

Pays demandeur : Secrétariat général d'INTERPOL

Date de publication : 14 novembre 2018



MODE OPÉRATOIRE

Type (s) d'infraction :	Utilisations frauduleuses de pavillons par les navires de pêche
	Fraude aux documents des navires : fraude à la présentation de l'ensemble des documents réglementaires qui résultent d'une immatriculation valide sous pavillon d'un État (notamment, mais pas exclusivement, les licences de pêche, déclarations en douane, certifications des captures et certifications d'hygiène alimentaire)
Date(s) de l'infraction :	Continue depuis 2000 au moins
Lieu(x) de l'infraction :	Monde entier
Pays de l'infraction :	Tous les territoires où de fausses immatriculations de navires et de faux documents y afférents sont présentés concernant le navire, son propriétaire/exploitant ou le commerce des produits
Circonstances de l'infraction :	Les navires de pêche au-delà de certaines dimensions, qui opèrent dans le cadre d'une gestion ou de régimes réglementaires nationaux et internationaux, sont tenus de s'immatriculer sous pavillon d'un État. Selon le régime juridique applicable, la notion de navire de pêche peut englober les navires de transport frigorifique du poisson et les navires d'assistance.

Immatriculation sous pavillon d'un État, vérifiable, en tant que condition préalable à l'accès aux licences de pêche des États côtiers

La présentation, aux autorités de contrôle d'autres États, des documents d'immatriculation officiels délivrés par l'État du pavillon répond à plusieurs objectifs. Nombre d'entre eux reposent sur l'hypothèse qu'un contrôle qualité a été réalisé et sur la capacité de l'État du pavillon à vérifier les documents dans le cadre de ses compétences propres ou de celles d'autres organismes de réglementation opérant sur son territoire. Un exemple courant en est la présentation des documents d'immatriculation de l'État du pavillon aux autorités de l'État côtier chargées d'attribuer les licences d'accès à ses pêcheries. Dans ce cas, il arrive que l'État côtier s'appuie sur les vérifications et les contrôles imposés par l'État du pavillon, les deux États appliquant conjointement les exigences de suivi, de contrôle et de surveillance.

Immatriculation sous pavillon d'un État, vérifiable, en tant que condition préalable au commerce des produits

Le commerce des produits issus de la pêche peut faire l'objet d'une certification, de la part de l'État du pavillon, quant à la conformité à la législation nationale sur la pêche, aux règles douanières relatives au pays d'origine, à la détermination des droits de douane ou aux règles en matière d'hygiène alimentaire aux fins de protection de la santé publique (par exemple s'agissant de conservateurs interdits).

Sans immatriculation auprès d'administrations reconnues de l'État du pavillon, il est impossible de vérifier ces éléments de manière fiable, et la probabilité de voir l'ensemble des certifications réglementaires associées reposer sur la tromperie augmente considérablement.

Fraude : plusieurs identités pour un même navire

Des notices mauves antérieures d'INTERPOL ont mis en évidence un mode opératoire répandu dans lequel des navires de pêche possèdent plusieurs identités frauduleuses. Ces fraudes ont pour but d'éviter l'ensemble des contrôles décrits ci-dessus et font partie des modèles de gestion de la criminalité économique transnationale organisée, conçus dans le but de réduire le plus possible les coûts d'exploitation, d'échapper à la loi et de maximiser les profits générés par le commerce des produits.

Fraude : une seule identité pour plusieurs navires

Un second type de fraude intervient lorsque plusieurs navires adoptent l'identité d'un seul et même bâtiment titulaire d'une immatriculation légale. Dans de tels cas, les exploitants tablent sur l'absence des vérifications croisées qui mettraient en évidence la présence d'un même navire, au même moment, en plusieurs points géographiquement éloignés. À ces facteurs de risque s'ajoutent les difficultés liées à la coopération de plusieurs pays et à la compréhension de documents rédigés dans d'autres langues, à la méconnaissance des documents standard et au fait que de nombreux navires ont exactement la même apparence.

