="list-style-type: none"> – Les personnes qui supervisent l'exploitation autonome du navire relèveraient-elles de la catégorie du "préposé ou mandataire du transporteur" ? – Le transporteur pourrait-il se voir déchu de son droit d'invoquer les limites de responsabilité en cas d'accident causé par un navire de surface autonome ? – La responsabilité du concepteur du navire de surface autonome doit-elle faire l'objet d'une attention particulière ? 	
DEGRÉ 4	I, II	<p>Certaines difficultés ont été relevées concernant l'application de la Convention d'Athènes de 1974 pour ce qui est des navires du degré 4 d'autonomie. Il serait possible de les résoudre en élaborant des interprétations ou en apportant des modifications, mais aucun consensus ne s'est dégagé s'agissant de déterminer si ces interprétations ou ces modifications étaient en réalité nécessaires. Les questions pour lesquelles des précisions peuvent être nécessaires sont énumérées ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> – L'opérateur à distance pourrait-il être considéré comme le transporteur substitué ? – Un défaut présenté par un navire de surface autonome, y compris ses composants à terre, serait-il considéré comme un "défaut du navire" dans le cadre de la Convention ? – Les personnes qui supervisent l'exploitation autonome du navire relèveraient-elles de la catégorie du "préposé ou mandataire du transporteur" ? – Le transporteur pourrait-il se voir déchu de son droit d'invoquer les limites de sa responsabilité en cas d'accident causé par un navire de surface autonome ? – La responsabilité du concepteur du navire de surface autonome doit-elle faire l'objet d'une attention particulière ? 	<p>Les notions que recouvrent les termes et expressions ci-après exigent une attention particulière :</p> <ul style="list-style-type: none"> – préposés ou mandataires du transporteur; – faute ou négligence du transporteur; et – défaut du navire et déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité, en ce qu'elles sont liées à l'exploitation du système autonome et à la personne en assurant la supervision. <p>La question de la responsabilité du concepteur du navire de surface autonome exige un examen particulier.</p>

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
		– La difficulté de concevoir certaines obligations du transporteur découlant du statut des bagages dans un contexte de pleine autonomie, à moins qu'il ne soit entendu que le personnel de restauration pourrait être à bord malgré une navigation entièrement autonome.	

9 Protocole de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (Protocole PAL de 1976)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	IV	<i>Question soulevée</i> : L'introduction du droit de tirage spécial (DTS) comme unité de compte à la place du franc-or a-t-elle une incidence sur le futur régime de responsabilité afférent aux navires de surface autonomes ? <i>Analyse</i> : Il n'y a pas d'incidence dans le contexte des navires de surface autonomes. <i>Conclusion</i> : aucune modification n'est requise.	
DEGRÉ 2	IV	Voir l'observation sous le degré 1.	
DEGRÉ 3	IV	Voir l'observation sous le degré 1.	
DEGRÉ 4	IV	Voir l'observation sous le degré 1.	

10 Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (Convention d'Athènes de 2002)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	I	Aucune difficulté n'a été relevée pour l'application de la Convention d'Athènes 2002 dans le cas des navires ayant une autonomie de niveau 1.	Aucun.
DEGRÉ 2	I	<p>Peu de difficultés ont été relevées pour l'application de la Convention d'Athènes de 2002 dans le cas des navires du degré 2 d'autonomie. Il serait possible de les traiter en élaborant des interprétations, mais aucun consensus ne s'est dégagé quant à savoir si de telles interprétations étaient réellement nécessaires, ou si la Convention était suffisamment claire. Les points qui pourraient nécessiter une clarification sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La notion de "préposés ou mandataires du transporteur, qui agissent dans l'exercice de leurs fonctions" couvre-t-elle les personnes ou entités qui superviseraient l'exploitation autonome du navire (telles que les personnes chargées de la commande à distance à terre) ? - Un accident entraîné par un défaut présenté par un navire de surface autonome pourrait-il être considéré comme la "faute ou la négligence du transporteur" ? - Un défaut présenté par un navire de surface autonome, y compris d'un de ses éléments à terre, pourrait-il être considéré comme un "défaut du navire" ? - Un accident entraîné par un navire de surface autonome ou du matériel y afférent pourrait-il conduire à la déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité ? 	Notions de préposés ou mandataires du transporteur, de faute ou de négligence du transporteur, de défaut du navire et de déchéance du droit d'invoquer les limites de la responsabilité, en ce qu'elles sont liées à l'exploitation du système autonome et de la personne qui le supervise.
DEGRÉ 3	I, II	Certaines difficultés ont été relevées pour l'application de la Convention d'Athènes de 2002 dans le cas des navires du degré 3 d'autonomie. Il serait possible de les résoudre en élaborant des interprétations ou en apportant des	Notions de préposés ou mandataires du transporteur, de faute ou de négligence du transporteur, de défaut du navire et de déchéance du droit d'invoquer les limites de la responsabilité, en ce

