

Nouvelles lignes directrices de l'OMI relatives à l'immatriculation des navires.

Patrick CHAUMETTE

Professeur émérite de l'université de Nantes

Les sanctions internationales contre l'Iran, puis la Russie ont engendré une flotte pétrolière dite fantôme, avec des navires changeant régulièrement de pavillon, arborant un faux pavillon, avec de faux sites web en vue de l'immatriculation provisoire de navires, donc des contrôles de pavillon en haute mer, effectué par des Etats côtiers. Par exemple, le [20 mars 2026](#), des moyens de la Marine Nationale sont intervenus en Méditerranée occidentale, au sud des Baléares, en haute mer, sur le pétrolier Deyna, arborant un pavillon mozambicain, en provenance de Mourmansk, en Russie. Cette opération, fondée sur l'article 110 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), visait à vérifier la "nationalité" du navire ; le contrôle à bord, après examen des documents du bord, a confirmé les doutes ; un signalement a été fait au Procureur de la République de Marseille, compétent au titre du tribunal maritime ; à la demande du procureur et conformément au droit international, le navire a été dérouté vers un point de mouillage, escorté par les moyens de la Marine Nationale, pour la poursuite des vérifications. Le 16 avril 2026, il a pu quitter le golfe de Fos-sur-mer, après le paiement d'une amende, à la suite d'une procédure de comparution sur reconnaissance de culpabilité (CRPC) et d'une condamnation par le tribunal maritime de Marseille, pour omission de justifier la nationalité du navire (art. L. 5233-2 C. transports). La société propriétaire a engagé des démarches en vue d'une nouvelle immatriculation. [Le préfet des Bouches du Rhône a levé l'immobilisation du navire](#). Il s'agit du troisième pétrolier présumé de la flotte fantôme russe, qui permet à la Russie de contourner les sanctions liées à l'invasion de l'Ukraine, intercepté par la France. Fin janvier 2026, le pétrolier *Grinch* avait été intercepté, puis immobilisé pendant un mois dans le golfe de Fos-sur-mer déjà, et avait été condamné dans une procédure analogue. En septembre 2025, le *Pushpa* (ou *Boracay*) avait été arraisonné au large de la Bretagne, navigant sans pavillon, puis arborant un faux pavillon du Bénin ; son commandant, absent lors du jugement, a été condamné le 30 mars à un an de prison et 150 000 euros d'amende, notamment pour refus d'obtempérer lors du contrôle du pavillon.

La flotte fantôme iranienne et russe, qui dessert l'Inde et l'Asie en pétrole ou gaz iranien ou russe est évaluée à 600 pétroliers et gaziers. L'Inde s'efforce de créer un pool d'assurance maritime, afin de réduire sa dépendance aux P & I Clubs (Protecting and Indemnity Clubs) occidentaux ; ce P & I indien pourra d'appuyer sur une garantie souveraine d'environ 1,4 milliard de dollars. La mise en place de cette association d'assurance mutuelle, baptisée « Bharat maritime insurance (BMI) pool », vise à faire face aux conséquences des troubles géopolitiques en matière d'assurance maritime. Lors des premiers jours de guerre, les résiliations des risques ordinaires, liés aux couvertures assurantielles classiques, ont obligé les armateurs à passer au risque de guerre ; l'impact a été moins fort en assurance corps et machines et cargo qu'en assurance responsabilité civile, assurance faculté des marchandises. En effet, comme les risques de guerre sont exclus des couvertures mutualisées entre armateurs, les P & I Clubs proposent des garanties à prime fixe en responsabilité civile affrètement, sur le marché commercial. Déjà l'invasion de l'Ukraine par la Russie en 2022 avait engendré des tensions fortes en Mer Noire. Les perturbations de trafic sont cette fois-ci sans commune mesure.

Le comité juridique de l'OMI a noté que le nombre de navires battant un faux pavillon avait augmenté depuis la session précédente en 2025, avec 529 navires battant faussement le pavillon d'un pays au cours de l'année écoulée. Près de 40 États membres ont vu leur pavillon utilisé frauduleusement par des groupes criminels à leur insu ou sans leur consentement.

Quant à l'immatriculation des navires, afin d'assurer la juridicité de la haute mer, les navires et bâtiments de mer doivent être immatriculés ; il en va de même des drones marins. Ils relèvent de la juridiction de l'Etat d'immatriculation dont ils battent le pavillon (art. 90 CNUDM). Si les Etats du pavillon assurent leurs prérogatives et leurs obligations sur les navires dont ils acceptent l'immatriculation, la haute mer n'a aucune chance d'être une zone de non-droit. Il en va de même des autres espaces marins, ZEE ou mer territoriale, à condition que les Etats côtiers disposent des moyens suffisants de surveillance, de contrôle et d'intervention. « Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa

nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation, les conditions pour qu'il ait droit à battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire. Chaque État délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet » (art. 91 CNUDM). Chaque État doit exercer effectivement sa juridiction et son contrôle administratif, technique et social sur les navires auxquels il accorde son pavillon (art. 94). En cas d'abordage, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a ajouté à la compétence de l'État du pavillon, celle de l'État dont le marin a la nationalité (art. 97). Toutefois, le lien substantiel entre le navire et l'État d'immatriculation reste peu précisé et nullement sanctionné en cas d'absence, d'où l'idée de complaisance ; de même, il existe des États du pavillon, complaisants, qui ne disposent d'aucune administration maritime et laissent les contrôles aux seules sociétés de classification, parfois peu sérieuses. Il existe quelques exceptions à la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer, permettant l'exercice d'un droit de visite sur un navire étranger : en cas de piraterie, d'absence de nationalité ou de dissimulation du pavillon, de transports d'esclaves. Compte tenu de la liberté internationale d'immatriculation des navires et du rattachement d'artifice réalisé bien souvent par l'immatriculation du navire, en l'absence de lien substantiel avec l'État du pavillon, l'emprise de la loi du pavillon se réduit parfois, au bénéfice de l'État du port ou de l'État côtier, en cas de pollution marine. Mais l'immatriculation des navires, comme des aéronefs, des engins spatiaux, reste nécessaire.

Le comité juridique de l'OMI a approuvé, en avril 2026, les premières lignes directrices internationales visant à décourager la fraude maritime et l'utilisation abusive des pavillons. Ces lignes directrices contribuent à combler une lacune réglementaire essentielle pour le secteur maritime, étant donné qu'il n'existe actuellement aucun cadre international contraignant pour réglementer l'immatriculation des navires. Les lignes directrices nouvellement approuvées aideront les registres de navires des États du pavillon, nouveaux et existants, en proposant des mesures pratiques visant à renforcer la vérification et la diligence raisonnable, à garantir l'exactitude des registres de propriété et à améliorer la surveillance des procédures d'enregistrement.

Les lignes directrices portent sur les points suivants :

- la législation, la gouvernance et le contrôle des personnes habilitées à procéder à l'immatriculation des navires
- les procédures d'assurance qualité en matière d'immatriculation des navires
- la diligence raisonnable en matière de propriété et d'identification des navires
- la diligence raisonnable concernant l'identité du navire et les contrôles d'éligibilité
- les sources d'information et le partage des informations.

La fragmentation de la communauté internationale, qui met en cause l'application même du droit international, interroge l'impact de ces lignes directrices.

Le comité juridique a également pris des décisions sur les questions suivantes :

Transport maritime irrégulier

Le comité a rétabli un groupe de correspondance pour continuer à travailler sur l'exercice de cadrage réglementaire visant à examiner les conventions de l'OMI et d'autres outils à la disposition des États membres, dans le but d'élaborer des actions visant à prévenir les opérations illicites, y compris les transports maritimes inférieurs aux normes. Le groupe de correspondance élaborera le mandat d'un groupe de travail qui sera convoqué lors de la prochaine session pour se concentrer sur cette question.

Détroit d'Ormuz

Le Comité a fermement condamné les menaces et les attaques contre les navires dans la mer d'Arabie, la mer d'Oman et la région du Golfe, en particulier à l'intérieur et autour du détroit d'Ormuz.

Le Comité a fermement condamné les menaces de la République islamique d'Iran concernant la pose de mines à l'intérieur et autour du détroit d'Ormuz, en particulier le système de séparation du trafic (TSS). Il a également condamné le système de péage annoncé pour les navires traversant le détroit d'Ormuz et les mesures discriminatoires imposées par la République islamique d'Iran, qui sont contraires aux objectifs de l'OMI.

Le Comité a affirmé que les actions de la République islamique d'Iran étaient contraires au droit de passage en transit, qui ne doit pas être entravé, à travers le détroit d'Ormuz, conformément au droit international.

Traitement équitable des marins et abandons

Le Comité a noté avec inquiétude qu'entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2025, 410 nouveaux cas ont été signalés dans la base de données conjointe OMI/OIT sur l'abandon des gens de mer, affectant plus de 6 000 marins. Ces chiffres dépassent de loin tous les records des années précédentes. Dans 185 cas signalés, il n'y avait pas de garantie financière obligatoire.

En outre, à partir du 1^{er} janvier 2026, 103 autres cas d'abandon ont déjà été enregistrés dans la base de données conjointe de l'OIT et de l'OMI.

La commission a exhorté les États membres à ratifier la convention du travail maritime, 2006, y compris ses amendements de 2014, et à appliquer les directives conjointes OIT/OMI de 2022 sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer. Elle a souligné que les États portuaires, côtiers et du pavillon doivent prendre au sérieux les droits des gens de mer et coopérer avec les autres parties prenantes pour résoudre les cas.

En ce qui concerne la base de données OIT/OMI sur les abandons, le Comité a demandé au groupe de travail tripartite OIT/OMI (JTWG) d'envisager la création d'un guide clair, étape par étape (procédure opérationnelle standard), avec des délais spécifiques et des dates de déclenchement, afin que les autorités sachent exactement quand et comment agir rapidement dans les cas d'abandon urgents. Ce guide ne devrait pas entraîner de charge administrative supplémentaire.

Il a demandé au groupe de travail de recommander des moyens d'améliorer l'exactitude et la vérification des documents relatifs à la garantie financière, au moyen d'une interface de notification sécurisée dans le cadre des systèmes existants de l'OMI.

<https://www.imo.org/fr/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-new-guidelines-on-ship-registration.aspx>