Sa coopération avec plus de 40 de ses pays membres a permis à INTERPOL de mieux comprendre ces modes opératoires. La présente notice mauve est une synthèse des informations communiquées par les pays membres de l'Organisation dont les registres d'immatriculation, les autorités portuaires ou douanières, les pêcheries, les réglementations en matière d'hygiène alimentaire ou de pollution marine ont été victimes de ces fraudes. Au-delà de leurs conséquences sur le secteur de la pêche et le commerce des produits issus de cette activité, ces fraudes peuvent aussi avoir des répercussions négatives sur des aspects d'ordre commercial, tels que les assurances et les transferts d'hypothèques maritimes pour ne citer que deux exemples. Les difficultés liées au contrôle des équipages et les liens potentiels avec des formes de criminalités associées telles que l'exploitation de la main-d'œuvre, voire la traite des êtres humains, constituent une dernière conséquence indirecte.

Détection, facteurs de risques et possibilités

Les mesures à la disposition des pays pour prévenir le recours aux fausses immatriculations en vue d'obtenir des documents légitimes sont les suivantes :

- La vérification de l'immatriculation auprès de l'État déclaré comme État du pavillon ;
- Le recours à des outils et procédures scientifiques de vérification, en particulier en cas de présentation de copies des documents ;
- La mise en œuvre d'éléments de sécurité améliorés pour les documents d'immatriculation ;
- L'adoption de procédures opérationnelles standard simples pour les contrôles, par exemple une vérification de la qualité des documents proprement dits en s'attachant aux détails, à la qualité et à la netteté.

Lors de fouilles de navires, les services chargés de l'application de la loi ont découvert toute une série d'éléments de preuve matériels destinés à appuyer les

fraudes, parmi lesquels des pavillons de pays, des formulaires d'immatriculation vierges de ces pays, des outils permettant de réaliser des faux en écriture et des tampons à l'apparence officielle. Il arrive que, du fait de la fraude, le navire soit sans nationalité, ce qui offre des possibilités supplémentaires aux services chargés de l'application de la loi, mais leur complique également la tâche car ils doivent coordonner des enquêtes plurinationales.

Description du mode opératoire : objet/dispositif/mode de dissimulation/procédé

Les modes opératoires

1. Dans une affaire, des documents d'immatriculation authentiques, délivrés en vue de la mise à la ferraille du navire et portant la mention « NOT FOR NAVIGATION » (non apte à la navigation), avaient été modifiés par le capitaine du bâtiment, qui avait effacé le « NOT » (non) pour leur donner l'aspect d'un certificat d'immatriculation normal. Un examen attentif avait permis aux enquêteurs de mettre au jour cette fraude. Alerté, le registre d'immatriculation concerné avait immédiatement radié le navire.
2. L'État du pavillon délivre des documents d'immatriculation provisoires, valables pour une durée limitée, permettant de réaliser les vérifications de conformité avant l'immatriculation définitive. Ces conditions ne sont jamais remplies, mais le navire se voit cependant accorder une immatriculation définitive. Un exemple en est l'obligation, pour un navire, d'être contrôlé par un expert de l'État du pavillon, à une date et dans un port précis, ce qui peut donner lieu à deux types de fraude différents. Dans le premier, ces conditions ne sont jamais remplies, mais le navire se voit cependant accorder une immatriculation définitive, l'État du pavillon délivrant tout de même les documents correspondants. Dans le second, le navire continue à naviguer alors que l'immatriculation provisoire n'est plus valable, et sans remplir les conditions, ou bien ses propriétaires ou exploitants obtiennent par la corruption des documents falsifiés attestant du respect des conditions.
3. **Corruption :** les documents d'immatriculation sont établis sur le formulaire approprié de l'État du pavillon, avec les bonnes signatures et les bons tampons, mais ne sont jamais inscrits dans le registre de l'État du pavillon du fait de la corruption.
4. **Vol de documents vierges :** des formulaires d'immatriculation vierges, obtenus par les exploitants qui commettent ces infractions, sont remplis en mer au moyen de faux tampons et de fausses signatures.
5. **Marquage des navires :** on modifie les marquages de la coque et les éléments d'identification externes du navire pour qu'il ressemble au bâtiment décrit sur les copies des documents d'immatriculation délivrés pour un autre navire du même type. Tout marquage externe de la coque du navire doit suivre des règles précises et très strictes : les marquages manuels ou à l'évidence apposés de manière non professionnelle sur la coque doivent éveiller les soupçons. Dans une telle situation, un contrôle des détails, de la qualité et de la netteté peut aider à confirmer ou infirmer l'existence d'une fraude.
6. **Agents tiers :** les documents d'immatriculation sont délivrés par des agents tiers basés dans des pays autres que le pays d'immatriculation, qui n'ont jamais été mandatés en ce sens par l'État du pavillon ou qui,

s'ils l'ont été par le passé, ont vu leur mandat révoqué par cet État. Dans de tels cas, il est fréquent que l'État du pavillon concerné adresse aux organisations internationales et à INTERPOL une réclamation officielle les informant que son pavillon fait l'objet d'une utilisation frauduleuse. Il arrive que jusqu'à dix pavillons soient touchés par les activités des agents délivrant des immatriculations frauduleuses.

