

ASSEMBLÉE  
33<sup>e</sup> session  
Point 13 de l'ordre du jour

A 33/Res.1192  
19 janvier 2024  
Original: ANGLAIS

## RÉSOLUTION A.1192(33)

Adoptée le 6 décembre 2023  
(Point 13 de l'ordre du jour)

### EXHORTATION DES ÉTATS MEMBRES ET DE TOUTES LES PARTIES PRENANTES CONCERNÉES À PROMOUVOIR DES MESURES VISANT À PRÉVENIR LES OPÉRATIONS ILLÉGALES MENÉES DANS LE SECTEUR MARITIME PAR LES NAVIRES NON DÉCLARÉS OU FANTÔMES

L'ASSEMBLÉE,

NOTANT l'alinéa a) de l'article premier de la Convention portant création de l'OMI (la Convention), qui dispose que l'Organisation a pour but d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et de traiter des questions administratives et juridiques liées aux objectifs énoncés à l'article premier de la Convention,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée,

RAPPELANT ÉGALEMENT la résolution A.1162(32), intitulée "Exhortation des États Membres et de toutes les parties prenantes concernées à promouvoir des mesures en vue de prévenir l'immatriculation frauduleuse, l'établissement de registres frauduleux de navires et la commission d'autres actes frauduleux dans le secteur maritime, et d'éliminer ces pratiques" et la résolution A.1142(31), intitulée "Mesures visant à prévenir l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux de navires", et la création de la fonction "Registre des navires" dans le module du Système mondial intégré de renseignements maritimes consacré aux Points de contact,

RAPPELANT EN OUTRE sa résolution A.1117(30), intitulée "Système de numéros OMI d'identification des navires" et la lettre circulaire n° 1886/Rev.7, diffusée à l'appui de l'application du Système de numéros OMI d'identification des navires,

NOTANT que l'application effective des conventions et instruments relatifs à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution, en particulier ceux qui traitent de la formation des gens de mer et de la délivrance de certificats, ainsi que des procédures concernant le contrôle des navires inférieurs aux normes adoptées en vue d'éliminer à terme ces conditions inférieures aux normes, contribue à prévenir et à éliminer la fraude dans le secteur maritime,

NOTANT ÉGALEMENT la résolution MSC.160(78), intitulée "Adoption du système d'attribution d'un numéro OMI d'identification unique aux compagnies et propriétaires inscrits", qui visait à renforcer la sécurité et la sûreté maritimes et la protection de l'environnement et à contribuer à prévenir la fraude maritime, et la lettre circulaire n° 2554/Rev.3 diffusée à l'appui de l'application de la résolution MSC.160(78),

RAPPELANT la Procédure recommandée pour le transfert de navires entre États du pavillon, adoptée par les circulaires MSC/Circ.1140 et MEPC/Circ.424,

RAPPELANT ÉGALEMENT les Meilleures pratiques recommandées pour contribuer à lutter contre l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux de navires, adoptées par la circulaire LEG.1/Circ.10,

RAPPELANT EN OUTRE que le Système d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT) peut être utilisé pour identifier les navires jusqu'à une distance de 1 000 milles marins depuis l'État côtier,

NOTANT AVEC PRÉOCCUPATION les renseignements concernant les navires se livrant à des opérations illégales en vue de contourner les sanctions ou à d'autres activités illégales menées par des navires qualifiés de "non déclarés" ou de "fantômes" aux fins de la présente résolution,

NOTANT AVEC PRÉOCCUPATION ÉGALEMENT les renseignements selon lesquels ces navires désactivent délibérément leurs systèmes d'identification automatique (AIS) de bord ou les manipulent en faisant fi des recommandations qui figurent dans les Directives révisées pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS) de bord (résolution A.1106(29)) au sujet de la désactivation de l'AIS pour motif légitime, leur entretien n'est pas conforme aux normes, il est difficile de connaître leur propriétaire, ils n'ont pas contracté les assurances nécessaires et ils dissimulent la destination et l'origine des cargaisons,

NOTANT que la non-réception des transmissions AIS par les stations côtières ou les satellites AIS n'est pas forcément un signe d'activité illégale mais peut justifier une enquête approfondie,

NOTANT AVEC UNE PROFONDE PRÉOCCUPATION que les navires non déclarés ou fantômes posent un risque réel et élevé d'incident, en particulier lorsqu'ils prennent part à des transferts de navire à navire, sachant qu'ils dissimulent la destination ou l'origine des cargaisons, ou se soustraient au contrôle ou à la réglementation des États du pavillon ou des États côtiers,

SACHANT que l'immatriculation frauduleuse des navires, l'existence de registres frauduleux et les pratiques de navigation frauduleuses connexes constituent une menace grave pour la sécurité et la sûreté des transports maritimes internationaux, y compris pour ce qui est de la sécurité, du bien-être et de l'incrimination possible des membres de l'équipage, ainsi que pour la protection de l'environnement, et peuvent faciliter le trafic maritime illégal et le contournement des sanctions et d'autres activités illégales,

RECONNAISSANT qu'il est important que toutes les parties prenantes puissent obtenir, mettre à jour et échanger des informations, au moyen de mécanismes bilatéraux ou multilatéraux et conformément au droit interne et international, dans l'ensemble du secteur maritime, pour prévenir et déjouer cette menace,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT que la ratification et la mise en application efficace d'autres conventions de l'OMI et d'autres instruments internationaux pertinents, ou l'adhésion à ces instruments, peuvent contribuer sensiblement à prévenir et à combattre la fraude maritime,

