



## Conseil de sécurité

Distr. générale  
16 janvier 2015  
Français  
Original : anglais

---

### Lettre du 15 janvier 2015, adressée au Président du Conseil de sécurité par les Représentants permanents de l'Australie et de Singapour auprès de l'Organisation des Nations Unies

Le 12 septembre 2014, les Gouvernements de l'Australie et de Singapour ont organisé un colloque à Singapour à l'intention du secteur du transport maritime pour appeler l'attention sur les sanctions imposées par l'Organisation des Nations Unies et examiner les questions touchant l'application de ces sanctions. Le colloque a réuni une bonne centaine de représentants de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et des services connexes, notamment des propriétaires de navires, des agents maritimes, des transitaires, des compagnies d'assurance, des courtiers et des exploitants portuaires, ainsi que des associations professionnelles, des organes de contrôle et des groupes de réflexion.

Le présent rapport, établi conjointement avec le King's College de Londres, décrit les bonnes pratiques de contrôle recensées lors du colloque. Nous espérons qu'il aidera non seulement les professionnels du transport maritime mais aussi les États Membres de l'ONU et les comités du Conseil de sécurité à mieux comprendre le rôle et les bonnes pratiques du secteur, dont la collaboration est indispensable pour assurer l'application effective des sanctions de l'ONU.

C'est pourquoi nous vous serions reconnaissants de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre et de son annexe comme document du Conseil de sécurité.

Le Représentant permanent de l'Australie  
auprès de l'Organisation des Nations Unies  
(*Signé*) Gary **Quinlan**

La Représentante permanente de Singapour  
auprès de l'Organisation des Nations Unies  
(*Signé*) Karen **Tan**



**Annexe à la lettre du 15 janvier 2015 adressée au Président  
du Conseil de sécurité par les Représentants permanents  
de l'Australie et de Singapour auprès de l'Organisation  
des Nations Unies**

**Application du régime des sanctions dans le secteur  
des transports maritimes**

*Résumé*

Le présent rapport décrit les éléments à prendre en compte et les bonnes pratiques à appliquer dans le secteur des transports maritimes pour assurer le respect des sanctions des Nations Unies qui, aux fins de maintenir la paix et la sécurité, interdisent le transfert d'armes, d'articles susceptibles de servir à la fabrication d'armes de destruction massive et d'autres marchandises telles que le pétrole et le charbon de bois. Il prend en compte les vues exprimées par des représentants du secteur et des organes de contrôle lors d'un colloque sur la gestion des risques d'inobservation des sanctions dans le secteur des transports maritimes organisé à Singapour en septembre 2014, sous les auspices des Gouvernements australien et singapourien.

L'aide au commerce de marchandises visées par un régime de sanctions, qu'elle soit fournie en connaissance de cause ou non, pose un certain nombre de risques pour le secteur des transports. Le plus évident concerne les mesures coercitives prises par les autorités nationales, que ce soit dans les installations portuaires ou en haute mer, qui peuvent entraîner le retard ou le détournement des navires, l'interruption du transport de marchandises licites à bord du même navire ou dans le même conteneur que les cargaisons illicites suspectes, des actions en justice et des coûts tels que des dommages et intérêts pour atteinte à la réputation. Des affaires telles que la saisie du vraquier *Chong Chon Gang*, qui transportait des armes en violation de l'embargo sur les armes visant la République populaire démocratique de Corée, et l'explosion survenue à la base navale d'Evangelos Florakis à Chypre, montrent les risques de préjudice physique auxquels sont exposés les navires et les membres de l'équipage, ainsi que les installations portuaires ou autres et leur personnel.

Les transitaires, les transporteurs, les prestataires de services financiers et les exploitants portuaires ont adopté des pratiques similaires et complémentaires pour appliquer les lois relatives aux sanctions, sur la base de deux grands indicateurs de non-observation du devoir de diligence : le pays de destination et la marchandise proprement dite. Les transitaires doivent obtenir de l'expéditeur suffisamment d'informations pour déterminer si la marchandise en consignation est interdite ou soumise à des restrictions dans le pays de destination. Les transitaires peuvent également demander à leurs clients de leur fournir des informations indiquant si les marchandises expédiées ont été contrôlées ou de leur remettre un certificat de conformité ou une déclaration attestant que les conditions prévues par la loi sont bien remplies. Les informations de ce genre ont un effet dissuasif sur le commerce illicite.

