

COMITÉ JURIDIQUE
111^e session
Point 6 de l'ordre du jour

LEG 111/6
16 janvier 2024
Original: ANGLAIS
Diffusion au public avant la session

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

**Rapport définitif du Groupe d'étude présenté par l'Université maritime mondiale,
l'Institut de droit maritime international de l'OMI et la CNUCED**

Note du Secrétariat

RÉSUMÉ

<i>Résumé analytique:</i>	On trouvera dans le présent document le rapport définitif du Groupe d'étude sur l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux de navires.
<i>Orientations stratégiques, le cas échéant:</i>	1 et 7
<i>Résultats:</i>	Non applicable
<i>Mesures à prendre:</i>	Paragraphe 4
<i>Documents de référence:</i>	LEG 110/6 et LEG 110/18/1

Introduction

1 À sa cent dixième session, le Comité a examiné le document LEG 110/6, dans lequel le Secrétariat présentait le rapport intérimaire sur les travaux du Groupe d'étude que le Comité avait constitué à sa cent neuvième session, en le chargeant d'entreprendre une étude approfondie de l'ensemble des problèmes qui se rapportaient à l'immatriculation frauduleuse et aux registres frauduleux de navires et d'examiner les mesures de prévention et de lutte qu'il serait possible de prendre à cet égard (LEG 109/16/1, paragraphes 6.9 à 6.12 et annexe 2). Le rapport intérimaire a été établi par l'Université maritime mondiale (UMM), l'Institut de droit maritime international (IMLI) de l'OMI et la CNUCED. Il comprend un résumé des conclusions préliminaires tirées des réponses adressées à un questionnaire d'étude qui a été élaboré par le Groupe d'étude et auquel seuls 31 registres, représentant 22,75 % de la flotte mondiale, ont répondu.

2 Le Comité s'est inquiété du fait que la participation à l'étude était très faible et que les données risquaient d'être insuffisantes pour pouvoir produire des résultats intéressants. Il a pris note des conclusions préliminaires découlant des réponses au questionnaire et de la voie qu'il était proposé de suivre, et pris des mesures à ce sujet, comme cela est indiqué aux paragraphes 6.4 à 6.12 du document LEG 110/18/1.

3 Le Groupe d'étude a continué d'exécuter son mandat, conformément auquel il joint au présent document le rapport définitif sur ses travaux. Le mandat du Groupe d'étude est reproduit dans l'annexe 1 du présent rapport pour des raisons de commodité.

Mesures que le Comité est invité à prendre

4 Le Comité juridique est invité à :

- .1 prendre note des renseignements communiqués dans le présent rapport et prendre les autres mesures qu'il jugera appropriées;
- .2 exhorter les États Membres à honorer leurs engagements, tels qu'ils sont énoncés dans la résolution A.1162(32) de l'Assemblée, et à prendre individuellement et collectivement les dispositions nécessaires, en collaboration avec toutes les parties prenantes concernées, pour promouvoir des mesures efficaces en vue de prévenir l'immatriculation frauduleuse et l'établissement de registres frauduleux ainsi que la commission de tout autre acte frauduleux dans le secteur maritime et de mettre un terme à ces pratiques (annexe, paragraphe 34);
- .3 arrêter des mesures pour élaborer des directives ou meilleures pratiques en matière d'immatriculation des navires, qui pourraient servir de base ultérieure à l'établissement d'un instrument relatif à l'immatriculation des navires, afin d'assurer l'efficacité de la mise en œuvre des instruments de l'OMI, en tenant compte, s'il y a lieu, des dispositions de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986 (annexe, paragraphe 99); et
- .4 envisager d'améliorer le module du Système mondial intégré de renseignements maritimes et examiner les propositions d'amélioration avancées dans l'annexe 4 du présent rapport (annexe, paragraphe 101).

ANNEXE

RAPPORT DU GROUPE D'ÉTUDE SUR L'IMMATRICULATION FRAUDULEUSE DE NAVIRES ET LES REGISTRES FRAUDULEUX

PARTIE I MÉTHODE DE TRAVAIL ET RÉSULTATS

Exécution du mandat

1 L'UMM a continué de présider le Groupe d'étude et a coordonné les tâches confiées en collaboration avec la CNUCED et l'IMLI. Elle a mené à bonne fin l'étude et en a analysé les résultats. Les parties susceptibles de communiquer des renseignements pertinents ont été recensées et invitées à collaborer aux travaux du Groupe d'étude. Les registres des États Membres ont été sollicités de nouveau par l'intermédiaire de leurs représentantes ou représentants auprès de l'OMI, avec l'aide du Secrétariat de l'OMI, pour répondre à la version approfondie du questionnaire, dont les parties A et B sont reproduites dans l'annexe 2 du présent rapport.

Destinataires du questionnaire d'étude et réponses reçues

2 Les destinataires sont divisés en catégories pour permettre aux lectrices et aux lecteurs de comprendre la source des résultats. La première catégorie concerne les registres de navires, la deuxième concerne les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port et les catégories restantes correspondent aux autres parties prenantes concernées.

3 À la date de soumission du présent rapport, le questionnaire avait été envoyé aux destinataires figurant dans le tableau 1 ci-dessous et le nombre de réponses qui avaient été reçues était tel qu'indiqué dans ce tableau. La version approfondie du questionnaire n'a été transmise qu'aux registres de navires et aux trois mémorandums d'entente; aucune autre catégorie de destinataires de la version initiale du questionnaire ne se l'est vu adresser.

Tableau 1 – Questionnaires initial et approfondi, destinataires et nombre de réponses

CATÉGORIE	Destinataires	Nombre de réponses à la partie A (version initiale)	Nombre de réponses aux parties A et B (version approfondie)	Nombre total de réponses
Registres États Membres de l'OMI	175	31	30	61
Contrôle des navires par l'État du port Mémorandums d'entente	3	0	3	3
Organismes reconnus Membres de l'IACS	11	3	Non applicable	3
Organismes reconnus Sociétés non membres de l'IACS	50	2	Non applicable	2
P&I Clubs Membres des P&I Clubs	1	1	Non applicable	1

CATÉGORIE	Destinataires	Nombre de réponses à la partie A (version initiale)	Nombre de réponses aux parties A et B (version approfondie)	Nombre total de réponses
P&I Clubs Organisations non membres des P&I Clubs	16	0	Non applicable	0
Assureurs	18	0	Non applicable	0
INTERTANKO	1	1	Non applicable	1
BIMCO	1	0	Non applicable	0

4 La période d'étude s'étendait du mois d'octobre 2022 au mois de septembre 2023. Au cours de la période considérée, le nombre de navires portant la mention "*False flag*" (faux pavillon) dans la base de données du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) a enregistré des variations et est examiné plus avant dans la partie II du présent rapport. Bien que l'étude tienne compte des diverses actualisations des données du GISIS, la liste sélectionnée correspond à l'état de la base de données au 11 septembre 2023, soit 101 navires, dont 12 mentions nouvelles portées depuis la dernière actualisation en date du 30 août 2023.

5 Cette liste a été transmise à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), en l'invitant à communiquer tout renseignement qui puisse se trouver dans sa base de données concernant les comportements des navires en question au cours de la période considérée dans les eaux territoriales de l'Union européenne (UE).

Résumé des résultats

6 On trouvera ci-dessous les résultats de l'analyse des réponses adressées aux questionnaires initial et approfondi :

- .1 D'après le tableau ci-dessus, sur les 175 États Membres sollicités, 61 registres¹ ont répondu au questionnaire et seuls 30 d'entre eux en ont rempli les parties A et B, soit 29,158 % de la flotte mondiale.
- .2 Sur les 61 registres qui ont répondu, seuls 6 ont rempli le questionnaire en y citant des noms de navire et/ou des numéros OMI, qui se rapportaient à 12 navires soupçonnés, à leur connaissance, de battre faux pavillon. Sur les 12 navires suspects, seuls cinq (5) figuraient sur la liste des navires portant la mention "*False flag*" (faux pavillon) dans le GISIS au cours de la période considérée.
- .3 Sur les trois mémorandums auxquels le questionnaire approfondi a été transmis, deux y ont répondu en citant le nom de navires immatriculés frauduleusement et un s'est dit posséder des indications d'immatriculation frauduleuse, qu'il n'a pas été possible de contrôler en raison de l'absence de réponse de la part des registres sur lesquels ces navires seraient prétendument inscrits. Parmi les navires signalés comme battant faux pavillon, cinq portaient la mention "*False flag*" (faux pavillon) dans le GISIS.
- .4 Les données communiquées par l'AESM comprenaient une liste de 1 242 entrées portant sur des cas de rencontre en mer (transbordement

¹ Au nombre des 61 registres qui ont répondu figurait un registre international d'un État Membre de l'OMI.

de cargaison) perpétrés par 125 navires battant faux pavillon. Une autre liste incluait 764 cas de non-notification des données (désactivation du système d'identification automatique (AIS)), dont 94 avaient été perpétrés par 9 navires battant faux pavillon.

On trouvera énumérés ci-dessous dans l'ordre alphabétique le nom des pavillons usurpés sous lesquels naviguaient les navires figurant sur les deux listes susmentionnées :

Belize : 1 navire
Comores : 2 navires
État plurinational de Bolivie : 1 navire
États fédérés de Micronésie : 15 navires
Fidji : 16 navires
Gabon : 1 navire
Gambie : 5 navires
Guinée équatoriale : 10 navires
Guyana : 22 navires
Mongolie : 1 navire
Palaos : 1 navire
République démocratique du Congo : 16 navires
République-Unie de Tanzanie : 4 navires
Saint-Vincent-et-les Grenadines : 1 navire
Samoa : 5 navires
Sao Tomé-et-Principe : 12 navires
Sierra Leone : 1 navire
Somalie : 1 navire
Timor-Leste : 1 navire
Togo : 7 navires
Zambie : 2 navires

D'après la base de données de l'AESM, il semblerait que 48 des navires susmentionnés aient battu (successivement, plutôt que simultanément) deux faux pavillons pendant une année. Les autres navires avaient continué d'être signalés sur la liste comme battant faux pavillon ou en avaient été rayés au cours de la période considérée, selon les données consignées par l'AESM.

- .5 Les réponses à tous les questionnaires remplis, hormis huit, traduisaient une méconnaissance institutionnelle avouée des registres frauduleux (QA.1). Cinq répondants ont cependant répondu par l'affirmative sans avoir connaissance de cas particuliers mais plutôt de renseignements qui circulaient publiquement. Par ailleurs, la plupart des répondants ont répondu par la négative à la question sur les cas précis d'immatriculation frauduleuse et de falsification de documents (QA.2). Toutefois, six registres ont signalé des cas de faux pavillon en citant le nom et le numéro OMI des navires en cause; et quatre registres ont rapporté avoir découvert des cas de certificats contrefaits.
- .6 En ce qui concernait les causes de l'immatriculation frauduleuse (QA.3), beaucoup ont été citées, dont le manquement aux dispositions des Conventions de l'OMI, la tromperie auprès des autorités, les avantages fiscaux et le commerce illicite.

- .7 De nombreux répondants ont recensé les pratiques suivantes relatives aux navires immatriculés frauduleusement (QA.4) : transbordements de cargaison illicite, désactivation injustifiée de l' AIS, non-respect des sanctions, etc.
- .8 En ce qui concernait les effets de telles pratiques (QA.5), de nombreux répondants ont cité la commission d'activités illégales, l'exploitation de navires qui n'étaient pas conformes aux normes, les risques qui pesaient sur la vie des gens de mer et la pollution des mers.
- .9 À la question sur les meilleures pratiques de lutte contre l'immatriculation frauduleuse (QA.6 et QA.7), la plupart des répondants n'ont pas fait état de connaissances pertinentes en la matière tandis que certains ont souligné l'importance de l'échange de renseignements entre les autorités de contrôle par l'État du port et la notification de tels cas à l'OMI.
- .10 À la question sur les parties prenantes pertinentes (QA.8), la plupart des répondants ont cité l'OMI, le contrôle par l'État du pavillon et le contrôle par l'État du port.
- .11 En ce qui concernait la qualification de l'acte d'établissement d'un registre frauduleux et d'enregistrement d'une immatriculation frauduleuse, la majorité des répondants ont convergé vers le droit pénal, en plus de mentionner les mesures administratives, et ont souligné qu'il était nécessaire de qualifier cet acte de crime international (QA.9 à QA.15).
- .12 À la question de savoir à quels instruments juridiques (QA.16) il était porté atteinte lorsque les actes susmentionnés étaient perpétrés, la plupart des répondants ont cité la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les instruments de l'OMI et les autres instruments juridiques, qui sont exposés dans la suite du présent rapport.
- .13 En ce qui concernait les mesures de prévention et de lutte contre les problèmes susmentionnés (QA.17), de nombreux répondants ont recommandé des mesures qui devraient être prises par l'OMI, en particulier le rôle du GISIS (QA.18).
- .14 Au total, 30 réponses ont été apportées aux trois questions supplémentaires approuvées au LEG 110 et posées aux registres de navires dans le questionnaire approfondi. Comme la plupart des répondants n'avaient pas connaissance de cas particuliers (QB.1) et qu'ils ne disposaient que de renseignements qui circulaient publiquement, les mesures prises par les administrations maritimes compétentes n'ont fait l'objet d'aucune réponse concrète. Trois registres ont néanmoins répondu qu'en cas de document contrefait constaté, ils appliquaient un ensemble complet de règles nationales qui pouvaient entraîner :
- a) le retrait et l'invalidation du document en cause;
 - b) la convocation du propriétaire pour être entendu sur l'infraction présumée; et
 - c) la condamnation pénale du capitaine du navire en cause.

- .15 À la question supplémentaire de savoir si l'immatriculation frauduleuse et les pratiques connexes constituaient une menace réelle pour l'ensemble de la communauté maritime (QB.2), tous les répondants (30) ont répondu par l'affirmative et ont insisté sur le danger de tels actes subversifs pour le cadre réglementaire mondial de l'OMI.
- .16 À la question supplémentaire sur le message que les auteurs de ces actes répréhensibles tireraient du faible taux de participation des États Membres à l'étape initiale de l'étude (QB.3), tous les répondants (30) ont répondu en confirmant qu'une participation plus large des États Membres enverrait un signal plus fort aux auteurs de tels actes.
- .17 Les réponses faites à la question supplémentaire touchant au fond du problème présentaient un intérêt particulier (savoir si le problème de l'immatriculation frauduleuse pouvait s'expliquer par l'absence de prescriptions minimales à respecter pour l'immatriculation en bonne et due forme des navires (QB.4)). L'écrasante majorité des répondants étaient d'avis qu'il conviendrait de poursuivre l'étude en ce sens.
- .18 Certains registres ont répondu que l'on gagnerait à examiner s'il existait une indication objective de corrélation entre l'absence de prescriptions minimales relatives à l'immatriculation des navires et les infractions commises en la matière. En d'autres termes, il conviendrait de rechercher et d'étudier les failles du système international d'immatriculation des navires, qui sont exploitées par les auteurs d'actes frauduleux.
- .19 Un aspect essentiel du problème susmentionné semble résider dans les critères et les procédures de transfert de registre à registre d'un navire. Un pays a souligné l'importance de tenir compte de la disposition relative au lien substantiel prévue par la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986 (instrument non en vigueur) quand il s'agissait d'examiner le besoin de prescriptions minimales pour l'immatriculation des navires en bonne et due forme.
- .20 Dans de nombreux cas de navires battant faux pavillon ou plusieurs faux pavillons successifs, le problème semble avoir deux causes. Très souvent, dans la situation légitime qu'est celle de l'immatriculation provisoire, dont la durée de validité varie d'un pays à un autre et dans le cadre de laquelle le registre devrait exercer son devoir de diligence envers les documents qui lui sont soumis, le navire était probablement auparavant immatriculé sur un registre frauduleux au moyen de documents contrefaits. Lorsque la validité du certificat provisoire est expirée, le fraudeur a la faculté de déposer une nouvelle demande d'immatriculation auprès d'un autre registre. Or, dans cet intervalle, le navire semblera être valablement immatriculé, quoique provisoirement, sur un registre légal.
- .21 Dans le même temps, il ne fait aucun doute que les fraudeurs au registre maritime usurpent presque invariablement le pavillon des États qui ne disposent pas de moyens suffisants pour exercer effectivement leur juridiction et leur contrôle sur les navires battant leur pavillon, à plus forte raison sur les navires qui battent leur pavillon sans être immatriculés en bonne et due forme. Il s'agit d'un *locus classicus* de l'absence de "lien

substantiel" entre le navire et l'État du pavillon, tel que le prescrit l'article 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer².