RECONNAISSANT EN OUTRE que des propriétaires de navire pratiquent le commerce de manière responsable et conformément aux obligations qui leur incombent en vertu des conventions et réglementations internationales,

ESTIMANT que l'élaboration de législations nationales et leur examen continu contribuent dans une très large mesure à la lutte contre les actes frauduleux dans le secteur maritime,

DÉSIREUSE d'encourager toutes les parties prenantes concernées à prendre des mesures en vue de prévenir et d'éliminer les actes frauduleux qui compromettent gravement l'intégrité du commerce maritime international,

AYANT EXAMINÉ les recommandations faites par le Comité juridique à sa cent dixième session et par le Comité de la protection du milieu marin à sa quatre-vingtième session,

1 DÉCIDE que, aux fins de la présente résolution, "flotte non déclarée" ou "flotte fantôme" désigne les navires qui se livrent à des opérations illégales en vue de contourner les sanctions, de se soustraire aux réglementations en matière de sécurité ou d'environnement, d'éviter les coûts d'assurance ou de se livrer à d'autres activités illégales, notamment :

- .1 effectuer des opérations dangereuses qui ne respectent pas les réglementations internationales et les normes et meilleures pratiques strictes et bien établies du secteur;
- .2 éviter intentionnellement les inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du pavillon et par l'État du port;
- .3 ne pas souscrire une assurance responsabilité civile adéquate ou une autre garantie financière;
- .4 éviter intentionnellement les vérifications ou inspections commerciales;
- .5 ne pas agir dans le cadre d'une politique de gouvernance d'entreprise transparente garantissant le bien-être et la sécurité des personnes à bord et la protection du milieu marin; ou
- .6 prendre intentionnellement des mesures pour éviter la détection du navire, telles que la désactivation des transmissions AIS ou LRIT ou la dissimulation de l'identité réelle du navire, lorsqu'il n'y a pas de préoccupation légitime en matière de sécurité ou de sûreté justifiant une telle action;

2 PRIE les États du pavillon à veiller à ce que les navires battant leur pavillon respectent les mesures qui interdisent ou réglementent légalement les transferts de navire à navire, et à ce que ces navires respectent en outre l'esprit des prescriptions des conventions de l'OMI relatives à la sécurité et à la prévention de la pollution, en particulier les règles 19 et 19-1 du chapitre V de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et le chapitre 8 de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), et satisfont aux normes de sécurité de la navigation afin de réduire au minimum le risque de pollution par les hydrocarbures;

3 PRIE INSTAMMENT les États du pavillon d'envisager d'obliger les navires battant leur pavillon à actualiser leurs plans des opérations de navire à navire de manière à y inclure l'obligation pour les navires de notifier l'État du pavillon dont ils relèvent lorsqu'ils prennent part à une telle opération, y compris le lieu de cette opération, en particulier lorsqu'elle a lieu en haute mer, et la délivrance d'un document accusant réception de la notification aux fins d'archivage à bord du navire sous forme électronique;

4 ENCOURAGE les États du port à veiller à l'application des conventions sur la sécurité et la responsabilité à bord de ces navires, notamment les prescriptions applicables des conventions de l'OMI relatives à la sécurité des opérations de transfert de navire à navire, et à s'assurer que les navires aient à bord des certificats d'assurance en cours de validité délivrés par l'État conformément aux conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation;

5 RECOMMANDE que les États du port, lorsqu'ils ont connaissance de navires qui prennent des mesures délibérées pour échapper à la détection, telles que la désactivation des transmissions AIS ou LRIT ou la dissimulation de leur identité réelle, soumettent ces navires à des inspections renforcées, comme l'autorisent les mécanismes de contrôle par l'État du port, et en informent l'administration du pavillon du navire concerné, selon qu'il convient, à l'issue d'une première enquête permettant de déterminer si le navire a cessé d'émettre des signaux pour des motifs légitimes;

6 DEMANDE aux États côtiers de surveiller les opérations de navire à navire dans leur mer territoriale et leur zone économique exclusive qui sont notifiées conformément à la règle 42 de l'Annexe I de MARPOL, notamment de contrôler que les notifications exigées en vertu de la règle 42 de l'Annexe I de MARPOL sont communiquées, et de prendre les mesures appropriées, dans les cas où il est établi que ces opérations ne sont pas conformes à la réglementation en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution des mers;

7 ENCOURAGE ÉGALEMENT les États côtiers à collaborer en vue de mieux contrôler ces pratiques et opérations;

8 PRIE INSTAMMENT les Gouvernements, le Secrétaire général, les autorités de l'État du pavillon, les autorités chargées du contrôle par l'État du port, les propriétaires et exploitants de navires, les organisations non gouvernementales, le secteur privé, y compris le secteur des assurances maritimes, les courtiers maritimes et les autres parties prenantes pertinentes du secteur maritime, de mettre en place des ateliers qui portent sur le renforcement des capacités et les pratiques concernant la diligence raisonnable, aux fins de la prévention, de la détection et de la notification de l'exploitation de navires non déclarés ou fantômes et des activités illégales auxquelles ces navires se livrent;

9 PRIE le Secrétaire général de porter à l'attention d'autres institutions des Nations Unies les questions examinées, ainsi que les préoccupations exprimées et les difficultés rencontrées, afin qu'elles puissent également prendre des mesures concernant les questions relevant de leur compétence;

10 PRIE ÉGALEMENT les comités concernés de maintenir la présente question à l'étude et de prendre toute autre mesure qu'ils jugeraient nécessaire, compte tenu de l'évolution de la situation.