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
		<p>amendements, mais aucun consensus ne s'est dégagé quant à savoir si de telles interprétations ou amendements étaient réellement nécessaires. Les questions qui pourraient exiger d'être précisées sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'opérateur à distance pourrait-il être considéré comme le transporteur substitué ? - Un défaut présenté par un navire de surface autonome, y compris ses composants à terre, serait-il considéré comme un "défaut du navire" dans le cadre de la Convention ? - Les personnes qui supervisent l'exploitation autonome du navire relèveraient-elles de la catégorie du "préposé ou mandataire du transporteur" ? - Le transporteur pourrait-il être déchu de son droit d'invoquer les limites de responsabilité en cas d'accident causé par un navire de surface autonome ? - La responsabilité du concepteur du navire de surface autonome doit-elle faire l'objet d'une attention particulière ? 	<p>qu'elles sont liées à l'exploitation du système autonome et de la personne qui le supervise.</p> <p>Responsabilité du concepteur du navire de surface autonome.</p>
DEGRÉ 4	I, II	<p>Certaines difficultés ont été relevées pour l'application de la Convention d'Athènes de 2002 dans le cas des navires ayant un niveau d'autonomie quatre. Il serait possible de les traiter en élaborant des interprétations ou en apportant des amendements, mais aucun consensus ne s'est dégagé quant à savoir si de telles interprétations ou amendements étaient réellement nécessaires. Les questions pour lesquelles des précisions peuvent être nécessaires sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'opérateur à distance pourrait-il être considéré comme le transporteur substitué ? - Un défaut présenté par un navire de surface autonome, y compris ses composants à terre, serait-il considéré comme un "défaut du navire" dans le cadre de la Convention ? 	<p>Notions de préposés ou mandataires du transporteur, de faute ou de négligence du transporteur, de défaut du navire et de déchéance du droit d'invoquer les limites de la responsabilité, en ce qu'elles sont liées à l'exploitation du système autonome et de la personne qui le supervise.</p> <p>Responsabilité du concepteur du navire de surface autonome.</p>

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
		<ul style="list-style-type: none"> - Les personnes qui supervisent l'exploitation autonome du navire relèveraient-elles de la catégorie du "préposé ou mandataire du transporteur" ? - Le transporteur peut-il être déchu de son droit d'invoquer les limites de responsabilité en cas d'accident causé par un navire de surface autonome ? - La difficulté de concevoir certaines obligations du transporteur en matière de bagages dans un contexte d'autonomie totale, à moins qu'il ne soit entendu que du personnel de restauration pourrait se trouver à bord malgré une navigation totalement autonome. - La responsabilité du concepteur du navire de surface autonome nécessite-t-elle un examen particulier ? 	

11 Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention LLMC de 1976)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	IV	Tous les navires de surface autonomes ayant le degré d'autonomie 1 relèvent de la catégorie d'application "B", ce qui signifie qu'il est inutile de prendre des mesures.	
DEGRÉ 2	II	En particulier, des ambiguïtés subsistent quant à l'opérateur à distance. Il pourrait être nécessaire de modifier ou de préciser certaines dispositions (par exemple, les dispositions des articles 1.2 et 1.4) et/ou ces dispositions présentent peut-être des lacunes.	Il faut préciser si l'opérateur à distance pourrait relever de la catégorie de "l'armateur et l'armateur-gérant" ou apporter des précisions concernant l'expression "toute personne". Il n'existe aucune définition du terme "navire" dans la Convention. Il pourrait être préférable que cette définition y soit énoncée en vue de dissiper les doutes quant à la question de savoir si un navire de surface ayant une autonomie du degré 3 ou 4 est ou non un navire.