7. **« Flag-hopping » (changement fréquent de pavillon) :** les documents d'immatriculation d'un nouveau pavillon sont délivrés pour un navire qui n'a pas été radié du pavillon précédent. Il peut ainsi arriver que jusqu'à 80 navires d'une flotte présentent des documents d'immatriculation sous un nouveau pavillon lors du dépôt de demandes de licences de pêche dans un État côtier tout en étant encore officiellement immatriculés sous l'ancien pavillon. Cette pratique peut être évitée si l'État du pavillon exige que pour changer d'immatriculation, un navire soit tenu de fournir un avis de radiation de pavillon délivré par l'ancien État du pavillon, avis dont il convient également de vérifier la validité.
8. **Propriétaire effectif étranger :** les documents d'immatriculation sont prétendument délivrés dans le cadre d'un registre d'immatriculation non libre (*closed register*), ce qui, de fait, interdit l'immatriculation de navires de pêche étrangers.
9. **Bureaux d'immatriculation fantômes :** les documents d'immatriculation sont délivrés par des sites Web d'immatriculation qui n'ont ni existence physique ni mandat officiel, ou dont les bureaux sont impossibles à joindre.

Échange d'informations et de renseignements

L'équipe INTERPOL chargée de l'application de la législation relative aux pêches encourage tous les pays membres détenant des renseignements à ce sujet à les transmettre au Secrétariat général d'INTERPOL pour permettre une analyse plus approfondie et la mise au jour de possibilités d'enquêtes.

Il est fortement recommandé de transmettre la présente notice mauve aux services chargés de l'application de la loi et aux organismes de contrôle chargés de la criminalité liée à la pêche, de la criminalité financière, de la fraude douanière, de la fraude documentaire et de la fraude en matière d'hygiène alimentaire dans votre pays, pour les alerter au sujet de l'existence de ces modes opératoires et leur permettre de prendre les mesures de prévention et d'enquête nécessaires.

Cas concrets nécessitant des mesures d'urgence : dans les cas opérationnels concrets où des navires prennent la fuite en dépit d'ordres leur enjoignant de rester dans un port, les pays peuvent alerter les réseaux régionaux compte tenu du risque accru de fraude à l'identité dans le port d'escale suivant. INTERPOL coopère déjà et continuera à coopérer avec les pays membres pour les aider à émettre des alertes nationales, des diffusions destinées à des groupes de pays précis ou des notices mauves à l'intention de tous les pays membres de l'Organisation, ou bien à procéder à des vérifications complémentaires auprès des États du pavillon concernés.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : dans certains cas de fraude, les navires peuvent ne plus avoir de nationalité. Les articles 92 et 110 de la Convention sont alors susceptibles de s'appliquer aux navires impliqués dans une fraude à l'immatriculation.

International Law Enforcement Cooperation in the Fisheries Sector: A Guide for Law Enforcement Practitioners : un guide INTERPOL dans lequel ce sujet est exposé plus en détail est disponible à l'adresse suivante : bit.ly/interpolguide-fisheries-lawenforcement2018.

Point de contact : Sous-direction des Marchés illicites d'INTERPOL – Programme sur la sécurité environnementale
environmentalcrime@interpol.int

Mesures de précaution recommandées :

Il est fortement recommandé de transmettre la présente notice mauve à vos services chargés de l'application de la loi afin de les alerter au sujet de ce mode opératoire et de leur permettre de prendre toutes les mesures de prévention et de précaution qu'ils jugeront nécessaires. Tous les destinataires sont vivement encouragés à mettre en commun les données dont ils disposent et à communiquer tout élément d'enquête relatif à ce mode opératoire.

Référence du Secrétariat général : 2018/952/OEC/ILM/ENS