

Mise en œuvre et conséquences de la décision d'embargo sur les armes pour les opérateurs privés de transport maritime

Master 2 Droit et sécurité des activités maritimes et océaniques

Année 2014 / 2015

Directeur de mémoire : Cédric LEBOEUF



REMERCIEMENTS

Je souhaiterais adresser mes remerciements les plus sincères aux personnes qui m'ont apporté leur aide et qui ont contribué à l'élaboration de ce mémoire :

Cédric LEBOEUF, mon Directeur de mémoire qui s'est rendu très disponible pour répondre à toutes mes interrogations. Je lui suis particulièrement reconnaissante pour le temps qu'il m'a si généreusement accordé et la promptitude de ses rétroactions sur mon travail.

Marion BESANCON, Legal manager du service Ethics & Compliance de CMA CGM, pour m'avoir accordé un entretien téléphonique durant lequel nous avons pu aborder différents thèmes de ce mémoire.

Tous les professionnels que j'ai contactés et qui m'ont fourni de précieuses informations pour la rédaction de ce mémoire.

Mes camarades de promotion pour tous les moments d'échanges et d'entraide que nous avons partagés tout au long de cette année.

Ma famille à qui je tiens également à exprimer ma gratitude pour leur soutien tant moral, que matériel tout au long de ce master.

Et pour finir toutes personnes qui de près ou de loin m'ont aidée tout au long de cette année.

TABLE DES ABRÉVIATIONS

BIMCO	Baltic and International Maritime Conference
B/L	Bill of lading
CMB	Convention de Montego Bay
Code ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
CSNU	Conseil de Sécurité des Nations Unies
FFSA	Fédération française des sociétés d'assurances
IRIS	Institut de Relations Internationales et Stratégiques
NVOCC	Non Vessel Operating Common Carrier
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Économiques
OFAC	Office of Foreign Assets Control
OMI	Organisation Maritime Internationale
ONU	Organisation des Nations-Unies
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PESC	Politique Étrangère et de Sécurité Commune
PSC	Port State Control
SDN	Société des Nations
SIPRI	Institut international de recherche sur la paix de Stockholm
TCA	Traité sur le Commerce des armes
TFUE	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
TUE	Traité sur l'Union européenne
UE	Union Européenne

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
 PARTIE 1 : LE COMPORTEMENT DU TRANSPORTEUR MARITIME FACE A LA DÉCISION D'EMBARGO SUR LES ARMES	
Chapitre 1 : La décision d'embargo : un acte de droit public ayant des répercussions sur les relations entre le transport maritime et les autorités publiques	17
Chapitre 2 : Les mesures de sécurisation visant à limiter les risques et les effets de la violation d'un embargo	44
 PARTIE 2 : LES CONSÉQUENCES DE LA DÉCISION D'EMBARGO SUR LES ARMES POUR LES OPÉRATEURS PRIVÉS DE TRANSPORT MARITIME	
Chapitre 1 : L'impact organisationnel et financier des mesures de prévention et de contrôle pour le transporteur maritime	72
Chapitre 2 : Les conséquences de la violation de la décision d'embargo pour les opérateurs privés de transport maritime	91
CONCLUSION	109
BIBLIOGRAPHIE	110
TABLE DES ANNEXES	117
TABLE DES MATIÈRES	126

INTRODUCTION



Arraisonnement du navire Klos C, affrété par l'Iran, par les autorités israéliennes, en mars 2014.

Les sanctions sont un instrument des relations internationales contemporaines qui constituent un moyen coercitif alternatif à la contrainte militaire. Elles peuvent être prises par un État, une organisation internationale ou régionale, en cas de violation d'une règle de droit national ou international. Elles sont de nature variées : commerciales, financières, diplomatiques ou culturelles. L'emploi des sanctions économiques est très ancien et l'histoire nous en donne de nombreux exemples ; le blocus promulgué par Périclès en 432 avant J.C contre Athènes ou par Napoléon I^{er} en 1806 contre l'Angleterre. On peut également citer l'*Embargo Act* de 1807 ou le *Non-Intercourse Act* de 1809 pris par le Congrès américain pour interdire aux navires américains de commercer avec l'étranger notamment l'Empire français et l'Angleterre. Toutefois le recours aux sanctions économiques multilatérales tel qu'on les conçoit aujourd'hui ne s'est concrétisé qu'avec l'adoption de la Charte des Nations Unies en juin 1945 et s'est développé à la fin de la Guerre froide.

L'embargo désignait il y a plusieurs siècles la saisie de navires étrangers pratiquée pour faire pression sur l'État dont ils battaient le pavillon¹. D'ailleurs l'expression embargo a une origine espagnole, le terme *embargar*, désignant saisir, arrêter. Il s'agit de la défense faite, en temps de guerre ou par mesure de représailles, de laisser sortir des ports des vaisseaux ennemis ou neutres². Selon le projet français de pacte de la Société des Nation (SDN) du 8 juin 1918 il s'agissait de « la saisie et la mise sous séquestre provisoire dans les ports et les eaux territoriales d'un État des navires et des cargaisons appartenant à l'État coupable et à ses nationaux ainsi que la saisie de toutes les marchandises à destination de cet État ». Cette pratique était couramment utilisée aux cours des 17^{ème}, 18^{ème} et 19^{ème} siècles en raison des rivalités entre les puissances occidentales en mer. Nous pouvons citer l'exemple franco-britannique. Par lettre du 20 juin 1744, Louis XV a placé sous embargo les bâtiments anglais par crainte que les anglais ne retiennent les siens de l'autre côté de la Manche. Sous la révolution française les embargos étaient fréquents mais le vocabulaire moins précis. Il pouvait y avoir des confusions avec la *capture* qui consistait à confisquer les navires d'un État rival au titre du droit de prise. L'embargo devait également être distingué de l'*angarie* qui désignait une réquisition de navire moyennant le paiement d'une compensation ainsi que de l'*arrêt de prince* qui produisait certes les mêmes effets : l'immobilisation du navire mais qui constituait une mesure de police frappant sans discrimination les navires étrangers³. Plus tard la doctrine différenciera « l'*embargo civil ou pacifique* » de

¹ LE CLÈRE Julien, *Angarie, Embargo, Arrêt de Prince les mesures coercitives sur les navires de commerce étrangers*, thèse droit, Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1948, p. 115.

² DESJARDINS Arthur, *Droit commercial maritime*, tome I, Paris, Pedone-Lauriel, 1878, p.32.

³ SALMON Jean, *dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant, 2001, p.420.

« *l'embargo par représailles* ». Les effets sont identiques mais l'embargo pacifique n'est pensé que comme un moyen de coaction utilisé en vue d'aboutir à un changement de comportement de la part du belligérant. Cette finalité est assez proche de celle que l'on connaît aujourd'hui.

Toutefois l'institution ainsi définie est progressivement tombée en désuétude au cours du 20^{ème} siècle. Désormais ce ne sont pas des saisies de navire que la langue diplomatique et le langage courant désignent sous le terme embargo⁴ mais « *la mesure de pression consistant à interdire ou restreindre les échanges commerciaux à destination ou en provenance d'un ou plusieurs États* »⁵. Il s'agit de bloquer les moyens de transport à destination d'un pays placé sous embargo ou d'interdire l'exportation des marchandises vers l'État sur lequel on entend faire pression. Les exportations de l'État sous embargo vers le pays auteur de la sanction peuvent également être interdites. Le terme embargo doit être distingué de certaines notions comme le *boycott* qui est une mesure coercitive adoptée par un État contre un autre État, soit en temps de conflit armé, soit en temps de paix et consistant en l'interdiction sélective des importations, voire l'interruption des relations commerciales⁶. Il vise l'interruption ou le refus d'entretenir des relations commerciales ou financières avec un État tandis que l'embargo ne touche que certaines exportations. A long terme le boycottage empêche l'État ciblé de s'approvisionner sur les marchés extérieurs ce qui entraîne des conséquences économiques considérables. L'embargo ne se confond pas non plus avec le *blocus maritime* qui est une opération de guerre dans laquelle les forces navales d'un État belligérant, et éventuellement ses forces aériennes, interdisent tout mouvement maritime en provenance ou à destination d'un port ou du territoire côtier appartenant à un belligérant ennemi ou occupé par celui-ci⁷. Le ministre français des armées l'a ainsi défini en 1964, « *le blocus est la mesure par laquelle un belligérant déclare l'interdiction de communication, par entrée ou par sortie, entre la haute mer et le littoral ennemi, interdiction sanctionnée par l'arrêt et la capture de tous navires qui y contreviennent* »⁸.

Le plus fréquemment, l'embargo n'est pas le résultat de la seule volonté des États mais du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies (ONU)⁹ en vertu de la compétence qui lui est octroyée au chapitre VII de la Charte relatif au maintien de la paix et de la sécurité internationale.

⁴ DUBOUIS Louis, « L'embargo dans la pratique contemporaine » dans *Annuaire français de Droit international*, volume 13, 1967, p.99-152.

⁵ *Ibid*

⁶ SALMON Jean, *dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant, 2001, p.137.

⁷ *Ibid*, p.131.

⁸ Instructions du Ministre français des armées sur l'application du droit international en cas de guerre, du 31 déc. 1964, Kiss, *Répertoire*, t.VI, n°455, p.262.

⁹ S/Rés. 1695 (2006), 15 juill. 2006, S/Rés. 1575 (2004), 15 nov. 2004, S/Rés. 1907 (2009), 23 déc. 2009, S/Rés. 1737 (2006), 23 déc. 2006.

La finalité de la mesure est de faire pression sur un État ou un groupe privé qui menace la paix afin qu'il cesse ses activités illicites sans pour autant avoir recours à la force armée puisque son usage est prohibé par l'article 2§4 de la Charte des Nations-Unies¹⁰.

La licéité d'une telle mesure est souvent discutée. Or la réglementation du commerce international est une compétence des États, sous réserve d'accords internationaux limitant leurs droits de prendre des mesures restrictives. Ils sont libres de restreindre leurs échanges avec d'autres États via des actes internes applicables à leurs ressortissants, par l'intermédiaire desquels passent nécessairement les échanges. L'article 2§4 de la Charte des Nations-Unies interdisant aux États membres de recourir à la menace et à l'emploi de la force ne peut être étendu aux mesures d'embargo qui ne constituent que des pressions économiques. En effet les termes « *recourir à la menace* » ou « *emploi de la force* » n'englobent pas l'agression économique même si le caractère coercitif de la mesure d'embargo n'est pas exclu. Ainsi aucun texte international liant les États membres de l'ONU ne prévoit une interdiction quelconque d'user d'une telle pression.

L'utilisation de cette sanction économique a évolué au fil des années. Pendant longtemps l'embargo était dit « *total* » puisqu'il visait toutes les exportations à destination d'un État¹¹. Toutefois la pratique était très préjudiciable pour la population civile et a été fortement décriée par certains spécialistes¹² d'où l'émergence d'un nouveau concept, la « *sanction ciblée* » ou « *intelligente* ». Ces mesures se focalisent sur des acteurs spécifiques : gouvernements, élites dirigeantes, acteurs non-étatiques ou des ressources spécifiques utilisées par ces acteurs pour faire avancer leur politique. L'avantage des sanctions ciblées est qu'elles sont principalement dirigées vers des leaders politiques dont les décisions sont contestables au regard du droit international. La finalité de l'embargo ciblé est de sanctionner un comportement tout en réduisant au maximum l'impact négatif sur la population. L'embargo sur les armes est un type de sanctions ciblées. Sa finalité essentielle est de réduire ou de refuser l'accès à des équipements militaires dans des zones de conflit en imposant des restrictions au commerce de certains ou tous types d'armes.

¹⁰Article 2§4 Charte des Nations-Unies : « *Les Membres de l'Organisation s'abstiennent, dans leurs relations internationales, de recourir à la menace ou à l'emploi de la force, soit contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout État, soit de toute autre manière incompatible avec les buts des Nations Unies* ».

¹¹ S/ Rés. 660 (1990), 2 août 1990, concernant l'Irak.

¹² ELLIOT Kimberley Ann, « Trends in economic sanctions policy : challenges to conventional wisdom » dans WALLENSTEEN Peter et STAIBANO Carina, *international Sanctions. Between words and wars in the global system*, New York, Frank Cass, 2005, p. 10.

Selon Virginie MOREAU, auteur d'un rapport GRIP, « *l'embargo sur les armes prive en outre les élites des arguments pour manipuler la population civile* »¹³. Dans cette optique, la décision comprend souvent deux volets :

- une interdiction de la vente, de la fourniture, du transfert ou de l'exportation d'armements et de matériels connexes de quelque type que ce soit, y compris des armes et des munitions, des véhicules et des équipements militaires, des équipements paramilitaires et des pièces détachées ;
- une interdiction de fournir un financement, une assistance financière et une assistance technique, des services de courtage et d'autres services liés aux activités militaires et à la livraison, la fabrication, l'entretien et l'utilisation d'armements et de matériels connexes de quelque type que ce soit.

L'embargo sur les armes est fréquemment couplé avec d'autres mesures ciblées comme les restrictions sur les actifs financiers et les voyages afin de couper les moyens d'acquérir des armes. Il s'agit d'une mesure efficace mais tout de même insuffisante pour aboutir au résultat escompté : la paix internationale. Le caractère insuffisant de cette mesure est renforcé par le constat régulier de sa violation. Des armes parviennent aux acteurs visés par les sanctions. Les groupes d'experts de l'ONU chargés d'enquêter sur les violations des sanctions ont enregistré de nombreuses transgressions¹⁴.

La multiplication des conflits armés ainsi que des transferts illicites d'armement pour approvisionner les entités-non gouvernementales ont poussé la communauté internationale à multiplier les mesures d'embargo sur les armes. Actuellement, on en dénombre une trentaine. La majorité d'entre eux est adopté en vertu du chapitre VII de la Charte des Nations Unies pour le maintien de la paix et de la sécurité internationale¹⁵. Toutefois ces mesures n'étant que curatives, il est apparu nécessaire de combattre le problème à sa source notamment en encadrant le commerce international des armes puisque jusqu'à récemment celui-ci ne faisait l'objet d'aucune réglementation. L'entrée en vigueur le 24 décembre dernier du Traité sur le commerce des armes (TCA) par les Nations-Unies témoigne de la prise de conscience de la communauté internationale de la nécessité de réguler le transfert des armes. « *Cette entrée en vigueur constitue une étape historique et l'aboutissement d'un long processus visant à réglementer efficacement le commerce*

¹³ MOREAU Virginie, *L'ONU et le contrôle des embargos sur les armes : entre surveillance et vérification*, GRIP, mars 2011, p. 7.

¹⁴ Voir les rapports des groupes d'experts indépendants de l'ONU : www.un.org/french/sc/committees/

¹⁵ Iran, Irak, Corée du Nord, Érythrée, Côte d'Ivoire ...

licite des armes et à renforcer la lutte contre les trafics illicites »¹⁶. Le traité définit de nouvelles normes et a fait entrer au sein du droit international des règles strictes de contrôle du commerce des armes. Il prévoit, entre autre, l'interdiction absolue pour tous les États de transférer des armes à destination d'un pays sous embargo. Le TCA contribue également à attirer l'attention sur le destinataire final. Les États parties au traité devront désormais réaliser des évaluations objectives de la situation dans les pays destinataires afin d'éviter que les armes exportées servent à commettre ou à faciliter un génocide, des crimes contre l'humanité, des crimes de guerre ou le terrorisme¹⁷. Le traité couvre toute la gamme des armes conventionnelles, des pistolets aux avions et aux navires de guerre, en passant par les missiles. En ce sens, le TCA permettra d'empêcher certains transferts à destination de pays vis-à-vis desquels la communauté internationale n'est pas parvenue à adopter un embargo. C'est le cas de la Syrie par exemple, où malgré les appels récurrents du bureau de coordination des affaires humanitaires, aucun embargo sur les armes n'a été instauré au niveau international par l'ONU¹⁸. Certains des principaux États marchands d'armes (France, Allemagne, Italie, Espagne, Royaume-Uni) ont ratifié le traité, ce qui n'est pas le cas de tous les États exportateurs. En effet, les États-Unis, principal acteur dans ce marché à hauteur de 40 %, ont simplement signé l'instrument juridique. Quant à la Chine, la Russie ou le Canada, ils ne l'ont pas signé.

Le transport maritime est le mode privilégié de transport pour le trafic d'armes en raison de la quantité de marchandises acheminées par mer. 90 % des marchandises sont transportées par voies maritimes chaque année. L'importance des échanges amplifie le phénomène. Les découvertes de cargaisons illicites d'armes et de biens à double usage en provenance ou à destination de pays sous embargo sont régulièrement reléguées dans la presse. Le SIPRI¹⁹ est l'auteur d'un rapport intitulé « *transport maritime et les flux de marchandises déstabilisantes* ». Celui-ci révèle que la majorité des armes conventionnelles à destination des zones de conflit en Afrique et au Moyen-Orient sont transportées par voie maritime *via* des navires souvent immatriculés dans des États de complaisance et appartenant à des intérêts occidentaux. Cela leur permet de mener leurs activités au-delà de tout soupçon en utilisant des navires appartenant majoritairement à des entreprises occidentales et sans le poids des régulations strictes en battant pavillon d'États qui ne contrôlent

¹⁶ Site internet de France diplomatie.

¹⁷ Site internet d'Amnesty International.

¹⁸ « Syrie : l'ONU appelle à l'embargo sur les armes » dans *Sputnik France*, 24 avril 2015.

¹⁹ Stockholm International Peace Research Institute. Le SIPRI est un institut indépendant de recherche sur les conflits, les armes et leur contrôle, et le désarmement. Créé en 1966, le SIPRI fournit des données, des analyses et des recommandations sur la base de sources ouvertes, aux décideurs politiques, aux chercheurs, aux médias et à tout public intéressé.

que de façon limitée leur flotte marchande²⁰. En règle générale, dans cette hypothèse, le chargement illicite est réalisé à l'insu du transporteur maritime ainsi que de ses membres d'équipage. La conteneurisation a amplifié le phénomène puisque les compagnies sont dans l'impossibilité de contrôler l'ensemble des marchandises transportées. En effet, environ 500 millions de conteneurs sillonnent les mers chaque année. Le type de navire est tout à fait différent lorsqu'il y a complicité avérée des opérateurs de transport : les bâtiments ont une moyenne d'âge de 27 ans avec des antécédents en matière de sécurité et d'environnement²¹. Certains groupes armés non-étatiques disposent de leurs propres navires marchands, c'était par exemple le cas des Tigres de libération de l'Eelam tamoul (LTTE), défaits en mai 2009 par l'armée sri-lankaise²². Les forces du LTTE avaient mis en place une douzaine de compagnies de transport étrangères. En 2000 leur flotte était estimée à une dizaine de navires immatriculés au Honduras, au Panama ou au Libéria. Ils menaient majoritairement des activités commerciales licites mais étaient également utilisés pour transporter du matériel militaire comme des armes et des munitions²³. La lutte contre le terrorisme maritime est devenue un enjeu majeur au lendemain de la catastrophe du 11 septembre 2001. Les Mémoires d'Oussama Ben Laden, découverts après sa mort, le 2 mai 2011, ont révélé au monde entier que celui-ci projetait prochainement une attaque terroriste *via* la mer²⁴. Or les échanges mondiaux sont tributaires du secteur maritime et de grands progrès ont été accomplis ces dernières années pour assurer la continuité des filières de transport dans le but de stimuler la croissance économique. Ce sont ces évolutions qui ont rendu le secteur maritime particulièrement vulnérable vis-à-vis du terrorisme. Les facteurs de vulnérabilité sont multiples et vont de la possibilité d'altération de l'intégrité des cargaisons et des navires jusqu'à l'établissement de documents frauduleux et la mobilisation de ressources financières illicites. Enfin, les enjeux sont extrêmement élevés, dans la mesure où toute interruption du fonctionnement du système des transports maritimes entraînerait une paralysie de l'économie mondiale²⁵.

²⁰ SENIORA Jihan, *Traffics d'armes par voie maritime : Un phénomène difficile à surveiller*, GRIP, 26 juin 2012, p.8.

²¹ GRIFFITHS Hugh et JENKS Michael, *Maritime Transport and Destabilizing Commodity Flows*, rapport SIPRI, janvier 2012, p. 26.

²² Organisation indépendantiste tamoule du Sri Lanka fondée en 1976 et dont le but affiché est de défendre les Tamouls du Sri Lanka. Le mouvement demande l'autodétermination et la création d'un État, l'Eelam tamoul, dans le nord-est de l'île. L'organisation est placée sur la liste officielle des organisations terroristes par le Canada, les États-Unis, l'Union européenne et l'Inde.

²³ *Annuaire sur les armes légères 2002 : Évaluer le coût humain*, Bruxelles, SAS, 2001, p. 144.

²⁴ JACQUARD Roland et TAZAGHART Atmane, *Les testaments secrets de Ben Laden*, Paris, Jean Picollec. 19 sept. 2014.

²⁵ *La sûreté dans les transports maritimes - facteurs de risques et répercussions économiques*, rapport du Comité des transports maritimes de l'OCDE, 5 nov. 2003, p. 3.

Juridiquement, le transporteur maritime est la personne qui exploite commercialement un navire qu'il en soit ou non propriétaire, en concluant notamment des contrats pour le déplacement de marchandises ou de passagers d'un port à un autre. C'est l'exploitation commerciale du navire et en particulier la capacité de conclure des contrats de transport qui caractérise son activité. Le l'envers de cette exploitation est la responsabilité du transporteur en cas de dommage ou d'infraction.

La Convention de Bruxelles, dite « *règle de La Haye Visby* », du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature, est le premier texte qui réglemente le transport de marchandises par mer. Elle a été signée par l'immense majorité des États maritimes dont la France. On estime aujourd'hui à 80 % la part du transport maritime obéissant à ces règles pourtant elle ne donne qu'une définition incomplète de la notion. Elle le décrit comme « *le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur* »²⁶.

CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924

ARTICLE PREMIER

Dans la présente convention, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

- a) « *Transporteur* » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

La Convention de Hambourg du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer propose une définition plus complète de la notion de transporteur, il s'agit de « *toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur* »²⁷. Toutefois les grandes nations maritimes ont rejeté les règles de Hambourg considérant qu'elle était trop protectionniste à l'égard des chargeurs et ont préféré rester liées par la Convention de Bruxelles modifiée. Cela explique pourquoi cette convention n'a été ratifiée que par des pays en voie de développement, car ces pays sont les principaux États chargeurs.

Généralement l'identité du transporteur figure dans le connaissance de sorte que si lors du transport un dommage est survenu, le chargeur pourra demander réparation au transporteur dont le

²⁶ Article 1 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature.

²⁷ Article 1^{er} §1 Convention de Hambourg du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer.

nom figure sur l'entête du document. Il arrive que le connaissement ne donne aucune précision sur l'identité du transporteur. Dans ces cas-là, le chargeur qui a subi un préjudice se retourne contre le propriétaire armateur inscrit au registre d'immatriculation. Or pendant longtemps, cette action était rejetée par certaines juridictions qui estimaient que l'armateur propriétaire n'était pas le véritable transporteur de sorte que sa responsabilité ne pouvait pas être recherchée²⁸. Aujourd'hui cette solution semble abandonnée. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence a adopté une autre position, elle considère qu'en « *l'absence de toute indication portée au connaissement et précisant l'identité du transporteur maritime, l'armateur propriétaire, transporteur apparent, devait être réputé avoir acquis cette qualité* »²⁹. Cette jurisprudence a été confirmée par la Cour de cassation³⁰. Elle est parvenue à trouver un compromis entre les intérêts du chargeur et de l'armateur propriétaire puisque le chargeur n'est pas démuné en cas de dommage et l'armateur a toujours la possibilité d'engager une action récursoire contre le transporteur réel pour se libérer de sa responsabilité. Aujourd'hui, il est établi qu'en cas de transport sous connaissement effectué à bord d'un navire affrété, l'identification du transporteur obéira aux règles de dévolution de la gestion commerciale du navire à une entreprise d'armement déterminée³¹.

Aujourd'hui d'autres personnes peuvent avoir la qualité de transporteur en apparaissant sur le connaissement mais sans effectuer réellement l'opération de transport. Les premières véritables difficultés d'identification du transporteur maritime sont apparues dès l'instant où les entreprises l'armement et leurs cocontractants ont perçu l'intérêt d'une diversification des contrats d'exploitation des navires. Dans ce contexte, *Qui est le véritable transporteur ?*³². La réponse à cette question est pourtant essentielle afin de déterminer les responsabilités de chacun dans la survenance d'un dommage ou dans la réalisation d'une infraction.

Face au transporteur apparent qui prend juridiquement la qualité de « *transporteur maritime* », se trouve le « *transporteur réel* » qui réalise effectivement le déplacement de la marchandise. « *L'activité contractuelle tend alors, en effet, à modifier le visage et les fonctions de l'opérateur de transport* »³³. Selon les règles en vigueur, la qualité de transporteur maritime résulte d'une mention inscrite sur le connaissement, article 33 du Décret de 1966. Cependant cette mention

²⁸Cass. Com. 10 mai 1983, navire JULIA, DMF 1984, p.269, obs. ACHARD.R.

²⁹ CA Aix-en-Provence. 14 fév. 1984, navire BAÏTIN, DMF 1985.

³⁰Cass. Com. 21 juil. 1987, navire VOMAR, DMF 1987.

³¹ BERNAT. Cédric, *L'exploitation commerciale des navires et groupes de contrats, ou le principe de l'effet relatif dans les contrats commerciaux internationaux*, Thèse Droit, Bordeaux IV, 2003.

³² SIMON. Patrick, « Qui est le transporteur maritime ? » dans *Droit Maritime Français*, 1995, p.26.

³³NDENDE. Martin, « La mutation des entreprises du secteur des transports maritimes » dans *Droit Maritime Français*, sept. et oct. 1992.

n'est, légalement, ni une condition de fond, ni une condition de forme. Le détenteur du connaissance présume simplement que l'entreprise désignée par l'en-tête est le transporteur maritime et peut dès lors l'assigner en justice. Puisqu'il s'agit d'une présomption simple, la personne désignée dans la mention à la possibilité de rapporter la preuve qu'elle n'avait pas la gestion commerciale du navire lors du transport litigieux³⁴.

Le développement du transport conteneurisé a entraîné la « *métamorphose fonctionnelle de certaines entreprises, et notamment des entreprises de transit* »³⁵. Ainsi sont apparues des entreprises de transit d'une nouvelle génération qui se présentent comme de véritables transporteurs maritimes sans navires d'où le nom « *Non Vessel Operating Common Carriers* », NVOCC. Ces entreprises s'appuient sur le groupage de marchandises dans les conteneurs et organisent leur transport à grande échelle et à des prix compétitifs, en affrétant notamment des espaces à bord de navires de lignes régulières exploités ou appartenant à de véritables transporteurs professionnels. Le NVOCC délivre à ses clients un « *house bill of lading* » de sorte que les ayants droit aux marchandises ne connaissent que le NVOCC et n'ont pas de rapport direct avec le transporteur professionnel. Le NVOCC apparaît comme leur transporteur maritime, contre qui ils pourront agir en cas de litige. Cette évolution fonctionnelle constitue une véritable révolution dans le monde de l'armement puisque la qualité de transporteur maritime peut désormais se déconnecter totalement de l'exploitation du navire.

Certains chargeurs préfèrent déléguer toutes les opérations de transport, de bout en bout, à un commissionnaire de transport. Dans ce dernier cas, le client de l'armateur n'est plus le chargeur mais le commissionnaire qui agit en tant qu'intermédiaire de commerce négociant les prix, choisissant les transporteurs et prenant sa marge sur les prix négociés. Le Code des transports a introduit une définition du commissionnaire de transport. Son article L. 1411-1 dispose en effet que :

« (...) sont considérés comme :

1° Commissionnaires de transport : les personnes qui organisent et font exécuter, sous leur responsabilité et en leur propre nom, un transport de marchandises selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant (...) »³⁶.

³⁴Cass. Com 29 juin 1999, navire INGRID LEONHARDT, DMF 2000 et Cass. Com. 22 janv. 2002, navire JIAN GE HAI, DMF 2002.

³⁵NDENDE. Martin, « La mutation des entreprises ... », *op. cit.*

³⁶ Article L. 1411-1 du Code des transports.

Cette définition ne correspond que pour partie à celle de la jurisprudence puisqu'elle ne comporte pas la formule généralement retenue « *le libre choix des voies et moyens* » ce qui permet d'intégrer le libre choix des transporteurs et pas seulement du mode de transport. En effet elle le définit comme « *un intermédiaire non mandataire, qui exécute, pour le compte du commettant mais en son propre nom, les actes juridiques et les actes matériels nécessaires au déplacement de la marchandise. Le commissionnaire agit de manière indépendante, non subordonnée au commettant. Il organise librement le transport par les voies et les moyens de son choix et en assume la responsabilité* »³⁷.

Les difficultés liées à l'identification du transporteur maritime sont devenues une préoccupation majeure et récurrente du droit maritime en raison de l'évolution fonctionnelle de certains opérateurs de transport. Or il est indispensable de déterminer quel est le véritable transporteur maritime pour engager sa responsabilité dans l'hypothèse où celui-ci violerait, volontairement ou non, une décision d'embargo sur les armes.

Le transport maritime est le mode privilégié de transport pour l'exportation d'armes à destination des pays placés sous embargo, cette étude souligne le rôle stratégique du transporteur maritime dans ce système de sécurité collective internationale. Toutefois ce rôle n'est pas des plus simples à incarner en raison du volume et la quantité de marchandises acheminées qui empêche le contrôle exhaustif de la cargaison. Or la découverte de marchandises illicites sur un navire de commerce, même si celles-ci ont été placées à l'insu de la compagnie, s'accompagne de sanctions pénales. L'adoption de la Charte de bonne conduite en octobre 2012 par l'organisation professionnelle, Armateurs de France, témoigne d'une volonté de participer activement en faveur du respect des embargos sur les armes. Dans cette déclaration, les armateurs s'engagent à la mise en place de mesures de prévention et le renforcement des relations entre les armateurs et les autorités étatiques et internationales. D'où la question des moyens développés par les opérateurs privés de transport maritime pour la mise en œuvre de la décision d'embargo sur les armes et les effets d'une telle mesure.

Ce rôle joué par le transporteur maritime entraîne deux questions distinctes qu'il conviendra d'étudier dans deux parties. L'une d'elle porte sur l'attitude du transporteur maritime face à la décision d'embargo sur les armes (Partie 1) et l'autre sur les conséquences du prononcé de cette sanction pour le transporteur maritime (Partie 2).

³⁷Cass. Com. 19 juin 2012, n°11-17.714, inédit.

PARTIE 1



LE COMPORTEMENT DU TRANSPORTEUR MARITIME FACE A LA DÉCISION D'EMBARGO SUR LES ARMES

Saisie d'armes à bord du Victoria, affrété par la compagnie CMA CGM, le 15 mars 2011.

CHAPITRE 1 : LA DÉCISION D'EMBARGO : UN ACTE DE DROIT PUBLIC AYANT DES RÉPERCUSSIONS SUR LES RELATIONS ENTRE LE TRANSPORT MARITIME ET LES AUTORITÉS PUBLIQUES

L'embargo sur les armes est par nature un acte de droit public (Section 1), en ce qu'il est adopté par les États, soit unilatéralement soit par l'intermédiaire des organisations internationales. Toutefois leur mise en œuvre ne relève pas uniquement de la compétence des États, les opérateurs privés jouent un rôle essentiel dans l'effectivité de la sanction bien qu'ils ne disposent que de moyens limités pour contrôler l'ensemble de leurs activités. D'où l'importance d'assurer une cohésion et une interaction entre les autorités publiques et les entités privées (Section 2).

Section 1 : La décision d'embargo sur les armes

La décision d'embargo sur les armes comprend deux phases distinctes : intervient d'abord l'élaboration de la sanction par des entités diverses (I) puis la mise en œuvre par les autorités nationales (II).

I. Les sources multiples de la décision d'embargo

La mesure d'embargo sur les armes peut être adoptée par des entités différentes. Il peut s'agir de la sanction imposée par une organisation internationale (A) ou de la sanction adoptée dans le cadre national (B). L'objectif de ces mesures est de faire pression sur l'État ou l'entité non-étatique afin d'induire un changement de comportement.

A. Les embargos sur les armes décidés par les organisations internationales

Quasi-systématiquement, l'embargo n'est pas le résultat de la seule volonté des États, il émane d'organisations internationales. L'embargo sur les armes peut être adoptée par l'ONU (1), à charge pour chaque pays de les appliquer et de les transposer en droit interne ou au niveau européen à travers la Politique Étrangère et de Sécurité Commune (PESC) (2).

1. Les embargos des Nations-Unies

Les Nations Unies ont été créées afin d'assurer le maintien de la paix et de la sécurité internationales. La Charte des Nations Unies confie la mise en œuvre de cette mission à un organe central, le Conseil de sécurité des Nations Unies (CSNU). Son article 27 prévoit que toutes les décisions du Conseil doivent être adoptées par le vote affirmatif d'au moins neuf de ses membres y compris celui des cinq membres permanents disposant d'un droit de veto : États-Unis, Russie, Chine, Royaume-Uni, France. Pendant toute la période de la guerre froide, le Conseil de sécurité était dans l'incapacité d'exécuter la tâche lui incombant en raison des distorsions politiques entre les grandes puissances y siégeant, chacune utilisant son veto pour bloquer les décisions. L'effondrement du bloc soviétique, symbolisé par la chute du mur de Berlin le 9 novembre 1989, mit un terme au monde bipolaire et permit au Conseil de retrouver la mission qui lui incombe.

Depuis la fin de la Guerre froide, l'ONU a régulièrement recours aux embargos sur les armes pour intervenir en cas de menace contre la paix et la sécurité internationales. Le chapitre VII de la Charte des Nations Unies autorise le Conseil de sécurité à recourir aux sanctions collectives, de manière contraignante pour tous ses membres, s'il constate « *l'existence d'une menace contre la paix, d'une rupture de la paix ou d'un acte d'agression* »³⁸. Il appartient au CSNU d'apprécier si les conditions fixées par l'article 39 sont réunies. Depuis longtemps, le Conseil interprète extensivement cette menace³⁹. Ces sanctions n'impliquent pas l'emploi de la force armée, elles peuvent comprendre « *l'interruption complète ou partielle des relations économiques et des communications [...] ainsi que la rupture des relations diplomatiques* »⁴⁰. L'action du CSNU doit être conforme aux buts et principes des Nations Unies tels que définis aux articles 1 et 2 de la Charte. L'article 1§2 subordonne la mise en place de sanctions au respect des principes de l'égalité des droits des peuples et leur droit à disposer d'eux-mêmes. Les mesures qui interfèrent avec ces principes doivent être levées. Le pouvoir de sanction du Conseil de sécurité est également limité par l'article 1§3, qui prévoit la promotion du respect des droits humains. Cette limitation est très importante car une sanction qui entraînerait de lourdes difficultés à la population civile violerait ce principe.