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 3	II	En particulier, des ambiguïtés subsistent quant à l'opérateur à distance. Il pourrait être nécessaire de modifier ou de préciser certaines dispositions (par exemple, les dispositions des articles 1.2 et 1.4) et/ou ces dispositions présentent peut-être des lacunes.	Il faut préciser si l'opérateur à distance pourrait relever de la catégorie de "l'armateur et l'armateur-gérant" ou apporter des précisions concernant l'expression "toute personne". Il n'existe aucune définition du terme "navire" dans la Convention. Il pourrait être préférable que cette définition y soit énoncée en vue de dissiper les doutes quant à la question de savoir si un navire de surface ayant une autonomie du degré 3 ou 4 est ou non un navire.
DEGRÉ 4	II	En particulier, des ambiguïtés subsistent quant au fabricant ou aux autres programmeurs. Il pourrait être nécessaire de modifier ou de préciser certaines dispositions (par exemple, les dispositions des articles 1.2 et 1.4) et/ou ces dispositions présentent peut-être des lacunes.	Il faut préciser si le fabricant ou les autres programmeurs d'un navire de surface autonome ayant le degré d'autonomie 4 pourraient relever de la catégorie de "l'armateur-gérant" ou apporter des précisions concernant l'expression "toute personne". Il n'existe aucune définition du terme "navire" dans la Convention. Il pourrait être préférable que cette définition y soit énoncée en vue de dissiper les doutes quant à la question de savoir si un navire de surface ayant une autonomie du degré 3 ou 4 est ou non un navire.

12 Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996 (Protocole LLMC de 1996)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	IV	Tous les navires de surface autonomes ayant le degré d'autonomie 1 relèvent de la catégorie d'application "B", ce qui signifie qu'il est inutile de prendre des mesures.	

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 2	II	En particulier, des ambiguïtés subsistent quant à l'opérateur à distance. Il pourrait être nécessaire de modifier ou de préciser certaines dispositions (par exemple, les dispositions des articles 1.2 et 1.4) et/ou ces dispositions présentent peut-être des lacunes.	Il faut préciser si l'opérateur à distance pourrait relever de la catégorie de "l'armateur et l'armateur-gérant" ou apporter des précisions concernant l'expression "toute personne". Il n'existe aucune définition du terme "navire" dans la Convention. Il pourrait être préférable que cette définition y soit énoncée en vue de dissiper les doutes quant à la question de savoir si un navire de surface ayant une autonomie du degré 3 ou 4 est ou non un navire.
DEGRÉ 3	II	En particulier, des ambiguïtés subsistent quant à l'opérateur à distance. Il pourrait être nécessaire de modifier ou de préciser certaines dispositions (par exemple, les dispositions des articles 1.2 et 1.4) et/ou ces dispositions présentent peut-être des lacunes.	Il faut préciser si l'opérateur à distance pourrait relever de la catégorie de "l'armateur et l'armateur-gérant" ou apporter des précisions concernant l'expression "toute personne". Il n'existe aucune définition du terme "navire" dans la Convention. Il pourrait être préférable que cette définition y soit énoncée en vue de dissiper les doutes quant à la question de savoir si un navire de surface ayant une autonomie du degré 3 ou 4 est ou non un navire.
DEGRÉ 4	II	En particulier, des ambiguïtés subsistent quant au fabricant ou aux autres programmeurs. Il pourrait être nécessaire de modifier ou de préciser certaines dispositions (par exemple, les dispositions des articles 1.2 et 1.4) et/ou ces dispositions présentent peut-être des lacunes.	Il faut préciser si le fabricant ou les autres programmeurs d'un navire de surface autonome ayant le degré d'autonomie 4 pourraient relever de la catégorie de "l'armateur-gérant" ou apporter des précisions concernant l'expression "toute personne". Il n'existe aucune définition du terme "navire" dans la Convention. Il pourrait être préférable que cette définition y soit énoncée en vue de dissiper les doutes quant à la question de savoir si un navire de surface ayant une autonomie du degré 3 ou 4 est ou non un navire.