- .22 Eu égard aux considérations précédentes, il semble que l'établissement de critères minimaux qui régissent l'immatriculation des navires garantirait l'exercice de la juridiction et du contrôle effectifs sur ces navires et donnerait corps au principe du lien substantiel. C'est une condition préalable nécessaire qui pourrait décourager les pratiques d'immatriculation frauduleuse et les activités illégales qui y sont liées.
- .23 Aucune meilleure pratique ne s'est dégagée des réponses reçues.

² Aux termes du *ratio decidendi* dans l'affaire du navire **Virginia G** (Panama/Guinée-Bissau), arrêt, Tribunal international du droit de la mer (TIDM), Recueil 2014, p. 4, "[d]e l'avis du Tribunal, une fois un navire immatriculé, l'État du pavillon est tenu, aux termes de l'article 94 de la Convention, d'exercer sa juridiction et son contrôle effectifs sur ce navire afin de s'assurer qu'il est exploité en conformité avec les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées. C'est ce que veut dire 'lien substantiel'."

PARTIE II ANALYSE STATISTIQUE³

Distinction entre navire battant faux pavillon et navire appartenant à une flotte non déclarée ou flotte fantôme

7 Avant d'examiner les statistiques disponibles, il importe d'établir une distinction de terminologie et d'usage. D'après les critères retenus par IHS Markit et S&P Global, la mention "*False Flag*" (faux pavillon) s'applique dans le GISIS⁴ à tout navire qui transmet, diffuse, affiche ou détourne de toute autre manière le pavillon d'un État alors que l'Administration de l'État du pavillon a confirmé qu'il était indûment immatriculé sous le pavillon en question.

8 Il ne faut pas confondre les navires battant faux pavillon avec les navires qui appartiennent à une flotte non déclarée ou fantôme, dont il est question dans le document LEG 110/5 et au paragraphe 5.10 du document LEG 110/18/1. Ainsi que l'avait noté le Comité juridique à sa cent dixième session, les navires-citernes fantômes posaient un risque réel et élevé d'incident, en particulier lorsqu'ils prenaient part à des transferts de navire à navire, sachant qu'ils dissimulaient la destination ou l'origine des cargaisons, ou se soustrayaient au contrôle ou à la réglementation des États du pavillon ou des États côtiers. Très souvent, cette pratique transférait le risque de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à des États côtiers qui n'étaient pas impliqués dans le transfert des hydrocarbures ou qui ne tiraient pas parti des hydrocarbures transférés, et elle pouvait accroître la probabilité qu'un propriétaire impliqué dans ces activités se soustraie aux responsabilités qui lui incombaient en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (Convention CLC) et de la Convention sur les hydrocarbures de soute, ce qui faisait courir des risques aux États côtiers touchés ainsi qu'aux FIPO. Un certain nombre de mesures connexes recommandées ont été appuyées par le Comité juridique et étaient décrites au paragraphe 5.10 du document LEG 110/18/1. Par ailleurs, en décembre 2023, l'Assemblée avait examiné les renseignements à ce sujet et adopté la résolution A.1192(33), par laquelle elle invitait instamment les États Membres et toutes les parties prenantes concernées à promouvoir des mesures visant à prévenir les opérations illégales dans le secteur maritime par les navires non déclarés ou fantômes.

³ Remarque sur la comparaison statistique :
La CNUCED publie périodiquement des statistiques du commerce maritime sur son site Internet (<http://stats.unctad.org>) ainsi que dans l'Étude sur les transports maritimes (<http://unctad.org/RMT>) d'après les données fournies par Clarksons Research et autres fournisseurs de données. Pour les besoins de la présente étude, la CNUCED s'est fondée sur le même jeu de données qui a servi à produire les statistiques susmentionnées.

Types de navire et pavillon d'immatriculation : les données communiquées dans le présent rapport correspondent, à quelques arrondis près, à celles qui figurent dans les tableaux publiés par la CNUCED.

Sociétés de classification : puisque l'on ignore le nom des sociétés de classification d'un grand nombre de navires, la CNUCED ne publie normalement pas de tableau qui se rapporte aux sociétés de classification. Le tableau qui figure dans le présent rapport a été produit dans le souci exclusif de la présente étude.

Propriétaires de navires : dans le cas des statistiques de propriété publiées périodiquement par la CNUCED, il n'est tenu compte que des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000, car on trouve des renseignements complets sur les propriétaires des navires de cette catégorie. Après analyse des données relatives aux navires battant faux pavillon, et vu que la jauge brute de nombre d'entre eux était inférieure à 1 000, la CNUCED a procédé à une analyse supplémentaire en tenant compte de l'ensemble des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 100, bien que les renseignements sur les propriétaires des navires de cette catégorie soient inconnus pour près de 3 % de la flotte des navires de petites dimensions. Comme les pays pèsent chacun différemment dans la flotte mondiale en fonction des diverses catégories de dimensions, les tableaux figurant dans le présent rapport diffèrent de ceux publiés par la CNUCED; ils se prêtent cependant mieux à la comparaison avec la liste de navires battant faux pavillon qui était parvenue à la CNUCED.

⁴ <https://gisis.imo.org/Members/SHIPS/Default.aspx>

Caractéristiques des navires immatriculés frauduleusement signalés dans le module du GISIS

9 Au 6 juin 2023, 116 navires figuraient dans le jeu de données intitulé "*GISIS Data of false flagged ships*" (Données du GISIS relatives aux navires exploités sous un faux pavillon). Quatre-vingt-cinq d'entre eux ont été incorporés à la base de données de la CNUCED sur la flotte mondiale, alimentée par Clarksons Research, qui englobe l'ensemble des 100 441 navires de commerce d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 qui effectuaient des voyages internationaux depuis le 1^{er} janvier 2023⁵. Les 31 autres, non pris en compte, étaient pour la plupart des navires de très petites dimensions, c'est-à-dire d'une jauge brute inférieure à 100. Il est possible également que certains navires appartiennent à la catégorie des navires de pêche ou à d'autres types de navire, qui ne sont pas retenus dans le jeu de donnée.

10 La comparaison statistique entre les 85 navires battant faux pavillon, pour lesquels on dispose de renseignements plus complets, et la moyenne de la flotte mondiale fait ressortir les faits suivants :

- .1 Les 116 navires figurant dans le jeu de données représentaient 0,12 % de la flotte mondiale.
- .2 Âgés de 34 ans, les navires immatriculés frauduleusement étaient plus anciens de 12 ans en moyenne (53 %) que les navires de la flotte mondiale, dont l'âge moyen s'élevait à 22 ans. Les dimensions des navires immatriculés frauduleusement étaient inférieures à celles de la moyenne de la flotte mondiale, soit une jauge brute de 8 803, contre 14 582 en moyenne (voir le tableau 2).

Tableau 2 – Statistiques moyennes

Moyennes	Ensemble des navires	Navires immatriculés frauduleusement	Navires immatriculés frauduleusement (%)
Âge	22	34	153 %
EVP	2 383	211	9 %
Jauge brute	14 582	8 803	60 %
Port en lourd	26 221	16 239	62 %
LHT	106	92	87 %
Largeur	18	15	82 %
Tirant d'eau (m)	7	6	83 %

- .3 La majorité des navires signalés comme étant immatriculés frauduleusement étaient des pétroliers et des navires pour marchandises diverses (voir le tableau 3).

Tableau 3 – Types de navire

Ensemble des navires		Navires immatriculés frauduleusement		
Classe	%	Type	Nombre	%
Total général	100 %	Total général	85	100 %
Vraquier	12,5 %	Vraquier	1	1,2 %
Navire-citerne pour produits chimiques	4,4 %	Navire-citerne pour produits chimiques	5	5,9 %
Porte-conteneurs	5,7 %	Porte-conteneurs	0	0 %

⁵ Les données indiquées dans les tableaux 2 à 6 qui figurent sous la présente partie ont pour source la CNUCED, d'après les données fournies par Clarksons Research.

Ensemble des navires		Navires immatriculés frauduleusement		
Classe	%	Type	Nombre	%
Transbordeur et navire à passagers	8,3 %	Transbordeur et navire à passagers	3	3,5 %
Navire pour marchandises diverses	19,5 %	Navire pour marchandises diverses	37	43,5 %
Transporteur de gaz liquéfiés	2,3 %	Transporteur de gaz liquéfiés	2	2,4 %
Navire ravitailleur au large	29,4 %	Navire ravitailleur au large	7	8,2 %
Pétrolier	11,2 %	Pétrolier	25	29,4 %
Autre/non applicable	6,8 %	Autre/non applicable	5	5,9 %

.4 La classe était inconnue dans plus de deux tiers des cas. Les sociétés membres de l'IACS comptaient plus rarement parmi les sociétés de classification des navires immatriculés frauduleusement (voir le tableau 4).

Tableau 4 – Sociétés de classification⁶

Ensemble des navires		Navires immatriculés frauduleusement		
Classe	%	Type	Nb.	%
Total général	100 %	Total général	85	100 %
Inconnue	37,5 %	Inconnue	62	72,9 %
NKK	8,2 %	Maritime Bureau	2	2,4 %
DNV	7,5 %	Panama SR	2	2,4 %
BV	7,4 %	Phoenix	2	2,4 %
ABS	6,6 %	Union Bureau	2	2,4 %
Indonésienne	6,5 %	Universal Maritime	2	2,4 %
LR	6,3 %	Bulgare	1	1,2 %
Chinoise	4,7 %	BV	1	1,2 %
Royal Institution of Naval Architects	4,2 %	Capital Register	1	1,2 %
Coréenne	2,3 %	Cosmos Marine, Global Marine	1	1,2 %
Russe	1,9 %	Dromon	1	1,2 %
Indienne	1,1 %	Hellas Naval	1	1,2 %
Vietnamienne	0,6 %	Indonésienne	1	1,2 %
Polonaise	0,3 %	Intertek Maritime	1	1,2 %
Turque	0,3 %	IROS	1	1,2 %
Phoenix	0,3 %	OMCS	1	1,2 %
Croate	0,3 %	OMCS, Sing-Lloyd	1	1,2 %
Zhong Chuan	0,2 %	Sing-Lloyd	1	1,2 %
BV, Phoenix	0,1 %	Naval	1	1,2 %

.5 Les statistiques de propriété sont indiquées dans le tableau 5.

Tableau 5 – Pays d'appartenance des navires

Ensemble des navires		Navires immatriculés frauduleusement		
Classe	%	Type	Nb.	%
Total général	100 %	Total général	85	100 %
Indonésie	11,04 %	Propriétaire inconnu	11	12,94 %
Japon	8,28 %	Singapour	10	11,76 %
Chine	7,83 %	Chine	8	9,41 %

⁶ Remarque : la liste de l'ensemble des navires ne tient pas compte des sociétés de classification d'un nombre égal ou inférieur à 91 navires.

Ensemble des navires		Navires immatriculés frauduleusement		
Classe	%	Type	Nb.	%
Grèce	5,55 %	Région administrative spéciale de Hong Kong (Chine)	6	7,06 %
Singapour	4,49 %	Grèce	5	5,88 %
États-Unis	4,49 %	Türkiye	5	5,88 %
Propriétaire inconnu	3,52 %	Émirats arabes unis	4	4,71 %
République de Corée	2,99 %	Viet Nam	4	4,71 %
Fédération de Russie	2,94 %	Albanie	3	3,53 %
Allemagne	2,56 %	Indonésie	3	3,53 %
Türkiye	2,56 %	Guinée équatoriale	2	2,35 %
Norvège	2,54 %	Japon	2	2,35 %
Émirats arabes unis	2,42 %	République de Corée	2	2,35 %
Région administrative spéciale de Hong Kong (Chine)	2,32 %	Liban	2	2,35 %
Philippines	2,13 %	Panama	2	2,35 %
Viet Nam	2,12 %	Fédération de Russie	2	2,35 %
Royaume-Uni	1,83 %	Ukraine	2	2,35 %
Inde	1,79 %	Danemark	1	1,18 %
Malaisie	1,79 %	Inde	1	1,18 %
Pays-Bas (Royaumes des)	1,77 %	Iran (République islamique d')	1	1,18 %
Province de Taiwan de Chine	1,35 %	Lituanie	1	1,18 %
Italie	1,32 %	Malaisie	1	1,18 %
Danemark	1,07 %	Îles Marshall	1	1,18 %
Thaïlande	0,92 %	Nigéria	1	1,18 %
Nigéria	0,87 %	Roumanie	1	1,18 %
Iran (République islamique d')	0,84 %	République arabe syrienne	1	1,18 %
Brésil	0,83 %	Thaïlande	1	1,18 %
Canada	0,81 %	Royaume-Uni	1	1,18 %
France	0,77 %	Yémen	1	1,18 %

- .6 Enfin, il ne semblait pas que les navires signalés comme étant immatriculés frauduleusement soient exploités sous le pavillon d'un quelconque des principaux États du pavillon. On trouvera dans le tableau 6 de plus amples renseignements sur les (prétendus) pavillons d'immatriculation.