Le Conseil de sécurité de l'ONU occupe une place importante dans l'adoption des embargos sur les armes mais ce n'est pas la seule organisation internationale apte à le faire. En effet, il relève également de la compétence de l'Union européenne d'édicter de telle sanction.

³⁸ Article 39, chapitre VII de la Charte des Nations Unies.

³⁹ HIGGINS Rosalyn, *Action internationale et compétence nationale*, S/CA 14/L2, p. 156.

⁴⁰ Article 41, chapitre VII de la Charte des Nations Unies.

2. Les embargos de l'Union européenne

A l'heure actuelle, vingt embargos sur les armes sont en vigueur au sein de l'Union européenne.

Tableau des restrictions commerciales à l'importation et/ou à l'exportation applicable au sein de l'Union européenne⁴¹

<i>États</i>	<i>Restrictions à l'importation</i>	<i>Restrictions à l'exportation</i>	<i>Matériels visés à l'exportation</i>	
			<i>Matériels de guerre</i>	<i>Matériels susceptibles d'être utilisés à des fins de répression interne</i>
<i>Afghanistan</i>	Non	Oui	X	
<i>Biélorussie</i>	Non	Oui	X	X
<i>Birmanie /Myanmar</i>	Non	Oui	X	X
<i>Chine</i>	Oui (pour les armes Létales)	Oui (pour les armes Létales et le matériel destiné aux forces de police chinoises)	Oui (pour les armes létales et le matériel destiné aux forces de police chinoises)	
<i>Corée du Nord (République populaire démocratique)</i>	Oui	Oui	X	
<i>Côte d'Ivoire</i>	Non	Oui	X	X
<i>Érythrée</i>	Oui	Oui	X	

⁴¹www.tresor.economie.gouv.fr/sanctions-financieres-internationales

<i>Irak</i>	Oui	Oui		
	Non	Oui	X	
<i>Iran</i>	Oui	Oui	X	X
<i>Liban</i>	Non	Oui	X	
<i>Liberia</i>	Non	Oui	X	
<i>Libye</i>	Oui	Oui	X	X
<i>République Centrafricaine</i>	Non	Oui	X	
<i>République démocratique du Congo</i>	Non	Oui	X	
<i>Russie</i>	Oui	Oui	X	
<i>Somalie</i>	Oui (charbon et bois)	Oui	X	
<i>Soudan</i>	Non	Oui	X	
<i>Soudan du Sud</i>	Non	Oui	X	
<i>Syrie</i>	Oui	Oui	X	
<i>Ukraine – territoires de Crimée et de Sébastopol</i>	Oui (tous produits)	Oui		
<i>Zimbabwe</i>	Non	Oui	X	X

Mise à jour : 30 mars 2015

Pour la majorité d'entre eux, le Conseil a procédé à une transposition en droit communautaire d'embargos décidés par les Nations Unies. Toutefois le Conseil peut adopter de manière autonome de telle mesure.

« Dans le cadre de la PESC, le Conseil peut décider de prendre des mesures restrictives contre des pays tiers, des entités ou des particuliers. Ces mesures doivent être conformes aux objectifs de la PESC, énumérés à l'article 11⁴² du traité sur l'Union européenne »⁴³.

La raison principale incitant l'Union européenne à recourir à des sanctions autonomes, et en particulier des embargos sur les armes, est l'inaction des Nations unies face à l'existence d'une répression interne violente, de graves violations des droits humains et des libertés fondamentales telles que la liberté d'opinion, de presse, de rassemblement et d'association, ainsi qu'une détérioration de la démocratie. Cette inertie traduit généralement l'absence de consensus au niveau international entre les États siégeant au Conseil de sécurité et notamment les membres permanents disposant chacun d'un droit de veto.

Avant 1992 et l'introduction de la PESC par le Traité de Maastricht, les décisions sur les embargos sur les armes étaient adoptées par les États membres à travers le processus de « *Coopération politique européenne* ». Aujourd'hui, les embargos autonomes sur les armes ont une valeur juridiquement contraignante pour tous les États membres et trouvent leur fondement juridique dans les traités, notamment aux articles 215 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et 21 du Traité sur l'Union européenne (TUE) qui fixe les objectifs de l'action extérieure de l'Union ; la préservation de la paix est l'un de ces objectifs. Celui-ci détaille les deux catégories de mesures restrictives envisageables : des mesures de sanction économiques et financières à l'encontre d'État tiers à l'Union et des mesures restrictives à l'encontre d'individus ou de personnes morales. Ces décisions sont prises à l'unanimité par les vingt-huit sur base de décisions du Conseil auxquelles chaque État membre doit se conformer.

L'embargo sur les armes n'est pas nécessairement le résultat d'un consensus international ou régional matérialisé à travers les décisions des organisations internationales. Il peut également être le fruit d'une décision unilatérale des États.

⁴² Aujourd'hui, il correspond à l'article 21, titre V relatif à la PESC, du TUE.

⁴³ *Lignes directrices concernant la mise en œuvre et l'évaluation de mesures restrictives (sanctions) dans le cadre de la politique étrangère et de sécurité commune de l'UE*, Document du Conseil de l'UE (15114/05), 2 décembre 2005, §. 2.

B. L'embargo décidé unilatéralement par les États : l'hégémonie des États-Unis

La décision d'embargo, lorsque celle-ci n'est pas adoptée par une organisation internationale, est souvent l'aboutissement de la volonté de plusieurs pays mais il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'une multitude d'actes unilatéraux émanant de chacun des États associés. Il est tout à fait exceptionnel que l'embargo infligé à un pays soit le fait d'un État isolé. La préoccupation première de l'État qui prescrit l'embargo est son efficacité d'où la nécessité d'associer le plus grand nombre de puissance à sa mise en œuvre. Un constat se dresse ; la majorité des mesures restrictives décrétée unilatéralement par des États sont le fait d'États occidentaux. En effet, rares sont ceux qui émanent de pays afro-asiatiques⁴⁴, si ce n'est sur invitation d'une organisation internationale. Aujourd'hui, il est très inhabituel qu'un embargo soit adopté unilatéralement par les États, sauf par les États-Unis.

Pour des raisons historiques, les États-Unis ont mis en place un certain nombre de sanctions économiques à l'encontre de pays ou de personnes impliquées dans des actes terroristes. La section 8 de la Constitution américaine habilite le Congrès à régler le commerce avec les États tiers. Le Congrès n'est pas la seule entité à pouvoir ordonner de telles mesures, le président des États-Unis, dans certaines circonstances⁴⁵, peut également adopter un embargo à l'encontre d'un pays étranger⁴⁶. Cette dualité de source de sanction conduit à la mise en place de différents programmes de sanctions à l'encontre d'un même État. La mise en œuvre des embargos est ensuite déléguée à l'Office of Foreign Assets Control (OFAC) qui définit des mesures réglementaires d'application à destination des opérateurs économiques.

Comme pour l'Union européenne, la majorité des sanctions applicables aux États-Unis ne sont qu'une transposition des embargos onusiens. Les programmes proprement américains ne sont qu'au nombre de deux : sanction à l'encontre de Cuba qui devrait être levée prochainement et sanction contre les différentes organisations criminelles transnationales (Hezbollah, Al Qaïda ou Sumiyoshi Kai)⁴⁷.

Compte tenu de l'attitude des États-Unis à faire respecter avec vigueur les programmes de sanctions et à édicter des réglementations extraterritoriales, affectant des personnes non soumises

⁴⁴ Embargo décrété par les autorités ghanéennes à l'encontre de la viande bovine d'origine française.

⁴⁵ L'International Emergency Economic Powers Act est une loi fédérale promulguée le 28 octobre 1977 autorisant le président des États-Unis à régler les relations commerciales du pays après avoir décrété une urgence nationale en raison d'une menace inhabituelle et extraordinaire d'origine étrangère.

⁴⁶ Le 1^{er} juillet 2010, Barack Obama a promulgué, le Comprehensive Iran Sanctions, Accountability, and Divestment Act amendant la loi sur les sanctions contre l'Iran de 1996.

⁴⁷<http://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/CivPen/Pages/civpen-index2.aspx>

normalement au droit américain ou à la compétence de ses tribunaux, les mesures de sanctions américaines ne peuvent être ignorées par les opérateurs économiques français et européens⁴⁸. Pour exemple, l'embargo édicté à l'encontre de Cuba en 1962 entrave, entre autre, l'embauche de marins cubains à bord des yachts, des paquebots de croisière ou des navires marchands appartenant à des opérateurs européens puisque la plupart d'entre eux ont des capitaux aux États-Unis et leurs navires accostent dans les ports américains ou portoricains. De plus les navires entrant à Cuba sont inscrits sur une liste noire par les États-Unis.

Lorsque la phase d'élaboration de l'embargo est achevée, il convient de le mettre en œuvre. Ne sera traité dans ce second paragraphe, que l'exécution de la mesure par les autorités nationales.

II. L'exécution de la décision d'embargo par les autorités nationales

Malgré le caractère obligatoire (A) de la mesure d'embargo sur les armes, nous constatons régulièrement des cas de livraison illicite d'armes vers des pays sanctionnés. Ces violations ne sont pas nécessairement délibérées, elles peuvent résulter d'une transposition non rigoureuse de la part des États ou d'un manque de lisibilité dans l'énoncé de la sanction elle-même (B).

A. La force obligatoire de la décision d'embargo sur les armes

Lorsque l'embargo est adopté par le Conseil en vertu du chapitre VII de la Charte des Nations-Unies, celui-ci est obligatoire. Le Conseil l'a rappelé à l'occasion de l'affaire concernant la Rhodésie du Sud. La Résolution 232 prévoyait « *que le fait pour quelconque d'entre eux de ne pas appliquer ou de refuser d'appliquer la présente Résolution constituera une violation de l'article 25(de la Charte)* »⁴⁹. Conformément à l'article 25 de la Charte, tous les membres de l'Organisation « *conviennent d'accepter et d'appliquer les décisions du Conseil de sécurité conformément à la présente Charte* ». Les États membres de l'ONU sont donc tenus de prendre toutes mesures nécessaires pour mettre en œuvre un embargo décrété par celui-ci. En pratique, le CSNU se limite à énoncer l'interdiction, les matières sur lesquelles elle porte et les moyens de transports concernés. L'État est ensuite libre de choisir les moyens juridiques, policiers qu'il utilisera pour appliquer la mesure, dans le respect du droit international.

⁴⁸ BAUMARD Philippe, *Les sanctions financières internationales*, Paris, RB édition, 2012, p.71.

⁴⁹ S/Rés. 232 (1966), 16 décembre 1966.

L'article 48§2 réaffirme le principe posé à l'article 25, il dispose que « *ces décisions [du Conseil de sécurité] sont exécutées par les membres des Nations unies directement et grâce à leur action dans les organes internationaux appropriés dont ils font partie* ». Cette disposition contraint les États à faire respecter les Résolutions adoptées par les organisations internationales auxquelles ils appartiennent.

Malgré ce caractère obligatoire, les juridictions nationales sont souvent frileuses à l'idée d'appliquer directement une décision émanant d'une organisation internationale, sans l'intermédiation préalable d'un organe législatif. Ce constat se vérifie dans les pays de tradition dualiste. Dans l'affaire du navire Vela Luka du 24 décembre 1993 et du 28 septembre 1994, les tribunaux italiens ont refusé de reconnaître l'effet direct des décisions du Conseil de sécurité dans l'ordre juridique interne des pays membres. En l'espèce, dans le cadre des opérations de surveillance de l'embargo sur les armes décidées par le CSNU contre l'ex-Yougoslavie⁵⁰, un navire belge avait inspecté, en haute mer, le navire croate Vela Luka. Ce contrôle avait révélé la présence d'explosifs et d'armes de guerre à bord, le navire fut arraisonné jusqu'au port de Trieste. Cette cargaison devait être acheminée vers la Croatie en violation de l'embargo. Une action pénale fut engagée contre le capitaine et son second. En première instance, les juges avaient déclaré, à propos des destinataires des résolutions du Conseil, qu'elles « *s'adressaient exclusivement aux États et n'étaient efficaces que pour ces derniers* »⁵¹, que « *l'on ne saurait reconnaître à ces décisions la capacité d'avoir une incidence directe sur le système juridique interne des États membres* »⁵². La Cour de cassation italienne a adopté la même position concernant les rapports entre les résolutions du Conseil et l'application des sanctions pénales à l'égard des accusés. Elle a affirmé à ce sujet qu'il :

« *n'existe pas en droit italien une règle prévoyant des sanctions pénales pour les violations des résolutions de l'ONU. Une telle règle de droit pénal ne peut pas non plus consister dans la même résolution de l'ONU considérée comme directement applicable en droit italien* »⁵³.

Cet arrêt, bien que valable sur le plan juridique dans un système dualiste, remet en cause le caractère obligatoire des résolutions onusiennes.

⁵⁰ S/Rés.713 (1991), 25 septembre 1991.

⁵¹ TREVES Tullio, « chronique de jurisprudence italienne » dans le *Journal du droit international*, 1998, p.441

⁵² *Ibid.*

⁵³ *Ibid.* p. 442.

Cette position n'est pas celle retenue par tous les États, en effet certains d'entre eux, et c'est le cas de la France, reconnaissent l'applicabilité directe des résolutions du Conseil de sécurité. Dans l'affaire Dupont contre JAT⁵⁴, la Cour de cassation semble avoir admis le caractère direct des résolutions en ne faisant référence à aucune mesure d'incorporation dans l'ordre juridique interne. Selon le professeur Michel SASTRE « *le juge a reconnu dans cette affaire l'effet direct de la résolution 757 dans l'ordre juridique interne français* »⁵⁵.

Cette difficulté liée à la reconnaissance du caractère obligatoire des mesures restrictives n'existe pas dans l'ordre communautaire, les décisions d'embargo sur les armes sont adoptées à l'unanimité et ont une force contraignante pour les vingt-huit États membres.

La force obligatoire de la décision d'embargo sur les armes n'est pas synonyme d'effet direct. Ainsi, il revient à chaque État partie à l'organisation internationale qui en est l'auteur, de la transposer en droit interne.

B. La transposition en droit interne : l'ouverture à des interprétations multiples

Les résolutions de l'ONU sont obligatoires mais ne disposent pas pour autant d'un effet direct à l'intérieur des systèmes juridiques des États, leurs exécutions dépendent de l'intervention des États. En règle générale, les sanctions énoncées par le Conseil de sécurité des Nations-Unies ne constituent pas des mesures d'application immédiate dans l'ordre juridique interne des États membres. Ils doivent adopter des mesures législatives ou réglementaires pour concrétiser ou donner effet aux mesures du Conseil de sécurité. Les résolutions disposent « *les États doivent prendre* »⁵⁶, « *demande aux États de prendre les mesures nécessaires* »⁵⁷. Ce processus d'intégration dans l'ordre juridique interne peut impliquer une certaine marge d'appréciation pour les États, dans les limites posées par le Conseil. Certains pays restent très fidèles au texte de la décision, cela peut entraîner des difficultés pour son application effective puisque les sanctions édictées par l'ONU ne précisent, généralement pas, les moyens pour parvenir au résultat escompté, elles se contentent de définir les objectifs. D'autres États, notamment les États-Unis, au contraire vont bien au-delà dans leur transposition, en prévoyant les sanctions pénales encourues en cas de violation de telle ou telle mesure d'embargo. Cette position permet d'assurer l'effectivité des embargos sur les armes de l'ONU.

⁵⁴Cass. Soc, Affaire JAT c/ Dupont, 4 juin 1996, RGDIP, 1998, p.495.

⁵⁵TSHIBANGU Kalala, *Les résolutions de l'ONU et les destinataires non étatiques*, Bruxelles, Larcier, 2009, p. 255.

⁵⁶ S/Rés. 1343 (2001), 7 mars 2001, par. 6-7.

⁵⁷ S/Rés. 1302 (2000), 8 juin 2000, par. 12.

Le processus d'intégration est également de rigueur lorsque la décision émane de l'Union européenne, mais seulement si le contenu de la mesure restrictive ne relève pas de la compétence communautaire. C'est le cas pour les embargos sur les armes puisque le commerce d'armes demeure une prérogative nationale. L'article 346§1 b) du TFUE dispose que « *tout État membre peut prendre les mesures qu'il estime nécessaires à la protection des intérêts essentiels de sa sécurité et qui se rapportent à la production ou au commerce d'armes, de munitions et de matériel de guerre* ». Les mesures sont donc mises en œuvre par les États membres généralement au moyen de la législation sur le contrôle des exportations et transferts d'armes. Pour écarter les risques d'interprétation divergente, l'Union a adopté, par consensus le 13 juin 2000, une liste du matériel militaire soumis à embargo⁵⁸. Celle-ci a été modifiée par la suite. Si le Conseil décide d'un embargo sur les armes celui-ci couvrira, sauf dispositions contraires, au moins tous les biens figurant sur cette liste. Il s'agit notamment des armes et munitions, véhicules et équipements militaires, équipements paramilitaires et pièces détachées. En revanche, la liste n'inventorie pas de biens à double usage, c'est-à-dire les biens pouvant être utilisés à des fins militaires ou civils, puisqu'ils ne sont pas systématiquement soumis aux décisions d'embargo dans un souci de proportionnalité. Une interdiction pure et simple pourrait ainsi avoir des conséquences allant bien au-delà de l'objectif initial et être inappropriée. Il peut s'agir d'un ordinateur, un logiciel d'une certaine capacité, un composant électronique ou mécanique, un virus qui existe à l'état naturel (Ébola), un produit chimique vendu en grande quantité industrielle ou encore un équipement pour une usine nucléaire⁵⁹. Il revient aux États membres d'octroyer ou non l'autorisation d'exportation des biens à double usage à destination d'un pays placé sous embargo sur les armes, en considération de leurs obligations découlant des sanctions imposées⁶⁰. L'Union peut également imposer des restrictions sur le matériel utilisé à des fins de répression interne. Le Conseil a établi une « *liste de matériel susceptible d'être utilisé à des fins de répression interne* »⁶¹. Cette liste compte onze catégories d'armes, il s'agit notamment ; des « *tenues de protection corporelle offrant une protection balistique et/ou une protection contre les armes blanches* », des « *appareils de vision nocturne et d'image thermique* » ou encore des « *véhicules spécialement conçus ou modifiés pour être électrifiés en vue de repousser des assaillants* ».

⁵⁸ Liste jointe à la déclaration du Conseil du 13 juin 2000 relative à l'adoption de la liste commune des équipements militaires visés par le code de conduite de l'Union européenne en matière d'exportation d'armements, JO C 191 du 8 juillet 2000. Une version actualisée de la liste, adoptée par le Conseil le 15 février 2010.

⁵⁹ Annexe III du règlement (CE) n° 428/2009 du 5 mai 2009 instituant un régime communautaire de contrôle des exportations, des transferts, du courtage et du transit de biens à double usage.

⁶⁰ *Lignes directrices concernant la mise en œuvre et l'évaluation de mesures restrictives (sanctions) dans le cadre de la politique étrangère et de sécurité commune de l'UE*, Document du Conseil de l'UE (15114/05), 2 décembre 2005, §. 53.

⁶¹ *Ibid.*, annexe 1.

À travers l'adoption de telles listes, l'Union européenne a démontré sa volonté de faciliter l'interprétation commune des biens couverts par les mesures restrictives du Conseil et de promouvoir une application uniforme par les États membres. Toutefois ces efforts ne sont pas suffisants puisqu'il demeure encore des domaines où l'interprétation reste possible notamment dans la définition des termes utilisés.

Au cours de l'année 2012, les autorités chypriotes avaient laissé transiter par l'un de leurs ports un navire transportant entre 30 et 60 tonnes de munitions russes vers la Syrie, pays placé par l'Union européenne sous embargo sur les armes depuis le 9 mai 2011⁶². Après inspection, le navire avait été autorisé à repartir sur simple promesse de livrer la cargaison en Turquie, et non à la Syrie comme prévu dans les documents de bord. Le cargo a toutefois accosté au port de Tartus en Syrie pour y livrer sa cargaison. Il s'agit d'une violation incontestable de la décision d'embargo. Pourtant selon les autorités locales et européennes, il n'y a pas eu violation l'embargo puisque le navire ne faisait que transiter dans le port chypriote. Or la décision 2011/782/PESC du 1^{er} décembre 2011 ne proscrit que la vente, la fourniture, le transfert et l'exportation des armes à destination de la Syrie. Voici un extrait de cette décision :

DÉCISION 2011/782/PESC DU CONSEIL du 1^{er} décembre 2011
concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Syrie et abrogeant la
décision 2011/273/PESC

CHAPITRE 1

RESTRICTIONS À L'EXPORTATION ET À L'IMPORTATION

Article premier

1. **Sont interdits** la **vente**, la **fourniture**, le **transfert** ou l'**exportation** à la Syrie, que ce soit par les ressortissants des États membres ou depuis le territoire des États membres ou au moyen de navires ou d'aéronefs de leur pavillon, **d'armements et de matériels connexes** de quelque type que ce soit, y compris des armes et des munitions, des véhicules et équipements militaires, des équipements paramilitaires et des pièces détachées pour les articles susmentionnés, ainsi que des équipements susceptibles d'être utilisés à des fins de répression interne, qu'ils proviennent ou non de leur territoire.

⁶² Décision 2011/273/PESC du Conseil du 9 mai 2011 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Syrie abrogé par la décision 2011/782/PESC du Conseil du 1^{er} décembre 2011 concernant les mesures restrictives à l'encontre de la Syrie et abrogeant la décision 2011/273/PESC.

Cette affaire illustre le manque de clarté dans les libellés des sanctions prises par l'Union européenne. Ces imprécisions peuvent être intentionnelles et témoignent de l'absence de consensus total entre les vingt-huit États membres. En effet, les décisions de la PESC sont le résultat des longues négociations entre les pays, chacun essayant de défendre ses propres intérêts. Ainsi une formulation floue entraîne une flexibilité dans l'interprétation et la mise en œuvre des mesures et par conséquent des possibles violations puisque le manquement ne pourra pas toujours être ni caractérisé ni sanctionné. La solution aurait été certainement différente si les sanctions économiques étaient adoptées par la Commission qui ne défend pas les intérêts des États mais de l'Union.

La difficulté d'interprétation des mesures restrictives prises par les organisations internationales ou les États ne concerne pas que des autorités publiques. Les opérateurs privés de transport maritimes sont également victimes de ce manque de lisibilité. Il n'est pas toujours évident pour ces professionnels de savoir quels sont les biens qu'ils sont autorisés à transporter. En effet les annexes listant le matériel interdit à l'exportation ou à l'importation font souvent des descriptions très techniques des biens, ainsi l'interprétation peut s'avérer obscure pour des profanes. La complexité croissante des mesures restrictives rend nécessaire la coopération entre les autorités publiques et les opérateurs privés afin d'assurer une meilleure effectivité de la sanction.

Section 2 : Le renforcement des relations entre les opérateurs privés de transports maritimes et les autorités étatiques ou internationales pour assurer le respect de la mesure d'embargo

De nombreux rapports ou articles⁶³ insistent sur l'importance de la collaboration entre les entités publiques / privées pour lutter contre l'acheminement des armes vers des pays placés sous embargo. Le couple autorités publiques – opérateurs privés apparaît comme un élément clé contre les violations des embargos. Cette collaboration se traduit notamment par une coopération en cas de découverte d'un chargement illicite (I) mais pourrait toutefois être accentuée en développant d'avantage les relations entre les deux entités (II).

I. La coopération avec les autorités en cas de suspicion de chargement illicite

La coopération avec les autorités publiques dans l'hypothèse de la découverte ou de la suspicion d'une cargaison illicite peut prendre plusieurs formes ; celle du déroutement volontaire du navire par l'équipage ou la compagnie (A) ou celle du déroutement imposé par les autorités nationales ou étrangères (B).

A. Le déroutement volontaire des navires en cas de suspicion de cargaison illicite

L'obligation de coopérer avec les autorités compétentes est prévue aussi bien par la législation européenne que française. Tout règlement imposant une sanction économique définit les personnes ou entités assujetties à sa mise en œuvre. Outre l'obligation d'appliquer les mesures d'embargo, les assujettis sont tenus de coopérer avec les autorités. L'embargo s'applique à tous les ressortissants et sur tout le territoire de l'État, auteur de la sanction ou partie à celle-ci. Ainsi toutes personnes, physiques ou morales, devant se conformer aux mesures d'embargo sur les armes sont tenues d'informer, sans délai, les autorités nationales compétentes de toutes informations utiles en leur possession afin d'assurer la mise en œuvre desdites sanctions. Ces éléments concernent notamment les marchandises transportées et l'identification des personnes responsables du transport. La personne qui ne se conformerait pas à cette obligation verrait sa responsabilité engagée sur le fondement de la violation de l'embargo.

⁶³ GRIFFITHS Hugh et JENKS Michael, *Maritime Transport and Destabilizing Commodity Flows*, rapport SIPRI, janvier 2012 / SENIORA Jihan, *Trafics d'armes par voie maritime : Un phénomène difficile à surveiller*, GRIP, 26 juin 2012 / *Les embargos sur les armes : mise en œuvre, défis et perspectives*, IRIS n°2013-47, 16 sept. 2013 / *Regards croisés sur la gestion de la sûreté dans les transports*, ANAJ-IHEDN, 13 janv. 2014.

Les autorités nationales compétentes à contacter, pour la France, sont les douanes, la Direction Générale de la Sécurité Extérieure ou la Direction Générale de la Sécurité Intérieure. Une fois les autorités compétentes informées par la compagnie maritime, celles-ci peuvent prescrire au capitaine du navire, le déroutement de son navire dans le port le plus proche afin de débarquer les armes litigieuses.

L'adoption de la Charte de bonne conduite en octobre 2012 par l'organisation professionnelle Armateurs de France témoigne de cette volonté de coopération avec les autorités publiques. Celle-ci dispose :

« Les membres d'Armateurs de France s'engagent :

- A alerter dans les meilleurs délais les autorités nationales et internationales en cas de suspicion de trafic »*

La logique peut également s'inverser. Il arrive que les navires se déroutent volontairement pour débarquer un conteneur que les autorités compétentes auraient jugé suspect. Le transport maritime fonctionne par renseignements. Les services étrangers peuvent informer le capitaine du navire, par l'intermédiaire de l'État du pavillon, que la cargaison transportée est suspecte. Dans ces hypothèses les navires avisés se déroutent quasi-systématiquement.

Les exemples de déroutement volontaire sont peu nombreux, les compagnies maritimes préférant restées discrètes sur cette question afin de ne pas entacher leur réputation. En effet beaucoup de personnes ignorent la manière dont le transport conteneurisé fonctionne de sorte que lorsque des armes sont découvertes à bord, certains pensent qu'il s'agit de manœuvres volontaires de la compagnie maritime.

Le déroutement des navires n'est pas toujours le résultat d'une décision délibérée de l'équipage, il peut parfois, voire souvent, être obtenu sous la pression des autorités étrangères.

B. Le déroutement forcé des navires par les autorités étrangères en cas de suspicion de cargaison illicite

En haute mer le principe est celui posé à l'article 92 de la Convention de Montego Bay (CMB) : « Les **navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer** ». De par cette disposition aucun navire, même de guerre, ne peut arraisonner un navire étranger afin de visiter sa cargaison. Il existe toutefois des exceptions au monopole de l'État du pavillon, prévues par la Convention de Montego Bay, liées à l'exercice de certaines polices spéciales de la haute mer. L'article 110 octroie un droit de visite aux navires de guerre sur les navires étrangers. Cependant l'arraisonnement n'est autorisé que :

« S'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire [navire étranger] :

- a) se livre à la **piraterie**;
- b) se livre au **transport d'esclaves**;
- c) sert à des **émissions non autorisées**, l'État du pavillon du navire de guerre ayant juridiction en vertu de l'article 109;
- d) est **sans nationalité**; ou
- e) a en réalité la **même nationalité que le navire de guerre**, bien qu'il batte pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon ».

En vertu de ces dispositions, les autorités étrangères ne sont pas habilitées à arraisonner, en haute mer, un navire même s'ils le soupçonnent de transporter des armes depuis ou à destination d'un pays placé sous embargo.

L'article 110 de la CMB prévoit d'autres exceptions, il débute ainsi : « Sauf dans les cas où l'intervention procède de **pouvoirs conférés par traité**, un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger [...] ne peut l'arraisonner ». A la lecture de cette première disposition, on peut s'interroger sur la question de savoir si le Traité sur le commerce des armes (TCA) confère un tel pouvoir d'intervention en haute mer aux États parties. L'article 9 du TCA relatif au transit ou transbordement dispose :

« Chaque État Partie prend les mesures nécessaires pour régler, lorsque cela est nécessaire et possible, le transit ou le transbordement, **sous sa juridiction et sur son territoire**, des armes classiques visées par l'article 2 (1) ».

En vertu de cet article le champ d'application spatial du TCA se limite aux zones placées sous juridiction des États parties, c'est-à-dire en ce qui concerne le milieu maritime, aux eaux situées en deçà de la limite de la zone économique exclusive. Le traité n'accorde aucune compétence aux États parties en haute mer sur les navires étrangers. Dès lors les possibilités offertes aux États parties en vertu de l'article 11§4 du TCA : inspecter la cargaison en cas de risque de détournement d'armes, diligenter une enquête et réprimer l'infraction, ne peuvent être mises en œuvre lorsque le navire se trouve en haute mer. Ces mesures sont envisageables uniquement si le navire navigue dans des zones sous-juridiction des États parties. Faute de « *pouvoirs conférés* » par le TCA aux navires de guerre permettant l'intervention en haute mer sur des navires étrangers en cas de suspicion de trafic illicite d'armes, et par renvoi au cadre juridique international en vigueur, la CMB, le TCA ne constitue pas un régime dérogatoire au droit de visite de l'article 110 de la CMB.

La Convention de Rome sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (et son protocole) adoptée le 10 mars 1988, en réaction à l'attaque de l'Achille Lauro d'octobre 1985⁶⁴, pourrait également servir de base légale à l'intervention des autorités étrangères en cas de suspicion d'acheminement d'armes vers des pays sanctionnés. Toutefois ce texte, fortement inspiré du droit aérien et plus précisément des dispositions des conventions de La Haye du 16 décembre 1970 et de Montréal du 23 septembre 1971, n'a pas vocation à s'appliquer pour prévenir ou sanctionner la violation des embargos sur les armes. En effet, l'article 3 énumère les infractions pénales couvertes par la convention et le trafic illicite d'arme n'en fait pas partie. Cette énumération peut être résumée en trois catégories d'actes :

- Le fait de s'emparer d'un navire par la force,
- Les actes de violence à l'encontre des personnes à bord,
- Le fait de placer sur un navire des dispositifs susceptibles de le détruire ou de l'endommager⁶⁵.

Cette convention ne constitue pas non plus une dérogation au droit de visite de l'article 110 de la CMB.

La Convention de Montego Bay suggère un pouvoir d'intervention en haute mer issu de traités. Les traités peuvent se matérialiser par des accords bi ou multilatéraux autorisant l'arraisonnement et l'inspection, en haute mer, de navire battant leur pavillon par des navires étrangers appartenant

⁶⁴PANCRACIO Jean-Paul, « L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international » dans *Annuaire français de droit international*, volume 31, 1985, p. 221-236.

⁶⁵ Convention de Rome sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988.

à un État partie. Le 11 février 2004, les États-Unis ont conclu avec le Liberia un accord permettant à chacun de monter à bord des navires enregistrés dans l'autre pays en cas de suspicion de transport d'armes de destruction massive. Avec cet accord les États-Unis s'offrent la possibilité d'inspecter un nombre considérable de navires puisque la flotte du Libéria est estimée à plus de 2000 navires. Il n'est pas improbable que les États-Unis cherchent à conclure des accords bilatéraux similaires avec d'autres pays de libre immatriculation. Ce type d'accord est très utilisé en matière de trafic de stupéfiants. La France est d'ailleurs partie à plusieurs d'entre eux notamment à celui de San José signé le 10 avril 2003 concernant la lutte contre les trafics de stupéfiants dans les caraïbes⁶⁶. Son article 16 stipule que les Parties autorisent les autres parties à intervenir sur un navire battant leur pavillon dans les eaux internationales.

La possibilité de plus en plus réelle pour des acteurs non-étatiques d'acquérir des armes de destruction massive (ADM) a incité les États à trouver des solutions juridiques plus adaptées à la menace. La Proliferation Security Initiative (PSI) incite tous les États signataires à donner leur consentement pour permettre l'arraisonnement et la saisie de la cargaison, des navires battant leur pavillon par des États parties, en haute mer, lorsqu'il y a suspicion de transport d'ADM⁶⁷. Les États parties peuvent donner leur consentement auprès du secrétariat général de l'OMI. Cette notification valant acceptation permanente de l'arraisonnement de ses navires en haute mer, dans le cadre de la Convention. À l'heure actuelle, seule la Lettonie a donné son consentement. Certains auteurs ont vu en cette disposition l'avènement d'une nouvelle règle coutumière : l'interception en haute mer, sans l'accord de l'État du pavillon⁶⁸. Toutefois, les éléments constitutifs de la coutume font défaut ; il n'a pas été constaté de pratique répétée et en l'absence d'usage général, on peut également douter de l'existence d'un *opinio juris*. En effet l'action des États dans le cadre de la PSI n'a donné lieu à aucune interception de navire, en haute mer, sans l'accord de l'État du pavillon.

Rien dans les conventions internationales n'interdit explicitement le transit des armes ni ne donne aux États le droit d'interdire un tel transit. Malgré l'absence de compétence, il est arrivé à plusieurs

⁶⁶ Décret n° 2008-1047 du 10 octobre 2008 portant publication de l'accord concernant la coopération en vue de la répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbes, fait à San José le 10 avril 2003.

⁶⁷ Article IV§3 du Proliferation Security Initiative: Statement of Interdiction Principles.

⁶⁸ DOOLIN J.A., « The Proliferation Security Initiative: Cornerstone of a New International Norm », *Naval War College Review*, 2006, p.29-57; CHOI K., « Counter-Terrorism and Counter-Proliferation Policies of the 2nd Bush Administration », *Korea and World Affairs*, 2005, p.363 ; BYERS M., « Policing the High Seas: The Proliferation Security Initiative », *A.J.I.L.*, 2004, p.528-534.

reprises que des États arraisonnent des navires étrangers en haute mer. L'une de ces affaires concerne la France.