13 Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (Convention SUA de 1988)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	IV	<p>Au vu des résultats de l'analyse, il apparaît qu'il n'est pas nécessaire d'apporter des modifications ou d'adopter un nouvel instrument pour maintenir l'applicabilité de la Convention en ce qui concerne les navires de surface autonomes ayant le degré d'autonomie 1. La Convention est promulguée et appliquée par les États Membres signataires au moyen de la législation nationale et de poursuites judiciaires. Au cas où un État Membre signataire viendrait à rencontrer des problèmes de compétence, des problèmes terminologiques ou d'autres problèmes juridiques liés à l'exploitation des navires de surface autonomes, ces questions pourraient être traitées dans le cadre de son système juridique et de l'application de la Convention au niveau national.</p> <p>L'Australie, le Royaume-Uni et la Suisse ont recommandé la catégorie I, à savoir de ne pas apporter de modification à la Convention mais d'élaborer des recommandations interprétatives.</p> <p>Les États-Unis ont examiné soigneusement toutes les positions, mais recommandent la catégorie IV, à savoir qu'il n'est pas nécessaire de modifier la Convention.</p>	
DEGRÉ 2	IV	Voir l'observation formulée au titre du degré d'autonomie 1.	
DEGRÉ 3	IV	Voir l'observation formulée au titre du degré d'autonomie 1.	
DEGRÉ 4	IV	Voir l'observation formulée au titre du degré d'autonomie 1.	

14 Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental (Protocole SUA de 1988)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	IV	<p>Au vu des résultats de l'analyse, il apparaît qu'il n'est pas nécessaire d'apporter des modifications ou d'adopter un nouvel instrument pour maintenir l'applicabilité de la Convention en ce qui concerne les navires de surface autonomes ayant le degré d'autonomie 1. La Convention est promulguée et appliquée par les États Membres signataires au moyen de la législation nationale et de poursuites judiciaires. Au cas où un État Membre signataire viendrait à rencontrer des problèmes de compétence, des problèmes terminologiques ou d'autres problèmes juridiques liés à l'exploitation des navires de surface autonomes, ces questions pourraient être traitées dans le cadre de son système juridique et de l'application de la Convention au niveau national.</p> <p>Bien que le Royaume-Uni recommande que des orientations ou des amendements précisent que des infractions à l'encontre d'une plateforme fixe peuvent être commises à terre, par exemple par un opérateur à distance à terre, un opérateur à distance pourrait être poursuivi dans le cadre d'un système juridique national par une variété de moyens, notamment, mais non exclusivement, par le vote d'une loi nationale prévoyant expressément la responsabilité des opérateurs à distance, l'application de toutes dispositions prévues dans le droit pénal existant relatives à la complicité ou par l'application des dispositions de nature pénale adoptées par un État Membre relatives aux actes de conspiration. En outre, en ce qui concerne la compétence, les dispositions de l'article 3 4) et de l'article 3 5) n'écartent expressément aucun moyen supplémentaire d'exercer une compétence pénale conformément à la législation nationale. Cela ne nécessiterait aucune action de la part de l'OMI.</p>	

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 2	IV	Voir l'observation formulée au titre du degré d'autonomie 1.	
DEGRÉ 3	IV	Voir l'observation formulée au titre du degré d'autonomie 1.	
DEGRÉ 4	IV	Voir l'observation formulée au titre du degré d'autonomie 1.	

15 Convention de 2005 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA de 2005)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	IV	<p>Au vu des résultats de l'analyse, il apparaît qu'il n'est pas nécessaire d'apporter des modifications ou d'adopter un nouvel instrument pour maintenir l'applicabilité de la Convention en ce qui concerne les navires de surface autonomes ayant le degré d'autonomie 1. La Convention est promulguée et appliquée par les États Membres signataires au moyen de la législation nationale et de poursuites judiciaires. Au cas où un État Membre signataire viendrait à rencontrer des problèmes de compétence, des problèmes terminologiques ou d'autres problèmes juridiques liés à l'exploitation des navires de surface autonomes, ces questions pourraient être traitées dans le cadre de son système juridique et de l'application de la Convention au niveau national.</p> <p>À défaut, l'Australie, le Royaume-Uni et la Suisse sont favorables à l'élaboration de recommandations qui permettraient d'indiquer clairement que les infractions définies dans la Convention SUA peuvent être commises à terre, par exemple par un exploitant à terre opérant à distance. La Suisse recommande en outre que les navires autonomes des forces de l'ordre arborent des indications ou des marquages qui signalent qu'il s'agit de navires des forces de l'ordre.</p>	

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 2	IV	Voir l'observation formulée au titre du degré d'autonomie 1.	
DEGRÉ 3	IV	Voir l'observation formulée au titre du degré d'autonomie 1.	
DEGRÉ 4	IV	Voir l'observation formulée au titre du degré d'autonomie 1.	