Tableau 6 – Pavillon d'immatriculation

Ensemble des navires		Navires immatriculés frauduleusement		
Classe	%	Type	Nb.	%
Total général	100 %	Total général	85	100 %
Indonésie	11,33 %	Guinée équatoriale	9	10,6 %
Panama	8,13 %	Fidji	6	7,1 %
Japon	5,19 %	Tanzanie	6	7,1 %
Chine	4,84 %	Pavillon inconnu	6	7,1 %
Libéria	4,79 %	Cameroun	4	4,7 %
Îles Marshall	4,16 %	République démocratique du Congo	4	4,7 %
États-Unis	3,30 %	Gambie	4	4,7 %
Singapour	3,17 %	Guyana	4	4,7 %
Fédération de Russie	2,86 %	Micronésie	4	4,7 %
Hong Kong (Chine)	2,51 %	Sao Tomé-et-Principe	4	4,7 %
Philippines	2,18 %	Togo	4	4,7 %
République de Corée	2,12 %	Comores	3	3,5 %
Malte	1,94 %	Cambodge	2	2,4 %
Viet Nam	1,94 %	Indonésie	2	2,4 %

Ensemble des navires		Navires immatriculés frauduleusement		
Classe	%	Type	Nb.	%
Pavillon inconnu	1,72 %	Mongolie	2	2,4 %
Malaisie	1,72 %	Panama	2	2,4 %
Inde	1,59 %	Sierra Leone	2	2,4 %
Bahamas	1,27 %	Tuvalu	2	2,4 %
Grèce	1,21 %	Zambie	2	2,4 %
Italie	1,20 %	Belize	1	1,2 %
Türkiye	1,15 %	Gabon	1	1,2 %
Pays-Bas (Royaume des)	1,13 %	Guinée-Bissau	1	1,2 %
Norvège	1,03 %	État indépendant du Samoa	1	1,2 %
Chypre	0,99 %	Japon	1	1,2 %
Iran (République islamique d')	0,96 %	Palaos	1	1,2 %
Nigéria	0,91 %	République populaire de Chine	1	1,2 %
Thaïlande	0,87 %	République du Congo	1	1,2 %
Royaume-Uni	0,85 %	Singapour	1	1,2 %
Saint-Vincent-et-les Grenadines	0,82 %	République de Corée	1	1,2 %
Brésil	0,80 %	Thaïlande	1	1,2 %
Belize	0,77 %	Ukraine	1	1,2 %
Madère	0,73 %	Viet Nam	1	1,2 %

PARTIE III PRÉJUDICE DE L'IMMATRICULATION FRAUDULEUSE DE NAVIRES

11 La présente partie porte sur les effets préjudiciables de l'immatriculation frauduleuse et des registres frauduleux de navires, conformément à la tâche énoncée à l'alinéa 1.3 du mandat du Groupe d'étude. Elle traite non seulement du préjudice pour la sécurité et l'environnement, mais approfondit aussi la question de l'élément humain et particulièrement des gens de mer servant à bord de navires immatriculés frauduleusement.

Immatriculation des navires et ses effets juridiques

12 Pour veiller au respect des normes internationales applicables à la navigation qui ont été établies par l'OMI et d'autres entités, les États doivent contrôler l'application des dispositions applicables et les faire respecter aux fins de la conformité des navires avec ces normes. Le principe du lien substantiel, qui est consacré par l'article 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁷, instrument de droit international coutumier, et qui est exprimé dans l'article 5 de la Convention de 1958 sur la haute mer, est capital.

13 D'aucuns⁸ soutiennent qu'il s'agit des "obligations juridiques et fonctionnelles qui incombent à l'État du pavillon lorsqu'il attribue un caractère national à un navire. L'acte d'immatriculer constitue la condition juridique tandis que l'élément fonctionnel réside dans les visites périodiques, dans les conditions de travail bonnes et sûres et dans la protection sociale des équipages." Dans l'affaire du navire **Saiga** (n° 2), le Tribunal avait conclu que "le but des dispositions de la convention relatives à l'exigence d'un lien substantiel entre un navire et l'État dont il bat[tait] le pavillon [était] d'assurer un respect plus efficace par les États du pavillon de leurs obligations".

14 L'immatriculation d'un navire inclut l'acte administratif suivant lequel on attribue au navire la nationalité ainsi que des droits et obligations accessoires. C'est par l'immatriculation également que l'on inscrit le navire sur les registres publics (registre de navires) d'un État et que l'on atteste officiellement que le navire satisfait aux prescriptions nationales applicables. Après quoi le navire se voit délivrer par les autorités compétentes de l'État un document attestant sa nationalité et le droit de battre le pavillon de cet État.

15 Un navire ne jouit de la liberté de navigation en haute mer qu'à condition qu'il soit revêtu d'un caractère national et relève de la juridiction et du contrôle d'un État⁹. Un navire sans nationalité ne jouit d'aucune protection en vertu du droit international¹⁰. On entend par *navire sans nationalité* un navire qui ne navigue sous aucun pavillon, ou qui bat le pavillon de deux États ou plus, ou encore, qui bat un pavillon non identifié ou non autorisé.

16 Il est possible de dégager des articles 90, 91 et 92 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer les trois principes suivants : 1) la navigation en haute mer est interdite aux navires qui ne naviguent sous aucun pavillon; 2) le droit d'un navire de battre le pavillon d'un État est corrélé à l'attribution de la nationalité de cet État; et 3) il revient à chaque État de fixer les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité à un navire. S'il est vrai que l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

⁷ Les conventions internationales dont il est question sous la présente partie sont examinées plus avant dans la partie IV du présent rapport.

⁸ Tache S.W., "The Nationality of Ships: The Definitional Controversy and Enforcement of Genuine Link", (1982) 16 *The International Lawyer* 301-12.

⁹ Dans l'affaire du navire **Asya** (Naim Molvan c. Procureur général de Palestine), il avait été déclaré qu'un navire qui n'était exploité sous le pavillon d'aucun État ne jouissait d'aucune protection que ce soit, car la liberté de navigation en haute mer appartenait aux seuls navires qui battaient le pavillon d'un État.

¹⁰ *Watt E., Ship Registration*, 3^e édition, 2019, paragr. 1.4, 2.

accorde à tout État, côtier ou sans littoral, le droit d'ouverture d'un registre maritime, ce pouvoir n'est ni inconditionnel ni illimité. On cherche à pondérer ce pouvoir par une obligation accessoire ainsi qu'il en va de tout droit. En effet, un État devrait exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon. Le pouvoir dont il jouit en qualité d'État du pavillon de fixer les conditions d'immatriculation d'un navire se trouve cependant restreint par le pouvoir des autres États qui, en qualité d'États du port, exercent leur juridiction sur le navire en question lorsqu'il est exploité dans leurs eaux territoriales¹¹.

Immatriculation frauduleuse de navires et ses effets juridiques

17 Le problème de l'immatriculation frauduleuse de navires et de la fraude au registre maritime a été porté à l'attention de la communauté maritime pour la première fois en 2015 par la République démocratique du Congo alors que deux navires transportant des marchandises de contrebande avaient été interceptés dans les eaux espagnoles et que l'État du pavillon présumé en avait été instruit. La République démocratique du Congo avait fait savoir à l'Espagne que les documents d'immatriculation des navires, quoique portant les mentions de la République démocratique du Congo, n'avaient pas été délivrés par son Administration. L'enquête approfondie avait révélé que plus de 70 % des navires prétendument exploités sous pavillon de la République démocratique du Congo ne faisaient pas l'objet d'une immatriculation légale¹². On a depuis signalé de nombreux cas d'usurpation de pavillons et de fraude au registre maritime, sans l'autorisation de l'État dont les navires prétendaient battre le pavillon ou à l'insu de celui-ci¹³. Un nombre inconnu d'autres navires pourrait battre faux pavillon, mais il reste encore à les identifier.

18 Les Systèmes de numéros OMI d'identification des navires et des compagnies sont administrés par IHS Markit et S&P Global, qui tiennent une base de données portant sur plus de 200 000 navires et plus de 240 000 compagnies. Afin de disposer de renseignements précis et actuels sur les navires qui battent le pavillon des États Membres de l'OMI, l'Organisation encourage tous ses États Membres à lui notifier de tels renseignements. Les renseignements communiqués par les États Membres parviennent toutes les semaines à l'OMI, et les données du GISIS sont actualisées en conséquence. On trouve parmi ces renseignements les navires signalés comme battant frauduleusement le pavillon des États, qui portent la mention "*False flag*" (faux pavillon).

19 Selon la pratique de IHS Markit et S&P Global, la mention "*False flag*" désigne tout navire qui transmet, diffuse, affiche ou détourne de toute autre manière le pavillon d'un État alors que l'Administration de l'État du pavillon a confirmé qu'il était indûment immatriculé sous le pavillon en question. Dans ces circonstances, un navire battant faux pavillon peut être considéré comme n'étant pas immatriculé en toute légalité sur le registre de quelque État que ce soit et, par suite, comme ne possédant pas de caractère national. En pareil cas, il s'agirait d'un navire sans nationalité avec les conséquences que cela comporte en droit international, dont l'absence de protection juridique et la faculté de procéder à la saisie du navire. On comprendra toutefois que l'attribution de la mention "*False flag*" par une entité commerciale n'implique nulle détermination officielle ni aucun statut juridique.

¹¹ Theocharidis G., *The chronicle of the vexing problem of fraudulent registration* (2023) 29 JIML 305.

¹² Krzyzak M., '*IHS Markit / S&P Global Work Related to the Fraudulent Registration and Fraudulent Registries of Ships*' (séminaire organisé en ligne conjointement avec le Comité juridique de l'OMI à sa 109^e session (2022)).

¹³ On se reportera à la liste des navires signalés dans le GISIS comme battant faux pavillon et des cas signalés au Comité juridique. Dernier document en date : LEG 110/18/1, paragraphes 6.13 à 6.15.

20 Outre les dispositions de l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'obligation de faire respecter efficacement les règles et les normes internationales applicables incombe au premier chef aux États du pavillon, comme le prévoient les articles 217 1), 2) et 3). Les États du pavillon veillent à ce que les navires respectent les règles et normes internationales juridiquement applicables qui ont été adoptées afin de prévenir, de réduire et de maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et ils veillent à ce que ces règles, normes, lois et règlements soient effectivement appliqués, quel que soit le lieu de l'infraction.

21 Les États du pavillon ont aussi obligation de prendre les mesures appropriées pour interdire aux navires battant leur pavillon d'appareiller tant qu'ils ne se sont pas conformés aux règles et normes internationales applicables, y compris les dispositions relatives à la conception, la construction et l'armement des navires et à la composition du personnel qui y est affecté. Ils veillent aussi à ce que les navires battant leur pavillon aient à bord les certificats requis et délivrés en application des règles et normes internationales applicables. Ces navires doivent être inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats sont conformes à l'état effectif du navire.

22 L'immatriculation frauduleuse porte atteinte à la sauvegarde de l'espace maritime parce qu'elle empêche un État du pavillon de s'acquitter effectivement de l'obligation lui incombant en la matière. Le préjudice subi est d'autant plus grave que les inspections des navires à quai se limitent ordinairement à la vérification des certificats délivrés par l'État du pavillon à moins, comme le prévoit encore l'article 217 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qu'il n'y ait de sérieuses raisons de penser que l'état du navire ne correspond pas, dans une mesure importante, aux mentions portées sur les certificats.

23 En cas de faux pavillon, il est probable, mais pas certain, que les autres certificats nationaux ou commerciaux présents à bord du navire soient aussi de faux documents. Par conséquent, si l'inspection se borne exclusivement à la vérification des certificats, le navire en question fera du tort à la sécurité et à la sûreté maritimes ainsi qu'à la protection du milieu marin. Comme il a été observé plus haut, les navires connus qui se livrent à de tels agissements sont généralement des navires d'un âge très avancé et dont la valeur potentiellement moindre peut n'avoir pas répondu aux critères objectifs d'immatriculation des registres légaux des États du pavillon.

Gens de mer servant à bord de navires battant faux pavillon

24 Le travail maritime est jugé unique en raison des conditions qui lui sont propres et du milieu dans lequel il s'effectue. Les gens de mer représentent, de par la nature de leur travail, une catégorie professionnelle internationale isolée de travailleuses et de travailleuses qui partent de chez eux pendant une longue durée, ce qui a des conséquences sociales et juridiques décisives. La Convention du travail maritime, adoptée en 2006, est l'instrument complet en vigueur en la matière et passe communément pour la déclaration des droits des gens de mer. Elle a pour objet de garantir à tous les gens de mer un emploi et un lieu de travail qui offre des conditions sûres et humaines.

25 Tout navire immatriculé frauduleusement représente un risque pour les gens de mer, parce que les obligations incombant à l'État du pavillon envers un navire battant son pavillon, comme le prévoit l'article 94 2) b) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à savoir d'exercer sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire, ne se rattachent à aucune Administration réelle de l'État du pavillon et sont, par conséquent, complètement inexistantes dans les faits. De plus, les gens de mer sont exposés à bien d'autres préjudices

faute d'exercice de la juridiction et du contrôle de l'État du pavillon. Les navires immatriculés frauduleusement peuvent ne pas satisfaire aux normes de sécurité et de protection du milieu marin et constituent en cela un danger pour l'équipage, car il s'agit fréquemment de navires d'âge avancé, comme en témoignent les statistiques figurant sous la partie II du présent rapport.

26 Les droits des gens de mer comprennent les suivants : le droit à la vie, le droit à un contrat d'engagement, l'accès aux services gratuits de l'emploi, la continuité de l'emploi, la sécurité et l'hygiène dans le travail, le droit à rémunération, la protection de la santé et les soins médicaux, la sécurité sociale et le bien-être, le droit à un congé, le rapatriement, le droit de ne pas subir de traitement cruel, inhumain ou dégradant. Tous ces droits sont menacés dès lors qu'un navire est exploité sous un faux pavillon. Il a été signalé plusieurs cas d'abandon de gens de mer qui servaient à bord de navires battant faux pavillon ou battant frauduleusement le pavillon d'un État. L'abandon des gens de mer prend plusieurs formes, dont le refus de rémunération, d'alimentation suffisante et de rapatriement¹⁴.

27 Le rapatriement correspond au droit dont jouissent les gens de mer de rentrer chez eux sans frais pour eux-mêmes. Le propriétaire du navire est tenu de fournir une garantie financière à cet effet. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés dans le cas où le contrat d'engagement est dénoncé par le propriétaire du navire ou par le marin pour des raisons justifiées et que le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement, chose qui devient impossible en cas de faux pavillon au préjudice des gens de mer. Ainsi qu'il a été expliqué plus haut, un navire battant faux pavillon est sans nationalité et ne jouit donc d'aucune protection en vertu du droit international. En pareil cas, les droits des gens de mer sont lésés, car le navire ne fait effectivement l'objet d'aucun contrôle.

28 Dans ces circonstances, l'État sur le territoire duquel l'abandon a lieu ou l'État dont le marin abandonné est ressortissant supporte, dans la mesure de ses moyens, son rapatriement.

¹⁴ On se reportera aux exemples donnés dans l'annexe 3 du présent rapport.

PARTIE IV CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL

29 La présente partie est un tour d'horizon analytique du cadre juridique international applicable, en réponse à la question suivante : quels traités, conventions et résolutions ont trait à l'immatriculation frauduleuse et aux registres frauduleux de navires ? (alinéa 1.9 du mandat du Groupe d'étude).