Au cours de la guerre d'Algérie, les autorités françaises ont procédé à de nombreuses mesures d'arraisonnement de navires de commerce étrangers, soupçonnés d'assurer le ravitaillement en armes du FLN. Le 3 mai 1959, un des cargos exploité par une société italienne est arraisonné en haute mer, par la marine nationale française. Conduit à Bône, il y est retenu jusqu'au 6 mai puis relâché après vérification de sa cargaison, sans qu'aucune arme ne soit trouvée à bord. La France avait-elle la possibilité d'arraisonner un navire étranger en haute mer ? La Convention de Genève de 1958 sur la haute mer pose le principe de liberté de la navigation dans son article 2 et prévoit, tout comme celle de Montego Bay, un droit de police spéciale en haute mer⁶⁹. Toutefois la visite des navires étrangers pour suspicion de commerce illicite d'armes ne faisait pas non plus partie des exceptions au privilège de l'État du pavillon. Il est vrai que la France n'avait pas encore ratifié la Convention de Genève lors de l'arraisonnement litigieux toutefois elle a manqué à une règle coutumière largement établie⁷⁰.

Les autorités compétentes ne sont tout de même pas complètement démunies en haute mer. En effet, l'article 111 de la CMB prévoit, au bénéfice de l'État côtier, un droit de poursuite à l'égard des navires étrangers ayant commis ou soupçonnés d'avoir commis une infraction à leur législation dans une zone sous souveraineté, c'est-à-dire ; dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale. Ce droit peut s'exercer jusqu'à la haute mer. Cinq conditions sont exigées par la convention pour que sa mise en œuvre soit valable : il faut que l'infraction ait été commise dans une zone de compétence nationale, que la poursuite ait commencé dans la zone concernée, qu'elle ait été ininterrompue et que l'interception soit précédé d'un ordre de stopper qui n'a pu être entendu. Les autorités publiques peuvent mettre en œuvre ce droit pour empêcher les armes d'arriver à destination.

Nous l'avons constaté, les opportunités d'intervention des autorités publiques étrangères, en haute mer, sont très restreintes. La Convention de Montego Bay ne pose qu'un principe général de coopération entre les États de sorte que les pays doivent inciter les membres d'équipage naviguant sur leurs navires à coopérer avec les autorités étrangères mais il ne s'agit là que d'une recommandation. Malgré les limites du droit de la mer classique dans la lutte contre le trafic

⁶⁹ Article 22 de la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer.

⁷⁰ Pour plus d'informations : LUCCHINI Laurent, « Actes de contrainte exercés par la France en Haute Mer au cours des opérations en Algérie (à propos de l'arrêt du Conseil d'État Société Ignazio Messina et Cie) » dans *l'Annuaire français de droit international*, volume 12, 1966, p 805- 821.

illicite d'armes, les compagnies maritimes ont tendance à coopérer avec les autorités étrangères, pour des raisons qui tiennent notamment à leur réputation.

La Charte de bonne conduite d'Armateurs de France atteste une nouvelle fois du souci pour les transporteurs maritimes de se conformer à la législation sur les embargos et à mettre fin au trafic illicite d'armes. Elle dispose :

« Les membres d'Armateurs de France s'engagent :

- A coopérer avec ces mêmes autorités à la mise en œuvre des mesures destinées à faire cesser ce trafic et pouvant éventuellement conduire au déroutement du navire ou au déchargement de la marchandise suspecte ».*

L'arraisonnement le 15 mars 2011 du porte-conteneurs Victoria, en haute mer, corrobore les propos soutenus ci-dessus. Ce navire allemand battant pavillon du Libéria et affrété par la compagnie française CMA CGM avait été arrêté par les commandos israéliens, en haute mer, puis escorté jusqu'à un port israélien. Après déchargement de trois conteneurs, il s'est avéré qu'il y avait à son bord 50 tonnes d'armes, de provenance iranienne et potentiellement destinées à la Palestine. Or selon la Convention de Montego Bay, le capitaine du Victoria n'était pas tenu de collaborer avec Israël. En principe, seul le Libéria, pays d'immatriculation, était en mesure d'arraisonner le navire puis de le dérouter jusqu'à un port afin de vérifier sa cargaison.

Le déroutement du navire par les autorités nationales ou étrangères compétentes est anticipé par les opérateurs de transport maritime, leur contrat prévoit souvent cette éventualité.

Le connaissance de la compagnie Maersk line dispose :

MAERSK terms for carriage⁷¹

19. METHODS AND ROUTES OF CARRIAGE

19.1 The Carrier may at any time and without notice to the Merchant:

(f) comply with any orders or recommendations given by any government or authority or any Person or body acting purporting to act as or on behalf of such government or authority.

La finalité de telles clauses pour le transporteur maritime est d'y associer une exonération de responsabilité pour les retards occasionnés par le déroutement du navire. Ces retards « *ne pouvant pas être considérés comme constituant une inexécution contractuelle* »⁷².

La coopération lors de suspicion de cargaison ne suffit à endiguer le phénomène de violation des embargos sur les armes. Il est nécessaire que la collaboration s'étende en amont du transport afin de prévenir avec une plus grande efficacité les transgressions.

II. Les développements des relations avec les autorités étatiques

Le développement des relations avec les autorités étatiques nationales ou étrangères passe entre autre par un dialogue plus soutenu entre les entités publiques et privées (A) et par une intervention plus active des autorités de l'État du port (B)

A. *Le renforcement du dialogue entre les entités publiques et privées*

La difficulté de mise en œuvre des sanctions économiques est également liée à l'imprécision des mesures d'embargo dont le champ d'application n'est pas clairement défini : portée géographique, liste des biens dont le transfert est interdit, problématique des matériels civils employés à des fins militaires, contour exact des dérogations ... La complexification des régimes de sanction tend à rendre plus difficile leur interprétation et par conséquent, leur respect. Les opérateurs privés de transport maritimes sont victimes de ce manque de lisibilité car il est parfois difficile de déterminer quel bien est placé sous embargo. Les annexes listant le matériel interdit à

⁷¹<http://terms.maerskline.com/carriage>. Notre traduction « Le transporteur peut à tout moment et sans avertir le chargeur se conformer aux ordres ou recommandations données par n'importe quel gouvernement ou autorité ou n'importe quelle Personne ou organisme prétendant agir au nom et pour le compte d'un tel gouvernement ou l'autorité ».

⁷² Article 9§2 du B/L de CMA CGM.

l'exportation ou à l'importation font souvent des descriptions très techniques des biens, ainsi l'interprétation peut s'avérer complexe pour des profanes.

La Liste commune des équipements militaires de l'Union européenne adoptée le 15 février 2010 est une parfaite illustration de cette difficulté à laquelle les transporteurs doivent faire face.

LISTE COMMUNE DES ÉQUIPEMENTS MILITAIRES DE L'UNION EUROPÉENNE

(adoptée par le Conseil le 15 février 2010)

ML5 Matériel de conduite de tir et matériel d'alerte et d'avertissement connexe, et systèmes et matériel d'essai, d'alignement et de contre-mesures connexes, comme suit, spécialement conçus pour l'usage militaire, et leurs composants et accessoires spécialement conçus :

- a. viseurs d'armement, calculateurs de bombardement, matériel de pointage et systèmes destinés au contrôle des armements;
- b. systèmes d'acquisition, de désignation, de télémétrie, de surveillance ou de poursuite de cible, matériel de détection, de fusion de données, de reconnaissance ou d'identification et matériel d'intégration de capteurs;
- c. matériel de contre-mesures pour les articles visés aux points ML5.a ou ML5.b;

Note: Aux fins du point ML5.c, le matériel de contre-mesures inclut le matériel de détection.

- d. matériel d'essai sur le terrain ou d'alignement spécialement conçu pour les articles visés aux points ML5.a, ML5.b ou ML5.c.

Ce manque de compréhensibilité ne concerne pas que les biens dont le commerce est prohibé. En effet, l'exercice s'avère tout aussi difficile lorsque l'embargo sanctionne des personnes ou des entités. Voici un extrait de la liste publiée en juillet dernier par le Comité des sanctions du Conseil de sécurité de l'ONU qui recense les personnes et entités faisant l'objet de sanction par CSNU.

Consolidated United Nations Security Council Sanctions List

- **QDi.346. Name:** 1: 'ABD AL-MALIK 2: MUHAMMAD 3: YUSUF 4: 'UTHMAN 'ABD AL-SALAM

Name (original script): عبد الملك محمد يوسف عثمان عبد السلام

Title: na **Designation:** na **DOB:** na **POB:** na **Good quality a.k.a.:** 'Abd al-Malik Muhammad Yusuf 'Abd-al Salam **Low quality a.k.a.:** a) 'Umar al-Qatari b) 'Umar al-Tayyar **Nationality:** Jordanian **Passport no:** K475336, issued on 31 Aug. 2009, issued in Jordanian (expired on 30 Aug. 2014) **National identification no:** 28940000602, issued in Qatar **Address:** na **Listed on:** 23 Jan. 2015 **Other information:** Facilitator who provides financial, material, and technological support for Al-Qaida (QDe.004) and Al-Nusrah Front for the People of the Levant (QDe.137).

- **QDi.343. Name:** 1: ASHRAF 2: MUHAMMAD 3: YUSUF 4: 'UTHMAN 'ABD AL-SALAM

Name (original script): اشرف محمد يوسف عثمان عبد السلام

Title: na **Designation:** na **DOB:** 1984 **POB:** Iraq **Good quality a.k.a.:** a) Ashraf Muhammad Yusif 'Uthman 'Abd-al-Salam b) Ashraf Muhammad Yusuf 'Abd-al-Salam c) Ashraf Muhammad Yusif 'Abd al-Salam **Low quality a.k.a.:** a) Khattabb) Ibn al-Khattab **Nationality:** Jordanian **Passport no:** a) K048787, issued in Jordan b) 486298, issued in Jordan **National identification no:** 28440000526, issued in Qatar **Address:** Syrian Arab Republic (located in as at Dec. 2014) **Listed on:** 23 Jan. 2015 **Other information:** A member of Al-Qaida (QDe.004) as of 2012 and a fighter in the Syrian Arab Republic since early 2014. Provided financial, material, and technological support for Al-Qaida, Al-Nusrah Front for the People of the Levant (QDe.137) and Al-Qaida in Iraq (AQI) (QDe.115).

- **IRi.001 Name:** 1: FEREIDOUN 2: ABBASI-DAVANI 3: na 4: na

Title: na **Designation:** Senior Ministry of Defence and Armed Forces Logistics (MODAFL) Scientist **DOB:** a) 1958 b) 1959 **POB:** Abadan, Iran **Good quality a.k.a.:** na **Low quality a.k.a.:** na **Nationality:** na **Passport no:** na **National identification no:** na **Address:** na **Listed on:** 24 Mar. 2007 (Amended on 17 Dec. 2014) **Other information:** Has "links to the Institute of Applied Physics, working closely with Mohsen Fakhrizadeh Mahabadi" (designated under IRi.016) [Old Reference # I.47.C.1].

Pour l'interprétation, se référer à l'annexe III page 108.

Selon les opérateurs privés, une plus grande transparence et un meilleur partage d'information entre les entités publiques et privées renforcerait l'efficacité des embargos et faciliteraient leur tâche. Lors de la conférence organisée par l'IRIS⁷³ en janvier 2014 intitulée : « *Les embargos sur les armes : mise en œuvre, défis et perspectives* », plusieurs propositions ont été dégagées pour renforcer ce dialogue public-privé.

L'une d'entre elles suggère la « *création d'une base de données précise et régulièrement actualisée sur l'ensemble des régimes de sanction en vigueur* ». Actuellement, de nombreuses entités sont en mesure d'édicter une décision d'embargo sur les armes. Dès lors les bases de données à traiter sont nombreuses⁷⁴. Lorsqu'un transporteur maritime accepte l'acheminement d'une marchandise, il doit s'assurer, pour chaque transaction, que son cocontractant, tout comme lui, ne sont pas assujettis à des mesures d'embargo sur les armes. Selon la nationalité du partenaire, la devise utilisée, le lieu d'embarquement ou de débarquement de la cargaison ... la base de données à consulter ne sera pas là même, il faudra même souvent en interroger plusieurs. La création d'une seule et unique base de données faciliterait fortement la tâche des professionnels et préviendrait les violations involontaires de la part des personnes en charge du booking. L'actualisation régulière de la liste paraît également indispensable puisque les décisions d'embargo sur les armes sont souvent adoptées en réaction à un acte insoutenable commis par un État ou des acteurs non-étatiques. Il s'agit d'une « *réaction émotionnelle* »⁷⁵, elles sont souvent prises hâtivement et par conséquent peu stables dans le temps. En fonction de l'évolution de la situation sur le terrain, les embargos sont régulièrement modifiés : sévérité réévaluée, liste des biens et des personnes complétée, sanction renouvelée ... L'embargo n'est pas une décision figée dans le temps, elle évolue perpétuellement. Citons par exemple la Décision 2011/273/PESC du Conseil entrée en vigueur le 9 mai 2011 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Syrie modifiée par la Décision 2011/522/PESC du 2 septembre 2011 puis par celle 2011/628/PESC du 23 septembre 2011 et enfin par la Décision 2011/684/PESC du 13 octobre 2011. Les modifications successives ont conduit à un alourdissement des sanctions.

⁷³ Institut de relations internationales et stratégiques.

⁷⁴ Site du Conseil de sécurité de l'ONU : <http://www.un.org/press/fr/2012/CS10624.doc.htm> / site de la Direction générale du Trésor : <http://www.tresor.economie.gouv.fr/sanctions-financieres-internationales> / site de l'OFAC : <http://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/CivPen/Pages/civpen-index2.aspx> / site de l'Union européenne : <http://eeas.europa.eu/cfsp/sanctions/indexen.htm>

⁷⁵ *Les embargos sur les armes : mise en œuvre, défis et perspectives*, IRIS n°2013-47, 16 sept. 2013, p. 7.

Les opérateurs privés proposent également la mise en place « *d'un guichet unique dédié à l'échange d'informations* »⁷⁶. Nous l'avons dit, les décisions d'embargo sur les armes peuvent être édictées par des entités diverses de sorte que lorsqu'un opérateur privé souhaite obtenir des informations liées à l'interprétation d'une ou plusieurs sanctions, il doit contacter les autorités compétentes de l'auteur de la mesure. Les transporteurs maritimes sont donc en contact permanent avec les autorités publiques françaises (les Douanes, la Direction Générale de la Sécurité Extérieure et la Direction Générale de la Sécurité Intérieure), la Commission Européenne et l'OFAC afin d'obtenir des éclaircissements sur l'interprétation de certaines sanctions prononcées. Cette dispersion des services peut conduire à l'alourdissement des procédures et de la charge de travail. Le guichet unique souhaité par les opérateurs privés porterait sur l'interprétation des réglementations et sur l'échange d'information sur les pratiques respectives. Ce type de collaboration est déjà présent dans le monde du transport privé entre les différents types de transporteurs : aérien, ferroviaire, maritime et routier⁷⁷. Une plateforme d'échange et une Commission sureté internationale, se réunissant cinq fois par an, ont été mises en place au sein du CINDEX⁷⁸, ces initiatives visent à promouvoir l'échange d'information en lien avec la sureté entre les groupes français. La coopération est renforcée entre les compagnies maritimes. Quatre fois par an, les trois plus grandes compagnies de transport conteneurisé : Maersk, MSC et CMA CGM se réunissent au sein d'une cellule sureté afin de mettre en commun leurs ressources, les problématiques rencontrées et les solutions apportées, leurs informations relatives aux groupes, aux entreprises ou aux clients blacklistés. Ces échanges pourraient être étendus aux autres opérateurs du secteur privé comme les banques et les assurances qui sont très souvent assujetties aux mesures d'embargo pour lutter contre le financement du terrorisme mais également aux autorités publiques qui ont un rôle important dans la lutte contre les trafics illicites.

Les membres d'Armateurs de France se sont engagés « *à mettre en place au sein de leurs compagnies un point de contact chargé de la liaison avec les autorités nationales de leur pavillon* »⁷⁹. Cet engagement a été formalisé dans la Charte de bonne conduite relative aux flux illicites d'armes par voie maritime. Il s'agit de désigner chez les armateurs, une personne qui sera amenée à discuter avec les autorités de l'État Français, de créer une liaison de confiance entre l'administration et l'armateur qui permette en cas de découverte de trafic illicite ; par l'un ou

⁷⁶*Ibid*, p.9.

⁷⁷*Regards croisés sur la gestion de la sûreté dans les transports*, ANAJ-IHEDN, 13 janv. 2014.

⁷⁸ Club inter-entreprises sur les stratégies et politiques de mobilité internationale.

⁷⁹ Charte de bonne conduite relative à la lutte contre les flux illicites d'armes par voie maritime adoptée par l'organisation professionnelle Armateurs de France en octobre 2012.

l'autre des intervenants, de gérer cette crise dans le respect des intérêts des deux parties et en tirant profit de leurs compétences respectives.

L'accentuation du dialogue entre les autorités publiques et privées est sans aucun doute une solution contre les violations des embargos sur les armes mais ce n'est pas la seule. Il ne faut pas négliger la place de l'État du port dans ces dispositifs de lutte contre les transgressions.

B. Le rôle du contrôle par l'État du port (Port State Control) dans la lutte contre les violations d'embargo sur les armes

Le contrôle des navires au titre de l'État du port consiste à vérifier que les navires étrangers faisant escale dans les ports d'un État sont bien conformes aux normes découlant des conventions internationales applicables en matière de protection de l'environnement marin, de sauvegarde de la vie humaine en mer et de conditions de vie et de travail des gens de mer. Ce contrôle trouve son fondement dans des principes anciens du droit international qui reconnaissent que les navires de commerce étrangers sont soumis à la juridiction de l'État côtiers lorsqu'ils naviguent dans ses eaux intérieures et par conséquent dans ses ports.

Publié début juin, le classement du Mémoire de Paris révèle de nouveaux comportements déficients des autorités de certains pavillons, non plus dans des domaines techniques mais dans celui des activités illicites. Certains États sont peu pressés d'exercer leur contrôle et leur juridiction. Ces pavillons sont prisés par les trafiquants. Depuis quelques années, la communauté internationale est confrontée à de nouvelles pratiques de la part des États : le dépavillonnage des navires suspects. Lorsque les autorités étrangères demandent à celles du pavillon d'exercer leur pouvoir de police envers des navires suspects, ils s'empressent de les rayer de leurs registres et de leur ôter leur nationalité. Ce fut le cas pour le cargo Adam en avril 2013, chargé de 15 tonnes de cannabis, que les Comores ont privé de leur pavillon lorsque l'autorisation de le contrôler a été demandée ou encore pour le Morning Glory en mars 2014, tanker chargé de pétrole par la rébellion libyenne, auquel la Corée du Nord a retiré son pavillon lorsque les États-Unis lui ont demandé de monter à bord⁸⁰.

Pour beaucoup de professionnels du monde maritime, les inspecteurs de la sécurité des navires (ISN), en anglais, port state control officers (PSCO) ont un rôle à jouer dans la prévention du trafic d'armes notamment à destination des pays placés sous embargo.

⁸⁰ LE GOAZIOU Benoît, « la nouvelle complaisance » dans *le Marin*, 19 juin 2015, n°3545, p.23.

« Si l'on mettait au point des critères de moralité du pavillon, que l'on effectuait des contrôles et des statistiques dédiées, et que l'on publiait chaque année une liste blanche, une liste grise et une liste noire des pavillons selon leurs liens avec la piraterie, la pêche INN⁸¹, le narcotrafic et le trafic d'armes, peut être verrait-on se développer parmi les États du pavillon la même amélioration vertueuse que l'on a constaté en matière de sécurité maritime ? »⁸².

En effet dans le cadre du PSC, l'inspection du navire peut avoir lieu quel que soit le pavillon et sans devoir demander l'autorisation préalable de l'État de pavillon. Cette prérogative donne à l'autorité du port une place déterminante dans la lutte contre le trafic illicite maritime.

Nous l'avons dit en introduction, il existe un profil type de navire intervenant dans de tel trafic. Les bâtiments ont une moyenne d'âge de 27 ans avec des antécédents en matière de sécurité et d'environnement. Le rapport SIPRI suggère une formation des autorités en charge du PSC dans les ports identifiés comme étant les plus vulnérables, relatif à l'identification des frets et navires suspects, ainsi qu'une coopération accrue entre les PSCO et les autorités en charge du contrôle des exportations, les douanes, les agences de sécurité et de renseignement. Les autorités peuvent cibler les navires présentant le risque le plus élevé et mener des inspections à bord. Si le navire présente des défaillances, celui-ci pourra être immobilisé jusqu'à sa remise en état. Les autorités en charge de ces inspections ont ainsi un rôle unique à jouer dans le cadre de la lutte contre le trafic d'armes par voie maritime⁸³.

Au niveau régional et international, le rapport SIPRI conseille également l'amélioration du partage d'informations entre les différents gouvernements et les autorités en charge du PSC compétentes, que ce soit de manière formelle ou informelle. Les pays parties au Mémorandum de Paris ont mis en place une base de données : THETIS, recensant les comptes-rendus des visites effectuées par les autorités de l'État du port sur les navires étrangers. Il a également été mis en place un réseau d'échange de données maritimes, SAFESEANET, au niveau européen. Il permet aux États membres de l'Union européenne, la Norvège et l'Islande, de fournir et de recevoir des informations sur les navires, les mouvements de navires et les cargaisons dangereuses. Il a été mis en place afin

⁸¹ pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

⁸² Ibid.

⁸³ SENIORA Jihan, *Trafics d'armes par voie maritime : Un phénomène difficile à surveiller*, GRIP, 26 juin 2012.

d'améliorer : la sécurité maritime, la sécurité portuaire et maritime, la protection de l'environnement marin, l'efficacité du trafic maritime et le transport maritime⁸⁴.

Toutefois le PSC présente un intérêt réel dans les hypothèses de complicité avérée de l'équipage l'acheminement des armes vers des pays sous embargo. L'État du port peut réduire les tentatives de trafics d'armements par le biais de contrôle des navires aux faibles performances. En revanche lorsque le transport est réalisé à l'insu de l'équipage, se sont les autorités douanières qui sont les plus à même d'intervenir. Leur rôle principal est de combattre le commerce illicite en vérifiant la concordance entre les documents de bords et la cargaison.

En parallèle de leur collaboration avec les autorités publiques nationales ou internationales, les acteurs privés de transport maritime ont mis au point leurs propres moyens de lutte contre les violations des embargos sur les armes.

⁸⁴<http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>

CHAPITRE 2 : LES MESURES DE SÉCURISATION VISANT À LIMITER LES RISQUES ET LES EFFETS DE LA VIOLATION D'UN EMBARGO

La principale préoccupation des transporteurs maritimes est d'empêcher le chargement de marchandises illicites à destination de pays placés sous embargo afin de ne pas engager leur responsabilité en cas de découverte de la cargaison. Or lorsqu'on sait que plus de 80 % du commerce international s'effectue par voie maritime, on ne peut que constater l'incapacité aussi bien des autorités publiques que des transporteurs à surveiller efficacement l'ensemble des marchandises transitant dans les ports. La vérification du chargement se limite, la plupart du temps, au contrôle documentaire. Les trafiquants exploitent cette faille pour exporter clandestinement des armes vers des zones de conflits ou des pays faisant l'objet de sanction. Ils choisissent d'exporter leurs cargaisons via des navires appartenant à des armateurs de renommée mondiale afin de ne pas éveiller les soupçons. Le rapport SIPRI⁸⁵ révèle que *« les propriétaires des navires concernés [par le transport de marchandises illicites] sont principalement des entreprises établies dans des États membres de l'Union européenne, de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) »*. Les compagnies maritimes courent des risques sérieux lorsqu'elles sont involontairement impliquées dans de tel trafic, leur responsabilité tant pénale que civile peut être engagée. Ce qui fait dire à Nicolas JUGÉ, vice-président de Forsea's⁸⁶ que *« Les États ont délégué leurs responsabilités aux acteurs économiques face aux difficultés d'application des décisions de l'ONU »*.

La principale contrainte pour les entreprises de transport maritime est la mise en place de système de contrôle permettant à la fois de sécuriser toute transaction en lien avec un pays soumis à une mesure d'embargo sur les armes (I) ainsi que le chargement à destination ou en provenance de cet État (II).

⁸⁵ GRIFFITHS Hugh et JENKS Michael, *Maritime Transport and DestabilizingCommodityFlows*, rapport SIPRI, janvier 2012, p. 24.

⁸⁶ Société de courtage spécialisée en assurance transport international.

Section 1 : La sécurisation des transactions

I. L'identification des transactions à risque

Afin de déterminer si une sanction commerciale est susceptible d'entraver une transaction, le Lloyd's a établi une liste, non exhaustive, de quelques éléments sur lesquels les agents doivent s'interroger avant d'accepter un booking. Il s'agit notamment d'identifier :

- Le type de marchandises
- L'identité des parties impliquées dans cet échange
- L'emplacement ou l'origine des marchandises
- La destination (y compris les destinations intermédiaires) de la marchandise
- L'identité des intermédiaires impliqués dans la manutention des marchandises⁸⁷.

A. *L'identité des personnes impliquées dans l'échange*

La clientèle est le principal sujet de vigilance en matière de sanctions économiques. Les transporteurs maritimes doivent disposer d'une base de données recensant les personnes placées sous embargo sur les armes. En effet l'embargo sur les armes ne concerne pas uniquement les États, il peut également viser des personnes, physiques ou morales. D'ailleurs l'énumération des entités faisant l'objet de sanction est considérable. Le Conseil de sécurité de l'ONU a publié, le 20 juillet dernier, une nouvelle liste comptant 623 personnes et de 424 entités faisant l'objet de sanctions⁸⁸. Toutefois le regroupement de tous les noms dans une liste unique ne vise qu'à faciliter l'application des sanctions et ne signifie ni que toutes les personnes et entités concernées sont soumises au même régime ni qu'elles ont été inscrites pour les mêmes motifs, ce qui complexifie la tâche des professionnels. En raison de cette masse d'informations sans cesse réactualisée, la blacklist doit être exhaustive, fiable et régulièrement mise à jour. Elle a pour finalité de collecter les informations nominatives de personnes soumises à des mesures restrictives, figurant dans les listes officielles : Union européenne, OFAC, Conseil de sécurité des Nations-Unies ... Le suivi des personnes ou entités inscrites sur les listes officielles est nécessaire car elles changent fréquemment de nom ou utilisent des noms d'emprunt afin que leur commerce d'armes ne soit pas entravé. Toutefois avec une mise à jour régulière des bases de données, il est possible de les suivre et de découvrir leurs nouvelles identités.

⁸⁷ *Sanctions due diligence guidance for the lloyd's market*, 6 février 2012, Lloyd's.

⁸⁸ http://www.un.org/french/sc/committees/list_comp.html

Tout commerce avec l'une des personnes inscrites sur cette liste est prohibé, sous peine de sanction. L'identification du destinataire final de la marchandise et du vendeur paraît donc primordiale pour s'assurer du respect des sanctions. L'identité du vendeur est toute aussi importante que celle du destinataire final puisque l'embargo peut frapper les importations comme les exportations. Ces données doivent être recueillies par le transporteur maritime ou le commissionnaire de transport, s'il prend en charge l'expédition de la marchandise, puis comparées avec les listes officielles. Si des noms concordent, l'acheminement des biens sera refusé. Lorsque les clients sont des personnes morales, les agents en charge du booking ne doivent pas limiter leur recherche aux noms des personnes impliquées dans l'échange. Ils doivent aussi veiller à ce que la marchandise transportée corresponde à l'activité économique de leur entreprise.

La vérification de l'identité des personnes impliquées dans l'échange doit s'entendre largement et englober les agents de manutention qui interféreront avec la marchandise puisque les armes illicites ne sont pas nécessairement dissimulées dès l'origine dans la cargaison, par l'expéditeur. Elles peuvent être introduites, dans un chargement licite, lors de la manutention ou pendant les phases de stockage des conteneurs. Il est donc nécessaire de s'assurer de l'intégrité des agents qui sont susceptibles d'intervenir sur cette marchandise et de contrôler l'accès aux conteneurs. Il n'est toutefois pas du ressort des opérateurs privés de transport maritime, qu'ils soient transporteurs au sens strict ou commissionnaire de transport, d'agréer le personnel portuaire. Toutefois certaines entreprises de manutention ou certaines cours de triage ont plus ou moins bonne réputation. Il serait sans doute souhaitable d'assurer une vigilance particulière sur les sites à faible performance. Aujourd'hui de plus en plus de grandes compagnies maritimes obtiennent la concession de terminaux portuaires⁸⁹. Leurs nouvelles activités s'étendent de la manutention jusqu'à l'exploitation ferroviaire en passant par la gestion de terminaux intérieurs. Ainsi elles peuvent reprendre la main sur les procédures d'accès aux conteneurs, leur intégrité et leur suivi mais également sur l'agrément des opérateurs et des personnels portuaires.

Le contrôle, par les agents, des transactions à risque ne se limite pas à l'identité des parties. Il est également nécessaire et indispensable de vérifier le type de marchandise ainsi que l'itinéraire qu'elles empruntent pour s'assurer d'une parfaite conformité.

⁸⁹ DEBRIE Jean, « Hubs portuaires 3. Les stratégies des opérateurs sur la façade ouest-africaine » dans *Flux*, n°97/98, juillet 2014.

B. L'itinéraire et le type de marchandise acheminé

La détermination de l'identité des parties n'est pas suffisante pour écarter tout risque de violation d'une sanction telle que l'embargo. Il convient d'examiner le pays d'origine et de destination des marchandises puisque les embargos sur les armes peuvent viser aussi bien les exportations que les importations. Citons par exemple, l'embargo décrété par l'Union européenne en 1989 à l'encontre de la République populaire de Chine qui prohibe les importations et les exportations d'armes létales⁹⁰ par les États membres.

Il est nécessaire de localiser, lors d'une transaction, l'État importateur et l'État exportateur pour ne pas violer les sanctions. Les États de transit doivent aussi être identifiés puisque d'une manière générale, les États s'engagent « *à prendre les mesures nécessaires pour empêcher la fourniture, la vente ou le transfert directs ou indirects d'armes, à partir de leur territoire ou à travers leur territoire* »⁹¹. Ainsi lorsqu'un navire accoste dans un port, il se situe dans les eaux intérieures d'un État de sorte qu'il est soumis à sa législation et notamment à sa législation douanière. Si le navire transporte des armes à destination d'un pays placé sous embargo par l'État du port, ce dernier pourra saisir la cargaison. Dans la décision du Conseil européen du 1^{er} décembre 2011, cité dans le paragraphe relatif aux *difficultés de transposition, en droit interne, des mesures restrictives*, l'énoncé ne faisait pas référence au transit. Il disposait « *sont interdits la vente, la fourniture, le transfert ou l'exportation à la Syrie, que ce soit par les ressortissants des États membres ou depuis le territoire des États membres* »⁹² et c'est pourquoi le navire avait été autorisé à repartir.

Les agents en charge du booking doivent veiller à ce que le port de chargement et de déchargement soient cohérents au regard du type de marchandise inscrit sur le connaissement. Ainsi le transport de fruits non de saison pourra s'avérer suspect tout comme le transport de viande porcine vers l'Iran ou d'autres pays islamiques.

Une analyse de l'itinéraire et des ports par lesquels le navire a transité ou à l'intention de transiter peut servir d'indice pour détecter un comportement suspect et ainsi conduire à porter une attention plus rigoureuse à la transaction en cours. Les navires peuvent choisir un itinéraire inhabituel afin de faire escale dans des ports plus laxistes sur les inspections. En effet, certains opèrent moins de

⁹⁰Décision du Conseil européen à Madrid des 26 et 27 juin 1989.

⁹¹ S/Rés. 2196 (2015), 22 janv. 2015, par 1.

⁹² Article 1 de la résolution 2011/782/PESC du Conseil du 1^{er} décembre 2011 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Syrie.

contrôles que d'autres et sont connus pour être des points de transit pour des transferts illicites. Les ports à risque sont ceux situés dans la corne de l'Afrique, en Afrique du Nord ou encore en Chine. Il est arrivé à plusieurs reprises que des transporteurs chargent des biens sous embargo en provenance de Corée du Nord *via* des ports chinois.

Le type de marchandise transporté doit être clairement énoncé dans le connaissance pour que le contrôle sur les biens placés sous embargo soit optimal. S'il s'avère que les informations apparaissent ambiguës, impropres et/ou incomplètes. Le client devra fournir toute précision complémentaire sur demande du transporteur ou du commissionnaire de transport. Si le client est réticent à donner les informations, une vérification approfondie s'imposera.

Le transport d'armes est par nature particulier car il s'agit de marchandises dangereuses. Ainsi même en l'absence d'embargo prononcé à l'encontre d'un État, ce transport doit faire l'objet d'un contrôle plus approfondi, de procédures plus rigoureuses. Lorsqu'une sanction est édictée, ces contrôles doivent être plus poussés afin de prévenir les violations. Il serait souhaitable d'exiger des armateurs qu'ils obtiennent une autorisation de l'État du pavillon avant de transporter des armes au moyen de navires immatriculés sur leur territoire, comme c'est le cas en Allemagne pour les transferts d'armes à bord de navires sous pavillon allemand⁹³. Cette procédure étant lourde et difficile à mettre en œuvre, une solution alternative et moins contraignante pour les autorités publiques a été imaginée par l'Amnesty international. Selon l'ONG « *les États devraient au moins exiger des armateurs exerçant sur leur territoire qu'ils obtiennent au préalable une autorisation générale de transport d'armement dans le cadre du processus d'immatriculation, et d'empêcher que des transporteurs ou des navires identifiés comme ayant violé des embargos sur les armes ou d'autres lois relatives à l'exportation d'armement ne se voient délivrer cette autorisation* »⁹⁴.

La liste établie par le Lloyd's recensant les éléments à prendre en compte avant l'acceptation d'un booking ne fait pas référence à un critère pourtant essentiel dans tout échange commercial ; le paiement.

⁹³Voir la section 4 de la loi relative à l'application de l'article 26(2) de la Loi fondamentale relative au contrôle des armes de guerre du 20 avril 1961, modifiée par l'annonce du 22 novembre 1990 (Première partie du Journal officiel, p. 2506) (modifiée par l'article 3 de la loi du 11 octobre 2002, Première partie du Journal officiel, p. 3970).

⁹⁴*Des transferts meurtriers : les contrôles des transports dans le Traité sur le commerce des armes*, Amnesty International, juillet 2010 p. 16.