16 Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental (Protocole SUA de 2005)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	IV	<p>Au vu des résultats de l'analyse, il apparaît qu'il n'est pas nécessaire d'apporter des modifications ou d'adopter un nouvel instrument pour maintenir l'applicabilité de la Convention en ce qui concerne les navires de surface autonomes ayant le degré d'autonomie 1. La Convention est promulguée et appliquée par les États Membres signataires au moyen de la législation nationale et de poursuites judiciaires. Au cas où un État Membre signataire viendrait à rencontrer des problèmes de compétence, des problèmes terminologiques ou d'autres problèmes juridiques liés à l'exploitation des navires de surface autonomes, ces questions pourraient être traitées dans le cadre de son système juridique et de l'application de la Convention au niveau national.</p> <p>Bien que le Royaume-Uni recommande que des orientations ou des amendements précisent que des infractions à l'encontre d'une plateforme fixe peuvent être commises à terre, par exemple par un opérateur à distance à terre, un opérateur à distance pourrait être</p>	

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
		poursuivi dans le cadre d'un système juridique national par une variété de moyens, notamment, mais non exclusivement, par le vote d'une loi nationale prévoyant expressément la responsabilité des opérateurs à distance, l'application de toutes dispositions prévues dans le droit pénal existant relatives à la complicité ou par l'application des dispositions de nature pénale adoptées par un État Membre relatives aux actes de conspiration. En outre, en ce qui concerne la compétence, les dispositions de l'article 3 4) et de l'article 3 5) n'écartent expressément aucun moyen supplémentaire d'exercer une compétence pénale conformément à la législation nationale. Cela ne nécessiterait aucun effort de la part de l'OMI.	
DEGRÉ 2	IV	Voir l'observation formulée au titre du degré d'autonomie 1.	
DEGRÉ 3	IV	Voir l'observation formulée au titre du degré d'autonomie 1.	
DEGRÉ 4	IV	Voir l'observation formulée au titre du degré d'autonomie 1.	

17 Convention internationale de 1989 sur l'assistance

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 1	IV		
DEGRÉ 2	IV		

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 3	I	La question de l'opérateur/capitaine à distance est une question primordiale qu'il faut traiter en tenant compte de tous les instruments et en coordination avec l'ensemble des comités compétents.	
DEGRÉ 4	I	La question du capitaine est une question primordiale qu'il faut traiter en tenant compte de tous les instruments et en coordination avec l'ensemble des comités compétents.	

18 Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
GÉNÉRALITÉS		Certains États ont émis le souhait de discuter de la nécessité d'élargir la liste des cas dans lesquels les propriétaires pouvaient être exonérés d'éventuelles actions en responsabilité au titre de l'article 10 de la Convention.	
DEGRÉ 1	IV	Il ne semble pas nécessaire d'apporter des modifications, en ce qu'il ne devrait y avoir aucun problème à appliquer la Convention en l'état pour les navires correspondant au degré d'autonomie 1.	
DEGRÉ 2	I	Il sera peut-être nécessaire de préciser le rôle du capitaine et de l'opérateur à distance en ce qui concerne certaines obligations en matière de notification.	
DEGRÉ 3	I, II	L'analyse a révélé qu'il faudrait éclaircir ou modifier certains articles de la Convention avant qu'ils puissent être appliqués aux navires commandés à distance sans gens de mer à bord. Cela vaut également pour	

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
		l'obligation d'avoir un certificat à bord du navire et les prescriptions relatives à la déclaration des épaves.	
DEGRÉ 4	I, II	Pour les navires entièrement autonomes, des modifications et des éclaircissements devront être apportés au même titre que pour le degré 3.	