30 L'immatriculation, le pavillon et la propriété sont des questions complexes qui présentent plusieurs aspects; or l'interprétation et l'exécution des lois et règlements applicables peuvent différer de pays à pays. En l'état actuel des choses, il n'existe aucun instrument ou traité international unique qui prévoient une définition normalisée et universellement admise du concept d'immatriculation frauduleuse de navires. Un groupe de travail par correspondance constitué par le Comité juridique avait cependant élaboré les définitions suivantes, qui avaient été arrêtées au LEG 108 et au LEG 109 :

"Immatriculation frauduleuse d'un navire désigne l'utilisation frauduleuse de renseignements et de documents en vue de l'attribution prétendue de nationalité à un navire sans l'autorisation du gouvernement de l'État du pavillon utilisé de façon frauduleuse."

"Registre frauduleux désigne un organisme ou une entité non autorisée, qui prétend sciemment et de façon erronée qu'il ou elle est autorisé(e)[, au moment considéré], à immatriculer des navires au nom de l'État du pavillon" (LEG 108/6 et LEG 108/16/1).

"Faux document/document contrefait : tout document, sous forme électronique ou en version papier, qui est :

- .1 contrefait ou falsifié de sorte à obtenir ou à délivrer un certificat d'immatriculation de navire;
- .2 un certificat d'immatriculation de navire contrefait ou falsifié; ou
- .3 sciemment délivré sur la base d'un certificat d'immatriculation de navire contrefait ou falsifié" (LEG 109/6 et LEG 109/16/1).

À défaut d'une définition formelle dans les traités ou autres instruments internationaux, le concept est appréhendé au travers d'une combinaison de conventions maritimes internationales et autres instruments juridiques, du droit interne et des meilleures pratiques du secteur. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est le premier instrument entre tous, établissant le cadre juridique international général d'utilisation et de gestion des océans de la planète et investissant les États d'obligations et de responsabilités en matière de législation et de mise en application de la réglementation y afférente.

31 Il n'existe actuellement pas davantage de cadre international contraignant qui régleme le processus même d'immatriculation des navires. Il y a lieu de noter que si la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986 n'est pas en vigueur, les dispositions qu'elle contient ont cependant eu une incidence notable sur un certain nombre de législations nationales relatives à l'immatriculation des navires. Les questions ayant trait à l'immatriculation des navires sont traitées aussi dans la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes; elle n'a toutefois pas fait l'objet d'une ratification généralisée et ne contient aucune disposition expresse relative au traitement de l'immatriculation frauduleuse.

32 Certains instruments juridiques essentiels relatifs aux transports maritimes internationaux, qui ont été adoptés sous les auspices de l'OMI et de l'Organisation internationale du Travail (OIT), entrent également en ligne de compte. Ils réglementent indirectement les questions ayant trait à l'immatriculation des navires et la prévention des pratiques frauduleuses, tout en ayant pour objet le respect des normes réglementaires qui visent à assurer la sécurité des navires et de la cargaison, le bien-être des gens de mer et la protection du milieu marin, qui se rattachent étroitement à la bonne et due forme de l'immatriculation et de la gestion des navires.

33 D'autres instruments internationaux pertinents ont pour objet de pourvoir à la sécurité des navires et de leurs équipages ainsi que de prévenir les infractions pénales et de faire respecter les règles applicables en haute mer, en prévoyant des dispositions relatives aux actes illicites commis à l'encontre de la sécurité de la navigation maritime, dont la piraterie, le terrorisme et autres actes de violence¹⁵. Toutefois, la prévention de l'immatriculation frauduleuse de navires relève avant tout des États du pavillon et de leurs autorités nationales compétentes par l'exercice d'un contrôle d'ordre juridique et administratif.

34 On mentionnera aussi tout particulièrement la résolution A.1162(32) de l'Assemblée, 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", dans laquelle on trouve des dispositions pratiques que plusieurs parties prenantes sont priées de prendre individuellement et collectivement pour promouvoir des mesures efficaces en vue de prévenir l'immatriculation frauduleuse, l'établissement de registres frauduleux et la perpétration de tout autre acte frauduleux dans le secteur maritime et de mettre un terme à ces pratiques.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

35 Instrument international ratifié¹⁶ par un très grand nombre de pays, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fixe et codifie le droit coutumier international en vigueur en établissant le cadre juridique d'utilisation et de gestion des océans de la planète et en investissant les États d'obligations et de responsabilités, entre autres choses. Elle renforce encore et enrichit une part importante des prescriptions énoncées dans les Conventions de Genève de 1958 sur le droit de la mer¹⁷, qui lui sont antérieures. Bien que n'interdisant pas expressément, dans son texte, l'immatriculation frauduleuse de navires, elle prévoit des dispositions qui la réglementent indirectement.

¹⁵ Pour de plus amples renseignements, on consultera la publication suivante de la CNUCED : *UNCTAD, Maritime Piracy (Part II): An Overview of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy. Studies in Transport Law and Policy – 2014 (No.2). UNCTAD/DTL/TLB/2013/3.*

¹⁶ Au 30 septembre 2023, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer avait été ratifiée par 168 États et l'Union européenne. Quatorze autres États Membres de l'Organisation des Nations Unies l'avaient signée, mais ils ne l'avaient pas ratifiée. La Convention avait été ouverte à signature le 10 décembre 1982 à Montego Bay (Jamaïque) et était entrée en vigueur le 16 novembre 1994 lorsque le soixantième instrument de ratification a été déposé à cet effet. Pour de plus amples renseignements et pour connaître l'état de la Convention, on consultera le site Internet suivant : <https://www.unclos.org/>.

¹⁷ Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë; Convention sur la haute mer; Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer; Convention sur le plateau continental; Protocole de signature facultative concernant le règlement obligatoire des différends. Pour de plus amples renseignements et pour connaître l'état des conventions, on consultera le site Internet suivant : <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>.

36 Le fait qu'un navire est autorisé à battre le pavillon d'un seul État est une condition connue en droit international. L'article 6 de la Convention de 1958 sur la haute mer et l'article 92 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer disposent que "[l]es navires naviguent sous le pavillon d'un seul État". L'article 5 de la Convention de 1958 sur la haute mer et l'article 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer disposent que "[l]es navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon." L'article 5 de la Convention de 1958 sur la haute mer dispose, en outre, qu'"[i]l doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire; l'État doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon", sans définir toutefois le concept de "lien substantiel".

37 L'existence nécessaire d'un lien substantiel est reconnue aussi dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dont l'article 91 dispose qu'"[i]l doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire", bien que ce concept ne soit assorti d'aucune précision ni définition. On peut cependant interpréter la disposition précitée comme signifiant que les navires doivent être immatriculés sur le registre d'un État du pavillon réel et qu'ils ne devraient pas se livrer à la fraude au registre maritime. En vertu du principe du lien substantiel, il faut normalement qu'un lien existe entre un navire et un État du pavillon, comme appartenir ou être exploité par un ressortissant ou une compagnie domiciliée dans cet État, pour que le navire puisse être immatriculé sous son pavillon.

38 De plus, aux termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, chaque État a le droit de fixer les conditions auxquelles il attribue sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon (article 91 1)), et il incombe à tout État de tenir un registre maritime où figurent les navires battant son pavillon (article 94 2) a)). Un navire n'est pas autorisé à naviguer s'il n'est pas immatriculé dans un État déterminé et s'il ne bat pas son pavillon. Il ne peut naviguer que sous le pavillon de l'État dans lequel il est immatriculé et il doit avoir à bord les documents attestant l'immatriculation. Un navire qui n'est immatriculé dans aucun État et qui ne peut se prévaloir du pavillon d'aucun État est assimilé à un navire sans nationalité¹⁸; il peut être arraisonné à des fins de vérification des documents de bord et pour tout autre examen éventuellement nécessaire par un navire de guerre ou tout autre navire d'un quelconque État portant des marques extérieures indiquant clairement qu'il est affecté aux services de police (articles 92 2) et 110 1) d)).

39 La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fait aussi obligation à tout État d'exercer "effectivement sa juridiction et son contrôle" sur les navires qui battent son pavillon pour les questions d'ordre administratif, technique et social, dans le domaine de la sécurité et autres prescriptions de droit public, afin de veiller au respect des règles et normes internationales (article 94 et 217). On peut interpréter ces dispositions comme signifiant que les États sont investis de la responsabilité de prévenir l'immatriculation frauduleuse ou toute autre activité illégale portant atteinte à l'immatriculation des navires battant leur pavillon. L'article 94 2) dispose ce qui suit : "En particulier tout État : a) tient un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée; b) exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire." La difficulté attachée à une telle obligation implicite réside en ce que l'article 94 prescrit l'exercice d'un contrôle par un État du pavillon légitime sur les navires battant son pavillon en toute légalité, et non pas sur les navires qui n'appartiennent pas légalement à la flotte de cet État, parmi lesquels les navires battant faux pavillon.

¹⁸ C'est-à-dire, comme il a été expliqué sous la partie III du présent rapport, un navire sans pavillon.

40 Tout État prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer et le respect des normes de travail applicables. Par ailleurs, l'article 94 6) fait obligation aux États de prendre les mesures appropriées pour s'assurer que les navires battant leur pavillon sont en mesure de s'acquitter de leurs obligations en matière de sécurité, de sûreté et de prévention de la pollution. Puisque cette dernière disposition exige des États qu'ils respectent certaines normes et honorent certaines responsabilités, elle peut servir indirectement à dissuader l'immatriculation frauduleuse de navires. L'article 217 présente aussi de l'intérêt pour la question, car il traite des obligations incombant aux États du pavillon et/ou aux États d'immatriculation pour ce qui est d'exécuter et de faire respecter les conventions internationales, y compris celles portant sur les aspects techniques et la sécurité de la navigation ainsi que sur les conditions de travail des gens de mer, et de veiller au respect des normes obligatoires applicables. La difficulté susmentionnée vaut également pour ces dispositions, à savoir que l'objet des obligations des États du pavillon se trouve être les navires immatriculés en toute légalité plutôt que les navires immatriculés frauduleusement.

41 À cet égard, il y a lieu de noter que les règlements afférents à l'immatriculation des navires varient d'un État à un autre. Certains États n'acceptent d'immatriculer que les navires appartenant à des personnes ou à des compagnies domiciliées sur leur territoire; on parle en ce cas de registre fermé. D'autres autorisent un registre de libre immatriculation ou les navires exploités sous pavillon dit "de complaisance"; d'autres encore choisissent de ne pas autoriser du tout l'utilisation de leur pavillon pour le commerce international. Par un registre de libre immatriculation, certains États autorisent l'immatriculation sous leur pavillon des navires appartenant à des étrangers et leur attribuent ainsi leur nationalité, indépendamment de la nationalité ou du lieu de domiciliation des propriétaires de ces navires.

Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986

42 Il n'existe pas actuellement de cadre international contraignant qui régleme le processus proprement dit d'immatriculation des navires. La Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires¹⁹ a pour objet de "renforcer le lien authentique entre l'État et les navires battant son pavillon, et pour exercer effectivement sur ces navires sa juridiction et son contrôle en matière d'identification et de responsabilité des propriétaires de navires et des exploitants, comme en matière administrative, technique, économique et sociale" (article 1).

43 La Convention fixe certaines modalités d'immatriculation des navires et établit certaines règles spéciales selon lesquelles l'État d'immatriculation peut exercer effectivement son contrôle sur les navires battant son pavillon en faisant en sorte qu'il soit facile d'identifier les personnes responsables de la gestion et de l'exploitation d'un navire inscrit à son registre et de mettre en cause leur responsabilité²⁰. Aux termes de l'article 5, chaque État concerné instituera une "administration maritime nationale compétente et adéquate" qui soit en mesure de veiller à ce que les navires respectent les règles et normes internationales qui s'appliquent à "la sécurité des navires et des personnes à bord et la prévention de la pollution du milieu marin", qu'ils soient soumis à des inspections périodiques et qu'ils aient à bord les documents attestant le droit de battre le pavillon de l'État et d'autres documents pertinents. En outre, la Convention prévoit des dispositions relatives à la propriété, à la gestion des navires et au

¹⁹ La Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires avait été adoptée par une conférence de plénipotentiaires réunie à Genève du 20 janvier au 7 février 1986, sous les auspices de la CNUCED, conformément à la résolution 37/209 de l'Assemblée générale des Nations Unies adoptée le 20 décembre 1982 (résolution A 37/209 de l'Assemblée générale des Nations Unies, p. 173).

²⁰ Les renseignements et données concernant la composition, la propriété et l'immatriculation de la flotte mondiale sont systématiquement compris dans l'Étude annuelle de la CNUCED sur les transports maritimes.

recrutement des équipages, y compris des mesures visant à sauvegarder les intérêts des pays fournisseurs de mains-d'œuvre et à réduire au minimum les effets économiques défavorables (articles 8, 9, 10, 14 et 15).

44 La Convention ne porte pas expressément sur l'immatriculation frauduleuse de navires. Elle établit cependant une distinction importante entre l'État du pavillon et l'État d'immatriculation. Aux termes de l'article 2, on entend par *État du pavillon* "l'État dont un navire bat et a le droit de battre le pavillon"; par *État d'immatriculation* "l'État sur le registre des navires duquel un navire est inscrit"; et par *Registre des navires* "le ou les registres officiels où sont consignés les éléments d'identification visés à l'article 11" de la Convention. L'article 4 dispose, en outre, ce qui suit : "2. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. 3. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État. 4. Aucun navire n'est inscrit simultanément sur les registres des navires de deux États ou plus, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 de l'article 11 et de celles de l'article 12²¹."

45 La Convention devait entrer en vigueur lorsqu'elle aurait été ratifiée par au moins quarante États, qui représentaient 25 % de la flotte mondiale; elle n'a cependant été ratifiée que par une quinzaine d'États. Bien qu'elle ne soit pas en vigueur, il y a lieu de noter que ses dispositions ont influé dans une large mesure sur plusieurs lois et règlements nationaux afférents à l'immatriculation des navires.

Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, 1993

46 La Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, qui avait été adoptée sous les auspices communs de la CNUCED et de l'OMI, est entrée en vigueur le 5 septembre 2004 après avoir été ratifiée par dix États. Au 4 janvier 2024²², 21 États l'avaient ratifiée et/ou y avaient adhéré. La Convention ne porte pas expressément sur l'immatriculation frauduleuse de navires, mais l'article 16 notamment contient des dispositions qui s'appliquent dans le cas où un navire de haute mer immatriculé dans un État est autorisé à battre temporairement le pavillon d'un autre État. L'article 16 autorise la suspension temporaire du pavillon sous lequel sont exploités les navires immatriculés dans un État Partie dans le cas où ils sont affrétés coque nue à un affréteur étranger et qu'ils sont autorisés à battre le pavillon de l'État de l'affréteur et, qui plus est, autorise que les navires étrangers affrétés coque nue par des nationaux battent temporairement le pavillon de tels États.

Convention des Nations Unies sur les effets internationaux des ventes judiciaires de navires, 2022

47 La Convention avait été négociée sous les auspices de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international et officiellement adoptée le 7 décembre 2022 par l'Assemblée générale des Nations Unies. La principale règle de la Convention est qu'une vente judiciaire réalisée dans un État Partie et ayant pour effet de conférer un titre libre de tout droit à l'acquéreur produit les mêmes effets dans tous les autres États Parties (article 6). La Convention prévoit des règles qui établissent la marche à suivre pour donner effet à une vente judiciaire au terme de la procédure. Il y a notamment obligation pour l'entité chargée du registre des navires de radier le navire ou de transférer son immatriculation lorsque l'acquéreur en fait la demande. À la demande de l'acquéreur ou de l'acquéreur subséquent et sur production du certificat de vente judiciaire, l'entité chargée du

²¹ Les dispositions en question réglementent l'immatriculation des navires affrétés coque nue.