C. Le moyen de paiement utilisé pour la transaction

La devise est un élément que les parties doivent prendre en compte lors de la conclusion d'un contrat à caractère international car les États-Unis ont une vision très extensive de leur compétence juridictionnelle. L'utilisation du dollar américain dans les contrats de transport est très fréquente or le seul fait de recourir au dollar contraint, du point de vu des autorités américaines, ses utilisateurs, à respecter la législation américaine en matière de sanctions. De plus les États-Unis ont l'habitude de faire respecter avec vigueur les programmes de sanctions qu'ils édictent ou qu'ils se voient imposés par l'ONU. Ainsi ces mesures peuvent affecter des personnes non soumises normalement au droit américain ou à la compétence de ses tribunaux. Les juridictions américaines s'estiment compétentes lorsqu'il y a une transaction en dollars américains de sorte que tout contrat de transport doit respecter la législation américaine pour ne pas s'exposer à des sanctions pénales or la législation américaine est la plus sévère. Ainsi les mesures de sanctions américaines ne peuvent être ignorées par les opérateurs économiques, qu'ils soient français ou non. L'armateur danois Maersk a été contraint de verser 3,1 millions de dollars pour violation de l'embargo américain au Soudan et en Iran en août 2010. Les autorités américaines reprochaient à Maersk Line d'avoir utilisé des navires immatriculés aux États-Unis pour du fret commercial au Soudan et en Iran entre 2003 et 2007, violant ainsi l'embargo décidé contre les deux pays. Les poursuites ont finalement été abandonnées car Maersk a négocié le montant d'une transaction. L'armateur encourait une amende de 61,8 millions de dollars, selon la décision de l'OFAC⁹⁵. Un autre exemple qui ne concerne pas le monde maritime cette fois ci mais qui corrobore les propos sur la sévérité des juridictions américaines, la condamnation de la banque BNP Paribas en 2014. Celle-ci a été condamnée à une amende s'élevant à 8,834 milliards de dollars, soit 6,45 milliards d'euros pour avoir réalisé des transactions en dollar avec des pays placés sous embargo par la justice américaine. Il s'agit de la plus forte amende jamais payée par une banque étrangère aux États-Unis. Dans le même temps, sept banques européennes ont été frappées d'amendes pour des chefs d'accusation identiques. Le néerlandais ING a été condamné en 2012 à 619 millions de dollars pour des financements en Iran, Birmanie, Soudan, Libye et Cuba. En 2009, 536 millions de dollars ont été infligés à Crédit Suisse pour services fournis à des clients à Cuba, à la Libye et en Iran⁹⁶. Selon Brandon Garrett, professeur à l'université de Virginie, les sociétés étrangères sont

⁹⁵« Maersk condamne pour violation de l'embargo américain en Iran » dans *Iran Focus*, le 2 aout 2010.

⁹⁶ DUGUA Pierre Yves, « Les banques étrangères bien plus sanctionnées que les américaines » dans *le Figaro*, le 1^{er} juillet 2014.

sanctionnées plus lourdement : 35 millions de dollars en moyenne d'amende contre 4,7 millions pour les états-uniennes.

Afin de prévenir les condamnations américaines, l'usage du dollar est donc prescrit pour toutes les transactions depuis ou vers un État placé sous sanction de l'OFAC : Cuba, Soudan, Myanmar, Corée du Nord, Russie, Iran ... même s'il s'agit de transporter des biens qui ne font pourtant pas l'objet de restriction puisqu'il y a toujours un risque de fausse déclaration. En effet les opérateurs privés de transport maritime n'ont aucun moyen légal de vérifier le contenu des conteneurs qu'ils reçoivent. Supprimer l'usage du dollar dans ces pays, c'est réduire le risque de sanction judiciaire.

L'identification des transactions à risque ne permet pas de garantir une sécurité totale au transporteur maritime. La menace de l'édiction d'un embargo pèse toujours sur le commerce international. Le risque zéro n'existant pas, les contrats de transport prévoient des dispositions pour régler à l'avance les difficultés qui peuvent résulter de l'adoption d'un embargo. Les parties cherchent à organiser l'imprévisible, elles espèrent limiter au maximum les conséquences des tensions politico-économiques du monde.

II. L'insertion de clauses spéciales dans les contrats maritimes

En matière contractuelle, la loi est bien souvent supplétive de volonté de sorte que les parties peuvent insérer, dans leur contrat, des clauses y dérogeant. Ce principe s'applique également au monde maritime notamment lorsqu'il est question de prévenir les conséquences préjudiciables de l'adoption d'un embargo. Il ne s'agit pas de créer des clauses allant à l'encontre de la mesure d'ordre public, mais plutôt de limiter les effets économiques de l'embargo, tout en respectant cette interdiction.

A. Les clauses-sanctions dans les contrats d'affrètement

Les contrats d'affrètement ont quasiment toujours comporté une liste de pays ou régions où la navigation ainsi que l'exploitation commerciale du navire visé étaient interdites. Il existait également des clauses confirmant que le navire n'avait pas fait escale dans tel ou tel pays au cours de ses dernières escales⁹⁷. L'application de ces clauses était relativement claire mais cette clarté s'est assombrie avec l'apparition des clauses sanction dans les chartes-parties.

⁹⁷ MARSAC Didier, « Les sanctions internationales et les clauses sanctions » dans *la Gazette de la chambre*, n°27, hiver 2011-2012.

Le BIMCO⁹⁸ a proposé un modèle de clause « *sanctions* » type pour les contrats d'affrètement en juillet 2010.

*« If the Vessel is already performing an employment to which such **sanction or prohibition is subsequently applied**, the Owners shall have the right to refuse to proceed with the employment and the Charterers shall be obliged to issue **alternative voyage orders** within 48 hours of receipt of Owners' notification of their refusal to proceed. If the Charterers do not issue such alternative voyage orders **the Owners may discharge any cargo already loaded at any safe port** (including the port of loading). The Vessel to remain on hire pending completion of Charterers alternative voyage orders or delivery of cargo by the Owners and **Charterers to remain responsible for all additional costs and expenses incurred** in connection with such orders/delivery of cargo. If in compliance with this Sub-clause (b) anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation »⁹⁹.*

Cette clause donne la possibilité à l'armateur de refuser la navigation dans certaines zones, notamment celles où des sanctions économiques s'exercent, et de faire supporter les risques économiques qui en découlent à l'affréteur. Le fréteur pourra intervenir sur n'importe quel ordre voyage délivré par l'affréteur à temps, si cet ordre risque d'exposer le navire à des sanctions.

Après avoir reçu la notification, de la part du fréteur, de son refus de procéder à la traversée, l'affréteur devra lui proposer des ordres voyages de substitution dans les 48 heures. En cas de non-respect de cette obligation, le propriétaire du navire aura la possibilité de décharger la cargaison litigieuse présente à bord dans un port sécurisé, aux frais de l'affréteur. Le transporteur sera également tenu d'indemniser les chargeurs, les détenteurs des connaissements ou des sous-affréteurs.

Une clause similaire a été publiée par l'Intertanko en 2010 en réponse aux préoccupations des propriétaires de tanker menacés de sanctions et de perte de couverture d'assurance pour le

⁹⁸Baltic and International Maritime Council.

⁹⁹ Notre traduction « Si le Navire exécute déjà le contrat de transport lorsque la sanction ou l'interdiction est prononcée, les Propriétaires auront le droit de refuser la poursuite du contrat et les Affréteurs seront tenues de publier des ordres de voyage alternatifs dans les 48 heures suivant la réception de la notification des Propriétaires de leur refus de poursuite. Si les Affréteurs ne communiquent pas d'ordre de voyage alternatif, les Propriétaires peuvent décharger n'importe quelle cargaison déjà chargée dans n'importe quel port sûr (incluant le port de chargement). Le navire reste affréter pendant la réalisation des ordres de voyage alternative par l'Affréteurs ou durant la livraison de la cargaison par les Propriétaires. Les Affréteurs sont responsables de tous les coûts additionnels et des dépenses encourues en relation avec de tels ordres/livraison de cargaison. Si conformément à cette Sous-clause (b) quoi que ce soit est fait ou pas fait, sera considéré comme une déficience ».

transport de produits pétroliers en Iran. L'objectif étant d'offrir aux propriétaires le droit de refuser les commandes les exposant à des sanctions.

Certains professionnels¹⁰⁰ du monde maritime l'assimilent à la clause risques de guerre insérée dans les contrats d'affrètement puisque l'armateur pourra refuser l'accès de son navire à certaines zones et/ou certains ports désignés, si l'affrèteur outrepassa cette interdiction, il supportera les risques économiques liés à la navigation dans cette zone¹⁰¹. Cette logique est la même pour la clause piraterie.

« If the Owners decide that the Vessel shall not proceed or continue to or through the Area they must immediately inform the Charterers. The Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders and shall indemnify the Owners for any claims from holders of the Bills of Lading or third parties caused by waiting for such orders and/or the performance of an alternative voyage. Any time lost as a result of complying with such orders shall not be considered off-hire »¹⁰².

Ce type de clause rend très vulnérable, une fois de plus, les transporteurs maritimes en cas de sanction prise à l'encontre d'un État.

Des clauses similaires existent également dans les contrats conclus entre les transporteurs maritimes et leurs fournisseurs mais, cette fois-ci, l'avantage penche en faveur des transporteurs. Ces clauses peuvent être insérées dans les contrats négociés avec les terminaux. Ainsi le transporteur maritime se dégage de toute responsabilité si l'un de ses fournisseurs viole une mesure d'embargo. Ce type de clause se retrouve notamment lorsque les compagnies maritimes ont la gestion des terminaux portuaires.

D'autres clauses ont été élaborées, par les professionnels du monde maritime, afin de limiter l'effet de l'adoption d'un embargo sur les armes.

¹⁰⁰ Didier MARSAC, arbitre à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris et auteur de l'article « Les sanctions internationales et les clauses sanctions » dans *la Gazette de la chambre*, n°27, hiver 2011-2012.

¹⁰¹ https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Clauses/War_Risks_Clause_for_Time_Charters.aspx

¹⁰² https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Clauses/Piracy_Clause_for_Time_Charter_Parties.aspx. Notre traduction « Si les Propriétaires décident que le Navire ne passera pas ou ne poursuivra pas dans la Zone, ils doivent immédiatement informer les Affréteurs. Les Affréteurs seront obligés à publier des ordres de voyage alternatifs et indemniseront les Propriétaires de n'importe quelles réclamations des détenteurs des Connaissances ou des tiers en attendant de la communication des ordres de voyage alternatif. Le temps perdu causé par la mise en conformité aux ordres ne doit pas être considéré comme une interruption de l'affrètement ».

B. Les clauses anticipant les effets d'un embargo

Différents types de clause ont été élaborées par les opérateurs privés de transport maritime pour anticiper les effets de l'adoption d'un embargo. Certaines d'entre elles offrent au transporteur la faculté de modifier l'itinéraire du navire d'autres s'efforcent de limiter leur responsabilité (2).

1. Les clauses autorisant le transporteur à modifier le lieu de destination et les modalités de transports

Par le contrat de transport maritime « *le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre* », selon l'article L.5422-1 du Code des transports. Le déplacement des marchandises d'un point A à un point B constitue l'obligation principale du transporteur. La mauvaise exécution ou l'inexécution de cette obligation engage sa responsabilité contractuelle¹⁰³, sauf force majeure¹⁰⁴. La qualification d'un événement en force majeure nécessite la réunion de trois conditions : l'imprévisibilité, l'irrésistibilité et l'extériorité¹⁰⁵.

L'embargo constitue-t-il un cas de force majeure susceptible d'exonérer le transporteur de sa responsabilité pour inexécution contractuelle ?

Si l'embargo peut sans doute revêtir cette qualification, il n'en va pas de même pour l'embargo sur les armes. En effet, ce type de mesure vise à sanctionner les pays en proie à des violences civiles, des guerres, du terrorisme ou encore des génocides. Il ne s'agit pas d'événements soudains ^{et/ou} brefs susceptibles de surprendre les acteurs économiques pendant l'exécution du contrat mais des comportements très médiatisés et qui persistent dans le temps. Ainsi, si les caractères d'irrésistibilité et d'extériorité ne posent pas de problème, la question mérite d'être posée pour la dernière condition : l'imprévisibilité. Dans le doute, il semblerait opportun que les B/L contiennent une clause spéciale précisant que toute mesure d'embargo est d'ordre public et constitue un cas de force majeure. Les parties peuvent étendre contractuellement le bénéfice de la force majeure à des cas où en droit commun celle-ci n'aurait pas été reconnue afin de ne pas être reconnu responsable si les obligations découlant du contrat demeurent inexécutées.

Certains NVOCC ont adopté ce type de clause dans leur contrat. C'est le cas de l'entreprise GlobeRunners incorporated notamment qui prévoit à l'article 10 de son contrat type.

¹⁰³ Article 1147 du Code civil.

¹⁰⁴ Article 1148 du Code civil.

¹⁰⁵ Cass., Ass. Plén., 14 avr. 2006, D. 2006. 1577, note JOURDAIN.

10. FORCE MAJEURE CLAUSE: **Without prejudice to any rights or privileges of the Carrier's under covering Bills of Lading**, dock receipts, or booking contracts or under applicable provisions of law, **in the event** of war, hostilities, warlike operations, **embargoes**, blockades, port congestion, strikes or labor disturbances, regulations of any governmental authority pertaining thereto or any other official interferences with commercial intercourse arising from the above conditions and affecting the Carrier's operations, the **Carrier reserves the right to cancel any outstanding booking or contract** in conformity with Federal Maritime Commission Regulations¹⁰⁶.

En revanche, ce n'est pas la solution qui a été retenue par les compagnies maritimes qui ne prévoient ni les conditions de la force majeure ni les effets dans leurs B/L.

Les transporteurs maritimes ne sont pas pour autant dépourvu de tous moyens juridiques pour se prémunir contre un éventuel engagement de leur responsabilité. En vertu du droit commun, « *les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites* »¹⁰⁷, elles ne peuvent être modifiées unilatéralement par l'une des parties contractantes. En principe, le B/L prévoit les modalités du transport : le navire, l'itinéraire ainsi que le port de chargement et de déchargement. Ainsi le capitaine ne peut, en principe, modifier de sa propre initiative le port de destination du navire. Tout changement est susceptible d'engager sa responsabilité civile¹⁰⁸. Toutefois des clauses spécifiques insérées dans le contrat de transport peuvent octroyer cette compétence au capitaine lors de la survenance d'évènement divers. L'adoption d'un embargo peut caractériser l'un de ces évènements. Cette clause permet, entre autre, si le port de destination est indisponible pour quelle que raison que ce soit, de décharger la marchandise dans un autre port ou de suspendre le transport, jusqu'à ce que des conditions plus favorables soient réunies.

Les connaissements détaillent cette possibilité tout en s'assurant de ne pas supporter les frais supplémentaires ainsi que les pertes économiques liés à cet évènement. Ainsi, l'article 10 relatif aux évènements affectant le transport, du connaissement type de CMA- CGM dispose :

¹⁰⁶ Notre traduction : « Clause de force majeure : Sans préjudice des droits ou privilèges du Transporteur couvert par le Connaissements, les reçus portuaires ou le booking ou conformément aux dispositions applicables en vertu de la loi, en cas de guerre, d'hostilité, d'acte de guerre, d'embargo, de blocus, de congestion portuaire, de grève ou des conflit de travail, de règlement adopté par n'importe quelle autorité gouvernementale ou tout autres actes officiels interférant avec des relations commerciales et l'affectant les opérations du Transporteur, le Transporteur se réserve le droit d'annuler ou de suspendre n'importe quel contrat de transport conformément aux Règlements de la Federal Maritime Commission ».

¹⁰⁷ Article 1134 du Code civil.

¹⁰⁸ Cass.Com, 21 juillet 1987, navire MASOVIA, n° de pourvoi 85-18158.

« Si, à tout moment, le **Transport est, ou est susceptible d'être affecté par tout obstacle, péril, retard, difficulté ou empêchement de toute sorte** (autre que l'incapacité des Marchandises à être transportées convenablement et en toute sécurité tel que stipulé à la Clause 24 ci-dessous) et **qu'elle qu'en soit la cause** (même si ces obstacles, périls, retards, difficultés, ou empêchements existaient déjà lors de la conclusion de ce contrat ou au moment de la prise en charge par le Transporteur) le Transporteur, que le Transport soit commencé ou non, pourra sans préavis au Marchand et à son gré, soit :

(a) **transporter les Marchandises jusqu'au port de déchargement prévu** ou au lieu de livraison, selon le cas, **par un itinéraire autre que celui indiqué sur le Connaissance ou que celui habituellement utilisé**. Dans cette hypothèse, le Transporteur aura droit au paiement du Fret supplémentaire, incluant les primes pour risque de guerre, tel qu'il l'aura déterminé, ou

(b) **suspendre le Transport des Marchandises** et les entreposer à terre ou à flot conformément aux Termes et Conditions de ce Connaissance et mettre en œuvre les moyens raisonnables pour les réexpédier dès que possible, mais le Transporteur ne prend aucun engagement quant à la durée de la suspension et au délai de réexpédition. Dans cette hypothèse, le Transporteur aura droit au paiement du Fret supplémentaire tel qu'il l'aura déterminé, ou

(c) **abandonner le Transport des Marchandises et les mettre à la disposition du Marchand en tout lieu ou port que le Transporteur considérera sûr et approprié**. La responsabilité du Transporteur à l'égard de ces Marchandises cessera lors de cette mise à disposition. Le Transporteur aura néanmoins droit à l'intégralité du Fret afférent aux Marchandises reçues pour Transport, et le Marchand payera toutes dépenses supplémentaires de Transport vers le lieu de mise à disposition ainsi que les frais supplémentaires de livraison et d'entreposage en ce lieu »¹⁰⁹.

Ce type de clause se retrouve dans tous les connaissements des grandes compagnies de transport conteneurisé¹¹⁰. Grâce à elle, si au cours du transport ou même avant, un embargo sur les armes

¹⁰⁹ <https://www.cma-cgm.fr/produits-services/guide/bl-clauses>

¹¹⁰ B/L de MSC :<https://www.msc.com/ita/contract-of-carriage/bl-standard-terms-conditions> ; B/L Maersk line : <http://terms.maerskline.com/carriage>.

est décrété à l'égard de l'État de destination, le transporteur pourra éviter la violation soit en s'octroyant la possibilité de décharger les armes qu'il transporte dans un autre port ou en suspendant le transport pendant toute la durée de la mesure restrictive.

Ces clauses ne sont efficaces que dans la mesure où le transporteur a connaissance de la nature létale de sa cargaison. Dans le cas inverse, les opérateurs privés de transport maritime ont développé d'autres stratégies pour se protéger.

2. Les clauses d'irresponsabilité de l'opérateur privé de transport maritime en cas de violation d'un embargo sur les armes

Certaines clauses des B/L ont été conçues pour protéger le transporteur, notamment dans l'hypothèse de la découverte, à bord, d'une cargaison frauduleuse, par les autorités nationales ou étrangères, au cours de l'expédition. Les contrats de transport de marchandises imposent au chargeur de se conformer aux réglementations douanières et donc aux mesures d'embargo. Ainsi en cas de découverte de marchandises illicites dans la cargaison, celui-ci se verra dans l'obligation d'indemniser le transporteur sur le fondement du non-respect de ses obligations contractuelles. Par cette clause, si par mégarde le transporteur se rend coupable d'une violation d'un embargo, il pourra se retourner contre son contractant pour être indemnisé des éventuelles amendes qu'il aurait été amené à payer et ainsi compenser ses pertes. Il ne s'agit pas à proprement parlé d'une clause d'irresponsabilité puisque le transporteur engagera sa responsabilité civile à l'égard des autorités nationales ou étrangères, toutefois les conséquences financières de l'éventuelle condamnation pourront être limitées.

CMA CGM Termes et conditions¹¹¹

26. RESPONSABILITE DU CHARGEUR ET DU MARCHAND

(4) Le **Marchand se conformera à toutes les réglementations** ou aux demandes des autorités douanières, portuaires ou autres et **supportera tous les droits, taxes, amendes, impositions, dépenses et pertes** (y compris le Fret supplémentaire) **imposés du fait** du non-respect des réglementations ou demandes visées ci-dessus, ou du fait d'un marquage, numérotage ou **la découverte dans le Conteneur de Marchandises ou substances illicites**, incorrectes ou insuffisantes, ainsi que de clandestins. Le **Marchand indemniser le Transporteur** en conséquence.

¹¹¹ <https://www.cma-cgm.fr/produits-services/guide/bl-clauses>

Cette logique est reprise dans les contrats liant le commissionnaire de transport à son client mais de manière plus aboutie puisque c'est la loi elle-même qui prévoit l'irresponsabilité de l'opérateur maritime, dans certaines conditions.

Décret n° 2013-293 du 5 avril 2013 portant approbation du contrat type de commission de transport

Article 3 Obligations du donneur d'ordre

3.5. Sous réserve des obligations du commissionnaire, notamment celles visées aux articles 3.2 et 5, le **donneur d'ordre supporte les conséquences résultant de déclarations ou de documents faux**, erronés, incomplets, inadaptés ou remis tardivement au commissionnaire.

Les termes « *sous réserve* » conditionne la responsabilité du commissionnaire à la diligence raisonnable. En effet, celui-ci devra « ***procéder à la vérification des documents fournis par le donneur d'ordre qui ont un lien direct avec l'organisation du transport et s'assurer de leur conformité apparente avec la mission qui lui est confiée*** »¹¹² mais aussi respecter les obligations mises à sa charge au titre de l'article 5 du décret et notamment l'obligation d'information. Le texte prévoit que « ***Le commissionnaire de transport informe le donneur d'ordre des réglementations relatives au transport du ou des États concernés ainsi que les conventions internationales afférentes au transport*** »¹¹³. Ces réglementations relatives au transport englobent les décisions d'embargo adoptées par les États. S'il s'avère que les marchandises du donneur d'ordre sont incompatibles avec les réglementations en vigueur, le commissionnaire devra refuser d'organiser leur acheminement, sans que sa responsabilité contractuelle puisse être engagée. Il s'agit de disposition supplétive de volonté de sorte que le commissionnaire de transport peut insérer des clauses encore plus protectrices qui prévoient expressément le cas de l'embargo afin d'éviter toutes interprétations en sa défaveur.

La présence de ces clauses dans les B/L ne dispense pas, les équipes en charge du booking, de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer de la conformité du chargement avec les mesures d'embargo puisque les conséquences d'une violation, en termes financier et d'image, sont redoutables pour les professionnels.

¹¹² Article 3.2 du Décret n° 2013-293 du 5 avril 2013 portant approbation du contrat type de commission de transport.

¹¹³ Article 5.4.3 du Décret n° 2013-293 du 5 avril 2013 portant approbation du contrat type de commission de transport.

Section 2 : La sécurisation du chargement

Le secteur maritime est par nature un réseau de transport complexe, international et ouvert ce qui pose plusieurs problèmes sur le plan de la sûreté notamment celui du transport d'armes en provenance ou à destination de pays placés sous embargo (I). Les ports rivalisent sur la rapidité du flux des conteneurs pour être le plus concurrentiel possible au point que les contrôles à l'entrée des pays ont été simplifiés pour la marchandise, au fil des années. Cette compétition acharnée n'est pas sans conséquences sur la sûreté maritime : aujourd'hui 99,9 % des conteneurs transportés à travers le monde ne sont jamais contrôlés par les autorités étatiques. « *Un port efficace serait-il un port sans contrôle ?* »¹¹⁴. C'est la logique économique qui l'a emporté sur la sûreté maritime. L'objectif est d'ouvrir le moins de conteneurs possibles pour ne pas étrangler le commerce maritime par un ralentissement des flux de marchandises. Les contrôles s'effectuent « *intelligemment* » sur la base de critères de ciblage. La sécurité n'est pas totalement absente du transport conteneurisé car les opérateurs privés jouent un rôle de vérification très important en amont du transport (II). On assiste à une privatisation en matière de lutte contre les trafics illicites d'armes en mer.

I. La vulnérabilité du trafic conteneurisé

Depuis leur apparition dans les années 50, ces boîtes normalisées ont révolutionné le transport international de marchandises comportant une partie maritime. Toutefois même si le conteneur présente de nombreux avantages en termes de fluidité des échanges, des inconvénients, et pas des moindres, peuvent lui être reprochés.

A. *L'environnement des conteneurs*

La majeure partie des cargaisons maritimes, autre que le vrac, est acheminée par conteneurs. Les boîtes passent par une multitude d'intermédiaires car elles transitent, au cours du même trajet, par plusieurs ports maritimes et par d'autres modes de transport jusqu'à leur destination finale. D'après l'OCDE, « *l'acheminement porte à porte d'un conteneur maritime suppose l'intervention d'environ vingt-cinq acteurs différents, l'établissement de trente à quarante documents, l'utilisation de deux à trois modes différents de transport et la manutention du conteneur dans douze à quinze sites différents* »¹¹⁵. L'intervention d'autant d'acteurs entraîne inévitablement des

¹¹⁴ BAUDOUIN Koenig, *Qui contrôle la mer ?*, ARTE F, 2013.

¹¹⁵ « *La sûreté dans les transports maritimes - facteurs de risques et répercussions économiques* », rapport du Comité des transports maritimes de l'OCDE, 5 nov. 2003

failles dans la sécurité. Les conteneurs ont été et sont encore régulièrement utilisés comme moyen de transport de drogues, d'armes, de produits de contrebande et même d'êtres humains. Al Qaïda a fait transporter par mer des précurseurs des bombes qui ont dévasté des ambassades en Tanzanie et au Kenya en 1998¹¹⁶. Une cargaison illicite d'armes peut être acheminée, depuis ou à destination d'un État sous embargo, de plusieurs manières. L'une d'entre elles consiste à repérer, intercepter et ouvrir un conteneur appartenant à un tiers pour y cacher le chargement illicite. Le conteneur « *piraté* »¹¹⁷ est ensuite re-scellé puis réintroduit dans le flux normal des échanges. Les conteneurs sont donc particulièrement vulnérables dans les cours de triage, les terminaux d'expédition et de chargement, ainsi que tous les lieux où les conteneurs peuvent être stockés et laissés sans surveillance pendant de longues périodes. Les temps d'attente sont une réelle opportunité pour les trafiquants. Il convient de réduire la durée des arrêts en rationalisant et optimisant le processus de manutention des conteneurs.

Le Code ISPS adopté à la suite des attentats du 11 septembre 2011 prescrit diverses mesures visant à améliorer la sûreté des navires hauturiers et de leurs ports d'escale. Elles comprennent notamment la mise au point de plans de sûreté pour tous les bâtiments engagés dans des déplacements internationaux¹¹⁸, la désignation d'un agent de sûreté portuaire¹¹⁹, la préparation de plans de sûreté portuaire¹²⁰ et la réalisation d'évaluations sur les points de vulnérabilité portuaire¹²¹ et une formation obligatoire à la sûreté pour les ouvriers dans les ports¹²². Le Code ISPS aspire à prévenir le terrorisme maritime et c'est en cela que ses prescriptions intéressent le trafic illicite d'arme.

La sûreté du personnel est un autre élément de la sécurisation de l'environnement des conteneurs. La fiabilité et la qualification du personnel de la chaîne de transport sont des éléments essentiels pour garantir sa sûreté.

¹¹⁶ Compte rendu d'audience dans l'affaire « États-Unis contre Oussama ben Laden », [5 v. S(è) 98 Cr. 1023] – United States District Court, Southern District of New York.

¹¹⁷ « *La sûreté du transport intermodal de conteneurs* », CEMT, 2005

¹¹⁸ Règle 2 relative à l'Application du Code ISPS.

¹¹⁹ Règle 17 relative à l'Agent de sûreté de l'installation portuaire du Code ISPS.

¹²⁰ Règle 16 relative au Plan de sûreté de l'installation portuaire du Code ISPS.

¹²¹ Règle 15 relative à l'Évaluation de la sûreté de l'installation portuaire du Code ISPS.

¹²² Règle 18 relative à la Formation, exercices et entraînements en matière de sûreté des installations portuaires du Code ISPS.

B. La confidentialité du chargement

Le transport maritime est par nature vulnérable au risque de trafic. Il s'agit d'une activité fondée sur la bonne foi du client quant aux marchandises transportées. Cette particularité est l'un des inconvénients majeurs du transport conteneurisé. En effet, seul le client a connaissance de ce qu'il y a réellement à l'intérieur du conteneur. Il fournit une description détaillée au transporteur qui n'a connaissance de la nature de la marchandise que par cette déclaration. Comme l'explique Rodolphe Saadé, directeur général de CMA CGM, *« un transporteur maritime charge des conteneurs qui lui sont livrés scellés sans avoir connaissance du contenu hormis ce qui est déclaré par le client sur les documents de transport. Ces documents sont remis à la douane et aux autorités locales qui accordent alors les autorisations d'exportation et qui sont seules habilitées à vérifier, le cas échéant, leur conteneurs »*.

CMA CGM termes et conditions¹²³

25. DESCRIPTION DES MARCHANDISES

(2) Le **Transporteur déclare n'avoir aucune connaissance** du poids, **du contenu**, des mesures, de la quantité, de la qualité, de la description, de l'état, des marques, du nombre ou de la valeur des Marchandises et le Transporteur ne sera tenu d'aucune responsabilité pour ces descriptions ou mentions.

En cela, le transport conteneurisé est souvent comparé à l'envoi postal où le colis est déposé fermé avec une adresse d'expédition, sans que les agents ne contrôlent son contenu. *« Expédier des marchandises par conteneurs, c'est un peu comme envoyer un colis par La Poste, précise Nicolas Sartini, directeur des lignes Asie-Europe du groupe marseillais, on nous remet une boîte scellée en nous déclarant ce qu'il y a dedans. Nous ne pouvons donc pas vérifier son contenu »*. Les opérateurs privés ne sont juridiquement pas autorisés à ouvrir les conteneurs, en principe, seul l'importateur le peut. En vertu de ce caractère confidentiel, le conteneur est une véritable aubaine pour les trafiquants qui souhaitent importer ou exporter des armes vers ou depuis des États sous embargos. Cette méthode d'acheminement des armes est surnommée *« cheval de Troie »*¹²⁴. Elle se concrétise par la création ou le rachat d'une entreprise commerciale, honnête en façade, afin de charger plus aisément des marchandises illicites. Les armes peuvent être dissimulées dans ou

¹²³ <https://www.cma-cgm.fr/produits-services/guide/bl-clauses>

¹²⁴ *Ibid.*

derrière d'autres marchandises, souvent celles déclarées dans les documents de mise à bord. Il est également envisageable d'utiliser de faux étiquetages ou des étiquetages ambigus sur le contenu de la cargaison accompagné de documents falsifiés quant à la nature et la quantité de la marchandise, le destinataire, et l'utilisateur final déclaré au point de départ. Cette pratique est très répandue chez les trafiquants puisqu'il est impossible d'inspecter le contenu de la totalité des conteneurs transportés chaque année. Les autorités en sont d'ailleurs conscientes. Ainsi, lorsque, en mai dernier, la marine israélienne a arraisonné en haute mer le navire MV Victoria, affrété par le groupe CMA CGM, afin d'y saisir des armes dissimulées dans des conteneurs de lentilles, il n'a pas été demandé à l'armateur français la moindre amende ou un dépôt d'une garantie. Aucune action en justice n'a été intentée à son encontre. Après avoir saisi les conteneurs incriminés, les autorités israéliennes ont autorisé le navire à quitter le port. Pour des raisons pratiques, les compagnies maritimes sont dans l'incapacité de vérifier un à un le contenu de chacun des millions de conteneurs qu'elles transportent chaque année. Cette impossibilité de contrôle existe également chez les autorités nationales. Selon plusieurs études « *seuls 2% des 500 millions de conteneurs assurant 90% du commerce international qui se déplaçaient par voie maritime étaient contrôlés chaque année* »¹²⁵. Le Conférence Board américain a réalisé en octobre 2002 un exercice visant à tester sa capacité à vérifier l'ensemble des conteneurs acheminés par les ports d'Amérique du Nord. Il en est ressorti que « *même si l'on procédait à des inspections 24h/24h avec l'aide de la Garde nationale, il serait irréaliste de penser que le pourcentage de conteneurs à l'importation pouvant être matériellement inspectés dépasserait 20 %* »¹²⁶.

Le volume considérable de conteneurs, leur taux de rotation élevé et leur uniformité constituent autant de défis redoutables pour la sûreté.

¹²⁵ Conseil de sécurité, *Le Conseil de sécurité demande un rapport complet sur les efforts en vue d'aider les États à lutter contre les mouvements transfrontaliers illicites*, 6760e séance.

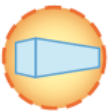
¹²⁶ « *Piraterie, contrebande, terrorisme : La délicate sécurisation des routes maritimes* », centpapiers, 11 septembre 2011.

II. La vérification de la licéité du chargement

A la suite des attentats du 11 septembre, les États-Unis ont activement participé à l'élaboration de nouveaux instruments internationaux, au sein de l'OMI notamment, et pris de nombreuses initiatives nationales afin de sécuriser la chaîne de transport des conteneurs. Des groupements régionaux tels que l'Union européenne ou l'ASEAN¹²⁷ se sont également préoccupés de la sûreté des conteneurs. Les mesures prises ou renforcées après les attaques terroristes peuvent se répartir en cinq catégories ¹²⁸ :

- Radioscopie ou autres systèmes de **vérification du contenu** des conteneurs
- Systèmes destinés à **assurer l'intégrité physique** des conteneurs
- Mesures de **sécurisation de l'environnement** du conteneur pendant le parcours de la chaîne de transport
- Systèmes de **localisation et de suivi des conteneurs** introduits dans la chaîne logistique
- Systèmes de **transmission et de traitement des informations** relatives à l'envoi

Le degré d'efficacité de ces mesures varie en fonction de la menace à laquelle il faut faire face, comme le montre le tableau ci-dessous. La radioscopie ainsi que le renseignement et les informations se révèlent être les meilleurs moyens de sécurisation de la marchandise.

		Mesure efficace	Mesure inefficace	Mesure partiellement efficace		
		Scanning et inspection	Intégrité physique	Environnement des conteneurs	Localisation	Documents commerciaux, données, renseignements
	Conteneur « piraté »					
		Conteneur « faussement honnête »				

Prévention de l'utilisation de conteneurs « piratés » et « faussement honnêtes »¹²⁹

¹²⁷ Association des Nations de l'Asie du Sud-est.

¹²⁸ « La sûreté du transport intermodal de conteneurs », CEMT, 2005, p. 48.

¹²⁹ Ibid.

Toutes ces mesures de sécurisation des conteneurs n'ont pas vocation à être mise en œuvre par les opérateurs privés de transport maritime. Leur action se cantonne au recensement des renseignements et les informations commerciales (B) et à la sécurisation de l'environnement des conteneurs (A).

A. La sécurisation de l'environnement des conteneurs

Nous l'avons dit précédemment, les grandes compagnies maritimes acquièrent de plus en plus des concessions de terminaux portuaires. Cette nouvelle activité leur permet de gérer la gestion de ces terminaux. Ainsi elles peuvent reprendre la main sur les procédures d'accès aux conteneurs et aux navires, garantir leur intégrité et leur suivi mais également vérifier l'agrément des opérateurs et des personnels portuaires. D'autres solutions peuvent être envisagées pour limiter le risque de « *piratage de conteneur* », notamment l'éclairage des quais ou l'emploi de personnel supplémentaire chargé d'effectuer des rondes autour des zones de stockage, dans les ports à risque, afin de dissuader les éventuels trafiquants. Ces dispositifs existent déjà, toutefois il pourrait être opportun de les généraliser voire de les systématiser.