19 Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD de 2010)

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
GÉNÉRALITÉS		Les navires de surface autonomes peuvent être pris en compte dans la version actuelle de la Convention SNPD de 2010. Les navires de surface autonomes soulèvent toutefois certaines questions stratégiques, telles que la manière dont il faudrait classer l'opérateur à distance aux fins des dispositions relatives à l'attribution de la responsabilité, qu'il pourrait être utile d'examiner plus avant. En fonction du résultat de ces délibérations, il pourrait être nécessaire d'élaborer des interprétations communes et/ou d'examiner des amendements à apporter aux conventions pour mettre en œuvre plus clairement les résultats souhaités en matière de principes directeurs.	
DEGRÉ 1	IV	À ce degré d'autonomie, la Convention peut couvrir les navires de surface autonomes sans qu'il soit nécessaire d'y apporter des modifications.	Responsabilité civile découlant d'un produit : le propriétaire devrait-il être tenu pour responsable si les dommages par pollution résultent d'une défaillance d'un système automatisé ? Faut-il envisager d'ajouter d'autres exemptions à la responsabilité du propriétaire aux articles 7 et 14 ?

Degré d'autonomie	Moyen(s) le(s) plus approprié(s)	Raison du choix du ou des moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes	Lacunes éventuelles et/ou thèmes à traiter
DEGRÉ 2	I	À ce degré d'autonomie, la Convention peut couvrir les navires de surface autonomes sans qu'il soit nécessaire d'y apporter des modifications. Il pourrait être nécessaire d'examiner s'il importe ou non de clarifier si un opérateur à distance peut être ou non considéré comme un préposé ou un agent du propriétaire aux fins des dispositions de l'article 7 relatives à l'attribution de la responsabilité.	Responsabilité civile découlant d'un produit : le propriétaire devrait-il être tenu responsable si les dommages par pollution résultent d'un défaut du système commandé à distance ? Faut-il envisager d'ajouter d'autres exemptions à la responsabilité du propriétaire aux articles 7 et 14 ?
DEGRÉ 3	I, II	<p>À ce degré d'autonomie, la Convention peut couvrir les navires de surface autonomes.</p> <p>Il pourrait être nécessaire d'élaborer des interprétations ou d'envisager des amendements (par exemple, à l'article 12) afin de traiter la prescription selon laquelle le certificat d'assurance doit se trouver à bord du navire s'il n'y a pas de gens de mer à bord.</p> <p>Il pourrait être nécessaire d'élaborer des interprétations ou des amendements pour clarifier si un opérateur à distance peut être ou non considéré comme un préposé ou un agent du propriétaire aux fins des dispositions de l'article 7 relatives à l'attribution de la responsabilité.</p>	Responsabilité civile découlant d'un produit : le propriétaire devrait-il être tenu responsable si les dommages par pollution résultent d'un défaut du système commandé à distance ? Faut-il envisager d'ajouter d'autres exemptions à la responsabilité du propriétaire aux articles 7 et 14 ?
DEGRÉ 4	I, II	<p>Il pourrait être nécessaire d'élaborer des interprétations ou d'envisager des amendements (par exemple, à l'article 12) afin de traiter la prescription selon laquelle le certificat d'assurance doit se trouver à bord du navire s'il n'y a pas de gens de mer à bord.</p> <p>Il pourrait être nécessaire d'élaborer des interprétations ou des amendements pour clarifier si un opérateur à distance peut être ou non considéré comme un préposé ou un agent du propriétaire aux fins des dispositions de l'article 7 relatives à l'attribution de la responsabilité.</p>	Responsabilité civile découlant d'un produit : le propriétaire devrait-il être tenu responsable si les dommages par pollution résultent d'un défaut du système commandé à distance ? Faut-il envisager d'ajouter d'autres exemptions à la responsabilité du propriétaire aux articles 7 et 14 ?