²² On trouvera sur la Collection des Traités des Nations Unies en ligne (<https://treaties.un.org/>) les derniers renseignements en date faisant autorité sur l'état des Conventions des Nations Unies dont le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire.

registre ou une autre autorité compétente d'un État Partie radie le navire du registre et délivre un certificat de radiation pour qu'une nouvelle immatriculation soit prise (article 7). La Convention est ouverte à signature depuis le mois de septembre 2023 et a été signée par 17 États; elle entrera en vigueur 180 jours après la date de dépôt du troisième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion²³. Elle ne porte pas expressément sur l'immatriculation frauduleuse de navires.

Principales conventions sur le droit maritime international

48 Les quatre piliers du droit maritime international sont formés par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), adoptée sous les auspices de l'OMI, et la Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), adoptée sous les auspices de l'OIT. Ces instruments ne portent pas directement sur l'immatriculation frauduleuse de navires, mais ils prévoient des dispositions pertinentes ou analogues qui sont exposées ci-après dans les grandes lignes.

Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)

49 La Convention SOLAS a pour objet principal d'établir des normes minimales de sécurité relatives à la construction, à l'armement et à l'exploitation des navires, en s'attachant aux mesures de sécurité et aux prescriptions applicables à la sauvegarde de la vie humaine en mer²⁴. Certaines dispositions se rapportent cependant indirectement à l'immatriculation frauduleuse de navires dans la mesure où elles visent à instaurer les principes de transparence et de responsabilité dans les procédures d'immatriculation des navires et de délivrance des titres.

50 Dans l'ensemble, le respect de la Convention SOLAS est étroitement conditionné à l'immatriculation en bonne et due forme des navires dans le bon État et par l'attribution en bonne et due forme par celui-ci de son pavillon. À titre d'exemple, la Convention SOLAS prévoit des règles pertinentes régissant la visite de divers types de navires et la délivrance par l'État du pavillon de documents et de certificats attestant que le navire satisfait aux prescriptions de la Convention, lesquels doivent être établis sur l'immatriculation exacte des navires (chapitre I). D'autres règles pertinentes concernent la structure, le compartimentage, la stabilité et les installations (chapitre II), y compris les inscriptions sur les navires et les mentions d'identification obligatoires, dont le nom, le port d'attache et les numéros d'immatriculation, qui sont indispensables pour identifier un navire et la légitimité de son immatriculation.

²³ On trouvera sur la Collection des Traités des Nations Unies en ligne (<https://treaties.un.org/>) les derniers renseignements en date faisant autorité sur l'état des Conventions des Nations Unies dont le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire.

²⁴ Pour connaître l'état actuel de ratification de la Convention SOLAS, on consultera les sites Internet suivants : <https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx> ou <https://gisis.imo.org/Public/ST/Treaties.aspx> Pour de plus amples renseignements, on se reportera à la page Internet suivante : [https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2c-1974.aspx](https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2c-1974.aspx).

51 En outre, les dispositions relatives à la sécurité de navigation (chapitre V) traitent des prescriptions applicables aux systèmes d'identification et de suivi des navires, dont l'AIS, qui servent à les identifier et à les suivre. Par ces divers systèmes, les autorités sont en mesure de constater l'immatriculation d'un navire et de détecter toute activité frauduleuse ou illicite. De plus, l'immatriculation en bonne et due forme des navires est indispensable pour consigner et tenir avec exactitude les renseignements sur les activités de navigation et le voyage, car l'immatriculation frauduleuse peut entraîner l'irrégularité des registres. D'autres dispositions obéissent à un principe analogue, telles que le transport de cargaisons (chapitre VI, règle 6) et le transport de marchandises dangereuses (chapitre VII, règle 3), dont les documents d'expédition peuvent être entachés d'irrégularités du fait de l'immatriculation frauduleuse.

52 D'autres dispositions pertinentes (chapitre XI-1) traitent du contrôle des navires au port, notamment dans le cadre des inspections conduites aux fins du contrôle par l'État du port. Par ces inspections, les autorités sont en mesure de vérifier les documents de bord, dont l'immatriculation et les titres du navire, et de découvrir toute activité frauduleuse, afin de veiller au respect des prescriptions de la Convention SOLAS.

53 En outre, la Convention SOLAS consacre le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) (chapitre XI-2), dont l'adoption avait fait suite aux attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis. Le Code ISPS a pour objet le renforcement de la sûreté dans le secteur des transports maritimes et le respect de certaines normes de sûreté par les navires de commerce effectuant des voyages internationaux et les installations portuaires.

54 Bien que ne se rapportant pas directement à l'immatriculation frauduleuse de navires, le Code ISPS contribue d'une manière indirecte à prévenir et détecter les fraudes en garantissant le caractère exact et constatable de l'immatriculation, des documents de bord et de l'identité du navire, en promouvant l'adoption de mesures de sûreté et en favorisant la collaboration des différentes parties prenantes du secteur. À titre d'exemple, pour satisfaire aux prescriptions du Code ISPS, il faut que les navires soient immatriculés dans un État du pavillon reconnu, et certifiés par un organisme de sûreté reconnu. Il incombe à l'État du pavillon de veiller à ce que les navires immatriculés sur son territoire respectent le Code ISPS et fassent l'objet d'inspections de conformité périodiques.

Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 (MARPOL)

55 MARPOL a pour objet de prévenir la pollution des mers en réglementant les rejets par les navires de différents polluants dans le milieu marin. Depuis son adoption, MARPOL a été modifié à plusieurs reprises, notamment par le Protocole de 1997. MARPOL et le Protocole de 1997 y relatif s'appliquent à la très grande majorité des navires de la flotte mondiale²⁵. MARPOL traite avant tout de la prévention de la pollution du milieu marin, dont les causes en particulier se rapportent à l'exploitation des navires, et ne porte pas directement sur l'immatriculation frauduleuse de navires. Certaines dispositions soulignent cependant indirectement l'importance, à des fins de conformité, de l'exactitude de l'immatriculation des navires et des documents de bord. L'immatriculation frauduleuse est préjudiciable à l'application et au respect des règles fondamentales prévues par MARPOL et ses Annexes. L'immatriculation en bonne et due forme des navires est indispensable pour que les navires respectent les règles de MARPOL, car l'immatriculation frauduleuse peut conduire à des

²⁵ Pour connaître l'état actuel de ratification de MARPOL, on consultera les sites Internet suivants : <https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx> ou <https://gisis.imo.org/Public/ST/Treaties.aspx>.

manquements aux règles qui peuvent entraîner une pollution du milieu marin et avoir des suites judiciaires.

56 Certaines dispositions pertinentes de MARPOL insistent notamment sur l'importance qu'il y a à délivrer un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures indiquant les caractéristiques du navire : nom, pavillon, numéro, jauge brute, etc. (Annexe I, appendice II), et à tenir registre exact des résidus d'hydrocarbures et de cargaison ainsi que des rejets et transferts correspondants (Annexe I). C'est pourquoi l'exactitude de l'immatriculation des navires, garante de la fiabilité des documents de bord, est cruciale pour le respect des règles applicables.

57 Le respect d'autres prescriptions applicables de MARPOL, telles que la maîtrise de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac (Annexe II) et par les substances nuisibles transportées par mer en colis (Annexe III), exige que l'immatriculation des navires soit en règle et que les documents de bord indiquent fidèlement l'état des navires et leurs capacités de manutention des substances de ce type. De la même manière, l'exactitude de l'immatriculation des navires est importante quand il s'agit de vérifier la capacité de traitement des eaux usées des navires et le respect des normes applicables (Annexe IV) ainsi que la conformité des documents de bord avec les prescriptions relatives à la gestion et le registre des ordures (Annexe V).

58 En ce qui concerne la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, y compris la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'exactitude de l'immatriculation des navires est essentielle notamment à la vérification du respect des teneurs limites en soufre des combustibles, des critères d'exemption ou de l'admissibilité des navires à certaines considérations spéciales (Annexe VI), ainsi qu'à la vérification du respect des dispositions relatives à la disponibilité et à la qualité du fuel-oil (Annexe VI).

Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW)

59 La Convention STCW prescrit des normes minimales relatives à la formation des gens de mer, à la délivrance des brevets et à la veille afin de garantir les compétences professionnelles et d'assurer la sécurité des équipages. Elle a été modifiée à maintes reprises²⁶. Au 20 novembre 2023, 167 États étaient Parties à la Convention, soit 98,91 % de la flotte mondiale. Parmi les amendements adoptés, ceux de 2010 ont marqué l'introduction expresse de mesures renforcées visant à prévenir les fraudes touchant les brevets d'aptitude et à consolider le processus de suivi de la conformité des Parties avec les dispositions de la Convention²⁷.

60 Il est vrai que la Convention STCW ne prévoit aucune disposition expresse relative à l'immatriculation frauduleuse de navires, mais le cadre général de responsabilités, les normes de formation ainsi que les dispositions de la Convention relatives au bien-être se rapportent indirectement aux questions ayant trait à un tel acte frauduleux. En vertu de la Convention, il incombe aux autorités de l'État du pavillon de veiller à ce que les navires immatriculés sous leur pavillon satisfassent aux normes de la Convention. Les États Parties à la Convention adoptent et font respecter les mesures utiles à la prévention des fraudes et autres pratiques

²⁶ 1991, 1994, 1995, 1997, 1998, 2004, 2006, 2010, 2014, 2015, 2016 et 2018.

²⁷ Pour connaître l'état actuel de ratification de la Convention STCW, on consultera les sites Internet suivants : <https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx> ou <https://gisis.imo.org/Public/ST/Treaties.aspx>. Pour de plus amples renseignements, on se reportera à la page Internet suivante <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Convention.aspx>.

illicites touchant les titres et visas délivrés aux gens de mer, mais non pas l'immatriculation frauduleuse en tant que telle.

61 Les États du pavillon devraient tenir un registre de tous les marins titulaires de titres relevant de la Convention STCW, contrôler la formation des gens de mer et la délivrance des titres et délivrer ceux-ci conformément aux dispositions de la Convention (chapitre I, règle I/2). Ils ont obligation de notifier à l'OMI des renseignements complets sur les mesures administratives prises pour veiller au respect de la Convention, l'enseignement et la formation, les procédures de délivrance des titres et autres éléments se rapportant à la mise en œuvre de la Convention (chapitre I, règle I/6).

62 Les gens de mer ignorent habituellement si le navire à bord duquel ils servent est immatriculé frauduleusement. Comme il est expliqué sous la partie III du présent rapport, la fraude au registre maritime commise par un propriétaire de navires dans le dessein de se soustraire à de telles normes peut avoir pour conséquence que les gens de mer servant à bord de ces navires n'ont pas reçu la formation requise ou ne sont pas titulaires des titres voulus, ce qui compromet la sécurité maritime et peut provoquer des accidents et des incidents de mer, ou encore, nuire au bien-être et à la santé des gens de mer parce que les navires immatriculés frauduleusement imposent fréquemment des conditions de vie et de travail qui ne répondent pas aux normes requises : horaires de travail longs, faible rémunération, mesures de sécurité inadéquates, infrastructures inadaptées, etc. En outre, un navire soupçonné d'être immatriculé frauduleusement ou de contrevenir aux prescriptions de la Convention STCW est passible d'immobilisation ou de sanction en cas d'inspection au port d'autres États, ce qui peut entraver les activités maritimes et accroître les risques financiers et juridiques pesant sur le propriétaire qui se livre à la fraude au registre maritime.

Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

63 La MLC, 2006 prescrit, en premier lieu, un ensemble complet de normes et de conditions de travail qui garantissent aux gens de mer un traitement et une protection équitables à bord des navires. Elle est entrée en vigueur le 20 août 2013. Au 4 janvier 2024, 104 États y étaient Parties, soit 96,6 % de la flotte mondiale. Si la MLC, 2006 ne porte pas expressément sur l'immatriculation frauduleuse de navires, elle traite indirectement de questions ayant trait aux conditions de vie et de travail qui ne répondent pas aux normes requises et à l'exploitation des gens de mer, lesquelles peuvent se rattacher à un tel acte frauduleux; et la Convention insiste sur l'importance des responsabilités de l'État du pavillon, la nécessité pour les navires de répondre aux normes de travail et sociales en vigueur et l'importance des inspections et du contrôle par l'État du port.

64 La MLC, 2006 établit diverses normes de travail et sociales complètes au profit des gens de mer : conditions d'emploi, logement, alimentation et service de table, santé et bien-être, rapatriement, etc. Ces normes sont destinées à garantir aux gens de mer des conditions de vie et de travail décentes. L'immatriculation frauduleuse de navires peut être assimilée à une infraction à ces normes dans la mesure où, dans certains cas, elle est liée aux conditions de vie et de travail ne répondant pas aux normes requises et à l'exploitation des gens de mer.

65 La MLC, 2006 prévoit notamment des dispositions pertinentes relatives aux responsabilités de l'État du pavillon (règle 5.1), à qui il incombe de veiller à ce que les navires battant son pavillon satisfont aux prescriptions de la Convention. Comme il est expliqué sous la partie III du présent rapport, l'État du pavillon est censé inspecter et certifier les navires battant son pavillon, délivrer des certificats de travail maritime et effectuer des inspections périodiques pour veiller au respect des normes de travail et sociales de la Convention. On peut interpréter ce qui précède comme signifiant que le cas où un État du pavillon ferme les

yeux sur l'immatriculation frauduleuse de navires est assimilable à un manquement aux responsabilités lui incombant en vertu de la Convention.

66 La MLC, 2006 prévoit en outre des dispositions relatives aux responsabilités de l'État du port (règle 5.2), parmi lesquelles l'inspection des navires étrangers faisant escale dans ses ports pour veiller au respect des normes de la Convention. Un navire qui est en infraction constatée à ces normes pour fraude au registre maritime est passible d'immobilisation ou encourt d'autres mesures répressives.

Autres instruments de droit maritime pertinents

Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965 (Convention FAL)

67 La Convention FAL a été ratifiée par 129 États, qui représentent 95,85 % de la flotte mondiale²⁸. Elle a pour objet principal de simplifier et d'uniformiser les formalités, les exigences en matière de documents et les procédures relatives à l'arrivée, à l'escale et au départ des navires effectuant des voyages internationaux. Si elle ne porte pas expressément sur l'immatriculation frauduleuse de navires, elle promeut indirectement la transparence et la prévention des fraudes en insistant sur l'importance de l'exactitude des documents et des renseignements échangés. Elle encourage les États à veiller à l'exactitude et à la fiabilité des renseignements communiqués par les navires, dont ceux qui concernent l'identité et l'immatriculation. Il s'agit d'un aspect essentiel de la sécurité et de la sûreté maritimes ainsi que de l'efficacité des opérations portuaires.

Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, 2009

68 L'Accord de 2009 relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée a été ratifié par 78 États²⁹. L'Accord a pour objet de prévenir et de lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (pêche INDNR) par le renforcement des procédures d'inspection au port et de vérification des documents. Il s'agit en somme de promouvoir les principes de transparence et de responsabilité dans le secteur de la pêche, afin d'assurer la conservation durable des ressources marines et des écosystèmes marins.

69 L'Accord ne porte pas expressément sur l'immatriculation frauduleuse de navires, mais il prévoit des dispositions qui traitent indirectement des questions d'identité du navire, de propriété et de documentation et qui peuvent contribuer à repérer les navires qui se livrent à la fraude au registre maritime dans le dessein de déguiser leur identité et leurs activités véritables.

70 À titre d'exemple, il est stipulé par l'article 8 de l'Accord que les navires de pêche étrangers qui demandent l'autorisation d'entrer dans un port doivent communiquer des renseignements exacts et complets sur leur identité, leur propriétaire, leur immatriculation, ainsi que tout autre document utile. Ces renseignements sont indispensables pour confirmer que les navires sont légitimes et ne sont pas immatriculés frauduleusement. L'Accord investit les autorités de contrôle par l'État du port du pouvoir d'inspecter et de vérifier les documents des navires de pêche étrangers afin de veiller au respect de l'Accord et particulièrement de "déterminer si le navire cherchant à entrer dans son port s'est livré à la pêche INDNR ou à des

²⁸ Pour connaître l'état actuel de ratification de la MLC, 2006, on consulera les sites Internet suivants : <https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx> ou <https://gisis.imo.org/Public/ST/Treaties.aspx>.

²⁹ Pour de plus amples renseignements et pour connaître l'état de l'Accord, on consulera le site Internet suivant : <https://www.fao.org/treaties/results/details/fr/c/TRE-000003/>.

activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR". Pour dissuader les navires se livrant à la pêche INDNR ou à d'autres activités frauduleuses qui y sont liées, dont l'immatriculation frauduleuse de navires, l'État du port peut leur interdire l'entrée dans ses ports (article 9). Il peut en outre effectuer des inspections approfondies en cas de soupçons d'irrégularités (article 9), au nombre desquelles peut figurer l'immatriculation frauduleuse (article 9).

71 Par ailleurs, l'Accord encourage l'échange de renseignements entre les États Parties (article 16), y compris les données relatives à la pêche INDNR et aux navires qui s'y livrent. L'échange de tels renseignements contribuerait à déterminer les formes d'activité illicite, dont l'immatriculation frauduleuse de navires. L'Accord reconnaît aussi l'importance de la coopération internationale et du renforcement des capacités (article 21). Les États Parties sont encouragés à collaborer au renforcement de leurs capacités en matière de détection et de répression de la pêche INDNR, ce qui peut s'étendre aux questions ayant trait à l'immatriculation frauduleuse.

Instruments de droit pénal international pertinents

72 Aux principaux instruments juridiques internationaux s'ajoutent ceux qui ont pour objet d'ériger en délits et de punir les actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, tels que la piraterie, le terrorisme et autres actes de violence perpétrés à l'encontre des navires et de leurs équipages, mais aussi les infractions de nature plus générale qui ne se limitent pas au domaine maritime, par exemple la corruption et les pots-de-vin, le trafic de stupéfiants, le blanchiment d'argent et la criminalité transnationale organisée. Toutefois, les enquêtes, les poursuites et l'exécution des peines auxquelles donneraient lieu les affaires d'immatriculation frauduleuse de navires dépendraient des régimes juridiques en vigueur dans chaque pays.

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

73 La Convention SUA de 1988 et le Protocole de 1988 y relatif pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental (Protocole SUA de 1988) avaient été adoptés le 10 mars 1988 sous les auspices de l'OMI et étaient entrés en vigueur le 1^{er} mars 1992. Au 20 novembre 2023, 166 États étaient Parties à la Convention, soit 95,15 % de la flotte mondiale, et 157 étaient Parties au Protocole, soit 94,40 % de la flotte mondiale³⁰.

74 La Convention SUA a pour objet principal de prévenir et de réprimer les actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, tels que la piraterie, le terrorisme et autres actes de violence perpétrés à l'encontre des navires et de leurs équipages. Il s'agit d'un instrument complet en matière de sûreté maritime qui vise à rationaliser et à intégrer les divers efforts déployés pour prévenir et contrecarrer les actes de terrorisme contre la navigation maritime³¹. Si la Convention SUA ne porte pas expressément sur l'immatriculation frauduleuse de navires, qui se rapporte plutôt aux questions d'identité et de documentation qu'à des actes de violence, elle prévoit des définitions qui présentent de l'intérêt pour les questions ayant trait à l'immatriculation et au statut juridique des navires.

³⁰ Les Protocoles de 2005 relatifs à la Convention SUA de 1988 et au Protocole SUA de 1988, adoptés le 14 octobre 2005 et en vigueur depuis le 28 juillet 2010, n'ont pas fait l'objet d'un grand nombre de ratifications. Au 20 novembre 2023, 53 et 46 États y étaient respectivement Parties, soit 39,95 % et 39,53 % de la flotte mondiale. Pour en connaître l'état actuel de ratification, on consultera les sites Internet suivants : <https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx> ou <https://gisis.imo.org/Public/ST/Treaties.aspx>.

³¹ Pour de plus amples renseignements sur la Convention SUA, on consultera la page Internet suivante : <https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/SUA-Treaties.aspx>.

75 Certaines dispositions (article 6) traitent des questions de compétence. À titre d'exemple, l'État du pavillon est compétent pour juger les infractions commises à bord de navires battant son pavillon et à l'encontre des navires ou des aéronefs battant son pavillon, même si ces infractions sont perpétrées à l'extérieur de son territoire. L'immatriculation frauduleuse d'un navire ne relève pas en soi des infractions de cette nature. D'autres dispositions pertinentes (articles 10 et 11) traitent de l'extradition des auteurs présumés d'une infraction visée par la Convention SUA et de l'entraide entre les États en matière d'extradition. Ces dispositions pourraient s'appliquer dans le cas où l'immatriculation frauduleuse se rattacherait, par exemple, à un acte illicite commis à l'encontre de la navigation maritime.

Convention des Nations Unies contre la corruption

76 La Convention des Nations Unies contre la corruption a été adoptée en 2004. Au 4 janvier 2024, 190 États y étaient Parties. La Convention a pour objet principal de lutter contre la corruption sous ses diverses formes, y compris dans les institutions publiques, le secteur privé et les organisations internationales³². Bien que ne portant pas expressément sur l'immatriculation frauduleuse de navires, elle prévoit des dispositions générales qui peuvent présenter de l'intérêt pour les affaires de corruption et de fraude liées à l'immatriculation des navires.

77 Certaines dispositions pertinentes sont relatives à la corruption d'agents publics nationaux (article 15) et d'agents publics étrangers et de fonctionnaires d'organisations internationales publiques (article 16), lesquelles dispositions peuvent s'appliquer dans le cas où un acte de corruption est commis avec la complicité de tels agents ou fonctionnaires dans le dessein d'immatriculer frauduleusement des navires; et à la soustraction, au détournement ou autre usage illicite de biens par un agent public (article 17), lesquelles dispositions peuvent s'appliquer dans le cas où un agent public mêlé à un acte d'immatriculation frauduleuse de navires soustrait ou détourne, ce faisant, des fonds.

78 La Convention prévoit des dispositions pertinentes analogues relatives à la corruption dans le secteur privé (article 21) et à la soustraction de biens dans le secteur privé (article 22). À quoi s'ajoutent les dispositions relatives au blanchiment du produit du crime (article 23), lesquelles peuvent s'appliquer dans le cas où le produit de l'immatriculation frauduleuse de navires est blanchi au moyen des systèmes financiers; à l'entrave au bon fonctionnement de la justice (article 25), lesquelles peuvent s'appliquer en cas de tentative d'entrave à l'enquête ou à la procédure judiciaire ouverte pour fraude au registre maritime; et à la coopération (articles 37 à 39).

Convention de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) contre la corruption

79 La Convention sur la lutte contre la corruption d'agents publics étrangers dans les transactions commerciales internationales est le premier et le seul instrument international de lutte contre la corruption qui cible "l'offre" de pots-de-vin, c'est-à-dire les personnes ou les entités qui offrent, promettent ou versent des pots-de-vin. Les Parties à la Convention conviennent d'ériger en infraction pénale la corruption d'agents publics étrangers en vertu de leur loi et d'engager des enquêtes et des poursuites et de punir une telle infraction³³.

³² On trouvera sur la Collection des Traités des Nations Unies en ligne (<https://treaties.un.org/>) les derniers renseignements en date faisant autorité sur l'état des Conventions des Nations Unies dont le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire. Pour de plus amples renseignements, on consultera le site Internet suivant : <https://www.unodc.org/unodc/en/corruption/index.html?ref=menuside>.

³³ Pour de plus amples renseignements sur la Convention et les Recommandations de 2021 de l'OCDE sur la lutte contre la corruption, on consultera la page Internet suivante : <https://www.oecd.org/corruption-integrity/explore/oecd-standards/anti-bribery-convention/>.

La Convention a été adoptée en 1997 et est entrée en vigueur le 15 février 1999. Au 21 janvier 2024, elle comptait 46 États Parties³⁴. Si elle ne porte pas directement sur l'immatriculation frauduleuse de navires, elle prévoit certaines dispositions pertinentes qui peuvent s'appliquer en cas de corruption et de versement de pots-de-vin dans diverses situations à l'échelle internationale, y compris les activités mettant en cause des agents étrangers et des transactions commerciales internationales.

80 Les dispositions pertinentes de la Convention concernent la définition de l'infraction de corruption d'agents publics étrangers (article 1), lesquelles dispositions peuvent s'appliquer dans le cas où l'immatriculation frauduleuse de navires met en cause la corruption d'agents publics étrangers dans le dessein de bénéficier d'un traitement favorable ou d'obtenir une autorisation; la responsabilité des personnes morales, comme les compagnies de navigation, en cas de corruption (article 2), lesquelles dispositions peuvent intervenir pour obliger une compagnie à répondre de l'acte d'immatriculation frauduleuse de navires et des actes de corruption auxquels elle est mêlée; la compétence de chaque Partie à la Convention pour juger les infractions de corruption (article 4) et les enquêtes et les poursuites (article 10), lesquelles dispositions peuvent s'appliquer dans le cas où une Partie constate que l'acte d'immatriculation frauduleuse impliquant corruption a été commis dans les limites de sa compétence et qu'elle a obligation d'ouvrir une enquête et d'engager des poursuites contre les personnes en cause; l'ouverture et la tenue de livres et états comptables par les Parties à la Convention qui soient fidèles aux transactions financières accomplies par elles (article 9), lesquelles dispositions peuvent s'appliquer dans le cas où l'acte d'immatriculation frauduleuse comporte la falsification des pièces comptables; et l'obligation incombant aux Parties à la Convention de prévoir des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives en cas d'infraction de corruption (article 16), lesquelles dispositions peuvent s'appliquer à l'encontre des personnes mises en cause dans une affaire d'immatriculation frauduleuse.

Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988

81 La Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988 est entrée en vigueur le 11 novembre 1990. Au 4 janvier 2024, elle comptait 192 États Parties³⁵. Elle arrête des mesures complètes de lutte contre le trafic de stupéfiants et prévoit des dispositions relatives à la lutte contre le blanchiment d'argent et le détournement des produits chimiques précurseurs. S'il est vrai qu'elle ne porte pas expressément sur l'immatriculation frauduleuse de navires, elle insiste sur la nécessité de la coopération internationale en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants par mer, notamment sous forme d'extradition des trafiquants de stupéfiants, de livraisons surveillées et de transfert des procédures répressives. À titre d'exemple, il peut y avoir immatriculation frauduleuse dans le cas où les auteurs de délits usent d'une fausse identité ou battent un pavillon de complaisance pour déguiser l'appartenance et les opérations des navires mêlés au trafic de stupéfiants. En pareil cas, il serait vraisemblablement donné effet aux dispositions de la Convention sous la forme d'une collaboration des autorités maritimes, des États du pavillon et des services de police compétents pour rechercher et appréhender les auteurs de tels actes.

³⁴ Il s'agit de l'ensemble des 38 pays membres de l'OCDE et de l'Afrique du Sud, de l'Argentine, du Brésil, de la Bulgarie, de la Croatie, de la Fédération de Russie, du Pérou et de la Roumanie (<https://legalinstruments.oecd.org/fr/instruments/OECD-LEGAL-0293#adherents>).

³⁵ On trouvera sur la Collection des Traités des Nations Unies en ligne (<https://treaties.un.org/>) les derniers renseignements en date faisant autorité sur l'état des Conventions des Nations Unies dont le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire.

Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et Protocoles s'y rapportant

82 La Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, 2000³⁶ est entrée en vigueur le 29 septembre 2003. Au 4 janvier 2024, elle comptait 192 États Parties. Les États qui ratifient la Convention s'engagent à prendre une série de mesures contre la criminalité transnationale organisée, notamment conférer le caractère d'infraction pénale à certains délits (participation à un groupe criminel organisé, blanchiment d'argent, corruption et entrave à la justice), adopter des cadres nouveaux en matière d'extradition, d'entraide judiciaire et de coopération policière, promouvoir la formation et l'assistance technique afin de développer et de renforcer les capacités des autorités nationales à cet égard.

83 La Convention ne porte pas expressément sur l'immatriculation frauduleuse de navires, mais elle fournit un cadre juridique qui régleme divers aspects de la criminalité transnationale organisée, dont certains peuvent tenir à l'immatriculation frauduleuse et aux activités criminelles qui y sont liées. Parmi les dispositions pertinentes, figurent celles relatives au blanchiment d'argent (articles 6 et 7), qui consiste à dissimuler l'origine du produit du crime sous le couvert de transactions financières licites; le blanchiment d'argent est généralement associé à la criminalité organisée et peut être lié aux activités illégales mettant en cause des navires, telles que le trafic de stupéfiants.

84 Les dispositions de la Convention relatives au blanchiment d'argent peuvent s'appliquer dans le cas où des navires sont immatriculés frauduleusement dans le dessein de faciliter le blanchiment d'argent. Les dispositions relatives à la confiscation du produit de la criminalité transnationale organisée (articles 12, 13 et 14) peuvent s'appliquer. Si des navires sont immatriculés frauduleusement dans le dessein de favoriser ou de déguiser des activités criminelles telles que le trafic de stupéfiants et la contrebande, les biens qui y sont mêlés, dont les navires, sont passibles de confiscation. Les États peuvent s'accorder une entraide judiciaire (article 18) lors des enquêtes et des poursuites contre la criminalité transnationale organisée, ce qui peut être indispensable dans les affaires multijuridictionnelles d'immatriculation frauduleuse de navires. La coopération internationale en matière de lutte contre la criminalité organisée (articles 27 et 28) présente également de l'intérêt pour la question : les États Parties sont encouragés à collaborer et à s'échanger des renseignements en vue de lutter contre les organisations criminelles se livrant à des activités illégales qui peuvent comporter l'usage indu ou l'immatriculation frauduleuse de navires.