La grande majorité des moyens de scellement ne peuvent qu'indiquer si le scellé a ou n'a pas été violé et ne peuvent pas démontrer que l'intégrité du conteneur n'a pas été mise à mal. Les scellés n'ont en outre d'utilité que pour la comparaison avec un document (manifeste, connaissance) qui précise ce que le conteneur contenait au moment de son scellement. La sauvegarde de l'intégrité des conteneurs est pourtant un facteur essentiel de leur sécurisation. Les dispositifs antivols et les moyens de scellement des portes ou serrures des conteneurs utilisés jusqu'ici se sont toutefois révélés incapables d'empêcher ou de signaler leur ouverture par des malfaiteurs déterminés¹³⁰.

Il en existe plusieurs sortes :

- **Les scellés mécaniques indicateurs** : Ces scellés sont fixés soit directement sur la serrure, soit sur la superstructure de la porte. Ils ont pour fonction essentielle d'indiquer s'il a été pénétré sans autorisation dans le conteneur. Ils sont extrêmement faciles à éluder par des moyens simples (il suffit de les couper et de les remplacer).
- **Les scellés mécaniques de sûreté** : Ces scellés sont identiques aux précédents en ce qu'ils ont pour fonction essentielle d'indiquer s'il a été pénétré sans autorisation dans le conteneur, mais portent, pour remédier aux défauts des premiers, un numéro

¹³⁰ « La sûreté du transport intermodal de conteneurs », CEMT, 2005, p. 60.

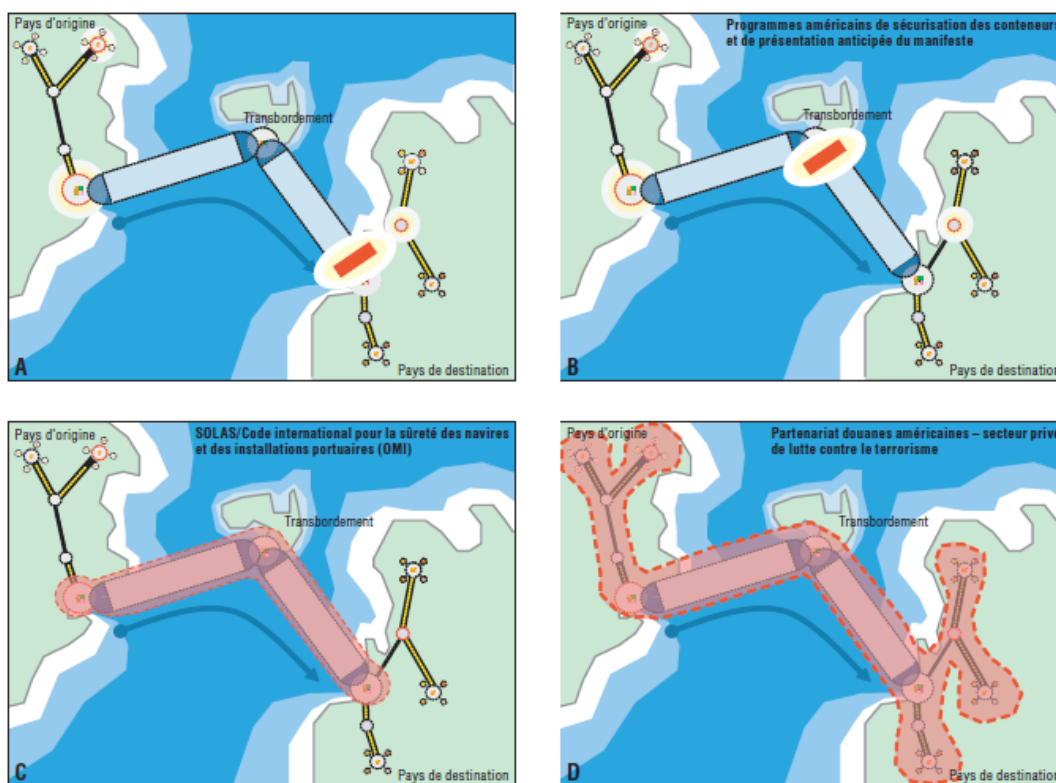
d'identification unique et le cachet de leur propriétaire. Ces scellés sont également faciles à éluder : facilité avec laquelle ils peuvent être sectionnés, l'absence éventuelle de dossier de scellement et la relative facilité d'imitation de certains scellés et de leurs numéros

- **Les scellés de haute sûreté** remplissent les mêmes fonctions que les deux scellés mécaniques précédents, mais servent en outre à empêcher ou à tout le moins retarder l'accès au conteneur. Ils sont fabriqués en matériaux plus solides et sont installés dans des endroits parfois plus stratégiques pour faire obstacle à l'accès.
- **Les scellés électroniques** : Ces scellés combinent sûreté matérielle et capacité de gestion d'informations¹³¹.

A l'heure actuelle, le transport maritime international est régi par la Convention de Bruxelles de 1924 dite Convention de La Haye Visby. Celle-ci prévoit implicitement que l'emballage des marchandises incombe au chargeur¹³². Si le scellage des conteneurs incombe au chargeur, l'assurance de leur intégrité demeure une compétence du transporteur. Cette obligation constitue un réel enjeu pour ces acteurs économiques qui ne disposent pas toujours des moyens matériels et humains pour y parvenir. La tâche est d'autant plus dure que les zones de contrôle et de protection des conteneurs se sont considérablement étendues depuis les attentats du 11 septembre 2001. Le schéma ci-dessous retrace cette évolution.

¹³¹*Ibid.* p.60.

¹³² Articles 3.2 et 3.3.a de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature.



Sécurisation des frontières

La figure illustre le renforcement de la sûreté des frontières entraîné par le passage du stade des contrôles traditionnels à la frontière à celui de la sûreté globale de la chaîne logistique.

A : Les contrôles s'effectuent normalement à la frontière du pays importateur qui devient ainsi le premier lieu où la plupart des autorités douanières doivent évaluer le risque présenté par un moyen de transport entrant dans le pays. Quelques mesures de sûreté sont également mises en place en divers lieux de la chaîne de transport des conteneurs.

B : Après les attentats commis le 11 septembre 2001 à New York et Washington, les États-Unis ont « repoussé » la frontière jusqu'au dernier port de chargement. Les douanes américaines évaluent désormais la sûreté des conteneurs avant leur chargement à bord du navire qui leur fera parcourir la dernière partie de leur voyage.

C : L'Organisation maritime internationale a adopté en 2002 un vaste train de mesures de sécurisation des navires et des ports (Code ISPS). Ces mesures destinées à sécuriser le tronçon maritime d'un transport international doivent entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

D : L'étape suivante, concrétisée par le partenariat douanes américaines – secteur privé de lutte contre le terrorisme, étend la gestion de la sûreté vers l'amont de la chaîne logistique. Un cadre global engage les opérateurs terrestres (transporteurs, transitaires, gestionnaires de dépôts, etc.) à aligner leur stratégies de sécurisation sur les meilleures pratiques en usage dans le secteur.

Extension progressive de l'aire de protection de la sûreté des conteneurs¹³³

La surveillance des conteneurs par satellite pourrait constituer la réponse à la législation américaine dite « 100% scanning »¹³⁴, qui exige qu'à partir de 2015, tous les conteneurs maritimes à destination des États-Unis soient complètement scannés, dans le dernier port précédant l'entrée sur le territoire national des États-Unis. Le système est constitué d'une boîte télématique, équipée d'un système de surveillance fixé sur les portes du conteneur. Les capteurs contrôlent l'état du conteneur, notamment s'il est ouvert ou fermé, ainsi que son hygrométrie et sa température. Les données du trajet sont transférées par satellite et/ou GSM au centre de contrôle, où elles sont évaluées. Cette technologie permet une traçabilité et un suivi permanent du conteneur et de son intégrité. Du fait que seules les personnes autorisées sont en mesure d'ouvrir le conteneur pendant le transport sans déclencher d'alarme en temps réel, toute violation d'intégrité du conteneur peut être signalée¹³⁵. Ce système constitue une alternative aux procédés de scannage très onéreux, grâce à des capteurs permettant d'assurer une surveillance des conteneurs en temps réel 24/7, dans le monde entier. Les données des capteurs sont transmises à un centre de contrôle, par liaison satellite chargé, d'analyser les données, identifie les anomalies et les transmet aux clients ou aux autorités chargées de la sûreté. Les ouvertures non autorisées et les intrusions à l'intérieur des

¹³³ « La sûreté du transport intermodal de conteneurs », CEMT, 2005, p.50.

¹³⁴ Loi 110-53 intitulée « Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007 » du 3 août 2007.

¹³⁵ <http://www.securesystem.net/>

conteneurs. Le cas échéant, le conteneur identifié fait l'objet d'une inspection ciblée par une unité de scannage. Airbus Defence and Space a testé l'ensemble du système pendant cinq ans dans le cadre d'une vaste campagne d'essais de transport transatlantique¹³⁶. Les transporteurs maritimes pourraient se doter de ce dispositif pour dissuader les trafiquants et se protéger contre toute violation involontaire d'une mesure d'embargo sur les armes.

Le transporteur maritime intervient une seconde fois dans la sécurisation des conteneurs. Il joue un rôle primordial et indispensable lors de cette étape qui requiert une vérification des documents de mise à bord.

B. Les documents de mise à bord

Si les mesures destinées à suivre, garantir l'intégrité et contrôler l'accès aux conteneurs sont des stratégies efficaces pour réduire le risque de « *détournement* » des conteneurs, elles sont pratiquement inutiles dans un scénario du type « *cheval de Troie* ». Si le chargeur de départ, le responsable de l'empotage et/ou du scellement du conteneur et/ou l'intégrateur de fret, intègre à l'intérieur de la boîte des armes, toutes les mesures précédemment évoquées ne permettront pas d'assurer la sécurité des échanges. Au vu de l'état actuel de la radioscopie, des contraintes d'espace dans les zones portuaires, du manque d'inspecteurs formés et des impératifs de facilitation du commerce mondial, une radioscopie de tous les conteneurs n'est pas envisageable. Il ne serait pas non plus judicieux de chercher à examiner tous les conteneurs entrants car ils ne présentent pas tous le même risque, beaucoup de trajets sont répétitifs et font intervenir les mêmes acteurs, de plus cela étranglerait le commerce maritime. Pour lutter contre la dissimulation d'armes à l'intérieur de conteneur à l'aide de fausses déclarations, il est nécessaire de contrôler attentivement les documents de bord transmis par le chargeur.

Dans certains cas cette précaution est érigée en obligation. Le décret n°2013-293 du 5 avril 2013 établit un contrat type régissant les relations entre le commettant et le commissionnaire en l'absence de convention contraire écrite. Ce contrat consacre un certain nombre d'obligations à la charge du commissionnaire. Il doit s'assurer de la véracité des documents fournis par le donneur d'ordre notamment ceux relatifs à la nature de la chose transportée afin de ne pas transporter de marchandises prohibées depuis ou vers un pays sous embargo¹³⁷. Le commissionnaire doit, de son propre chef, demander des instructions complémentaires à son client lorsque celles qu'il a reçues

¹³⁶ <http://www.space-airbusds.com/fr/programmes/secursystem-surveillance-des-conteneurs-par-satellite.html>

¹³⁷ Article 3.2 du décret n°2013-293 du 5 avril 2013 portant approbation du contrat type de commission de transport.

ne permettent pas une réalisation correcte du transport¹³⁸. Il doit informer le commettant des diverses réglementations applicables¹³⁹ et refuser d'organiser un transport qui ne les respecterait pas¹⁴⁰.

Quels sont les documents de mise à bord qui nécessitent un contrôle de conformité ?

L'acheminement d'un conteneur porte à porte nécessite l'établissement d'une quarantaine de document. Le principal d'entre eux est le connaissement ou Bill of Lading (B/L). Il s'agit du contrat qui couvre le transport de marchandises. Il identifie les parties du contrat (transporteur, chargeur, destinataire), l'objet du transport (marchandise) et les caractéristiques principales du voyage (navire, route). Le connaissement :

- Matérialise le contrat de transport
- Représente la marchandise
- Prouve la réception de la marchandise¹⁴¹.

L'examen de ce document permet de s'assurer que les parties ne sont pas inscrites sur les listes de sanction de l'ONU, de l'OFAC ou de l'Union européenne, que la marchandise n'est pas répertoriée comme un bien sous embargo mais aussi que le pays de destination ou d'importation n'est pas sous le coup de mesures restrictives. Une fois l'examen achevé, il est nécessaire de s'assurer de la concordance des informations délivrées par le chargeur, même si la vérification n'a permis de relever aucune irrégularité dans la transaction. Ainsi il convient d'observer l'itinéraire emprunté par le navire afin de déceler toute anomalie au regard de la marchandise transportée, de vérifier que la marchandise expédiée correspond à l'activité de l'entreprise dans l'hypothèse où le chargeur est une personne morale ...¹⁴² Plusieurs signes suspects peuvent être décelés lors de ce contrôle ; des dispositions de transport particulières pour les marchandises concernées, des divergences entre les marchandises déclarées et les poids typiques ou des erreurs factuelles dans les documents présentés¹⁴³. De telles anomalies peuvent s'avérer essentielles pour la recherche de conteneurs non conformes et peuvent être le seul et unique signe d'anormalité dans le cas d'un scénario du type « *cheval de Troie* ». Si des doutes naissent à la suite de cet examen, les compagnies se réservent le droit d'inspecter les conteneurs et de suspendre le contrat.

¹³⁸ Article 5.4.1 du décret n°2013-293.

¹³⁹ Article 5.4.3 du décret n°2013-293.

¹⁴⁰ Article 5.4.2 du décret n°2013-293.

¹⁴¹ <https://www.cma-cgm.fr/produits-services/guide/bl-clauses>

¹⁴² Cf. L'identification des transactions à risque, p.37 à 42.

¹⁴³ « La sûreté du transport intermodal de conteneurs », CEMT, 2005, p. 69.

CMA CGM termes et conditions¹⁴⁴

22. INSPECTION DE LA MARCHANDISE

(2) En confiant la Marchandise au Transporteur, le **Marchand autorise le Transporteur à ouvrir le Conteneur** à sa seule convenance et à **procéder à l'inspection** des Marchandises. En cas de fausse déclaration sur les Marchandises, le Transporteur se réserve le droit de suspendre le Transport à tout moment tel que stipulé dans la Clause 10 ci-dessus.

B/L standard terms & conditions of MSC¹⁴⁵

13. INSPECTION OF GOODS AND SPECIAL CIRCUMSTANCES

Inspection - The **Carrier shall be entitled**, but shall be under no obligation, to **open** and/or **scan** any package or Container at any time and to **inspect, verify and weigh the contents** without notice to the Merchant.

De nombreux documents sont requis lors des différentes phases du transfert par voie maritime. Cette abondance est susceptible d'altérer l'attention des agents en charge d'examiner ces documents, pourtant il s'agit d'une étape cruciale dans la lutte contre les transports illicites d'armes par voie maritime.

Le rapport d'Amnesty International les a listés¹⁴⁶, il s'agit des :

- documents concernant la **transaction** (facture commerciale, demande de devis, appel d'offres, invitation, offres, facture pro-forma, avis d'expédition)
- documents concernant le **paiement** (lettres de crédit)
- documents concernant le **transit** et la **manutention** portuaire (instructions d'envoi, instructions d'expédition, attestation de prise en charge FIATA¹⁴⁷, reçu d'entrepôt FIATA)
- documents concernant le **transport** (divers types de connaissements maritimes, manifeste, connaissement de transport multimodal FIATA, certificat de transport, assurances)

¹⁴⁴<https://www.cma-cgm.fr/produits-services/guide/bl-clauses>

¹⁴⁵ <https://www.msc.com/ita/contract-of-carriage/bl-standard-terms-conditions>. Notre traduction : « INSPECTION DE MARCHANDISES ET CIRCONSTANCES SPÉCIALES : Inspection - le Transporteur aura droit, mais ne sera tenu à aucune obligation, d'ouvrir et/ou de parcourir tout paquet ou conteneur, à tout moment, ainsi que d'inspecter, vérifier et peser le contenu, sans en avertir le Marchand ».

¹⁴⁶ Amnesty International, *Dead on time – arms transportation, brokering and the threat to human rights*, 10 mai 2006, p.40-41.

¹⁴⁷ Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés.

- documents liés aux **contrôles** du secteur (déclarations pour les produits dangereux, document administratif unique),
- documents liés à la **marchandise** (licences (exportation, transit, transbordement, importation), certificat d'utilisateur final).

En raison du volume de marchandises transportées et du nombre de documents nécessaires à chaque opération, le partage d'information entre les différents opérateurs du transport maritime est indispensable pour lutter efficacement contre la violation des embargos sur les armes. Tous les intervenants de la chaîne de transport conteneurisé devraient mettre en place une base de données commune alimentée par les contributions de chaque partie disposant de données relatives à la sûreté des conteneurs.

L'adoption d'un embargo sur les armes modifie le comportement traditionnel du transporteur maritime dans la mesure où elle l'oblige à entretenir des relations plus étroites avec les autorités publiques notamment en cas de suspicion de trafic illicite pour organiser le déroutement des navires, pour l'interprétation de certaines dispositions ou encore pour faciliter l'action de l'État du port. Les effets de cette mesure ne se limitent pas aux relations publiques / privées, le degré de diligence est considérablement renforcé au sein même des compagnies maritimes qui veillent au respect des sanctions internationales en se munissant d'une batterie de mesure de prévention. Toutefois les mesures prises par ces acteurs privés ne sont pas sans conséquence pour l'organisation et le budget des entreprises. L'adoption d'une décision d'embargo sur les armes produit divers impacts sur le transporteur maritime, organisationnel et budgétaire, nous venons de l'évoquer, mais également juridique puisque comme toute norme, il découle de sa méconnaissance des sanctions judiciaires.

PARTIE 2

**LES CONSÉQUENCES DE LA
DÉCISION D'EMBARGO SUR LES
ARMES POUR LES OPÉRATEURS
PRIVÉS DE TRANSPORT MARITIME**

Saisie d'armes à bord du cargo Klos C par les autorités israéliennes, en mars 2014.

Selon Michelle Linderman de Ince & Co dans son rapport intitulé *Sanctions and Shipping – Where are we now?*¹⁴⁸, la question clé des sanctions à l'heure actuelle est le degré de diligence raisonnable qui doit être mis en œuvre par les entreprises afin de se conformer à la législation des sanctions. La due diligence ou diligence raisonnable doit être effectuée sur toutes les transactions pour assurer qu'il n'y avait aucune cause « *raisonnable* » de soupçonner une quelconque infraction aux règlements.

En matière de sanctions internationales, la législation est complexe et la réglementation évolue rapidement. En effet des noms de personnes, d'entreprises ou d'organisations sont ajoutés tous les jours sur les listes noires internationales ou régionales. D'où la nécessité pour les acteurs économiques de faire preuve d'une vigilance particulière en mettant en œuvre tous les moyens mis à leur disposition afin de ne pas enfreindre ces sanctions. La violation de l'une d'entre-elles a des conséquences juridiques redoutables à l'égard de leur contrevenant. La mise en place des mesures de prévention, qui représentent un coût important pour les entreprises, répond à une nécessité : éviter les sanctions judiciaires et non à un idéal : assurer la paix internationales. La crainte de se voir infliger des sanctions, souvent hors norme, constitue le moteur de la prévention.

Il découle de l'adoption de telles mesures, par la communauté internationale, des conséquences diverses pour les opérateurs privés de transport maritime. Celles-ci peuvent être juridiques (Chapitre 2), en cas de violation, organisationnelles ou financières (Chapitre 1). Toutefois l'impact financier ne se limite pas au coût des mesures de prévention. En effet les sanctions internationales ont des répercussions directes dans le chiffre d'affaire de ces acteurs privés.

¹⁴⁸ LINDERMAN Michelle, *Sanctions and Shipping – Where are we now?*, London shipping law center, 18 mai 2015.

CHAPITRE 1 : L'IMPACT ORGANISATIONNEL ET FINANCIER DES MESURES DE PRÉVENTION ET DE CONTRÔLE POUR LE TRANSPORTEUR MARITIME

L'embargo sur les armes est la sanction économique la plus utilisée depuis ces dernières décennies bien que son efficacité soit fréquemment remise en cause. Les Nations Unies l'ont infligé à des pays tels que l'Afghanistan¹⁴⁹, l'Angola¹⁵⁰, la Côte d'Ivoire¹⁵¹, l'Érythrée et l'Éthiopie¹⁵², la République fédérale de Yougoslavie¹⁵³, l'Irak¹⁵⁴, le Liberia¹⁵⁵, la Sierra Leone¹⁵⁶ ou la Somalie¹⁵⁷. L'embargo sur les armes est également une sanction largement utilisée par l'Union européenne pour contraindre un État ou une entité à modifier son comportement. Toutefois en raison des retombées économiques fluctuantes de la vente illégale d'armes, il est pratiquement impossible d'enrayer le marché parallèle et ainsi d'assurer un total respect de la mesure. De plus dans un contexte de mondialisation des marchés, la criminalité ne connaît plus de frontières et sa répression implique la concertation de tous les États concernés ainsi que des opérateurs privés¹⁵⁸. Malgré son efficacité aléatoire, l'embargo sur les armes est régulièrement adopté par les organisations internationales, ce qui implique des efforts considérables pour les professionnels du transport maritime dans la mise en œuvre de la mesure. Ces efforts se manifesteront tant sur le plan organisationnel (section 1) que financier (section 2).

¹⁴⁹ Résolution 1267 S/Rés/1267 (1999).

¹⁵⁰ Résolution 864 S/ Rés/ 864 (1993).

¹⁵¹ Résolution 1572 S/Rés/1572 (2004).

¹⁵² Résolution 1298 S/Rés/ 1298 (2000).

¹⁵³ Résolutions 787 et 1160 S/Résl 787(1992).

¹⁵⁴ Résolution 661 S/Rés/661(1990).

¹⁵⁵ Résolution 788 S/Rés/788 (1992).

¹⁵⁶ Résolution 1132 S/Rés/ 1132 (1997).

¹⁵⁷ Résolution 733 S/Rés/ 733 (1992).

¹⁵⁸ GAGNÉ Krishna, *Une analyse de la sanction économique en droit international*, mémoire de droit, Université de Montréal, 2005, p.94.

Section 1 : L'impact organisationnel des embargos sur les armes pour les opérateurs privés de transport maritime

La mise en œuvre des mesures de sanctions par les transporteurs maritimes a des impacts inévitables en termes d'organisation matérielle et humaine de l'entreprise. La législation impose une obligation de résultat en la matière mais les moyens pour y parvenir sont laissés à la libre appréciation des opérateurs privés. Il incombe aux transporteurs de mettre en œuvre les moyens appropriés pour s'assurer du respect de la réglementation. Cette mise en conformité avec la réglementation passe par la formation des salariés (I) et la mise en place de système de contrôle des transactions (II).

I. La formation des salariés

La formation des salariés sur la problématique des sanctions économiques et plus précisément sur celle des embargos est indispensable dans le secteur maritime puisque la majeure partie des marchandises est acheminée par mer. Il est donc nécessaire qu'au sein de chaque compagnie, le personnel soit alerté des répercussions de l'adoption de telle mesure restrictive, pour le transport maritime. Celle-ci doit être délivrée le plus rigoureusement possible afin que les salariés soient sensibilisés au risque que court l'entreprise et eux-mêmes en cas de violation de la décision d'embargo. En effet le transporteur maritime pourra être tenu responsable en cas de méconnaissance des mesures restrictives tout comme le salarié, auteur du manquement, à titre personnel. Il est arrivé à plusieurs reprises que le personnel de certaines compagnies maritimes, tel que des membres d'équipage ou des coordinateurs logistiques, soient emprisonnés à la suite de la découverte d'armes illicites à bord, les autorités estimant qu'ils ne pouvaient qu'avoir connaissance de la nature illicite de la marchandise embarquée en raison de leur fonction¹⁵⁹. Il n'existe pas d'exemple à citer, les transporteurs maritimes préférant restées discrets sur ce sujet. La difficulté réside dans le fait que certains pays ignorent toujours la réalité de transport conteneurisé.

La nature de la formation peut varier en fonction du poste occupé par le salarié. En effet, il convient de dispenser une formation approfondie pour les agents les plus exposés au risque de manquement. Toutefois elle demeure nécessaire et obligatoire pour l'ensemble du personnel. Elle a pour finalité la transmission des connaissances nécessaires en droit international pour prévenir tout manquement aux sanctions économiques. Ce programme doit être conçu pour que les salariés

¹⁵⁹ Regards croisés sur la gestion de la sûreté dans les transports, ANAJ-IHEDN, 13 janv. 2014.

prennent conscience des enjeux pour les entreprises maritimes du respect des embargos. Lors de cette formation, les procédures mises en place par la compagnie maritime pour se conformer aux sanctions économiques doivent être enseignées aux agents afin de minimiser le risque qu'ils commettent des erreurs en acceptant de transporter certaines armes ou biens assimilables, vers des pays placés sous embargo. L'objectif de cette formation est également que les salariés en charge des procédures de booking acquièrent une véritable autonomie, c'est-à-dire qu'ils soient en mesure de chercher et de trouver par eux-mêmes les informations permettant d'établir les biens interdits à l'exportation pour chaque pays placé sous embargo. Il s'agit de donner à l'ensemble des salariés les outils et la formation nécessaires pour assurer la conformité des activités avec l'ensemble des lois et réglementations applicables. Toutefois l'autonomie des salariés ne doit pas dispenser la mise à jour régulière des procédures conformités par la compagnie ainsi que les échanges avec le personnel compétent sur ces problématiques.

Le Département Éthique & Conformité de CMA CGM a mis en place un double système de formation pour ses salariés. Une formation à distance, via la plateforme e-learning, obligatoire pour l'ensemble des collaborateurs du groupe ainsi que des filiales. Le module e-learning a été conçu pour former, de façon adéquate, les collaborateurs du Groupe aux règles de sanctions américaines édictées par l'OFAC (U.S. Office of Foreign Assets Control)¹⁶⁰ uniquement. Ce programme est en voie d'être élargi à toutes les sanctions économiques, quelle que soit l'entité à l'origine de son élaboration. Pour le personnel le plus exposé au risque de violation des embargos, le programme de formation e-learning est complété par une formation en présentiel animée par des experts du Groupe. Lors de ces réunions, une dizaine d'agents est convoqué au siège de l'entreprise pour suivre un enseignement détaillé sur les règles et les procédures en matière de sanctions économiques. Ils ont également la possibilité d'avoir accès à toutes les informations pertinentes, des outils et des liens utiles par un site intranet consacré¹⁶¹.

Bien évidemment la formation à elle seule n'est pas un rempart suffisant pour assurer une totale conformité aux règles applicables en matière de sanction économique. Celle-ci doit être complétée par différents systèmes de contrôle des transactions en interne.

¹⁶⁰ <https://www.cma-cgm.fr/le-groupe/responsabilite-societale/ethique>

¹⁶¹ Entretien téléphonique avec Marion BESANÇON : Legal Manager, Ethics & Compliance, CMA CGM - Head Office.

II. Les systèmes de contrôle des transactions

Les transporteurs maritimes ont mis en place des procédures internes (A) afin de déjouer, dans les transactions, les risques d'infraction aux règles applicables en la matière. Ces procédures doivent être scrupuleusement appliquées par l'ensemble des salariés de la compagnie maritime. Dans certains compagnies, des équipes dédiées à la vérification des entités et des marchandises transportées ont été mises en place afin d'assurer un strict respect des réglementations applicables (B). La mise en œuvre de ces procédures est renforcée par une base de données informatique recensant les personnes blacklistées (C).

A. Les procédures régissant le transport de marchandises à destination d'États sous embargos

Il existe des procédures particulières de booking dans tous les pays faisant l'objet de restriction économique ou risquant de se voir infliger de telles mesures. Ces pays sont principalement ceux placés sous sanction de l'OFAC : Cuba, Soudan, Myanmar, Corée du Nord, Russie ou encore l'Iran.

Les agences, dispersées dans tous les ports du monde, ont la responsabilité d'accepter ou de refuser un booking. Lorsque la transaction implique un pays placé sous embargo, ces dernières doivent suivre des procédures spéciales de sanction économique conçues pour que le contrat de transport de marchandises ne viole pas les normes nationales et internationales. Ces procédures consistent à:

- S'assurer que les entités présentes sur le contrat de transport ; chargeur et consignataire, n'apparaissent pas sur les listes de sanction nationales ou internationales.
- S'assurer que la marchandise n'est pas interdite à l'import / l'export vers le pays d'importation / d'exportation.
- S'assurer que la monnaie utilisé pour le paiement n'est pas le dollar américain lorsque les pays impliqués sont sous procédure de booking puisque les juridictions américaines s'estiment compétentes lorsqu'une transaction s'effectue en dollars américains. Ainsi toute transaction doit respecter la législation américaine pour ne pas s'exposer à des sanctions.

Une fois que ces éléments ont été vérifiés, l'agent va confirmer ou non le booking. En principe, la procédure est identique quel que soit le pays, la marchandise ou l'entité placé sous embargo.

Toutefois Maersk line a mis en place une procédure particulière concernant ses échanges avec l'Iran. En voici un extrait :

General Rules for cargo acceptance to Iran¹⁶²:

- No import from USA due to US trade embargo since May 1995.
- Occasionally some goods are prohibited from being imported to the country or some are being conditionally allowed, the list of which can be obtained from the Ministry of Commerce and the Ministry of Industry.
- No reefer acceptance to Khorramshahr, Bandar Imam Khomeini and Bushehr, exception can be reviewed on a case by case basis. Please contact IRNOPSMNG to inquire about reefer plug availability, Reefer monitoring and on-carriage handling capabilities.
- Please contact IRNSALMNG to inquire about the consignee specific commercial acceptance, beside please hold IRNLINTOP address in all mail exchanges.
- No switch Bills of lading involving Iran as final delivery is acceptable. No Shipper owned container is acceptable.
- Any shipment loaded not in compliance with the rules and regulations, as mentioned above and/or included in the international sanctions, will be stopped and returned to origin for termination of the contract of carriage without prior notice or incurring any responsibility or liability whatsoever on Maersk Line.
- OOG acceptance is ceased until further notice.
- No DG cargo acceptance until further notice.

En cas de doute sur l'application d'une sanction aux parties ou à la marchandise transportée, CMA CGM offre la possibilité, à ses agents, de contacter un service spécialisé au siège de l'entreprise: le Compliance desk.

¹⁶²<http://classic.maerskline.com/link/?page=lhs&path=/asia/iran/import/restrictions>

B. La mise en place d'un « Compliance Desk » au sein du groupe CMA CGM

« CMA CGM takes economic sanctions very seriously. Thus it has developed a strict internal policy and uses its best efforts to ensure compliance of the Group's activities with all applicable national and international standards, including but not limited, to those adopted by the United Nations, the European Union, and the United States of America »¹⁶³. Afin de respecter cet engagement, un Bureau de Conformité de Sanctions Économique interne a été créé en 2011, au siège de la Compagnie à Marseille, pour la surveillance de toutes les questions relatives aux transactions vers l'Iran. Cette création fait suite à l'implication de la compagnie française dans une affaire d'armes, illégalement, dissimulées dans sa cargaison. La pression du gouvernement américain a incité la compagnie à réagir. Le Congrès américain avait appelé à des sanctions contre la CMA CGM à moins que celle-ci ne boycotte les ports iraniens. Le géant français avait refusé ce compromis, tout en assurant qu'il mettrait en place un bureau conformité, l'Iran Desk. Les agents du Groupe ayant pour mission d'assurer la conformité de ses chargements, vers l'Iran, avec les différentes réglementations. La procédure était la suivante :

- Vérification de l'identité des parties au contrat de transport par les systèmes informatiques du groupe
- Vérification de la licéité des marchandises transportées
- Mise en place d'une lettre d'indemnité du chargeur de marchandises destinées à l'Iran confirmant la licéité de l'expédition
- Inspection des marchandises chargées en Iran
- Traçabilité des conteneurs afin que les chargements contrevenants soient bloqués et restitués à leur expéditeur¹⁶⁴.

Le groupe CMA CGM a rompu tout échange économique avec l'Iran, le 1^{er} avril 2013¹⁶⁵. Estimant que le risque était devenu trop grand de transporter, sans le savoir, des produits prohibés à bord de ses navires. Ce type de décision est une première dans l'histoire de la compagnie. « Nous ne sortons plus un conteneur d'Iran. Et tout ce qui rentre en Iran est scanné depuis le port de Khor

¹⁶³CMA CGM Corporate Economic Sanctions Policy. Notre traduction : « CMA CGM prend des sanctions économiques très au sérieux. Ainsi elle a développé une politique interne stricte et s'engage à mettre tout en œuvre afin d'assurer la conformité des activités du Groupe avec toutes les normes nationales et internationales applicables, notamment celles adoptées par les Nations unies, l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique ».

¹⁶⁴<https://www.anl.com.au/static/eCommerce/Attachments/WEBSITE-Iran.pdf>

¹⁶⁵« Le groupe CMA CGM met l'Iran sur liste noire » dans *La Provence.com*, 24 mai 2013.

Fakkan, dans les Émirats arabes unis », explique le responsable de la CMA-CGM¹⁶⁶. Toutefois avec la levée récente des sanctions contre cet État, le Groupe a annoncé son retour dès août 2015¹⁶⁷. Pendant la suspension des échanges, l'Iran desk n'avait pas disparu pour autant, il a muté en Compliance desk pour contrôler les transactions avec tous les pays ayant vécu le printemps arabe ainsi que la Syrie. Aujourd'hui son champ d'intervention est encore plus large, il intervient pour surveiller le commerce avec des États tels que le Soudan, le Myanmar, la Corée du Nord, la Lybie ou encore la Russie. Sa mission du service consiste à répondre aux interrogations des agents en charge du booking lorsque ces derniers sont confrontés à une difficulté lors de l'enregistrement d'une demande de chargement. Ces difficultés peuvent concerner l'interprétation des sanctions nationales ou internationales relatives aux biens ou aux personnes sous embargo.

Neuf personnes dont un stagiaire sont embauchées à temps plein pour assurer le fonctionnement de ce service. Il y en a deux au siège avec un stagiaire, trois en Inde pour les demandes de booking car l'Asie représente un important volume de chargement. L'agence de Norfolk a missionné deux agents pour l'interprétation de la réglementation américaine qui est extrêmement compliquée. Un agent est également déployé en Chine pour l'explication des procédures et l'interprétation des mesures.

Cette initiative remarquée a été reprise par d'autres compagnies maritimes de transport conteneurisé. C'est le cas de MSC cargo qui a développé et a mis en œuvre un programme de conformité regroupant l'ensemble des procédures destinées à assurer la légalité de son commerce à toutes les lois et sanctions applicables. Ces procédures ne régissent pas uniquement la vérification de la cargaison et de l'identité des parties au contrat, elles se concentrent également sur les navires ; qui est le propriétaire, l'affréteur, et les fournisseurs de la compagnie¹⁶⁸.