APPENDICE 3

Documents de l'OMI relatifs à l'exercice de définition réglementaire mené à l'égard des instruments relevant de la compétence du Comité juridique

LEG 105/11/1	Canada, Finlande, Géorgie, Îles Marshall, Norvège, République de Corée, Turquie, Comité maritime international, Chambre internationale de la marine marchande et International Group of Protection and Indemnity Associations	Proposition visant à réaliser un exercice de définition réglementaire et une analyse des lacunes en ce qui concerne les navires de surface autonomes
LEG 105/14	Secrétariat	Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa cent cinquième session
LEG 106/8	Secrétariat	Liste des instruments qui relèvent de la compétence du Comité juridique
LEG 106/8/1	Secrétariat	Résultats des travaux du MSC 99 et du MSC 100 relatifs aux navires de surface autonomes
LEG 106/8/2	Allemagne, Canada, Danemark, Émirats arabes unis, Finlande, France, Géorgie, Îles Marshall, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, Royaume-Uni et International Group of Protection and Indemnity Associations	Proposition de cadre, de méthodologie et de plan de travail pour l'exercice de définition réglementaire
LEG 106/8/3	Chine	Projet de plan d'action pour l'exercice de définition réglementaire relatif aux navires de surface autonomes
LEG 106/8/4	République de Corée	Considérations relatives aux instruments, au cadre et à la méthodologie de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique
LEG 106/WP.5	Secrétariat	Rapport du Groupe de travail du Comité juridique sur les navires de surface autonomes
LEG 106/16	Secrétariat	Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa cent sixième session
LEG 107/8	Comité Maritime International	Synthèse des résultats de l'analyse des instruments de l'OMI qui relèvent de la compétence du Comité juridique

LEG 107/8/Corr.1	Comité Maritime International	Synthèse des résultats de l'analyse des instruments de l'OMI qui relèvent de la compétence du Comité juridique
LEG 107/8/1	Suède	Synthèse des résultats des première et seconde étapes de l'exercice de définition réglementaire relatif à la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007
LEG 107/8/2	Japon	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique relatif à la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC de 1992)
LEG 107/8/3	Australie	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique relatif à la Convention de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires
LEG 107/8/4	Secrétariat	État d'avancement de l'exercice de définition réglementaire et de l'analyse des lacunes effectués par le MSC et le FAL
LEG 107/8/5	États-Unis d'Amérique	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988
LEG 107/8/6	États-Unis d'Amérique	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique relatif à la Convention de 2005 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime
LEG 107/8/7	États-Unis d'Amérique	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique relatif au Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental
LEG 107/8/8	États-Unis d'Amérique	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique pour le Protocole de 2005 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental
LEG 107/8/9	Chine et République de Corée	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique relatif à la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute

LEG 107/8/10	République de Corée et Royaume-Uni	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique relatif à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention LLMC de 1976) et au Protocole de 1996 modifiant la Convention LLMC de 1976 (Protocole LLMC de 1996)
LEG 107/8/11	Finlande	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique relatif à la Convention internationale de 1989 sur l'assistance
LEG 107/8/12	France et Îles Marshall	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique relatif à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages
LEG 107/8/13	France et Îles Marshall	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique relatif à la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages
LEG 107/8/14	France et Îles Marshall	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique relatif au Protocole de 1976 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages
LEG 107/8/15	Canada	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique relatif à la Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses
LEG 107/8/16	Allemagne	Synthèse des résultats de l'exercice de définition réglementaire du Comité juridique relatif à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
LEG 107/8/17	Secrétariat	Résumé des lacunes et thèmes communs principaux ayant trait aux instruments qui relèvent de la compétence du Comité juridique
LEG 107/8/18	Fédération internationale des associations de capitaines de navires	Observations concernant les documents LEG 107/8, LEG 107/8/1, LEG 107/8/5, LEG 107/8/6 et LEG 107/8/11 au sujet du rôle du capitaine
LEG 107/18/2	Secrétariat	Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa cent septième session

LEG 108/7	Secrétariat	Achèvement de l'exercice de définition réglementaire et de l'analyse des lacunes effectués par le MSC 103
LEG 108/7/1	Fédération de Russie	Observations concernant les documents LEG 107/8 et LEG 107/8/17 eu égard à la réglementation juridique de la mise à l'essai de navires de surface autonomes en Fédération de Russie
LEG 108/WP7	Secrétariat	Rapport du Groupe de travail du Comité juridique sur les navires de surface autonomes
LEG 108/16/1	Secrétariat	Rapport du Comité sur les travaux de sa cent huitième session