Résolutions de l'Organisation des Nations Unies

85 Le Conseil de sécurité de l'ONU peut adopter des résolutions³⁷ qui ont trait aux sanctions, aux embargos sur les armes, à la piraterie et aux vols à main armée en mer, à la pêche INDNR et à la prévention des transferts illicites de biens, y compris les biens mettant en cause des navires. L'immatriculation frauduleuse de navires sert fréquemment à se soustraire aux sanctions ou est commise à d'autres fins illégales. Les résolutions du Conseil

³⁶ La Convention est complétée par trois Protocoles, qui visent des activités et manifestations spécifiques de la criminalité organisée : le Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants; le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer; et le Protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions. Les États doivent devenir Parties à la Convention avant de pouvoir devenir Parties à l'un des Protocoles. Pour de plus amples renseignements sur la Convention et les Protocoles s'y rapportant et pour connaître l'état de ratification, on consultera le site Internet suivant : <https://www.unodc.org/unodc/en/treaties/CTOC/signatures.html>.

³⁷ On se reportera notamment aux résolutions suivantes du Conseil de sécurité des Nations Unies : S/RES/2616 (2021), S/RES/2608 (2021), S/RES/2511 (2020), S/RES/2498 (2019), S/RES/2370 (2017), S/RES/2317 (2016).

de sécurité prévoient dans certains cas des dispositions relatives aux inspections, y compris l'inspection des navires, dont la vérification de l'immatriculation des navires et des documents de bord est un aspect essentiel. Dans la récente résolution 2482³⁸, adoptée le 19 juillet 2019 à l'unanimité, le Conseil de sécurité se déclarait conscient que les terroristes pouvaient tirer profit d'activités relevant de la criminalité organisée, qu'elle soit nationale ou transnationale, notamment du trafic d'armes, de drogues et d'objets et de biens culturels, de la traite des personnes, du commerce illicite de ressources naturelles, dont l'or et d'autres métaux précieux, les minéraux, le charbon de bois et le pétrole, ainsi que du trafic illicite d'espèces sauvages. Il mentionnait aussi la criminalité organisée en mer; et comme il a été expliqué plus haut, ce type de délit comporte souvent l'immatriculation frauduleuse de navires³⁹.

86 À cela s'ajoutent les résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies, dont celles portant sur les océans et le droit de la mer⁴⁰, par lesquelles les États sont appelés à renforcer leurs cadres juridiques et réglementaires afin de lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer, à prévenir les pratiques frauduleuses touchant l'immatriculation des navires et à se prémunir contre elles. Récemment, dans la résolution A/RES/77/325⁴¹, adoptée le 25 août 2023 et portant sur la lutte contre le trafic d'espèces sauvages, l'Assemblée générale s'était déclarée préoccupée par l'ampleur croissante du braconnage et du commerce illicite d'espèces sauvages et de produits dérivés et par ses conséquences économiques, sociales et environnementales néfastes.

Accords régionaux

87 Les États du pavillon, les États du port et les États côtiers jouent tous un rôle dans la prévention et la lutte contre les pratiques frauduleuses mettant en cause les navires. La lutte contre l'immatriculation frauduleuse de navires passe souvent par la coopération internationale, l'échange de renseignements et la coordination des services de police. Quoiqu'il n'existe aucun instrument international unique propre à réglementer les questions ayant trait à l'immatriculation frauduleuse de navires, les instruments juridiques internationaux associés aux accords et/ou instruments juridiques régionaux en vigueur peuvent contribuer à lutter plus efficacement contre de telles pratiques.

Règlements et directives de l'UE

88 L'UE a adopté des règlements et des directives qui se rapportent à la lutte contre les conséquences de l'immatriculation frauduleuse de navires et/ou à l'atténuation de telles conséquences, en particulier les règlements et directives portant sur les sanctions, les fraudes fiscales et l'évasion fiscale, le contrôle par l'État du port et les formalités déclaratives des navires⁴².

³⁸ [S/RES/2482 \(2019\)](#)

³⁹ Le 13 novembre 2023, rappelant la résolution 2482 (2019), la Belgique, la Colombie, le Kenya, le Panama, le Pérou, le Royaume des Pays-Bas, le FONASBA, l'IAPH et le WWF et avaient soumis à la trente-troisième session de l'Assemblée de l'OMI un projet de résolution sur le renforcement du cadre de lutte contre la criminalité organisée dans le secteur maritime, qui visait à sensibiliser le secteur maritime aux menaces que la criminalité organisée faisait peser sur la sûreté et à renforcer le cadre permettant d'aider les gens de mer et les travailleuses et travailleurs portuaires à se prémunir contre les menaces et les pressions exercées par la criminalité organisée.

⁴⁰ On se reportera notamment aux résolutions suivantes de l'Assemblée des Nations Unies : [A/RES/77/248](#), [A/RES/76/72](#) et [A/RES/75/239](#), et dernièrement la résolution [A/RES/78/69](#), paragraphes 130 et 181.

⁴¹ [A/RES/77/325](#)

⁴² On se reportera notamment à la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port, telle que modifiée par la directive (UE) 2017/2110.

Organisations régionales de gestion des pêches

89 Les organisations régionales de gestion des pêches mettent fréquemment en œuvre des mesures de lutte contre la pêche INDNR, dont certaines peuvent s'appliquer à l'immatriculation et au pavillon des navires.

Accords sur l'application du droit maritime

90 Certains États peuvent conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux visant à renforcer les services de détection et de répression des infractions au droit maritime, qui peuvent contribuer à détecter et à prévenir les actes d'immatriculation frauduleuse de navires et les activités criminelles qui y sont liées.

Accords bilatéraux

91 Les États peuvent conclure des accords bilatéraux ou des mémorandums d'entente sur des questions données ayant trait à l'immatriculation frauduleuse de navires. De tels accords peuvent s'articuler autour de l'échange de renseignements, de la coopération et des mesures d'exécution. À titre d'exemple, les accords sur la transparence financière, l'évasion fiscale et le blanchiment d'argent peuvent concerner indirectement l'immatriculation frauduleuse dans la mesure où les navires servent souvent de biens dans les opérations financières.

PARTIE V CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Résumé

92 L'immatriculation frauduleuse de navires est un enjeu mondial qui a de lourdes conséquences, notamment sur la sécurité et la sûreté maritimes, la pollution, le bien-être des gens de mer et, dans l'ensemble, le respect des instruments juridiques internationaux.

93 En l'état actuel des choses, il n'existe aucun instrument ou traité international unique qui prévoie une définition normalisée et universellement admise du concept d'immatriculation frauduleuse de navires. La question est au contraire traitée à travers un ensemble de conventions maritimes internationales axées sur des questions diverses et autres instruments juridiques, législations nationales et de pratiques du secteur. De plus, il n'existe actuellement pas de cadre international contraignant qui réglemente le processus même d'immatriculation des navires. Aucune jurisprudence solide n'est établie en la matière⁴³.

94 Plusieurs conventions et accords internationaux, dont ceux qui ont été adoptés sous les auspices des Nations Unies, de l'OMI et de l'OIT, peuvent être considérés comme se rapportant indirectement à l'immatriculation frauduleuse de navires. Ils traitent d'une manière indirecte les questions ayant trait à l'immatriculation des navires et la prévention des pratiques frauduleuses, tout en ayant pour objet le respect des normes réglementaires visant à assurer la sécurité des navires et de la cargaison, le bien-être des gens de mer et la protection du milieu marin, qui se rattachent étroitement à la bonne et due forme et au caractère licite de l'immatriculation et de la gestion des navires.

95 L'État du pavillon joue un rôle prépondérant lorsqu'il s'agit de veiller à ce que les navires immatriculés sous son pavillon respectent les normes et les règles internationales en vigueur. Il lui incombe en vertu des instruments internationaux applicables d'immatriculer les navires et de contrôler la formation des gens de mer et la délivrance des titres. Pour qu'il s'acquitte scrupuleusement de ses responsabilités, il est essentiel de faire en sorte qu'il exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les propriétaires de navires et les navires battant son pavillon et qu'il rende compte de tout manquement à faire respecter les dispositions relatives à l'immatriculation des navires et à la délivrance des titres en bonne et due forme. Dans le même temps, les autorités compétentes de l'État du port peuvent contribuer dans une large mesure à détecter les fraudes au registre maritime, notamment en renforçant les inspections effectuées à cet égard.

96 Il est essentiel de faire valoir le principe de transparence dans l'immatriculation des navires et dans les registres de propriété, afin de confirmer la légitimité des navires et de détecter les activités frauduleuses. Le durcissement des sanctions, dont les sanctions financières et autres suites judiciaires, peut être un moyen de dissuasion des pratiques frauduleuses touchant l'immatriculation des navires. La technologie, les bases de données utiles et les analyses de données sont importantes pour déterminer les formes et les modes d'immatriculation frauduleuse de navires et en renforcer la détection et la prévention.

97 La coopération entre les États et les services compétents est indispensable pour lutter d'une manière globale contre l'immatriculation frauduleuse de navire. Elle passe par l'échange de renseignements, la conduite d'inspections communes et la création de mécanismes efficaces de contrôle du respect des règles en vigueur. La situation est en constante évolution : les règles et les accords internationaux doivent être révisés à intervalles réguliers de manière

⁴³ Pendant la réalisation de la présente étude, une étude sur documents du droit jurisprudentiel relatif à la question n'a mis en évidence aucun traitement judiciaire ou équivalent notable de la question. Cette étude était fondée sur un grand nombre de bases de données juridiques internationales et plus de 90 instances juridictionnelles dans le monde.

à répondre efficacement aux enjeux nouveaux liés à l'immatriculation frauduleuse. Les mesures de collaboration et d'échange de renseignements avec les parties prenantes concernées du secteur privé et du secteur maritime peuvent contribuer également dans une large mesure à détecter l'immatriculation frauduleuse et à se prémunir contre un tel acte; il faudrait en encourager la mise en œuvre.

98 Celles et ceux qui ont répondu à la version approfondie du questionnaire d'étude sont convenus quasi unanimement qu'il fallait rechercher et étudier les failles du système international d'immatriculation des navires en vigueur, qui étaient exploitées par les fraudeurs.

Propositions destinées à promouvoir les objectifs

99 Il est recommandé en premier lieu d'envisager l'élaboration de directives ou de meilleures pratiques en matière d'immatriculation des navires, qui prévoient des mesures rigoureuses visant à détecter les pratiques frauduleuses touchant l'immatriculation des navires, en se fondant sur le modèle adopté pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats; elles pourraient servir ultérieurement de base à l'élaboration d'un instrument relatif à l'immatriculation des navires, afin de veiller à l'efficacité de la mise en œuvre des instruments de l'OMI. Pour ce faire, il serait possible de tenir compte, selon qu'il convient, des dispositions de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986.

100 Par ailleurs, il est proposé d'examiner plus avant les mesures suivantes :

- .1 renforcer la coopération entre les États, les organisations du secteur des transports maritimes et autres organisations concernées, et les services de police en matière d'échange de renseignements et de meilleures pratiques pour lutter contre l'immatriculation frauduleuse de navires;
- .2 investir dans les solutions technologiques de pointe pour contrôler l'immatriculation et les activités des navires, par exemple l'analyse de données, la chaîne de blocs et le suivi par satellite en vue d'accroître la transparence et de renforcer la détection des fraudes;
- .3 envisager de revoir et de durcir les sanctions pour fraude au registre maritime de manière à en renforcer le caractère dissuasif, en prévoyant des amendes et autres suites judiciaires plus lourdes contre les propriétaires et exploitants de navires;
- .4 faire en sorte que les États du pavillon soient tenus de rendre compte de tout contrôle qu'ils exercent sur l'immatriculation des navires ou de tout manquement en la matière. Les organisations internationales peuvent jouer un rôle dans l'évaluation des résultats du contrôle exercé par les États du pavillon et dans l'exécution des normes internationales;
- .5 encourager les États du pavillon à s'employer plus activement à détecter les cas de fraude au registre maritime, à les signaler aux autorités compétentes et à les notifier à l'OMI;
- .6 perfectionner les dispositions des conventions et accords internationaux en vigueur relatives à la protection des gens de mer et faire en sorte que les navires respectent les normes de travail et sociales applicables;

- .7 élaborer des initiatives qui favorisent une meilleure transparence de l'immatriculation des navires et des registres de propriété et encourager l'adoption de pratiques normalisées pour les besoins de la mesure avancée à l'alinéa 9 ci-dessous;
- .8 procéder régulièrement à la révision des conventions et accords internationaux de manière à en adapter les dispositions aux défis et enjeux nouveaux liés à l'immatriculation frauduleuse de navires;
- .9 sensibiliser l'opinion publique et le secteur des transports maritimes aux conséquences des pratiques frauduleuses touchant l'immatriculation des navires, par exemple par des campagnes d'information sur les risques et les suites judiciaires que comportent de telles pratiques;
- .10 sensibiliser et former les autorités de contrôle par l'État du port aux questions ayant trait à l'immatriculation frauduleuse de navires ainsi qu'à la détection de telles pratiques; et
- .11 faciliter l'échange et l'accès des renseignements qui s'y rapportent pour renforcer les mesures de contrôle, et prévoir des moyens de vérification rapide de l'identité des navires et des documents de bord concernant l'État du pavillon.

101 Il est recommandé, à titre de mesure à court terme, d'apporter au module du GISIS les améliorations qui sont proposées dans l'annexe 4 du présent rapport.

ANNEXE 1

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE 2

QUESTIONNAIRE D'ÉTUDE APPROFONDI (PARTIES A ET B)

Questions sur l'immatriculation frauduleuse

PARTIE A – Questions arrêtées au LEG 109 et adressées en 2022

Si vous avez déjà répondu aux questions figurant sous la partie A, vous êtes invités à ne répondre qu'aux questions figurant sous la partie B (page 4) du présent questionnaire.

Avant de remplir le présent questionnaire, veuillez indiquer vos titres et qualités :
.....

1. Avez-vous connaissance d'un registre frauduleux de navires ?

- oui
- non

Veuillez indiquer le(s) nom(s) du (des) registre(s) frauduleux dont vous avez connaissance :
.....
.....

2. Avez-vous connaissance d'immatriculations frauduleuses de navires ?

- oui
- non

Si oui, veuillez donner des précisions sur le type d'immatriculation :
.....
.....

Le cas échéant, veuillez indiquer les caractéristiques de l'immatriculation :
.....
.....

Veuillez donner tout exemple pertinent de cas dont vous avez connaissance :
.....
.....

3. Selon vous, quelles sont les causes de l'immatriculation frauduleuse et de l'utilisation de registres frauduleux ?

.....
.....

4. Avez-vous constaté des pratiques adoptées par des navires immatriculés frauduleusement ?

- oui
- non

Si oui, veuillez préciser le type de pratique que vous avez observée, par exemple le transfert illicite de la cargaison de navire à navire, la désactivation illicite de l'AIS :

.....
.....
.....
.....

Selon vous, quels sont les effets préjudiciables de l'immatriculation frauduleuse et des registres frauduleux de navires ?

.....
.....
.....
.....

5. Existe-t-il de bonnes pratiques en matière de coopération et d'échange de renseignements dans le cadre d'accords nationaux, régionaux ou internationaux pour lutter contre ce problème ?