La vérification humaine n'est pas la seule arme des transporteurs maritimes pour lutter contre la violation des embargos, ils ont également développé des outils informatiques.

¹⁶⁶TRUC Olivier, « Informations internationales : les compagnies maritimes et le trafic d'armes » dans *Le Monde*, 25 fév. 2012.

¹⁶⁷TEILLARD Thibaud, « CMA CGM : retour en Iran et arrivé d'un nouveau géant » dans *Le marin*, 31 juillet 2015, n° 3551, p.10.

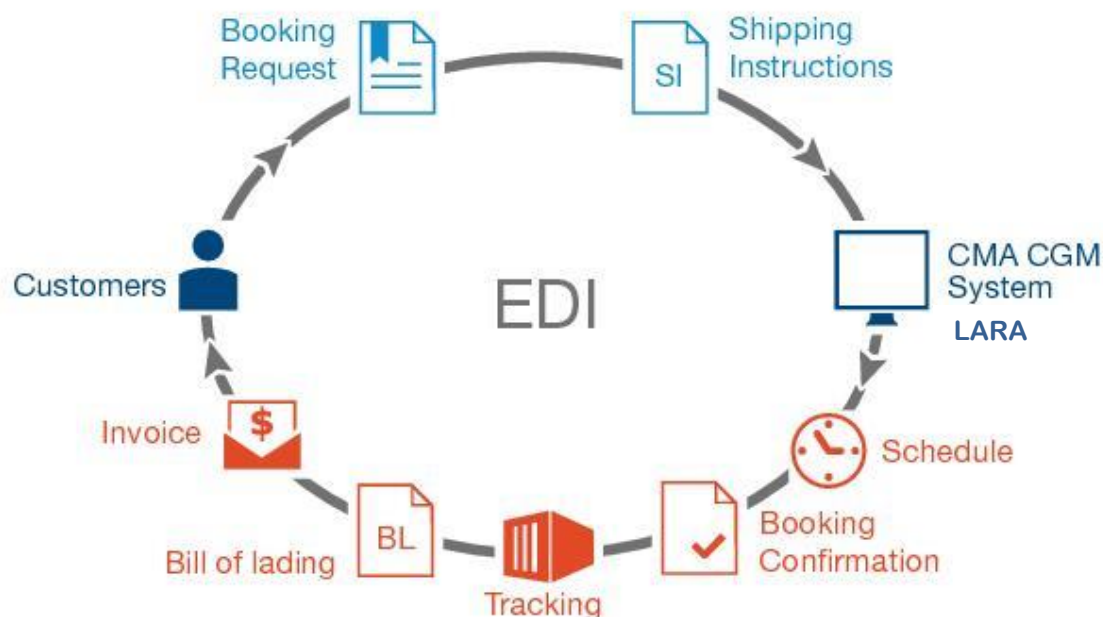
¹⁶⁸MSC Code of Business Conduct, p.15.

C. La mise en place de systèmes informatiques recensant les clients blacklistés

Le risque zéro n'existant pas, l'on déplore inlassablement des violations aux sanctions économiques prononcées, et ce, malgré les procédures spécifiques de booking mise en place par les compagnies de transport maritime afin de sécuriser les échanges avec les États placés sous embargo. Il est difficile de se prémunir contre la mauvaise application ou l'inapplication de ces procédures puisque rien ne garantit que les agents en charge des booking les mettent en œuvre assidument. Ainsi pour réduire au maximum les risques de manquement, un 2^{ème} niveau d'examen a été mis en place au sein des entreprises maritimes, il s'agit pour l'essentiel d'un contrôle informatique.

A CMA CGM, le logiciel de contrôle est prénommé LARA (Lines and Agents Real time Application). Son rôle est de répertorier tous les conteneurs transportés par la compagnie. Les informations concernant les mouvements de conteneurs proviennent des terminaux et des dépôts. Elles sont ensuite mises à jour dans le système informatique puis transmises dans le système mondial de suivi des conteneurs nommé SYLOG. Tous les booking de CMA CGM sont recensés dans un seul et même logiciel qui fonctionne en screening par mots clés. Le système examine l'ensemble des documents liés à la transaction ; de la booking confirmation à la facturation, pour les comparer avec une liste de mots clés. Les mots clés sont les personnes figurant sur les listes de sanction. En cas de correspondance entre le logiciel LARA et les documents, un signal d'alerte se déclenche afin de bloquer la transaction. L'utilisation du US dollars avec l'un des pays cités ci-dessus empêche également la validation du booking à moins d'obtenir une dérogation du siège via un code spécial, ou une general licence qui sont les autorisations délivrées par l'OFAC. La compagnie cherche désormais à développer son logiciel pour que celui-ci soit également capable de scanner les informations relatives aux marchandises.

Voici l'organigramme schématisant la procédure d'acceptation du booking au sein de la compagnie.



Organigramme symbolisant la procédure de booking CMA CGM ¹⁶⁹

Ce système existe dans beaucoup d'autres entreprises même non maritimes, c'est le cas des banques et des assurances par exemple particulièrement assujettis aux sanctions économiques. Les établissements financiers soumis au règlement du Comité de la Réglementation Bancaire et Financière (CRBF) doivent « se doter de dispositifs adaptés à leurs activités permettant de détecter toute opération au bénéfice d'une personne ou d'une entité faisant l'objet d'une mesure de gel de fonds, instruments financiers et ressources économiques »¹⁷⁰. Ainsi ces entreprises doivent également disposer d'une base de données sur leurs clients. Celle-ci vise à recouper les informations nominatives de personnes soumises à des mesures restrictives, figurant dans les listes officielles, avec les informations relatives aux clients de l'établissement financier¹⁷¹.

L'ensemble de ces procédures et systèmes visent à réduire le risque de violation des embargos. Pourtant, il n'existe pas, à l'heure actuelle, d'organisme certificateur permettant d'évaluer ces procédures et systèmes afin de déterminer le degré de confiance qu'il est susceptible d'accorder aux compagnies de transport maritime en matière de prévention des violations des embargos sur les armes, ou autres. Toutefois, la mise en place d'un tel procédé produirait sans aucun doute des effets bénéfiques dans la lutte contre les manquements aux sanctions économiques. Il s'agirait de créer un organisme qui, après vérification des procédures, des systèmes et de leurs modalités de

¹⁶⁹ <https://www.cma-cgm.com>

¹⁷⁰ Article 11.7 du règlement n°97-02 du 21 février 1997 relatif au contrôle interne des établissements de crédit et des entreprises d'investissement.

¹⁷¹ BAUMARD Philippe, *Les sanctions financières internationales*, Paris, RB édition, 2012, p. 175.

mise en œuvre, établirait un certificat de classification délivrant une côte à la compagnie maritime, 3/3 étant la confiance maximale, comme c'est le cas pour les navires. Cette procédure pousserait les compagnies maritimes à s'intéresser d'avantage à cette problématique et à accentuer leurs efforts afin d'être plus compétitifs. Le monde maritime est un univers très compétitif, ainsi si certains armateurs utilisent ce système de certification, bien qu'il ne soit pas obligatoire, la majorité des autres armateurs suivront la mouvance puisque si la compagnie obtient une côte favorable, cela impactera de manière positive sa réputation et pourquoi pas, dans une moindre mesure, ses primes d'assurance.

Les effets de l'adoption d'un embargo sur les armes ne se limitent pas à l'impact organisationnel, les conséquences financières pour les opérateurs privés de transport maritimes sont toutes aussi importantes.

Section 2 : L'impact financier des embargos sur les armes pour les opérateurs privés de transport maritime

L'adoption de sanctions par la communauté internationale a un impact non négligeable sur l'activité économique des armateurs car elles ont pour effet de bouleverser la cartographie des flux commerciaux. En effet, la balance exportation/importation est modifiée lorsqu'un pays est touché par une mesure restrictive, ce qui entraîne retard (I) et diminution du chiffre d'affaire (II).

I. Les retards de livraison occasionnés par la sécurisation des transactions et des marchandises

Les mesures mises en place par les transporteurs maritimes ne sont pas sans répercussion sur la durée des trajets initialement prévus entre les parties. En effet, les procédures et les contrôles mis au point par les compagnies maritimes afin de lutter contre la violation des embargos sur les armes par omission, retardent les navires dans les ports. *« CMA CGM indique avoir subi des retards en raison des contrôles imposés. Il y a nécessité pour les armateurs de vérifier la conformité des chargements et l'identité de leurs cocontractants afin de ne pas se retrouver en infraction des différentes législations, de perdre le bénéfice des couvertures d'assurance et d'être assujettis à des pénalités »*¹⁷².

La tradition maritime veut que l'on considère toujours que la mer à jouer un rôle actif dans la survenance des faits dommageables maritimes. D'ailleurs un dicton le formule : *« une faute en terre est souvent considéré comme une erreur en mer »*. La Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), adoptée le 19 novembre 1976 par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), a pris en compte cette particularité en posant un principe général de limitation de responsabilité pour les créances maritimes. L'article 2.1.b) envisage plus précisément le cas de la limitation de responsabilité pour les créances maritimes nées du retard du navire. Celui-ci dispose :

« 1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité :

*b) pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages »*¹⁷³.

¹⁷² Ibid.

¹⁷³ Article 2.1.b) de la Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims du 19 novembre 1976.

En vertu de ce texte, les transporteurs maritimes devront, en principe, indemniser les chargeurs en cas de retard dans la livraison des marchandises même si celui-ci est dû aux contrôles. Cette indemnisation est toutefois limitée, le plafond étant déterminé selon le tonnage du navire¹⁷⁴, sous réserve des articles 3 et 4 relatifs aux créances exclues de la limitation et à la conduite supprimant la limitation. Malgré cette protection dérogatoire au droit commun, les compagnies maritimes ont été encore plus loin en prévoyant, dans les B/L, des clauses les exonérant de leur responsabilité due au retard. C'est notamment le cas pour les principales compagnies de transport conteneurisé : Maersk line, MSC cargo et CMA CGM.

MAERSK Terms for Carriage¹⁷⁵

8. GENERAL

8.1 The Carrier does not undertake that the Goods or any documents relating thereto shall arrive or be available at any point or place at any stage during the Carriage or at the Port of Discharge or the Place of Delivery at any particular time or to meet any particular requirement of any licence, permission, sale contract, or credit of the Merchant or any market or use of the Goods and **the Carrier shall under no circumstances whatsoever and howsoever arising be liable for any direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay. If the Carrier should nevertheless be held legally liable for any such direct or indirect or consequential loss or damage caused by delay, such liability shall in no event exceed the Freight paid.**

¹⁷⁴ Article 6, *Ibid.*

¹⁷⁵<http://terms.maerskline.com/carriage>. Notre traduction : « Le Transporteur ne s'engage pas à ce que les Marchandises ou tous documents s'y rapportant arrivent ou soient disponibles à n'importe quelle étape du transport, au port de déchargement ou au lieu de livraison ni qu'ils le soient de tout temps afin de satisfaire les exigences particulières de n'importe quelle licence, permission, contrat de vente, ou crédit marchand ou n'importe quel marché ou utilisation des Marchandises, le Transporteur ne sera en aucun cas responsable des pertes directes ou indirectes ainsi que des conséquences dommageables causés par le retard. Si le Transporteur doit néanmoins être tenu légalement responsable d'une telle perte, directe ou indirecte, ou des conséquences dommageables causés par le retard, une telle responsabilité n'excédera en aucun cas le fret payé ».

8. CLAUSES DE RESPONSABILITÉ

(3) Retard

Le **Transporteur ne s'engage en aucune manière à ce que les Marchandises arrivent au port de déchargement ou au lieu de livraison à une date déterminée** ou pour tout marché ou usage particulier et en aucun cas ne sera responsable des pertes ou dommages directs ou indirects ou des conséquences dommageables résultant d'un retard. Si malgré les Termes et Conditions du présent Connaissance le **Transporteur est déclaré responsable** et tenu d'indemniser le préjudice subi en cas de retard, le Marchand accepte de façon irrévocable que la **responsabilité du Transporteur soit limitée au montant du Fret**, à l'exclusion des charges locales encourues et/ou des surestaries.

Le recours aux clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité est admis par le droit commun¹⁷⁷. Le tribunal de Tunis, dans un arrêt du 13 juillet 1959, s'est prononcé sur la validité de telles clauses dans les contrats de transport maritime. En l'espèce il fut reproché au transporteur d'avoir commis une faute commerciale en ne déchargeant pas la marchandise au port de Tunis causant ainsi un retard à la livraison. Le demandeur fut débouté de sa requête en dédommagement au motif que : « *l'article 12 du connaissance conclu entre les parties, qui prend caractère de loi entre elles, dispose que le bateau transporteur ne supporte pas la responsabilité de la perte ou préjudice résultant du retard à son arrivée* »¹⁷⁸. Pour être valables et opposables aux cocontractants, ces clauses d'irresponsabilité doivent figurer sur le connaissance. Toutefois elles ne joueront pas en cas de faute lourde ou de dol du transporteur.

Si les transporteurs maritimes ne sont pas tenus d'indemniser les chargeurs pour les éventuels retards dans la livraison de la cargaison grâce aux clauses insérées dans leur contrat, cela ne signifie pas pour autant que ces retards n'ont pas de coût pour la compagnie. En effet, les contrôles imposent le stationnement prolongé des navires dans les ports. Or un navire n'est rentable que lorsqu'il navigue puisque les droits de ports sont très onéreux. Les coûts dépendent de la catégorie du navire, de la nature de la marchandise et du volume chargé/déchargé. Pour exemple, un porte-

¹⁷⁶<https://www.cma-cgm.fr/produits-services/guide/bl-clauses>

¹⁷⁷Cass. Civ. 1^{ère}. 19 janv. 1982, D. 1982. 457, note LARROUMET ou Cass. Com. 23 nov. 1999, Bull.civ. n°210, JCP 2000. II. 10326, note CHAZAL.

¹⁷⁸Tribunal de Tunis, 13 juillet 1959, DMF, 1960, p.442.

conteneurs de plus de 170 000 m³ séjournant à Montoir¹⁷⁹ devra payer une redevance sur le navire de 0,1671 €/m³ soit 28 407 €, il s'agit de frais fixes. Celle-ci peut être quasiment divisée de moitié lorsque le navire effectue régulièrement des escales dans le port. La capitainerie touchera également une redevance pour le stationnement qui atteindra 442 € par jour, si le navire reste à quai, bien l'opération commerciale soit achevée. Il est perçu sur les marchandises embarquées, débarquées ou transbordées dans la circonscription du port, une redevance à la tonne ou à l'unité. Le montant varie considérablement en fonction du type de marchandise, allant de 0,40 € la tonne pour les produits agricoles à 3,40 € la tonne pour les produits manufacturés¹⁸⁰. Aux droits de port s'ajoutent d'autres coûts supportés par l'armateur notamment les salaires des marins qu'il faut verser bien qu'ils ne naviguent pas.

Si la réglementation internationale est favorable au transporteur maritime en cas de retard, la législation nationale adopte une position plus ferme à l'égard des auxiliaires de transport et notamment du commissionnaire de transport. Le décret n° 2013-293 du 5 avril 2013 portant approbation du contrat type de commission de transport, prévoit dans son article 13.2.2 qu'en cas « *de retard à la livraison, la réparation des dommages est limitée au prix de la prestation de commission de transport (droits, taxes et frais divers exclus)* ». Le demandeur devra tout de même prouver un préjudice résultant de ce retard. La limitation de responsabilité ne profite donc pas au commissionnaire de transport¹⁸¹. Rappelons toutefois que ces dispositions sont supplétives de volonté, les parties peuvent en décider autrement. Le commissionnaire de transport aura d'ailleurs tout intérêt à modifier les clauses de responsabilité puisque la pratique veut qu'après avoir assumé ses propres responsabilités à l'égard de ses clients, il puisse, par la suite, se retourner contre le transporteur maritime. Or ce dernier bénéficie de la limitation de responsabilité. Il est de l'intérêt de l'auxiliaire de transport de rédiger des clauses dans ses contrats de commission afin de gérer les conséquences d'un éventuel retard de livraison, pour que celui-ci ne soit pas tenu d'indemniser davantage à son client que ce qu'il pourra recevoir du transporteur en cas d'action récursoire. Ce schéma se retrouve dans l'hypothèse d'un transport de marchandise par l'intermédiaire d'un NVOCC, celui-ci pourra se retourner contre le transporteur maritime réel sur la base du « *Master bill of lading* » après avoir indemnisé ses clients.

Les retards ne sont qu'un aspect des impacts engendrés par l'adoption d'une mesure restrictive. Il existe d'autres conséquences, et non des moindres, comme la baisse du chiffre d'affaire.

¹⁷⁹ Au moins 100 escales par an.

¹⁸⁰ Tarifs de droits de port 2015 du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire.

¹⁸¹ BEURIER Jean-Pierre, *Droits maritimes*, Dalloz action, Paris, 3^{ème} édition, 2015-2016, p.689.

II. La baisse du chiffre d'affaire des compagnies de transport maritime résultant de l'adoption d'une mesure d'embargo sur les armes

L'adoption de mesures restrictives telles que l'embargo sur les armes à l'encontre de certains pays entraînent inévitablement une perte de chiffre d'affaire puisque le commerce ne peut plus s'exercer librement, certaines marchandises sont interdites à l'importation ou l'exportation et les transporteurs subissent d'importants retards en raison des contrôles. Jusque dans les années 90, le Conseil de sécurité de l'ONU édictait principalement des embargos dit « *total* ». Ces mesures avaient pour effet de rompre toutes les relations commerciales et économiques avec le pays sanctionné¹⁸². Ce type de mesure avait des effets désastreux pour la population civile mais également pour les opérateurs privés de transport maritime qui se voyaient amputer d'une partie de leur marché. Au fil des années, l'utilisation des sanctions par les Nations-Unies a évolué. Désormais, le CSNU opte plutôt en faveur des sanctions dites « *ciblées* », principalement dirigées contre les élites politiques ou des marchandises particulières telles que les armes. Ainsi les répercussions économiques sont de moindre importance pour les transporteurs maritimes puisque seulement une fraction des échanges est prohibée, le commerce n'est pas entièrement obstrué. Il n'en demeure pas moins que subsiste des effets négatifs. Le 12 avril 2011, le Conseil de l'Union européenne a adopté des mesures restrictives à l'encontre de la Côte d'Ivoire, certaines ont été levées depuis. Cette décision soudaine et rétroactive de 24 heures a mis les transporteurs maritimes en difficulté « *Les sociétés étrangères présentes dans ce pays [Côte d'Ivoire], Boluda, Bolloré CMA CGM, MedCoa, ont accusé des chutes de leur chiffre d'affaires. Sans attendre les sanctions, l'armement MedCoa a décidé de lever l'ancre de lui-même* »¹⁸³.

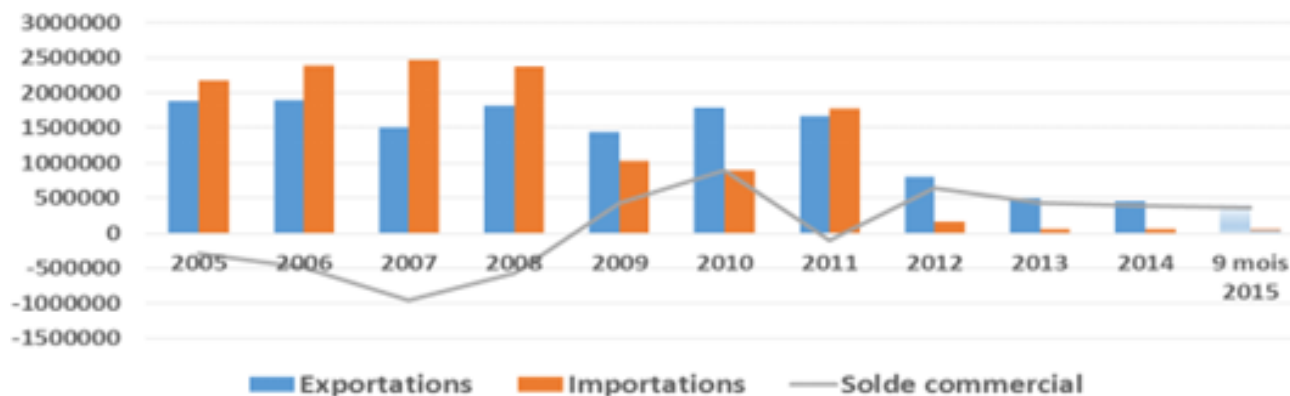
L'adoption de sanctions internationales a un impact sur les flux commerciaux et par conséquent sur le transporteur maritime qui est responsable de 90 % des échanges mondiaux. En effet, lorsqu'un pays est touché par une mesure restrictive, les flux commerciaux sont détournés au profit des États tiers puisque le but des sanctions est bien de réduire voire stopper le commerce : importation / exportation ou les deux, avec le pays en cause. La balance commerciale s'en trouve ainsi modifiée.

Prenant le cas du commerce entre la France et l'Iran. La France a réduit la quasi-totalité de ses importations en provenance de l'Iran à partir de l'année 2012 en raison du durcissement des

¹⁸² Embargo imposé à l'Irak en 1990, à l'ex-Yougoslavie en 1992 ou encore à Haïti en 1994.

¹⁸³ BUREAU DU COLOMBIER Nathalie, « armateurs et chargeurs dans la tourmente des clauses sanctions » dans *Le Journal de la Marine Marchande*, n° 4787 – 8478, 16 sep. 2011.

sanctions internationales à son encontre. Elle a également réduit une grande partie de ses exportations vers l'Iran. Bien que les sanctions internationales soient désormais ciblées, les effets de telles mesures sur le commerce mondial vont bien au-delà des secteurs ciblés et ils persistent longtemps après que les sanctions soient levées. Le graphique ci-dessous en témoigne.



Évolution du commerce bilatéral franco-iranien (en milliers d'euros) ¹⁸⁴

Source : douanes françaises

Les échanges commerciaux avec l'Iran ont été ramenés en 10 ans de 3,7 milliards d'euros à 514 milliers d'euros. En raison des sanctions infligées à son encontre, l'Iran a dû trouver de nouveaux partenaires afin d'importer et d'exporter ses marchandises. Ces nouveaux partenaires sont des États tiers qui ne sont pas liés par les mesures restrictives prononcées et qui peuvent ainsi continuer à commercer. Ainsi la compagnie maritime n'est pas implantée dans cet État tiers, elle perd inévitablement des parts de marché car elle n'est plus en mesure d'assurer les nouvelles liaisons commerciales.

Les mesures d'embargo peuvent entraîner de lourdes conséquences pour les transporteurs maritimes qui exportent à destination du pays visé par de telles mesures. Ils se voient en principe interdire de poursuivre leur activité économique avec l'État ayant fait l'objet de sanction, lorsque celle-ci rentre dans le champ d'application de l'embargo. Ainsi tous les contrats, ayant pour objet le transport d'armes, conclus après l'adoption d'une décision d'embargo sur les armes seront sanctionnés de nullité absolue pour cause illicite. En effet, en vertu de l'article 1131 du Code civil « l'obligation sans cause ou sur une cause illicite, ne peut avoir aucun effet », l'article 1133 du

¹⁸⁴ http://www.tresor.economie.gouv.fr/12639_les-echanges-commerciaux-entre-la-france-et-liran

même code ajoute : « *la cause est illicite quand elle est prohibée par la loi, quand elle est contraire aux bonnes mœurs ou à l'ordre public* ».

La mesure d'embargo peut également frapper des contrats qui ont été conclus antérieurement et dont l'exécution est en cours. Dans cette hypothèse, la poursuite de leur exécution est prohibée mais seulement si leur objet entre dans le champ d'application de l'embargo. Les décisions de l'Union européenne en témoignent.

**DÉCISION 2011/782/PESC DU CONSEIL du 1^{er} décembre 2011
concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Syrie et abrogeant la
décision 2011/273/PESC**

CHAPITRE 1

RESTRICTIONS À L'EXPORTATION ET À L'IMPORTATION

Article 7

1. L'interdiction visée à l'article 6, paragraphe 1, **s'applique sans préjudice de l'exécution d'une obligation** liée à la fourniture de biens **prévus dans des contrats** attribués ou **conclus avant le 1^{er} décembre 2011**.

Qu'advient-il du contrat, est-il simplement suspendu ou résilié ?

L'adoption d'un embargo sur les armes rend les importations et les exportations de marchandises létales à destination ou en provenance du pays sanctionné interdites et, par conséquent, impossible l'exécution de tout contrat ayant pour objet le transport des armes. Sauf disposition conventionnelle contraire, l'embargo étant une mesure temporaire, il conduit à la simple suspension de l'exécution du contrat. Toutefois au-delà d'une certaine période, la suspension peut laisser place à la résolution du contrat¹⁸⁵. La jurisprudence l'a admis concernant l'embargo irakien, considérant que la suspension ne pouvait pas durer plus de deux¹⁸⁶ ou trois ans¹⁸⁷.

L'impossibilité pour le débiteur de l'obligation d'exécuter sa part du contrat en raison de l'embargo conduit à s'interroger sur les charges qui pèsent sur lui vis-à-vis de son créancier. L'interdiction d'exporter est généralement assimilée à un cas de force majeure qui exonère le débiteur du paiement de dommages et intérêts. La force majeure ne peut néanmoins pas

¹⁸⁵ GRELON Bernard et GUDIN Charles Étienne, « Contrats et crise du Golfe » dans le *JDI*, 1991.633, p. 645-646.

¹⁸⁶ Chambre d'arbitrage national et international de Milan, sentence n°1491 du 20 juillet 1992, *Yb. Comm. Arb.*, 1993, 80.

¹⁸⁷ Tribunal de Commerce de Paris, 7 mars 1994.

systématiquement être invoquée. Ainsi, s'il s'avérait qu'un embargo n'était pas imprévisible¹⁸⁸ ou que les parties n'ont pas entendu l'assimiler à un cas de force majeure, elle ne pourrait jouer un rôle exonérateur.

Toutefois il a été admis que certaines lois de police, étrangères à la loi régissant le contrat, pouvaient également interagir sur la licéité des contrats conclu avant l'adoption de la mesure restrictive. La Cour de cassation s'est récemment prononcée sur l'impérativité des lois d'embargo unilatérales étrangères dans les contrats internationaux¹⁸⁹. En l'espèce, un opérateur avait vendu de la viande bovine congelée et en avait confié l'acheminement de France vers le Ghana à un transporteur maritime. La cargaison n'ayant pu être livrée au destinataire en raison d'un embargo décrété par l'État du Ghana sur les viandes bovines d'origine française, elle a finalement été rapatriée en France et remise au vendeur. Pour obtenir indemnisation de son préjudice, le producteur a assigné le transporteur en responsabilité. La Cour d'appel sur renvoi après cassation, fait droit à cette demande et condamne le transporteur au motif que l'embargo décrété unilatéralement par l'État du Ghana n'avait pas de force obligatoire à l'égard des parties au contrat de vente, de sorte que la cause du contrat ne pouvait pas être illicite en raison de cet embargo¹⁹⁰. La Cour de cassation censure cette motivation, exonérant ainsi la société de transport de ses obligations contractuelles, déclarant nul et de nul effet le contrat de transport pour objet impossible. La chambre commerciale rappelle qu'en vertu de l'article 7§1 de la Convention de Rome « *lors de l'application de la loi d'un pays déterminé, il peut être **donné effet aux dispositions impératives de la loi d'un autre pays avec lequel la situation présente un lien étroit, si et dans la mesure où, selon le droit de ce dernier pays, ces dispositions sont applicables quelle que soit la loi régissant le contrat*** ». L'application de l'article 7§1 de la Convention de Rome présente toutefois une certaine insécurité juridique dans la mesure où il ne permet pas aux parties au contrat international de déterminer précisément les différentes lois de police étrangères qui pourraient avoir vocation à régir leur relation contractuelle, et ce en raison des termes « *lien étroit* »¹⁹¹. Le règlement Rome I¹⁹² adopté le 17 juin 2008, ne reprend pas cette formulation. L'article 9§3 dispose « *il pourra également être **donné effet aux lois de police du pays dans lequel les obligations découlant du contrat doivent être ou ont été exécutées, dans la mesure où***

¹⁸⁸Cf. Les clauses anticipant les effets d'un embargo, p.46.

¹⁸⁹Cass. Com., 16 mars 2010, n° 08-21.511, STÉ AP MOLLER MAERSK A/S C/ STÉ VIOL FRÈRES ET A., JDI, n° 1, Janvier 2011, note MARCHAND.

¹⁹⁰CA Angers, 4 nov. 2008.

¹⁹¹GUILLLOTTE Yvan, Contrats internationaux et application des lois de police étrangères : justice et/ou sécurité ? dans la *Newsletter Soulier*, mai 2010, à propos de l'arrêt Cass. Com., 16 mars 2010, n° 08-21.511.

¹⁹²Règlement (CE) n° 593/2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, dit règlement « Rome I ».

lesdites lois de police rendent l'exécution du contrat illégale». Cette nouvelle rédaction restreint la portée de la décision de la Cour en circonscrivant l'application des lois de police étrangères aux seules lois de police du pays d'exécution du contrat, puis quant au contenu et à l'effet de ces lois qui doivent rendre l'exécution du contrat illégale¹⁹³.

Nous avons développé ci-dessus l'ensemble des outils mis au point par les transporteurs maritimes pour se conformer aux sanctions internationales ou nationales. Ces mesures sont lourdes et coûteuses pour les entreprises pourtant elles ne permettent pas toujours d'éviter les violations.

¹⁹³GUILLOTTE Yvan, Contrats internationaux et application des lois de police étrangères ..., *op. cit.*

CHAPITRE 2 : LES CONSÉQUENCES DE LA VIOLATION DE LA DÉCISION D'EMBARGO POUR LES OPERATEURS PRIVES DE TRANSPORT MARITIME

L'embargo sur les armes est la mesure restrictive la plus utilisée par les organisations internationales pour sanctionner un État ou une entité dont le comportement est préjudiciable. Toutefois son efficacité est souvent remise en cause du fait des nombreuses violations constatées. En effet, une telle mesure n'est utile que dans la mesure où l'existence d'un marché parallèle d'approvisionnement, le marché noir, est contrôlée. Or en raison des gains générés par les ventes illégales d'armes il est pratiquement impossible d'enrayer ce marché parallèle et par conséquent, de mettre en œuvre efficacement l'embargo. Ces armes illégales sont souvent acheminées par voie maritime *via* des navires vers les pays placés sous embargo, à l'insu du transporteur maritime. Pourtant le non-respect par un opérateur privé de transport maritime d'une mesure restrictive entraîne inévitablement la mise en œuvre de sa responsabilité, tant pénale que civile (section 2). Les effets indésirables de ce manquement sont d'autant plus redoutables pour ces acteurs du monde maritime qu'ils perdent le bénéfice de la couverture d'assurance (section 1).

Section 1 : La perte du bénéfice des couvertures d'assurance en cas de violation d'une décision d'embargo

La quasi-totalité des embargos en vigueur affecte le secteur de l'assurance, directement ou indirectement, car cette mesure a pour effet de prohiber les flux financiers avec les pays sanctionnés et leurs ressortissants. Lorsqu'une telle décision est imposée, il devient impossible, pour l'assureur, de procéder à l'encaissement d'une prime ou au versement d'une indemnité, sans risquer de se voir infliger des sanctions.

La multiplication des décisions d'embargo a poussé la Fédération française des sociétés d'assurance (FFSA) à intervenir afin de prévoir des stipulations contractuelles spécifiques pour protéger les assureurs (II) même s'il existe déjà auparavant des parades pour se libérer de toute responsabilité (I).

Dans un souci de clarté, il semble opportun de contractualiser les sanctions susceptibles d'avoir des effets sur la police d'assurance. Or la particularité de l'embargo est qu'il ne peut pas être limitativement défini dans la police d'assurance puisqu'un État pourrait être subitement touché par une sanction durant l'exécution du contrat.

I. La non-prise en charge par les assurances et P&I club des dommages liés à la violation des embargos

Il est d'autant plus difficile pour les assureurs que pour leurs clients de se prémunir contre une éventuelle violation d'embargo. En effet, il arrive fréquemment que les assureurs ne reçoivent le détail des navires affrétés par leurs clients qu'en fin de trimestre, voir en fin d'année ou que le détail des cargaisons et des voyages ne soit transmis qu'a posteriori. Il semble difficile dans ces hypothèses de garantir qu'aucun manquement indirect à une décision d'embargo ne soit commis par les assureurs. Or le secteur de l'assurance est également soumis au respect des embargos de sorte que leur responsabilité est susceptible d'être engagée en cas de méconnaissance du texte.

DÉCISION 2011/782/PESC DU CONSEIL du 1^{er} décembre 2011 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Syrie et abrogeant la décision 2011/273/PESC

CHAPITRE 2 SECTEUR FINANCIER

Article 17

Est interdite la fourniture de services d'assurance et de réassurance au gouvernement syrien, à ses organismes, entreprises ou agences publics, ou à des personnes ou entités agissant pour leur compte ou sur leurs ordres, ou à des entités qui sont leur propriété ou sont sous leur contrôle, y compris par des moyens illicites.

Des clauses assimilables à des clauses sanctions figuraient déjà dans certains contrats d'assurance, qu'il s'agisse d'assurance corps ou facultés. Les extraits ci-dessous en témoignent :

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE TOUS NAVIRES TOUS RISQUES du 1^{er} janvier 2012¹⁹⁴

1.2 Risques exclus

1.2.1 Exclusions générales

A/ Sont exclus de la garantie les pertes, les dommages, les recours de tiers et les dépenses résultant de :

¹⁹⁴ <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/polices-et-clauses/facultes-francaises.html>

6°) Violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin ;

**POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS
(marchandises) GARANTIE « TOUS RISQUES » du 1^{er} juillet 2009¹⁹⁵**

Article 7

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :

1° Confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées

Toutefois pour se protéger contre les risques liés aux textes récents et complexes visant expressément les services d'assurances, des clauses sanctions ont été ajoutées aux polices.

II. L'introduction de clause sanctions dans les contrats d'assurance maritime

Les sanctions économiques interdisent ou entravent le fonctionnement normal des contrats d'assurance couvrant les individus, les activités ou les établissements dans le pays touché par une telle mesure. La clause sanctions vise à exclure la garantie d'un risque couvrant originellement un pays qui, au cours de l'exécution du contrat, ferait l'objet d'un embargo. Certains auteurs¹⁹⁶ l'assimilent aux risques de guerre qui peuvent entraîner la résiliation de la police d'assurance à tout moment si le navire navigue au-delà des limites géographiques précisées dans le contrat. Il est prévu, dans les conventions spéciales contre les risques de guerre, que si l'assuré navigue dans une zone à risques aggravés, il doit préalablement informer les assureurs avant d'entrer dans la zone et accepter les termes et conditions modifiés, y compris toute surprime éventuelle demandée par

¹⁹⁵ *Ibid*

¹⁹⁶ Nicolas JUGE, vice-président du Forsea's.

l'assureur. Si le navire ne se conforme pas à ces prescriptions, il perdra le bénéfice de l'assurance¹⁹⁷.

Ces clauses ont pour effet :

- D'exclure la couverture d'assurance lorsque l'activité exercée par l'assuré expose l'assureur à des sanctions ou des pénalités en vertu des sanctions financières ou commerciales applicables
- D'exclure la responsabilité de l'assureur pour le versement d'indemnités ou d'autres sommes qui le mettrait en position de violation des sanctions

Bien que l'assureur soient encouragés à utiliser la clause sanctions, elles ne constituent pas un substitut à la « *due diligence* »¹⁹⁸. Stéphane PENET, membre de la direction des assurances transports au sein de la FFSA, confirme cette position : « *elle [la clause sanctions] ne dispense pas, bien au contraire, de procéder à des vérifications à tous les stades de la vie d'un contrat, de la proposition d'assurance au règlement d'un sinistre* ». C'est uniquement si l'assureur est exposé aux sanctions que la garantie souscrite ne pourra être mise en œuvre. Cela peut être le cas notamment dans l'hypothèse où la législation applicable relative aux sanctions aurait évolué depuis le moment de la souscription.

La FFSA propose une clause type à insérer dans les polices d'assurance. Celle-ci prévoit la suspension du contrat lorsqu'une activité est prohibée ou lorsque l'armateur s'aventure dans des ports où les escales sont prohibées. Elle dispose :

« Le présent contrat ne produit aucun effet dans tous les cas de sanction, restriction ou prohibition prévus par les Conventions, Lois ou Règlements, notamment de l'Union européenne, s'imposant à l'assureur et comportant l'interdiction de fournir un service d'assurance.

Le présent contrat ne s'applique ni aux marchandises, ni aux moyens de transport aérien, maritime, fluvial ou terrestre soumis à une quelconque sanction, restriction, embargo total ou partiel, prohibition, ni aux responsabilités en découlant. De la même façon, ce contrat ne s'applique ni au commerce ou activité visé(e) par de telles mesures, ni au commerce clandestin ^{et/ou} aux moyens de transport utilisés à cette fin »

¹⁹⁷ http://www.fortunes-demer.com/mer/images/documents%20pdf/polices%20risques%20de%20guerre/Convention_Francaise_Risques_Guerre_Navire_2012.pdf

¹⁹⁸ « *Sanctions due diligence guidance for the lloyd's market* », 6 février 2012, Lloyd's.

En novembre 2014 un nouveau modèle de clause sanctions a été soumis aux sociétés d'assurance qui prend exclusivement en compte la situation de l'assureur au regard des sanctions économiques qui s'imposent à lui.

L'assureur ne sera tenu à aucune garantie, ne fournira aucune prestation et ne sera obligé de payer aucune somme au titre du présent contrat dès lors que la mise en œuvre d'une telle garantie, la fourniture d'une telle prestation ou un tel paiement l'exposerait à une sanction, prohibition ou restriction résultant d'une résolution de l'Organisation des Nations Unies, et/ou aux sanctions économiques ou commerciales prévues par les lois ou règlements édictées par l'Union Européenne, la France, les États-Unis d'Amérique ou par tout autre droit national applicable prévoyant de telles mesures.

L'introduction des clauses sanctions est justifiée par la FFSA dans la branche transport au regard de l'utilisation quasi-systématique du dollar américain dans les contrats d'assurance souscrits par des entreprises françaises pratiquant le commerce international puisque « *le seul fait de recourir au dollar contraint, du point de vu des autorités américaines, ses utilisateurs, à respecter, sous peine de poursuites, la législation des États-Unis en matière de sanctions* »¹⁹⁹. Or la législation américaine impose de nombreuses sanctions économiques à l'égard des États tiers, on en dénombre une trentaine aujourd'hui.

Les risques de contentieux relatifs à la valeur juridique de cette clause paraissent particulièrement élevés du fait :

- « *Du libellé très (trop) général de ces clauses ;*
- *Des contradictions pouvant exister entre certaines sanctions ;*
- *De la complexité des conflits de droit international public et privé ;*
- *De la quasi-absence de jurisprudence sur cette question récente »*²⁰⁰

L'introduction de clause interdisant l'implication des navires assurés dans des activités commerciales en lien avec des pays sous embargo, sous peine de résiliation immédiate de la couverture d'assurance du navire, constitue un moyen de pression efficace sur les acteurs du transport maritime. Les clauses sanctions sont actuellement remises en cause par les

¹⁹⁹Stéphane PENET, directeur de la direction des assurances transports au sein de la FFSA, dans une lettre adressé aux membres de la fédération.

²⁰⁰ « *Les sanctions internationales et les clauses "sanctions"* », la Gazette de la chambre, n°27, hiver 2011-2012.

professionnels. Nicolas JUGE, vice-président de la Forsea's, la décrit comme « *exorbitante par rapport au droit commun et à la sécurité qui doit prédominer dans le commerce international* ». Selon lui, seuls les nouveaux voyages et / ou contrats devraient être concernés par une telle clause. Toutefois son absence de la police d'assurance n'empêchera pas l'assureur de se prévaloir de la nullité du contrat ou de l'illégalité du commerce pour refuser le paiement du sinistre. En effet toute activité illégale ou interdite peut valablement mettre fin aux engagements contractuels et entraîner des sanctions à l'encontre des contrevenants, avec ou sans clause sanctions dans le contrat. Il appartient à chaque partie de vérifier la légalité des activités considérées. L'assureur n'est pas tenu de respecter le contrat si sa réalisation l'expose à des poursuites au titre des sanctions économiques et / ou commerciales. La légalité de telles clauses n'a donné lieu, pour l'heure, à aucun contentieux.

Les professionnels du monde maritime ont mal vécu l'introduction des clauses sanctions dans les polices d'assurance d'autant plus qu'il est difficile de s'y soustraire lorsque « *le marché de l'assurance est tenu par une poignée d'opérateurs* »²⁰¹. Les assureurs ont fait part de leur crainte de voir les armateurs se tourner vers des marchés d'assurance parallèles. Les exploitants sans couverture pourraient être tentés de s'assurer dans des pays non concernés par les sanctions. Toutefois le monde maritime est un monde de réassurance de sorte que ces institutions financières se réassurent ensuite sur le marché de Londres, soumis aux clauses sanctions. « *Ces marchés parallèles vont devenir des marchés d'assurance écrans en rapportant in fine le risque sur Londres* »²⁰².

La conséquence de cette perte de la couverture d'assurance est que le transporteur maritime prendre seul en charge la sanction prononcée à son encontre s'il méconnaît une mesure d'embargo. Les assurances ne contribueront pas à la condamnation civile de leur client. Or les peines encourues sont très lourdes à assumer pour les opérateurs de transport.

²⁰¹BUREAU DU COLOMBIER Nathalie, « armateurs et chargeurs dans la tourmente des clauses sanctions » dans *Le Journal de la Marine Marchande*, n° 4787 – 8478, 16 sep. 2011.

²⁰²*Ibid.*

Section 2 : Les sanctions encourues par les transporteurs maritimes et les auxiliaires de transport contrevenant à une décision d'embargo

Si la violation d'un embargo sur les armes, par un transporteur maritime, expose ce dernier à des poursuites pénales et des sanctions financières considérables (I), il n'en demeure pas moins que la législation sur cette problématique souffre de multiples insuffisances (II).

I. Les sanctions prononcées à l'encontre des opérateurs privés de transport maritime en raison de la violation d'un embargo

Les sanctions infligées par les autorités nationales pour manquement à une mesure d'embargo concernent aussi bien les transporteurs maritimes (A), au sens strict du terme, que les auxiliaires de transport (B).

A. Les sanctions prononcées à l'égard des transporteurs maritimes

Les exemples de violations d'embargo sont nombreux. Le 27 octobre 2010, les forces de sécurité du Nigéria ont découvert treize conteneurs contenant 240 tonnes de missiles, d'obus et de munitions dans un navire, l'Everest, affrété par la CMA-CGM. Selon le connaissance maritime, les conteneurs comportaient du matériel de construction. Une entreprise iranienne les avait chargés sur l'Everest en juillet 2010 au port de Bandar Abbas (Iran) à destination de Lagos (Nigéria). Arrivé au port de Lagos, les intermédiaires n'avaient pas pu récupérer les conteneurs en raison de l'absence de deux formulaires obligatoires pour la procédure nigériane de dédouanement des marchandises. Les conteneurs avaient alors été placés dans un entrepôt jusqu'à octobre 2010. Face à l'impossibilité d'obtenir les documents nécessaires pour prendre possession des conteneurs sans que soit menée une inspection, les intermédiaires ont cherché à réexporter les biens vers la Gambie en les requalifiant de marchandises diplomatiques. Ces manœuvres ont alerté les autorités nigérianes qui ont averti le comité d'experts de l'ONU chargé de la mise en œuvre de l'embargo sur l'Iran²⁰³. Les caisses contenant les munitions étaient cachées derrière plusieurs caisses de plaques de marbre et entourées par des panneaux de laine de verre, ce qu'indiquait le connaissance maritime. Ce dernier contenait de nombreuses fausses déclarations. La Compagnie CMA CGM nie toute implication dans ce transfert illicite d'armes. Malgré l'existence du système d'alerte informatique du groupe, la violation de l'embargo n'a pas du être évitée puisque

²⁰³ SENIORA Jihan, *Traffics d'armes par voie maritime : Un phénomène difficile à surveiller*, GRIP, 26 juin 2012, p. 21.

l'entreprise iranienne n'était pas répertoriée sur la liste noire des Nations unies, de l'Union européenne ou de l'OFAC. Pierre de Saqui de Sannes, conseiller du groupe CMA-CGM a déclaré, « *S'il y a une alerte, nous refusons la réservation. Dans le cas de L'Everest, aucune alerte n'a été déclenchée* ».

Nous pouvons citer, la sanction prise à l'encontre de l'armateur danois Maersk, pour violation de l'embargo contre le Soudan et l'Iran, d'un montant de 3,1 millions de dollars américains, soit 2,3 millions d'euros, en 2010.

En 2011, l'agence américaine de CMA CGM à Norfolk a été tenue de verser 374 400 dollars américains pour violation de l'embargo cubain, iranien et soudanais, entre 2004 et 2008. L'OFAC a allégué que le CCA containers, filiale du groupe CMA CGM, avait facilité l'exportation de marchandises en provenance des ports étrangers, au Soudan, à Cuba et en Iran²⁰⁴, à plusieurs reprises.

Le 22 juillet 2009, des armes en provenance de Corée du Nord et apparemment à destination de l'Iran ont été découvertes sur un navire d'ANL Container Line. La cargaison a été saisie lors de l'escale du porte-conteneurs dans un port des Émirats Arabes Unis. A l'arrivée du navire, ANL a reçu de la part des autorités locales une demande de recherche sur certains conteneurs. Ce transfert constitue une violation de l'embargo décrété par l'ONU à l'encontre du régime de Pyongyang²⁰⁵.

En règle générale, les compagnies maritimes restent discrètes sur les manquements dont elles se rendent coupables, ainsi que le montant de leurs condamnations. Le sujet est confidentiel et les informations peu divulguées car, outre l'impact financier, ce type de sanction porte atteinte à l'image et la réputation des compagnies. En revanche, les autorités américaines publient régulièrement les sanctions prononcées à l'encontre des contrevenants aux dispositions de l'OFAC sur le site internet : <http://www.treasury.gov/ofac/enforcement>.

Selon l'auteur du rapport SIPRI, Hugh Griffiths, « *Nous avons perdu la capacité de surveiller efficacement ce qui arrive dans nos pays et cela n'est pas évoqué au niveau mondial. On contrôle au mieux 2 % des conteneurs qui arrivent dans les ports. Les propriétaires de navires et même les agents des douanes ne peuvent souvent que croire sur parole que ce qui est à l'intérieur du conteneur correspond effectivement à ce qui est indiqué sur les documents de fret* ». Sur ces 2 %,

²⁰⁴Enforcement information for August 16, 2011.

²⁰⁵« Des armes nord-coréennes à destination de l'Iran sur un navire d'ANL » dans *Mer et Marine*, 1^{er} sept. 2009.

rares sont ceux qui sont examinés spontanément. En effet, environ la moitié est ouverte en cas de soupçons précis sur la cargaison.

Dans cette dernière affaire, il ne s'agit pas d'une violation à une mesure d'embargo sur les armes, toutefois elle témoigne de la rigueur des sanctions enjointe aux contrevenants. En mai 2011, la compagnie israélienne OferBrothers Groups' est vu infliger une peine exemplaire par les États-Unis pour avoir vendu un pétrolier à la compagnie Tanker Pacific, une émanation du groupe iranien IRISL²⁰⁶. Les médias israéliens ont par la suite révélé qu'au moins treize pétroliers des frères Ofer avaient mouillé dans des ports iraniens ces dix dernières années. Le groupe Ofer a depuis été placé sur une liste noire par les États-Unis.

Ces sanctions ne sont pas infligées uniquement aux transporteurs maritimes, toutes les entités intervenues lors de l'opération maritime peuvent y être confrontées.

B. Les sanctions prononcées à l'égard des auxiliaires de transport maritime

La loi impose, y compris aux auxiliaires de transport maritime, l'obligation de faire preuve de diligence raisonnable pour s'assurer qu'ils n'enfreindront pas les sanctions économiques en vigueur. Ils doivent faire preuve de vigilance afin qu'aucune circonstance suspecte ne soit ignorée.

Le commissionnaire de transport joue un rôle important dans les opérations de commerce maritime. Il s'agit de la personne « *qui organise et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant (...)* »²⁰⁷. À ce titre, ils doivent s'assurer de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement afin de ne pas participer involontairement à des exportations illégales. Le recours à un intermédiaire ne dégage pas les clients de leur responsabilité en cas de non-conformité avec les règles relatives à l'exportation des marchandises. L'article 3.3 du décret n° 2013-293 du 5 avril 2013 relatif au contrat type de commission de transport dispose « *le donneur d'ordre s'interdit de confier au commissionnaire de transport l'organisation d'un transport de marchandises illicites ou prohibées* ».

Ces auxiliaires de transport peuvent également faire l'objet de poursuites pénales ou civiles. En août 2009, DHL a été contraint de verser la somme de 9.44 millions de dollars américains à l'OFAC. L'enquête avait révélé que l'entreprise était impliquée dans des centaines de livraisons

²⁰⁶ BUREAU DU COLOMBIER Nathalie, « armateurs et chargeurs dans la tourmente », *op.cit.*

²⁰⁷ Article L.1411-1 du Code des transports.

vers l'Iran, le Soudan et la Syrie, entre août 2002 et mars 2007²⁰⁸, violant ainsi les mesures restrictives adoptées par l'OFAC. En plus de l'amende l'entreprise a accepté d'embaucher un consultant, non-affilié, à mener des audits externes couvrant toutes ses exportations et réexportations à destination de l'Iran, la Syrie et le Soudan à partir de mars 2007 jusqu'à décembre 2011. DHL a aussi dû fournir des copies complètes des rapports de vérification au Bureau du département du commerce américain.

DSV Samson transport a également été condamnée à une amende de près de 250 000 dollars américains, cinq ans de pénalité et 400 000 dollars au civil pour violation de la réglementation de l'administration américaine des exportations, Export Administration Regulation (EAR). La compagnie avait effectué trente expéditions vers l'Inde entre 1999 et 2001 malgré l'avertissement du Bureau des exportations sur le caractère illicite de ces échanges commerciaux.

Les connaissements délivrés par les NVOCC à leurs clients, les « *house bill of lading* », présentes de nombreuses similitudes avec ceux remis par les transporteurs maritimes réels. D'ailleurs certaines compagnies maritimes imposent l'incorporation du « *master bill of lading* », c'est-à-dire du connaissement passé entre le NVOCC et le transporteur réel, dans les contrats de transport émis, par l'intermédiaire, à des tiers portant sur les marchandises ou une partie des marchandises²⁰⁹. Malgré la présence de clauses d'exonération ou de limitation de responsabilité dans ces B/L, le non-respect des embargos sur les armes entraînent la mise en œuvre systématique de poursuites à leur encontre, s'ils ont participé à l'opération de transfert de la marchandise litigieuse. En principe, les NVOCC peuvent se retourner contre le transporteur réel, sur la base du « *master bill of lading* », après avoir assumé leurs propres responsabilités à l'égard de leurs clients. Toutefois cette possibilité ne fonctionne pas dans le cas où le NVOCC a été, directement ou indirectement, impliqué dans la violation de l'embargo. L'action récursoire se limite à la responsabilité civile et ne s'étend pas à la responsabilité pénale. Ainsi les NVOCC, comme tous les auxiliaires de transport, doivent redoubler d'effort pour se conformer aux législations en place puisque les sanctions auxquelles ils s'exposent en cas de manquement sont similaires à celles de transporteurs ou des commissionnaires de transport, c'est-à-dire très lourdes.

Quels sont les fondements juridiques qui peuvent justifier de telles sanctions ?

²⁰⁸ Enforcement Information for August 6, 2009.

²⁰⁹ <https://www.cma-cgm.fr/produits-services/guide/bl-clauses>

II. La pénalisation de la violation de la mesure d'embargo

A l'heure actuelle, la législation française ne dispose d'aucun texte condamnant spécifiquement la violation des embargos. Cette déficience a conduit le Sénat à adopter en 2007 un projet de loi relatif à la violation des embargos et autres mesures restrictives (B). Ce vide législatif n'est pas une spécificité française, cela explique le comportement du Conseil de sécurité qui insère désormais de nouvelles clauses, dans ses résolutions, afin d'obliger les États à sanctionner les contrevenants (A).

A. Les résolutions du Conseil de sécurité demandant aux États de sanctionner pénalement les auteurs d'une violation de l'embargo

L'ONU ne peut commander directement aux individus. Seuls les États disposent des moyens juridiques pour faire exécuter, par la contrainte, les normes onusiennes et sanctionner leur violation²¹⁰. La responsabilité pour l'application effective des sanctions incombe aux États qui devront adopter des mesures d'ordre législatif pour concrétiser ou pour donner effet aux mesures du Conseil. L'article 2§2 de la Charte des Nations-Unies impose aux États de remplir de bonne foi les obligations découlant de la Charte. L'obligation d'appliquer les décisions est supérieure à toute autre obligation conventionnelle. Il semble aujourd'hui en effet admis que l'article 103²¹¹ assure non seulement la primauté de la Charte stricto sensu, mais également la suprématie des décisions adoptées par le Conseil de sécurité dans le domaine du maintien de la paix. C'est ainsi par exemple que la France a dû, suite à la résolution 757²¹², annoncer la suspension des dispositions de la convention générale de sécurité sociale franco-yougoslave du 5 janvier 1950 « *contraires au dispositif d'embargo et à la réglementation interne en découlant* ».

Dans un rapport de mars 2006²¹³, Amnesty International et plusieurs autres ONG ont dénoncé l'impunité dont bénéficient les auteurs de violations d'embargos sur les armes. Parmi les trafiquants d'armes les plus notoires, Leonid Minin, identifié par plusieurs rapports des Nations unies comme étant responsables de la livraison de centaines de tonnes d'armes à des pays sous embargo, était toujours en liberté en 2015. De même, le trafiquant d'armes français Robert

²¹⁰ PICCHIO FORLATI Laura et LINOS ALEXANDRE Sicilianos, *Les sanctions économiques en droit international*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, p. 646.

²¹¹ « *En cas de conflit entre les obligations des Membres des Nations Unies en vertu de la présente Charte et leurs obligations en vertu de tout autre accord international, les premières prévaudront* »

²¹² S/Rés. 757 (1992), 30 mai 1992.

²¹³ *Embargos des Nations unies sur les armes : le tour d'horizon des dix dernières années. Les enjeux présentés par le contrôle et le suivi*, coalition Contrôlez les armes, mars 2006.

Montoya²¹⁴ qui a fourni du matériel de guerre à la Côte d'Ivoire en dépit de l'embargo de 2004 n'a jamais été poursuivi.

Cette situation est le résultat de la passivité des États à mettre en œuvre les embargos et à tout faire pour en assurer le respect, notamment en garantissant la répression de leur violation. Les États décident des embargos et sont responsables de leur mise en œuvre. Sans leur concours, ces mesures coercitives n'ont aucun effet. Constatant cette déficience, le Conseil de sécurité des Nations-Unies incite, depuis 1998, dans ces résolutions, les États à sanctionner leurs ressortissants ou d'autres personnes opérant sur leur territoire et qui ne respecteraient pas les mesures d'embargo imposées. La nature ainsi que la gravité est laissée à la libre appréciation des États. Dans certaines résolutions, le Conseil demande expressément aux États de prévoir des « *mesures d'ordre judiciaire et administratif pour mettre fin à toutes activités illégales* »²¹⁵, « *d'engager des poursuites pénales* »²¹⁶ contre les personnes ou les entités qui agiraient en violation des embargos et « *de leur appliquer les peines appropriées* »²¹⁷.

Le contrôle de la mise en œuvre des sanctions internationales est confié quasi systématiquement aux comités des sanctions. Les comités peuvent demander aux États de leur communiquer des éléments d'information sur les dispositions prises en vue d'assurer l'application effective des mesures imposées. Ils sont ensuite chargés périodiquement de présenter des rapports concernant les violations en identifiant si possible les personnes ou les entités, y compris les moyens de transport qui seraient impliqués dans de tels manquements²¹⁸.

La nécessité de sanctionner les violations des embargos sur les armes décidés par le Conseil de sécurité a été réaffirmée au niveau régional notamment dans le Protocole relatif au contrôle des armes à feu, des munitions et d'autres matériels connexes dans la région de la Communauté de développement de l'Afrique australe de 2001, dans le Document de l'OSCE sur les armes légères et de petit calibre de 2000 ou encore dans la Position commune de l'Union européenne définissant des règles communes régissant le contrôle des exportations de technologie et d'équipements militaires de 2008²¹⁹. Pour autant, la France ne s'est toujours pas dotée d'un texte législatif spécial

²¹⁴ AMNESTY INTERNATIONAL, *Côte d'Ivoire. Les effets destructeurs de la prolifération des armes et de leur usage incontrôlé*, mars 2013.

²¹⁵ S/Rés. 1343 (2001), 7 mars 2001, par. 21.

²¹⁶ S/Rés. 1267 (1999), 15 oct. 1999, par 8.

²¹⁷ S/Rés. 1390 (2002), 16 janv. 2002, par. 8.

²¹⁸ PICCHIO FORLATI Laura et LINOS ALEXANDRE Sicilianos, *Les sanctions économiques en droit international*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, p. 69.

²¹⁹ AMNESTY INTERNATIONAL, *Pour une répression pénale de la violation des embargos sur les armes*, juin 2015.

pour répondre à ses obligations internationales ou régionales bien qu'elle siège au Conseil de sécurité des Nations unies et prend une part active dans la mise en place de comités de sanctions.

B. Le projet de loi relatif à la violation des embargos et autres mesures restrictives

L'existence d'un arsenal répressif adéquat n'est que l'un des aspects de la mise en œuvre effective des embargos. Celle-ci s'avère en effet toujours difficile et les cas de violation sont généralement nombreux. Ces violations peuvent provenir d'États qui n'appliquent pas les décisions internationales, de groupes non étatiques, de producteurs ou vendeurs d'armement ou encore d'intermédiaires. L'existence de circuits de réexportation permet de contourner l'embargo, l'identité de l'utilisateur final pouvant être dissimulée lors des transactions. Toutefois une législation répressive est indispensable dès lors que l'infraction a pu être établie²²⁰. Aujourd'hui, la répression de la violation d'un embargo sur les armes ou autres s'appuie sur les dispositions particulières du Code de la défense et des douanes. En effet, il n'existe pas de dispositif juridique particulier pour appréhender de façon spécifique les violations des embargos sur les armes, dans le champ du droit pénal général.

Le Code de la défense ne se réfère pas explicitement aux embargos mais il instaure un dispositif de contrôle de la commercialisation du matériel de guerre. En effet les articles L.2335-1 et L.2335-2 du Code de la défense posent le principe de l'interdiction des exportations et des importations du « *matériels de guerre, armes et munitions* » sauf autorisations gouvernementales. Le code fournit également une base juridique à la poursuite et à la répression des violations d'embargo sur les armes, aux articles L.2339- 1 et L.2339-2.

- L'article L.2339- 1 prévoit que *« toute infraction aux prescriptions du présent titre peut être constatée par les agents des contributions indirectes et des douanes et par les autorités de police judiciaire qui en dressent procès-verbal. Ces infractions peuvent également être constatées par les agents relevant du contrôle général des armées qui possèdent, à cet effet, les attributions d'officier de police judiciaire et dont les procès-verbaux sont adressés au ministre de la défense »*

²²⁰ Rapport n°6 fait au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi relatif à la violation des embargos et autres mesures restrictives, par le sénateur M. Jacques PEYRAT.

- L'article L.2339-2 « *punit d'un emprisonnement de sept ans et d'une amende de 100 000 euros quiconque, sans y être régulièrement autorisé, se livre à la fabrication ou au commerce des armes et matériels de guerre, y compris s'il agit en qualité d'intermédiaire. [...] Les peines sont portées à dix ans d'emprisonnement et à 500 000 euros d'amende lorsque l'infraction est commise en bande organisée* ».

Le Code des douanes contient également des dispositions permettant de poursuivre et de réprimer les violations d'embargos, notamment lorsqu'il s'agit de biens à double usage ou de nature civile qui ne sont pas concernés par la législation sur les armes et matériels de guerre mais dont les importations ou les exportations peuvent être interdites en vertu de sanctions économiques.

Ainsi l'article 38 dispose que «*sont considérées comme prohibées toutes marchandises dont l'importation ou l'exportation est interdite à quelque titre que ce soit, ou soumise à des restrictions, à des règles de qualité ou de conditionnement ou à des formalités particulières* ».

L'article 414 quant à lui envisage les sanctions encourues par les contrevenants. Ces derniers s'exposent à une peine pouvant aller jusqu'à trois ans d'emprisonnement, une amende comprise entre une et deux fois la valeur de la fraude et la confiscation des objets frauduleux ainsi que des moyens de transport. Les peines s'intensifient lorsque les faits portent sur des marchandises dangereuses pour la santé, la moralité ou la sécurité publique²²¹, ou lorsqu'ils sont commis en bande organisée.

Il apparaît toutefois que ces différentes dispositions ne couvrent pas de manière exhaustive l'ensemble des cas de violation d'embargos. L'arrêt de la Chambre criminelle de la Cour de cassation du 18 mai 1998 témoigne de cette déficience législative. En l'espèce M X... et M Y... étaient poursuivis pour avoir expédié, entre juin et décembre 1992, des denrées alimentaires vers les Républiques de Serbie et du Monténégro au mépris d'un embargo international. Toutefois, ils ne se verront pas sanctionnés puisque la Cour d'appel retient que les faits avaient perdu leur caractère punissable dans la mesure où le règlement communautaire 2815/95 du 4 décembre 1995 avait suspendu l'application des mesures d'embargo. Ainsi faute de mesures de transpositions en droit interne, des mesures d'embargo ne peuvent être poursuivies sur le fondement des articles 38, 428 et 414 du Code des douanes dès lors qu'elles ont été suspendues par des règlements communautaires ayant une valeur supérieure à la loi nationale²²². La Cour de cassation confirme

²²¹ La liste des marchandises dangereuses est fixée par arrêté du ministre chargé des douanes.

²²² PANNIER Jean, « La rétroactivité in mitius en matière douanière », dans *La Semaine Juridique*,

ce raisonnement²²³ en application de la règle « *lex mitior* » dont le principal effet est d'anéantir les poursuites en cours lorsqu'une loi pénale plus douce est adoptée. Il est vrai qu'en considération de la durée des investigations et des procédures en matière douanière souvent complexes, que les fraudeurs peuvent espérer, sur la durée, un changement voire une abolition de la réglementation qui les a entraînés au pénal. Mais l'application immédiate de la loi nouvelle plus douce demeure un principe et une nécessité défendus farouchement par la doctrine. La Cour de cassation avait déjà adopté cette solution dans l'affaire des merlus polonais de l'arrêt Brégent, elle avait admis l'effet rétroactif lorsque « *à la fois lors du procès-verbal de poursuites, lors du réquisitoire introductif ou de la saisine par voie de citation directe de la juridiction pénale, les textes réglementaires de la Communauté économique européenne, servant de support effectif et nécessaire aux poursuites, n'avaient plus d'existence légale, en raison de leur abrogation* »²²⁴.

Un texte incriminant de manière générale les violations d'embargo est nécessaire. A l'heure actuelle, aucune disposition du droit pénal général ne réprime les violations d'embargo. La répression se fonde sur le droit pénal spécial relatif aux armes et matériels de guerre ou aux infractions à la réglementation douanière. Le projet de loi relatif à la violation des embargos et autres mesures restrictives, n° 732, déposé le 13 février 2013 à l'Assemblée nationale « *visé à renforcer la législation française en vue d'assurer plus efficacement le respect des embargos ou des mesures restrictives que la France se doit de mettre en œuvre* »²²⁵. Il crée une nouvelle incrimination dans le Code pénal, dans un nouvel article 437-1, destinée à permettre de réprimer toute violation d'embargo qu'elle qu'en soit la nature ou quel que soit le domaine d'activité concerné. Cette nouvelle disposition sera insérée, si elle est adoptée, au sein du titre III « *Des atteintes à l'autorité de l'État* » du livre IV « *Des crimes et délits contre la nation, l'État et la paix publique* » dans un nouveau chapitre spécialement dédié aux violations des embargos rédigé de la manière suivante : « *De la violation des embargos et autres mesures restrictives* ». Si ce nouvel article est incorporé au titre III du Code pénal, c'est que l'on considère que la violation d'un embargo porte atteinte à l'autorité de l'État, en quoi ? La réponse à cette question est liée au caractère publiciste de la décision d'embargo. En effet l'embargo est un acte de droit public en ce qu'il est adopté par les États, soit unilatéralement soit par l'intermédiaire des organisations internationales. Ainsi la violation d'une telle mesure remet en cause les engagements de l'État qui l'a adopté et porte atteinte à sa crédibilité sur la scène internationale. De plus, il est de la

²²³Cass. Crim. 18 mai 1998, n° 96-84762.

²²⁴Cass. crim., 12 nov. 1986 : Gaz. Pal. 1987, I, 287 note J. Cosson ; D. 1988, 39, note A. Dekeuwer.

²²⁵http://www.assemblee-nationale.fr/14/dossiers/violation_embargos.asp

compétence des États de restreindre, s'ils l'entendent, leurs échanges avec d'autres États via des actes internes applicables à leurs ressortissants, par l'intermédiaire desquels passent nécessairement les échanges.

Le projet propose une définition légale de l'embargo et des autres mesures restrictives. Il s'agit « *d'interdire ou de restreindre des activités commerciales, économiques ou financières ou des actions de formation, de conseil ou d'assistance technique en relation avec une puissance étrangère, une entreprise ou une organisation étrangère ou sous contrôle étranger ou avec leurs agents ou toute autre personne* ». L'extension de la notion d'embargo ou de mesure restrictive à des activités autres que commerciales ou financières permet de couvrir tout un pan d'activités qui jusqu'à présent ne pouvaient faire l'objet de sanctions pénales, sauf à prendre en droit interne un texte législatif pour chaque embargo ou mesure restrictive. Elle concernera désormais également les actions de formation, de conseil ou d'assistance technique qui ne peuvent pas toujours être considérées comme des activités commerciales ou financières, notamment lorsqu'elles n'entraînent pas une contrepartie financière immédiate. Or les embargos contiennent désormais fréquemment des dispositions visant ce type d'activités, auparavant utilisées pour contourner la mesure d'interdiction. Cette « *nouvelle définition pourra s'appliquer aussi bien au domaine des armes qu'à celui de biens à double usage ou de nature strictement civile. Par ailleurs, la nature des activités est également extrêmement vaste et ne se réduit pas à la seule exportation d'équipements ou matériels* »²²⁶. Ce projet met également un terme à la jurisprudence relatif à l'effet direct des résolutions du Conseil de sécurité en droit français puisque la Cour de cassation considère que « *si les résolutions du Conseil de sécurité des Nations unies s'imposent aux États membres, elles n'ont, en France, pas d'effet direct tant que les prescriptions qu'elles édictent n'ont pas, en droit interne, été rendues obligatoires ou transposées ; qu'à défaut, elles peuvent être prises en considération par le juge en tant que fait juridique* »²²⁷. En effet l'article 437-1-I dispose que « *constitue un embargo ou une mesure restrictive au sens du présent chapitre le fait d'interdire ou de restreindre des activités commerciales, économiques ou financières [...] en application* » notamment « *D'une résolution du Conseil de sécurité des Nations Unies* ».

L'article 437-1 II du projet énonce les sanctions encourues en cas de violation des mesures d'embargo. Il dispose « *Le fait de ne pas respecter un embargo, une mesure restrictive est puni d'une peine de sept ans d'emprisonnement et de 750 000 € d'amende* ». La peine d'amende peut aussi être fixée au double de la somme sur laquelle a porté l'infraction notamment lorsque le non-

²²⁶ *Ibid.*

²²⁷ Cass. 1^{ère} civ. 25 avril 2006, n°679.

respect de l'embargo a permis un gain financier très important. Toute tentative d'infraction est punie des mêmes peines. Le montant maximal de la peine prévue par projet de loi reprend la peine d'emprisonnement maximale prévue en matière de commerce et de fabrication de matériel de guerre par l'article L. 2339-2 du Code de la défense, à savoir sept ans, mais adapte la peine d'amende qui lui est associée (100 000 euros dans le Code de la défense) en fonction de la nature des infractions, très souvent d'ordre commercial ou financier, qu'il s'agit de réprimer. C'est pourquoi le quantum de la peine d'amende est nettement plus élevé et peut même être réévalué lorsque le non-respect de l'embargo a permis un gain financier très important, comme ce pourrait être le cas par exemple en matière d'embargo sur les produits pétroliers. Les peines infligées en cas de violation d'un embargo sont très lourdes, il s'agit quasiment des peines les plus lourdes encourues en matière délictuelle. En effet les peines correctionnelles ne peuvent aller au-delà de dix ans d'emprisonnement et ne sont encourues que pour des délits d'une gravité certaine telle que la traite des êtres humains²²⁸ ou encore les violences ayant entraîné une mutilation ou une infirmité permanente²²⁹. Le choix d'une telle sévérité à l'égard des contrevenants aux mesures d'embargo est sans aucun doute lié à la prise de conscience du caractère meurtrier du commerce des armes. Puisque la majorité des embargos adoptée à l'heure actuelle portent sur la commercialisation des armes de sorte que l'individu qui ne se conforme pas à une telle mesure restrictive alimente des zones de conflit armé. Derrière de telles peines se cache la volonté de sanctionner sévèrement ces infractions qui portent, directement ou non, atteinte à la vie humaine. On estime qu'environ 500 000 personnes sont tuées chaque année par arme à feu que ce soit sur les champs de bataille ou victimes de la répression de l'État ou d'organisations criminelles²³⁰.