- oui
- non
- je ne sais pas

Si oui, veuillez donner des exemples de pratiques mises en œuvre par les États en matière de prévention et de dissuasion :

.....
.....
.....
.....

6. Selon vous, faudrait-il adopter d'autres bonnes pratiques en la matière dans le cadre d'accords nationaux, régionaux ou internationaux ?

- oui
- non

Si oui, lesquelles suggèreriez-vous ?

.....
.....
.....
.....

7. Selon vous, quelles sont les parties prenantes qui pourraient contribuer à prévenir les immatriculations frauduleuses ou les registres frauduleux ?

.....
.....
.....
.....

8. Comment un acte consistant à établir et à utiliser un registre frauduleux de navires est-il qualifié ?

.....
.....

9. Un tel acte devrait-il être considéré comme un délit pénal ou une infraction en vertu du droit international ?

- oui
- non

Cet acte est-il considéré comme un délit pénal ou une infraction dans votre juridiction ? Veuillez indiquer quelle est la législation pertinente :

.....
.....

10. Selon vous, un acte consistant à établir et utiliser un registre frauduleux tel que décrit ci-dessus est d'ordre :

- national
- régional
- international

Si la nature d'un tel acte est différente, veuillez préciser :

.....
.....
.....

11. Selon vous, quelles sanctions juridiques efficaces pourraient être imposées en cas d'établissement et d'utilisation d'un registre frauduleux ?

- des sanctions pénales
- des mesures administratives
- d'autres types de sanctions

Veuillez préciser quels autres types de sanctions devraient être prises et à qui elles devraient s'appliquer :

.....
.....
.....
.....

12. Comment un acte d'immatriculation frauduleuse de navires est-il qualifié ?

- un délit pénal
- une infraction
- ni l'un ni l'autre

Devrait-il être qualifié différemment ? Veuillez préciser :

.....
.....

13. Selon vous, un acte d'immatriculation frauduleuse tel que décrit ci-dessus est d'ordre :

- national
- régional
- international

Si vous pensez qu'il est d'une autre nature, veuillez préciser :

.....
.....

14. Selon vous, quelles sanctions juridiques seraient efficaces contre l'immatriculation frauduleuse ?

- des sanctions pénales
- des mesures administratives
- d'autres types de sanctions

Veillez préciser quels autres types de sanctions vous jugeriez efficaces et à qui elles devraient s'appliquer :

.....
.....
.....

15. Selon vous, quels traités, conventions et résolutions ont trait à cette question ?

.....
.....
.....

16. Quelles mesures de prévention et de lutte contre les problèmes décrits ci-dessus pouvez-vous recommander ?

.....
.....
.....

17. Comment le Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) peut-il être utilisé pour diffuser des renseignements sur les registres ayant trait aux problèmes décrits ci-dessus ?

.....
.....
.....

Partie B – questions supplémentaires arrêtées au LEG 110

À sa cent dixième session (27-31 mars 2023), le Comité juridique a décidé également qu'il serait utile au Groupe d'étude d'examiner quelles mesures prenaient les registres lorsqu'ils recevaient des rapports sur l'immatriculation frauduleuse de leurs navires ou sur des activités frauduleuses des registres. Dans ce contexte, il a été rappelé au Comité la résolution A.1162(32) de l'Assemblée, qui devrait faire partie également de l'étude.

Question B-1. Quelles mesures ont été prises par votre Administration pour donner suite aux signalements d'activités frauduleuses touchant des navires prétendument immatriculés sous votre pavillon ?

.....
.....
.....

Le Comité a accepté aussi que les trois questions supplémentaires posées par l'Université maritime mondiale en séance plénière soient ajoutées au questionnaire initial, comme suit :

Question B-2. Doit-on considérer que l'immatriculation frauduleuse et les pratiques connexes constituent une menace réelle pour l'ensemble de la communauté maritime ?

.....
.....
.....

Question B-3. Sachant que seuls 31 registres, qui représentent 22,75 % de la flotte mondiale, ont répondu au questionnaire qui leur a été adressé, quel message en tireront les auteurs de ces actes illicites/répréhensibles ?

.....
.....
.....

Question B-4. Le problème de l'immatriculation frauduleuse est-il inextricablement lié à l'absence de prescriptions minimales à respecter pour que soient immatriculés correctement et efficacement les navires et, dans l'affirmative, faudrait-il orienter les recherches du Groupe d'étude en ce sens ?

.....
.....
.....

ANNEXE 3

**CAS SIGNALÉS D'ABANDON DE GENS DE MER METTANT EN CAUSE
DES NAVIRES BATTANT FAUX PAVILLON**

Jian Ye (previously Tian Chen 9)[disputed]

IMO8805262

Abandonment ID: 00637
Ship name: **Jian Ye (previously Tian Chen 9)[disputed]**
Flag: **Togo**
7-digit IMO no.: **8805262**
Port of abandonment: **Kaohsiung, Taiwan**
Abandonment date: **28 March 2022**
Notification date: **11 April 2022**
Reporting Member Govt. or Org.: **ITF**
No. of Seafarers: **9**
Nationalities: **China(1); Indonesia(8)**
Circumstances: **P&I : Unknown**

Two months owed wages

Actions taken: **31 March 2022: Flag State informed**

Gouvernement togolais (16 mai 2022)

L'Ambassade de la République togolaise présente ses compliments à l'Organisation maritime internationale et a l'honneur de lui faire savoir, à la suite du courriel daté du 25 avril 2022 et ayant pour objet l'abandon du navire **Jian Ye** à Kaohsiung (Taiwan), que ledit navire n'est pas exploité sous pavillon togolais. En effet, les documents dont est muni ledit navire sont faux et illégaux, car ledit navire n'a jamais été immatriculé sur aucun registre togolais.

Gouvernement chinois (18 mai 2022)

Comme l'a confirmé le Hong Kong Marine Department, la société Jianfu Shipping Co. Ltd., immatriculée à Hong Kong et propriétaire inscrit du navire **Jian Ye**, a procédé le 21 mars 2021 à sa propre radiation du registre des sociétés de Hong Kong. En conséquence, ladite société (propriétaire inscrit) a cessé d'exister et d'être exploitée à Hong Kong (Chine)⁴⁴.

A M Alpit[resolved]

IMO9563079

Abandonment ID: 00724
Ship name: **A M Alpit[resolved]**
Flag: **Equatorial Guinea**
7-digit IMO no.: **9563079**
Port of abandonment: **Male, Maldives**
Abandonment date: **20 January 2023**
Notification date: **25 January 2023**
Reporting Member Govt. or Org.: **ITF**
No. of Seafarers: **9**
Nationalities: **Indonesia; India**
Circumstances: **P&I : Shipowners**

Type : Tug Boat

Unpaid wages for 5 months

Actions taken: **21 January 2023: Flag State informed**
Written to owners, flag state and P&I. Compiled all necessary documents.

44 https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.details?p_lang=fr&p_abandonment_id=637&p_search_id=220611052514

Commentaires et observations : autre (7 février 2023)

Adressés par S&P Global Market Intelligence

Après maints rappels, la Guinée équatoriale a donné une réponse.

La Guinée équatoriale a fait savoir que le navire en question n'était pas immatriculé sous pavillon équato-guinéen et que son immatriculation était frauduleuse.

Voir la réponse ci-jointe :

Le navire auquel est attribué l'indicatif d'appel 3CUBN n'est pas immatriculé sous pavillon équato-guinéen. Il s'agit de titres frauduleux. Avec nos remerciements⁴⁵.

Dox - fishing vessel[disputed]

IMO

Abandonment ID: 00751
Ship name: **Dox - fishing vessel[disputed]**
Flag: **Sao Tome & Principe**
Port of abandonment: **Djibouti, Djibouti**
Abandonment date: **29 March 2023**
Notification date: **9 April 2023**
Reporting Member Govt. or Org.: **ITF**
No. of Seafarers: **12**
Nationalities: **Indonesia(6); Yemen(1); Somalia(2); India(3)**
Circumstances: **P&I : Hafez Insurance but the certificate is likely to be false**
Type : Fishing vessel but the Alannah Palm is a crew/supply vessel
6 months of unpaid wages + repatriation as for the Indonesian crew
10 months of wages for the Indian crew.
Other crew have not reported.

Actions taken: **30 March 2023: Flag State informed**
Trying to solve out the double identity issue with the Flag and the issue of the expired certificate of registry

Mesures entreprises : 30 mars 2023 : l'État du pavillon a été informé.

Tentative de clarification du problème de double identité du navire, avec l'aide de l'État du pavillon, et du problème du certificat d'immatriculation périmé⁴⁶.

Pruvaline[disputed]

IMO7615232

Abandonment ID: 00614
Ship name: **Pruvaline[disputed]**
Flag: **Sao Tome & Principe**
7-digit IMO no.: **7615232**
Port of abandonment: **Tripoli, Lebanon**
Abandonment date: **7 January 2022**
Notification date: **12 January 2022**
Reporting Member Govt. or Org.: **ITF**
No. of Seafarers: **13**
Nationalities: **Syrian Arab Republic(10); Egypt(1); Libyan Arab Jamahirya(1); India(1)**
Circumstances: **13 seafarers have not been paid for between 8-9 months.**
All crew have expired contracts and want to be repatriated.
Ship is fraudulently flying the Flag of Sao Tomé and Príncipe; this was confirmed by the Sao Tomé and Príncipe maritime authority 02/02/2022

Commentaires et observations : Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)
(13 janvier 2022)

⁴⁵ https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.details?p_lang=fr&p_abandonment_id=724&p_search_id=240118184536

⁴⁶ https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=en&p_abandonment_id=751&p_search_id=231218183437

Sao Tomé-et-Principe a fait savoir que le navire **Pruvaline/Antalya** battait frauduleusement son pavillon. Il était précédemment connu sous le nom d'**Antalya**.

Organisation maritime internationale (2 février 2022)

En novembre 2021, IHS Markit s'est vu adresser une demande d'attribution de numéro OMI d'identification de la compagnie pour ledit navire et a été informé que le "propriétaire" du navire devait être MADI SHIPPING CO LTD, compagnie immatriculée aux Îles Marshall. Toutefois, aucun nouveau renseignement ne lui avait été communiqué et le nouveau "propriétaire" n'a pas été associé au navire.

Assureur : inconnu⁴⁷.

⁴⁷ https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.details?p_lang=fr&p_abandonment_id=614&p_search_id=231218183437

ANNEXE 4

**PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION DU MODULE DU GISIS RELATIF
À L'IMMATRICULATION FRAUDULEUSE DE NAVIRES**

Les renseignements sur les navires portant la mention "*False flag*" (faux pavillon) sont actuellement consultables à partir du module du GISIS intitulé "*Ship and Company Particulars*" (renseignements sur les navires et les compagnies) (<https://gisis.imo.org/Members/SHIPS/Default.aspx>). Il est possible d'effectuer une recherche par "*Ship IMO Number*" (numéro OMI d'identification du navire), "*Ship name*" (nom de navire), "*Flag Administration*" (Administration de l'État du pavillon), "*Call sign*" (indicatif d'appel) et "*MMSI*" (identité dans le service mobile maritime). Le module contient par ailleurs des renseignements sur les compagnies associées aux navires : "*Classification society*" (société de classification), "*Registered owner*" (propriétaire inscrit), "*Ship manager*" (armateur-gérant), "*Group beneficial owner*" (propriétaire effectif du groupe), "*Operator*" (exploitant), etc.

Afin de renforcer la détection et la prévention de l'immatriculation frauduleuse de navire, il serait envisageable d'apporter au module les améliorations suivantes :

- .1 perfectionner l'outil de recherche de manière à effectuer une recherche avancée par statut des navires portant la mention "*False flag*";
- .2 intégrer au module des renseignements apparaissant en cas de recherche sur les registres maritimes frauduleux et encourager les États Membres, les autorités et les parties prenantes du secteur à détecter et à signaler les registres frauduleux;
- .3 donner une meilleure visibilité au module sur le Site Internet public de l'OMI de manière à en faciliter la consultation par les parties prenantes du secteur public et du secteur privé légitimement intéressées à la question;
- .4 élaborer des modèles types de notification des renseignements destinés à harmoniser la présentation des renseignements communiqués par les États Membres et autres parties prenantes;
- .5 faire en sorte que le module et la base de données du GISIS soient consultables en plusieurs langues pour assurer l'efficacité de la communication des renseignements et du signalement des cas par les États Membres;
- .6 intégrer au module "*Ship and Company Particulars*" (renseignements sur les navires et les compagnies) une fonction de signalement des cas litigieux d'immatriculation à l'usage des utilisatrices et des utilisateurs ainsi que des autorités de contrôle par l'État du port;
- .7 exhorter les États Membres à communiquer des renseignements actuels (devant être facilement accessibles et consultables) sur les autorités de l'Administration de l'État du pavillon et sur les personnes à contacter chargées de l'immatriculation des navires;
- .8 encourager les États Membres à fournir des données complètes sur les compagnies associées aux navires immatriculés frauduleusement;

- .9 élargir le champ des renseignements à indiquer sur la compagnie lors de l'immatriculation d'un navire, de manière à y inclure des renseignements sur la structure de propriété, l'historique d'immatriculation, la situation financière, etc.;
- .10 intégrer des méthodes d'authentification avancées pour veiller à la véracité des renseignements indiqués lors de l'immatriculation d'un navire, par exemple l'authentification biométrique comme mesure de vérification supplémentaire destinée à réduire le risque d'usurpation d'identité;
- .11 intégrer des contrôles de validation des données en temps réel pour détecter toute incohérence ou irrégularité dans les renseignements indiqués lors de l'immatriculation d'un navire, de manière à actualiser sans délai les renseignements se rapportant à l'immatriculation frauduleuse de navires, afin de donner l'alerte et d'y donner suite en temps voulu;
- .12 procéder périodiquement à l'audit et au contrôle des renseignements indiqués sur les navires immatriculés et les compagnies qui y sont associés, et confirmer qu'ils sont toujours exacts et actuels;
- .13 envisager de raccorder la base de données du GISIS avec celles d'organisations du secteur des transports maritimes et de services de police internationaux, par exemple INTERPOL, pour faciliter l'échange de renseignements sur les entités frauduleuses connues;
- .14 collaborer avec les institutions financières au contrôle des opérations financières relatives à la propriété de navires, afin de détecter toute activité financière inhabituelle qui puisse témoigner de pratiques frauduleuses entachant l'immatriculation des navires;
- .15 établir un cadre/une plateforme internationale de coopération et d'échange de renseignements qui encourage les États Membres à lutter de concert contre l'immatriculation frauduleuse transfrontalière de navires;
- .16 dispenser continuellement des cours de formation aux utilisatrices et utilisateurs du module, afin de les tenir informés de l'évolution des pratiques frauduleuses et de leur fournir des recommandations sur la manière de documenter rigoureusement les cas de fraude; et
- .17 intégrer une fonction de retour d'information pour connaître les réflexions et les suggestions des utilisatrices et utilisateurs de la base de données du GISIS, des États Membres et autres parties prenantes, afin de savoir ce qu'il serait encore possible d'y améliorer.