Les procédures judiciaires postérieures aux levées d'embargo sont maintenues, comme le souligne le paragraphe 3 de l'article.

*« III. - **L'abrogation, la suspension ou l'expiration d'un embargo ou d'une mesure restrictive ne fait pas obstacle à la poursuite et au jugement des infractions commises lorsque ces mesures étaient en vigueur, ni à l'exécution de la peine prononcée** ».*

Ainsi le principe de rétroactivité *in mitius*, qui fait appliquer la nouvelle loi pénale plus douce dès son entrée en vigueur aux crimes et délits commis antérieurement à son adoption, ne peut être invoqué. Toutefois, afin d'éviter les difficultés d'interprétation, il a paru nécessaire de spécifier que

²²⁸ Art 225-4-1 CP.

²²⁹ Art 222-9 CP.

²³⁰ AMNESTY INTERNATIONAL, Pour une répression pénale de la violation des embargos sur les armes, juin 2015.

les infractions commises lorsqu'un embargo ou une mesure restrictive était en vigueur pourront être poursuivies et jugées postérieurement à la levée de cet embargo ou de cette mesure, afin d'éviter de solution comme celle de la Cour de cassation du 18 mai 1998. L'article 3 du nouvel article 437-1 du code pénal envisage la modification du Code des douanes en incluant des dispositions analogues à celle du paragraphe III afin que les infractions relevées en application du code des douanes soient poursuivies et jugées après la levée de l'interdiction établie par l'embargo ou la mesure restrictive. Cette disposition garantit les possibilités d'intervention des agents des douanes, qui agissent sur la base du code des douanes, postérieurement à la levée d'embargo.

La France n'est pas le seul pays à se doter d'un dispositif législatif en vue d'assurer le respect des sanctions économiques. Le gouvernement américain a adopté, à la suite des attentats du 11 septembre, l'USA Patriot Act²³¹ le 26 octobre 2001. La loi prévoit en outre des amendes et pénalités en cas de violation de la politique d'importation et d'exportation de marchandises des États-Unis.

²³¹Uniting and Strengthening America by Providing Appropriate Tools Required to Intercept and Obstruct Terrorism Act.

CONCLUSION

L'emploi de sanctions économiques à l'encontre des pays ennemis est très ancien et de tout temps, les hommes ont cherché à contourner ces mesures. Lors du blocus continental décrété par Napoléon I^{er} en 1806, des réseaux clandestins se sont mis en place afin de poursuivre le commerce maritime avec les îles britanniques, malgré les restrictions²³². Le contrôle des marchandises arrivant dans les ports, imposé par l'Empereur, n'a pas permis d'endiguer le phénomène mais seulement de l'atténuer.

L'acheminement illicite de marchandise à destination de pays sanctionnés est donc un problème ancien dont il n'a été apporté aucune solution, à ce jour. Bien que les méthodes de fraude et de contrôle aient évolué, le résultat reste inchangé : les trafics illicites persistent. Les efforts déployés par les autorités publiques et les opérateurs privés de transport maritime afin de lutter contre la violation des embargos sur les armes, ne suffisent pas à décourager les trafiquants. Ces derniers ont conscience que le volume considérable de marchandises déplacé, par mer chaque année, rend impossible le contrôle exhaustif des cargaisons. Cette déficience du commerce maritime profite aux trafiquants qui ne sont pas particulièrement inquiétés dans leurs activités illicites en raison de la faible probabilité d'inspection. Le transport maritime est par nature vulnérable au risque de trafic, dès lors le respect absolu des embargos peut s'avérer délicat pour les opérateurs privés qui ne disposent que de moyens limités pour contrôler la totalité de leurs activités. Pourtant leur rôle est incontournable dans la mise en œuvre des embargos. Ces acteurs du monde maritime participent activement à la prévention des violations des embargos grâce à l'ensemble des mesures qu'ils élaborent et qu'ils appliquent chaque jour.

Ce constat peut paraître pessimiste pourtant il ne l'est pas. Des erreurs pourraient certainement être évitées lors des booking toutefois les transporteurs maritimes ne sauraient faire mieux car ils ne disposent pas des moyens appropriés pour contrôler les huit milliards de marchandises qui sillonnent les mers, chaque année. La vérification exhaustive des cargaisons n'est pas non plus désirée par l'Économie de marché car elle entraînerait, inévitablement, l'étranglement du commerce mondial ...

²³² MARZAGALLI Silvia, *Les boulevards de la fraude : Le négoce maritime et le Blocus continental 1806-1813*, Paris, Presses universitaires du Septentrion, 1999.

BIBLIOGRAPHIE

I. Ouvrages généraux et spécialisés

A. Monographies

BAUMARD Philippe, *Les sanctions financières internationales*, Paris, RB édition, 2012.

DESJARDINS Arthur, *Droit commercial maritime*, tome I, Paris, Pedone-Lauriel, 1878, p.32.

MONTAS Arnaud, *Droit maritime*, Paris, Vuibert, 2012.

NERI Kiara, *L'emploi de la force en mer*, Bruxelles, Bruylant, 2013, p. 171.

RIPER Georges, *Droit maritime*, tome II, 3^o éd., Paris, Dalloz, 1929.

RODIERE René, *Traité général de Droit maritime*, tome I, Paris, Dalloz, 1967.

SALMON Jean, *dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant, 2001, p.420.

TSHIBANGU Kalala, *Les résolutions de l'ONU et les destinataires non étatiques*, Bruxelles, Larcier, 2009, p. 247 - 255.

B. Ouvrages collectifs

BEURIER Jean-Pierre, *Droits maritimes*, Dalloz action, Paris, 3^{ème} édition, 2015-2016.

PICCHIO FORLATI Laura et SICILIANOS Linos Alexandre, *Les sanctions économiques en droit international*, Académie du droit international, 2004.

II. Thèses et mémoires

BERNAT. Cédric, *L'exploitation commerciale des navires et groupes de contrats, ou le principe de l'effet relatif dans les contrats commerciaux internationaux*, Thèse Droit, Bordeaux IV, 2003.

COMBACAU Jean, *Le pouvoir de sanction de l'ONU :étude théorique de la coercition non-militaire*, thèse de droit, Paris, A. Pedone, 1974.

GAGNÉ Krishna, *Une analyse de la sanction économique en droit international*, mémoire de droit, Université de Montréal, 2005.

GUEIT Marie, *Les sanctions internationales et le commerce maritime*, mémoire de droit, Université Aix-Marseille, CDMT, 2012.

LE CLÈRE Julien, *Angarie, Embargo, Arrêt de Prince les mesures coercitives sur les navires de commerce étrangers*, thèse de droit, Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1948, p. 155 et s.

MBENGUE Khoudia, *La responsabilité du transporteur maritime de marchandises au Sénégal et en France*, mémoire de droit, Université Aix-Marseille, CDMT, 2008.

SACCO Elodie, *Les embargos et le droit maritime*, mémoire de droit, Université Aix-Marseille, CDMT, 2002.

III. Séminaires et rapports

Regards croisés sur la gestion de la sûreté dans les transports, ANAJ-IHEDN, 13 janv. 2014.

Les embargos sur les armes : mise en œuvre, défis et perspectives, IRIS n°2013-47, 16 sept. 2013.

Sanctions due diligence guidance for the lloyd's market, 6 février 2012, Lloyd's.

Des transferts meurtriers : les contrôles des transports dans le Traité sur le commerce des armes, Amnesty International, juillet 2010.

Embargos des Nations unies sur les armes : le tour d'horizon des dix dernières années. Les enjeux présentés par le contrôle et le suivi, coalition Contrôlez les armes, mars 2006.

La sûreté du transport intermodal de conteneurs, CEMT, 2005.

La sûreté dans les transports maritimes - facteurs de risques et répercussions économiques, rapport du Comité des transports maritimes de l'OCDE, 5 nov. 2003.

FLEURY Véronique, *Sécurité des frontières : voies maritimes et ports internationaux*, ERTA, 2006.

GRIFFITHS Hugh et JENKS Michael, *Maritime Transport and Destabilizing Commodity Flows*, rapport SIPRI, janvier 2012.

LINDERMAN Michelle, *Sanctions and Shipping – Where are we now?*, London shipping law center, 18 mai 2015.

MOREAU Virginie, *L'ONU et le contrôle des embargos sur les armes : entre surveillance et vérification*, GRIP, mars 2011.

MOREAU Virginie, *Les embargos sur les armes de l'Union européenne : des mesures symboliques ?*, GRIP, 21 juin 2012.

SENIORA Jihan, *Trafics d'armes par voie maritime : Un phénomène difficile à surveiller*, GRIP, 26 juin 2012.

IV. Articles, interventions et contributions

« Syrie : l'ONU appelle à l'embargo sur les armes » dans *Sputnik France*, 24 avril 2015.

« Le groupe CMA CGM met l'Iran sur liste noire » dans *La Provence.com*, 24 mai 2013.

« Piraterie, contrebande, terrorisme : La délicate sécurisation des routes maritimes » dans *centpapiers*, 11 sept. 2011.

« Maersk condamné pour violation de l'embargo américain en Iran » dans *Iran Focus*, 2 août 2010.

AMNESTY INTERNATIONAL, *Pour une répression pénale de la violation des embargos sur les armes*, juin 2015.

AMNESTY INTERNATIONAL, *Côte d'Ivoire. Les effets destructeurs de la prolifération des armes et de leur usage incontrôlé*, mars 2013.

AMNESTY INTERNATIONAL, *Dead on time – arms transportation, brokering and the threat to human rights*, 10 mai 2006, p.40-41.

BUREAU DU COLOMBIER Nathalie, « armateurs et chargeurs dans la tourmente des clauses sanctions » dans *Le Journal de la Marine Marchande*, n° 4787 – 8478, 16 sep. 2011.

BUREAU DU COLOMBIER Nathalie, « les sanctions ont un impact non négligeable sur l'activité économique des armateurs » dans *Le Journal de la Marine Marchande*, n° 4787 – 8478, 16 sep. 2011.

CACHARD Olivier, « La clause said to contain et le trafic conteneurisé » dans *Droit maritime français*, Paris, Lamy, 2013, n° 749.

CHEMAIN Régis, « Effets de l'embargo sur les contrats » dans le *Répertoire de droit international*, décembre 1999.

DEBRIE Jean, « Hubs portuaires 3. Les stratégies des opérateurs sur la façade ouest-africaine » dans *Flux*, n°97/98, juillet 2014.

DUBOUIS Louis, « L'embargo dans la pratique contemporaine » dans *Annuaire français de Droit international*, volume 13, 1967, p.99-152.

DUGUA Pierre Yves, « Les banques étrangères bien plus sanctionnées que les américaines » dans *le Figaro*, le 1^{er} juillet 2014.

GROIZELEAU Vincent, « Victoria : la mise au point de CMA-CGM face aux demandes américaines de sanction » dans *Mer et Marine*, 7 juin 2011.

GRELON Bernard et GUDIN Charles Étienne, « Contrats et crise du Golfe » dans le *Journal du droit international*, 1991.633,p. 645-646.

GUIBERT Nathalie, « une circulation planétaire qui échappe à tout contrôle » dans *Le Monde*, 10 mars 2012, n°20882.

GUILLOTTE Yvan, « Contrats internationaux et application des lois de police étrangères : justice et/ou sécurité ? » dans la *Newsletter Soulier*, mai 2010, à propos de l'arrêt Cass. Com., 16 mars 2010, n° 08-21.511.

HIGGINS Rosalyn, *Action internationale et compétence nationale*, S/CA 14/L2, p. 156.

LE GOAZIOU Benoît, « la nouvelle complaisance » dans *le Marin*, 19 juin 2015, n°3545, p.23.

LUCCHINI Laurent, « Actes de contrainte exercés par la France en Haute Mer au cours des opérations en Algérie (à propos de l'arrêt du Conseil d'État Société Ignazio Messina et Cie) » dans l'*Annuaire français de droit international*, volume 12, 1966. p 805- 821.

MARSAC Didier, « Les sanctions internationales et les clauses sanctions » dans *la Gazette de la chambre*, n°27, hiver 2011-2012

NDENDE Martin, « La mutation des entreprises du secteur des transports maritimes » dans *Droit maritime français*, Paris, Lamy, sept. et oct. 1992.

PANCRACIO Jean-Paul, « L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international » dans *Annuaire français de droit international*, volume 31, 1985, p. 221-236.

PANNIER Jean, « La rétroactivité in mitius en matière douanière », dans *La Semaine Juridique : entreprise et affaires*, n°5, 4 février 2010.

SIMON Patrick, « Qui est le transporteur maritime ? » dans *Droit Maritime Français*, 1995, p.26.

TEILLARD Thibaud, « CMA CGM : retour en Iran et arrivé d'un nouveau géant » dans *Le marin*, 31 juillet 2015, n° 3551, p.10.

TREVES Tullio, « chronique de jurisprudence italienne » dans le *Journal du droit international*, 1998, p.441.

TRUC Olivier, « Informations internationales : les compagnies maritimes et le trafic d'armes » dans *Le Monde*, 25 fév. 2012.

VANNOORENBERGHE Catherine, « La sureté des routes maritimes » dans *Sentinel : analyses et solutions*, n°46 et 47, 2007.

V. Jurisprudence

Compte rendu d'audience dans l'affaire « États-Unis contre Oussama ben Laden », [5 v. S(è) 98 Cr. 1023] – United States District Court, Southern District of New York.

ACHARD René, note sous Cass. Com. 10 mai 1983, navire JULIA, DMF 1984, p.269.

CHAZAL Jean Pascal, note sous Com. 23 nov. 1999, Bull.civ. n°210, JCP 2000. II. 10326.

JOURDAIN Patrice, note sous Cass, Ass. Plén., 14 avr. 2006, D. 2006. 1577.

LARROUMET Christian, note sous Cass. Civ. 1^{ère}. 19 janv. 1982, D. 1982. 457.

MARCHAND Aurore, note sous Cass. Com., 16 mars 2010, n° 08-21.511, STÉ AP MOLLER MAERSK A/S C/ STÉ VIOL FRÈRES ET A., JDI, n° 1, Janvier 2011.

VI. Textes officiels

Charte de bonne conduite relative à la lutte contre les flux illicites d'armes par voie maritime adoptée par l'organisation professionnelle Armateurs de France en octobre 2012.

Charte des Nations Unies du 26 juin 1945.

Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires du 12 décembre 2002.

Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature.

Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer.

Convention de Hambourg du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer.

Convention de Rome sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988.

Convention sur le Droit de la mer du 10 décembre 1982.

Décret n° 2013-293 du 5 avril 2013 portant approbation du contrat type de commission de transport.

Décret n°2008-1047 du 10 octobre 2008 portant publication de l'accord concernant la coopération en vue de la répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbes, fait à San José le 10 avril 2003.

Lignes directrices concernant la mise en œuvre et l'évaluation de mesures restrictives (sanctions) dans le cadre de la politique étrangère et de sécurité commune de l'UE, Document du Conseil de l'UE (15114/05), 2 décembre 2005.

Loi 110-53 intitulée « Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007 » du 3 août 2007.

Projet de loi adopté par le Sénat, relatif à la violation des embargos et autres mesures restrictives, transmis par M. Le Premier Ministre à M. Le Président de l'Assemblée Nationale

Règlement n°97-02 du 21 février 1997 relatif au contrôle interne des établissements de crédit et des entreprises d'investissement.

Résolutions du Conseil de sécurité des Nations-Unies :

- S/Rés. 232 (1966), 16 déc. 1966.
- S/Rés. 660 (1990), 2 août 1990.
- S/Rés.713 (1991), 25 sept. 1991.
- S/Rés. 757 (1992), 30 mai 1992.
- S/Rés. 1267 (1999), 15 oct. 1999.
- S/Rés. 1302 (2000), 8 juin 2000.
- S/Rés. 1343 (2001), 7 mars 2001.
- S/Rés. 1390 (2002), 16 janv. 2002.

- S/Rés. 1575 (2004), 15 nov. 2004.
- S/Rés. 1695 (2006), 15 juill. 2006.
- S/Rés. 1737 (2006), 23 déc. 2006.
- S/Rés. 2196 (2015), 22 janv. 2015.

Résolution 2011/782/PESC du Conseil du 1^{er} décembre 2011 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Syrie.

Traité sur le commerce des armes du 2 avril 2013.

VII. Sites internet

Amnesty International : <http://www.amnesty.fr/>

BIMCO:<http://www.bimco.org/chartering/clausesanddocuments/clauses/sanctionsclause.aspx>

CMA-CGM : <https://www.cma-cgm.fr/le-groupe/responsabilite-societale/ethique>

Conseil de sécurité de l'ONU : <http://www.un.org/press/fr/2012/CS10624.doc.htm>

Direction générale du Trésor : <http://www.tresor.economie.gouv.fr/sanctions-financieres-internationales>

EMSA : <http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>

Fortune de mer : <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/polices-et-clauses/risque-de-guerre-assurances-maritimes.html>

France diplomatie : <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/>

MSC Cargo:<https://www.msc.com/ita/contract-of-carriage/bl-standard-terms-conditions>

Maersk line :<http://terms.maerskline.com/carriage>.

OFAC :<http://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/CivPen/Pages/civpen-index2.aspx>

SeCure System : <http://www.securesystem.net/>

Union européenne : <http://eeas.europa.eu/cfsp/sanctions/indexen.htm>

TABLE DES ANNEXES

Annexe I : Charte de bonne conduite adoptée en Octobre 2012 par Armateur de France afin de lutter contre les flux illicites d'armes par voie maritimes

Annexe II : Éléments d'interprétation de la Consolidated United Nations Security Council Sanctions List

Annexe III : Connaissance

Annexe IV : Projet de loi relatif à la violation des embargos et autres mesures restrictives

ANNEXE I



LUTTER CONTRE LES FLUX ILLICITES D'ARMES PAR VOIE MARITIME CHARTRE DE BONNE CONDUITE

PREAMBULE

Les membres d'Armateurs de France ont depuis toujours fait le choix d'exercer leurs prestations de transport en privilégiant qualité, sécurité et sûreté.

Ainsi, ils soutiennent les efforts entrepris par les Etats, l'Union Européenne, et l'Organisation des Nations unies en matière de lutte contre la dissémination des armes classiques et en faveur du respect des embargos sur les armes décidés au niveau international ou régional.

La nécessité de ces efforts est accentuée par l'essor croissant du trafic maritime mondial. Un meilleur contrôle de l'application des règles de sûreté existantes doit notamment permettre de réduire les risques et les comportements délictueux.

Forts de ces constats, les membres d'Armateurs de France s'engagent publiquement à :

- Respecter strictement les règles et normes internationales,
- Mettre en place des mesures de prévention,
- Renforcer les relations entre armateurs ainsi qu'avec les autorités étatiques et internationales.

et formalisent ces engagements dans la présente charte.

ENGAGEMENTS

Les membres d'Armateurs de France s'engagent :

1/ Respect des règles et normes internationales

- A appliquer strictement les règles et normes internationales, européennes et nationales pertinentes relatives à la sécurité et la sûreté maritime ;
- A se conformer pleinement aux dispositions des mesures d'embargos et autres mesures restrictives décidées au niveau international, européen, et national;
- A informer l'ensemble des acteurs pertinents de leurs sociétés respectives et, dans la mesure du possible, leurs sous-traitants de la nature de ces mesures d'embargos et autres mesures restrictives.

2/ Mesures de prévention

- A prendre toutes les mesures utiles permettant de s'assurer que leurs partenaires respectent les engagements figurant dans la présente charte ;
- A prendre au niveau interne les mesures idoines visant à ne pas collaborer avec des sociétés, entités ou personnes visées par de mesures d'embargos et autres mesures restrictives internationales, européennes, et nationales ou ayant été impliquées dans des trafics d'armes ;
- A adopter des mesures de vigilance particulières pour le transport de marchandise à destination de pays soumis à des mesures d'embargos et autres mesures restrictives ;
- A mettre en œuvre et prendre en compte des indicateurs d'alerte communs afin d'identifier les transactions à risque, tels que par exemple la nationalité du chargeur, la destination finale de la marchandise, les modalités de paiement ou encore les ports de chargement ;

3/ Relation avec les autorités étatiques

- A mettre en place au sein de leurs compagnies un point de contact chargé de la liaison avec les autorités nationales de leur pavillon ;

- A alerter dans les meilleurs délais les autorités nationales et internationales en cas de suspicion de trafic ;
- A coopérer avec ces mêmes autorités à la mise en œuvre de mesures destinées à faire cesser ce trafic et pouvant éventuellement conduire au déroutement du navire ou au déchargement de la marchandise suspecte.

Raymond Vidil
Président Armateurs de France



Le Cluster Maritime Français et Armateurs de France s'engagent à faire la promotion de cette charte auprès de leurs partenaires étrangers afin d'en diffuser les bonnes pratiques.

Francis Vallat
Cluster Maritime Français



Raymond Vidil
Armateurs de France



ANNEXE II

Éléments d'interprétation de la Consolidated United Nations Security Council Sanctions List

- *Numéro de référence permanent* : Indique le régime de sanctions appliqué à la personne ou à l'entité concernée. Par exemple, un numéro de référence permanent commençant par « QD » renvoie au régime de sanctions contre Al-Qaida, tandis qu'un numéro de référence permanent commençant par « CF » renvoie au régime de sanctions institué par le Conseil de sécurité concernant la République centrafricaine. Les pays sont désignés par leur code ISO, composé de deux lettres. Ce sigle est suivi d'un « i » s'il s'agit d'une personne et d'un « e » s'il s'agit d'une entité (voir tableau ci-dessous).
- *Nom 1, Nom 2, Nom 3, Nom 4* : Quatre champs distincts sont prévus pour les noms afin de prendre en compte l'ensemble des règles d'attribution des noms qui sont en vigueur dans différentes cultures. Dans de nombreux cas, les personnes inscrites sur la Liste sont désignées par moins de quatre noms. Il peut y avoir plusieurs raisons à cela, notamment : a) on ne dispose pas de tous les éléments du nom complet; ou b) la règle d'attribution des noms utilisée pour l'intéressé n'impose pas l'emploi des quatre composantes.
- *Nom (graphie d'origine)* : Le nom tel qu'il apparaîtrait dans la graphie d'origine (par exemple alphabets arabe, cyrillique, farsi/dari, etc.).
- *Titre* : Titre honorifique, professionnel, religieux ou autre (actuel ou antérieur).
- *Désignation* : Titre/poste officiel ou fonction officielle.
- *Date de naissance*, y compris autres dates de naissance possibles.
- *Lieu de naissance*, y compris autres lieux de naissance possibles.
- *Pseudonymes fiables* : Pseudonymes (noms d'emprunt) permettant une identification formelle. Il convient de noter que les noms figurant dans ce champ ne sont pas séparés comme dans le cas des Noms 1, 2, 3 et 4, mais inscrits sous la forme de noms complets.
- *Pseudonymes peu fiables* : Pseudonymes (noms d'emprunt) qui ne suffisent vraisemblablement pas pour procéder à une identification formelle.
- *Nationalité* : Nationalité ou citoyenneté antérieure ou actuelle.
- *Numéro de passeport* : Numéro de passeport, de document de voyage ou de document auxiliaire/de remplacement.

- *Numéro national d'identification* : Numéro de carte d'identité, numéro de sécurité sociale, code fiscal ou numéro d'identification aux fins de l'impôt.
- *Adresse* : Adresse permanente ou provisoire, anciennes adresses ou adresse postale.
- *Inscrite le* : Date à laquelle le Comité des sanctions a inscrit la personne sur la Liste et date de toute modification apportée aux renseignements concernant la personne en question.
- *Renseignements divers* : Renseignements complémentaires concernant l'identification de la personne.

Source : http://www.un.org/french/sc/committees/list_compend.shtml

ANNEXE III

Exemple de connaissance maritime

MASTER BILL OF LADING N°		NOT NEGOTIABLE MULTIMODAL TRANSPORT DOCUMENT ISSUED BY		HOUSE BILL OF LADING HBL N° 3	
ISSUED BY		centrimex - int'l NVOCC WORLD-WIDE MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR HEAD OFFICE 11, Boulevard de l'Europe - PO BOX 90023 13784 VITROLLES Cedex - FRANCE TE: 04 42 35 98 20 - Fax: 04 42 35 98 21 www.centrimex.com S.A. au Capital de 1 820 000 Euros SAS 800 800 800 S. SAISON IDENTIFICATION INTRACOM - FR 15 860 800 807			
CONSIGNEUR					
CONSIGNEE					
NOTIFY PARTY					
PLACE OF RECEIPT		DECLARATION OF INTEREST IN TIMELY DELIVERY		DECLARED VALUE FOR CARRIAGE	
PORT OF LOADING	OCEAN VESSEL	SAILING DATE	FREIGHT AND CHARGES PAYABLE AT		
PORT OF DISCHARGE	PLACE OF DELIVERY	NUMBER OF ORIGINAL HBL			
MARKS AND NUMBERS		NUMBER, KIND OF PACKAGES, DESCRIPTION OF GOODS AND GROSS WEIGHT AS DECLARED BY SUPPLIER		FILE N°	
NOTE: ORIGINAL HOUSE BILLS OF LADING MUST BE DULY DISCHARGED IN EXCHANGE FOR THE GOODS, ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED, THE OTHERS TO BE VOID.		ORIGINAL			
INSURANCE		RECEIVED THE ABOVE MENTIONED GOODS IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITIONS, UNLESS OTHERWISE NOTED HEREIN, FOR TRANSPORT AND DELIVERY AS STATED ABOVE. GOODS AND INSTRUCTIONS ARE ACCEPTED AND DEALT WITH SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT PRINTED ON THE REVERSE HEREOF.			
FOR DELIVERY APPLIC TO:		EXECUTED AT: PLACE		ON DATE	
				8 centrimex - int'l	
		STAMP AND AUTHORIZED SIGNATURE		AS CARRIER	

- 1. Consignataire**
Celui à qui est destinée la marchandise. Nom complet, adresse, code postal, téléphone, fax, mail (personne/société).
- 2. Chargeur/Exportateur**
Nom complet, adresse, code postal, téléphone, fax, mail (personne/société).
- 3. N° de connaissance**
Référence de l'embarquement.
- 4. Partie à notifier**
Lors de l'arrivée du navire. Nom complet, adresse, code postal, téléphone, fax, mail (personne/société). S'il s'agit de la même adresse que le consigné, laisser en blanc.
Références d'exportation
- 5. Référence de la marchandise transportée.** Cela peut être une référence du chargeur ou de son transitaire.
- 6. Navire/Voyage**
Nom du navire et numéro de voyage communiqué au chargeur par le service clientèle lors de la réservation du fret.
- 7. Port d'embarquement - Port de débarquement**
- 8. Date d'émission**
Date d'émission du connaissance.
- 9. Description de la marchandise**
Description de la marchandise, type de conteneur, température (si marchandise réfrigérée).
- 10. Lieu de réception de la marchandise**
- 11. Lieu de livraison de la marchandise**
- 12. Mesures volume de la marchandise, unité de mesure à préciser.**
- 13. Poids brut marchandise, unité de mesure à préciser.**

Source : <http://www.centrimex.com/savoir-lire-un-connaissance.html>

ANNEXE IV

Projet de loi relatif à la violation des embargos et autres mesures restrictives

Projet de loi

Article 1^{er}

Il est créé au titre III du livre quatrième du code pénal un chapitre VII ainsi rédigé :

CHAPITRE VII

DE LA VIOLATION DES EMBARGOS ET AUTRES MESURES RESTRICTIVES

Art. 437-1.- I. - Constitue un embargo ou une mesure restrictive au sens du présent chapitre le fait d'interdire ou de restreindre des activités commerciales, économiques ou financières ou des actions de formation, de conseil ou d'assistance technique en relation avec une puissance étrangère, une entreprise ou une organisation étrangère ou sous contrôle étranger ou avec leurs agents ou toute autre personne, en application, soit :

1° De la loi ;

2° D'un acte pris sur le fondement du traité instituant la Communauté européenne ou du traité sur l'Union européenne ;

3° D'un accord international régulièrement ratifié ou approuvé ;

4° D'une résolution du Conseil de sécurité des Nations Unies.

II. - Le fait de ne pas respecter un embargo, une mesure restrictive est puni d'une peine de sept ans d'emprisonnement et de 750 000 € d'amende. Toutefois, la peine d'amende peut être fixée au double de la somme sur laquelle a porté l'infraction. La tentative des infractions prévues au présent article est punie des mêmes peines.

III. - L'abrogation, la suspension ou l'expiration d'un embargo ou d'une mesure restrictive ne fait pas obstacle à la poursuite et au jugement des infractions commises lorsque ces mesures étaient en vigueur, ni à l'exécution de la peine prononcée.

Article 2

A l'article 414-2 du code pénal, les mots : « 411-9 et 412-1 » sont remplacés par les mots : « 411-9, 412-1 et 437-1 ».

Article 3

La section 3 du chapitre VI du titre XII du code des douanes est complétée par un paragraphe 4 ainsi rédigé :

Paragraphe 4

De la violation des embargos et autres mesures restrictives

Art. 440-1. - L'abrogation, la suspension ou l'expiration d'un embargo ou d'une mesure restrictive tels qu'ils sont définis par l'article 437-1 du code pénal, ne fait pas obstacle à la poursuite et au jugement des infractions prévues par le présent code qui ont été commises lorsque ces mesures étaient en vigueur, ni à l'exécution de la peine prononcée.

Article 4

Les articles 1^{er} et 2 de la présente loi, outre leur application à Mayotte, sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, dans les Terres australes et antarctiques françaises et à Wallis et Futuna.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	2
TABLE DES ABRÉVIATIONS	3
SOMMAIRE	4
INTRODUCTION	5

PARTIE 1 : LE COMPORTEMENT DU TRANSPORTEUR MARITIME FACE A LA DÉCISION D'EMBARGO SUR LES ARMES

CHAPITRE 1 : LA DÉCISION D'EMBARGO : UN ACTE DE DROIT PUBLIC AYANT DES RÉPERCUSSIONS SUR LES RELATIONS ENTRE LE TRANSPORT MARITIME ET LES AUTORITÉS PUBLIQUES

Section 1 : La décision d'embargo sur les armes

- I. Les sources multiples de la décision d'embargo 17
 - A. Les embargos sur les armes décidés par les organisations internationales 17
 - 1. Les embargos des Nations-Unies 18
 - 2. Les embargos de l'Union européenne 19
 - B. L'embargo décidé unilatéralement par les États : l'hégémonie des États-Unis 22
- II. L'exécution de la décision d'embargo par les autorités nationales 23
 - A. La force obligatoire de la décision d'embargo sur les armes 23
 - B. La transposition en droit interne : l'ouverture à des interprétations multiples 25

Section 2 : Le renforcement des relations entre les opérateurs privés de transports maritimes et les autorités étatiques ou internationales pour assurer le respect de la mesure d'embargo

- I. La coopération avec les autorités en cas de suspicion de chargement illicite 29
 - A. Le déroutement volontaire des navires en cas de suspicion de cargaison illicite 29
 - B. Le déroutement forcé des navires par les autorités étrangères en cas de suspicion de cargaison illicite 31
- II. Les développements des relations avec les autorités étatiques 36
 - A. Le renforcement du dialogue entre les entités publiques et privées 36
 - B. Le rôle du contrôle par l'État du port (Port State Control) dans la lutte contre les violations d'embargo sur les armes 41

CHAPITRE 2 : LES MESURES DE SÉCURISATION VISANT À LIMITER LES RISQUES ET LES EFFETS DE LA VIOLATION D'UN EMBARGO

Section 1 : La sécurisation des transactions	45
I. L'identification des transactions à risque	45
A. L'identité des personnes impliquées dans l'échange	45
B. L'itinéraire et le type de marchandise acheminé	47
C. Le moyen de paiement utilisé pour la transaction	49
II. L'insertion de clauses spéciales dans les contrats maritimes	50
A. Les clauses-sanctions dans les contrats d'affrètement	50
B. Les clauses anticipant les effets d'un embargo	53
1. Les clauses autorisant le transporteur à modifier le lieu de destination et les modalités de transports	53
2. Les clauses d'irresponsabilité de l'opérateur privé de transport maritime en cas de violation d'un embargo sur les armes	56
I. La vulnérabilité du trafic conteneurisé	58
A. L'environnement des conteneurs	58
B. La confidentialité du chargement	60
II. La vérification de la licéité du chargement	62
A. La sécurisation de l'environnement des conteneurs	63
B. Les documents de mise à bord	66

PARTIE 2 : LES CONSÉQUENCES DE LA DÉCISION D'EMBARGO SUR LES ARMES POUR LES OPÉRATEURS PRIVÉS DE TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE 1 : L'IMPACT ORGANISATIONNEL ET FINANCIER DES MESURES DE PRÉVENTION ET DE CONTRÔLE POUR LE TRANSPORTEUR MARITIME

Section 1 : L'impact organisationnel des embargos sur les armes pour les opérateurs privés de transport maritime	73
I. La formation des salariés	73
II. Les systèmes de contrôle des transactions	75
A. Les procédures régissant le transport de marchandises à destination d'États sous embargos	75
B. La mise en place d'un « Compliance Desk » au sein du groupe CMA CGM	77
C. La mise en place de systèmes informatiques recensant les clients blacklistés	79

I. Les retards de livraison occasionnés par la sécurisation des transactions et des marchandises	82
II. La baisse du chiffre d'affaire des compagnies de transport maritime résultant de l'adoption d'une mesure d'embargo sur les armes	86
CHAPITRE 2 : LES CONSÉQUENCES DE LA VIOLATION DE LA DÉCISION D'EMBARGO POUR LES OPERATEURS PRIVES DE TRANSPORT MARITIME	91
Section 1 : La perte du bénéfice des couvertures d'assurance en cas de violation d'une décision d'embargo	91
I. La non-prise en charge par les assurances et P&I club des dommages liés à la violation des embargos	92
II. L'introduction de clause sanctions dans les contrats d'assurance maritime	93
Section 2 : Les sanctions encourues par les transporteurs maritimes et les auxiliaires de transport contrevenant à une décision d'embargo	97
I. Les sanctions prononcées à l'encontre des opérateurs privés de transport maritime en raison de la violation d'un embargo	97
A. Les sanctions prononcées à l'égard des transporteurs maritimes	97
B. Les sanctions prononcées à l'égard des auxiliaires de transport maritime	99
II. La pénalisation de la violation de la mesure d'embargo	101
A. Les résolutions du Conseil de sécurité demandant aux États de sanctionner pénalement les auteurs d'une violation de l'embargo	101
B. Le projet de loi relatif à la violation des embargos et autres mesures restrictives	103
CONCLUSION	109
BIBLIOGRAPHIE	110
TABLE DES ANNEXES	117
TABLE DES MATIÈRES	126