Les transitaires peuvent bien sûr vérifier l'exactitude des informations fournies par leur client en procédant à une inspection physique des marchandises, mais les prestataires de services financiers utilisent souvent d'autres indicateurs, notamment afin de déterminer si les instructions du client pour le transfert de fonds correspondent à la destination présumée des marchandises. Les compagnies d'assurance procèdent à un contrôle de l'entité désignée avant la signature du contrat, pris à plusieurs reprises pendant la période couverte par le contrat. Elles sont de plus en plus nombreuses à inclure des clauses contractuelles visant à garantir que le contrat tient compte de la situation d'un client ou d'une transaction eu égard aux sanctions. De nombreux exploitants portuaires ont adopté des systèmes de suivi des navires et de contrôle de l'application des sanctions; ils utilisent également, comme indicateurs de risques, le certificat de navigabilité d'un navire, son bilan en matière de sécurité, ainsi que l'assurance responsabilité civile souscrite.

Parmi les pratiques communes suivies dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement pour promouvoir le respect des sanctions, on citera notamment une bonne coopération des indicateurs de risque permettant d'identifier les transactions suspectes; la collecte systématique des renseignements nécessaires sur les clients (par exemple, demander au client s'il a un mécanisme d'évaluation du respect des sanctions, s'il traite avec des pays visés par des sanctions ou s'il opère dans un pays visé par des sanctions); le recours à des programmes de certification ou d'accréditation qui favorisent la confiance dans les transactions et les clients; le suivi des navires; l'utilisation de systèmes de vérifications à rebours (pistes d'audit) et la tenue de dossiers.

Il n'est pas toujours facile de déterminer le niveau de contrôle de conformité requis pour couvrir le risque, mais un dispositif de contrôle approprié est nécessaire pour garantir que l'entreprise reste au courant des nouvelles sanctions, règles et obligations à observer. Le choix de ce dispositif dépend du secteur et de la taille de l'entreprise, ainsi que des risques auxquels elle pourrait être exposée. Récemment, le concept de « contrôle virtuel de la conformité », qui consiste à désigner un cadre ou un consultant qui est chargé du contrôle de conformité dans l'ensemble de l'entreprise, a gagné du terrain. Si un programme de contrôle de conformité peut généralement atténuer les risques de non-respect du régime de sanctions, il convient de noter que le non-respect n'est pas toujours délibéré. L'entreprise doit prendre des mesures pour déceler les cas de non-respect, les signaler aux autorités le cas échéant et améliorer le dispositif de contrôle pour éviter qu'ils ne se reproduisent.

## Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction . . . . .	5
II. Application des sanctions . . . . .	6
A. Sanctions visant des marchandises et des services . . . . .	6
B. Sanctions visant des personnes et entités désignées . . . . .	7
III. Conformité aux sanctions . . . . .	8
A. Transitaires et transporteurs . . . . .	10
B. Prestataires de services financiers . . . . .	12
C. Exploitants portuaires . . . . .	14
IV. Questions intersectorielles . . . . .	14
A. Personnes et entités désignées . . . . .	14
B. Transactions . . . . .	16
C. Devoir de vigilance . . . . .	17
D. Collecte et partage de l'information . . . . .	18
E. Suivi des navires . . . . .	18
F. Systèmes de certification et d'agrément . . . . .	19
G. Conséquences imprévues et risques non maîtrisés . . . . .	20
H. Vérification à rebours et tenue de dossiers . . . . .	20
V. Contrôle de conformité axé sur les risques . . . . .	21
VI. Conclusions . . . . .	22
Pièces jointes	
I. Extraits des résolutions du Conseil de sécurité . . . . .	23
II. Éléments de la politique . . . . .	26
III. Signaux d'alerte . . . . .	28

## I. Introduction

1. Les résolutions adoptées par le Conseil de sécurité en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies exigent souvent que les États adoptent et appliquent des mesures visant à empêcher les entreprises de participer à des activités risquant de compromettre la paix et la sécurité internationales. Un aspect essentiel de ces mesures, appelé « sanctions », est généralement une restriction imposée à l'exportation ou à l'importation de marchandises dont le Conseil estime qu'elles contribuent à une telle menace. En général, il s'agit de matériel militaire, notamment des armes, mais dans certains cas, cela peut comprendre des articles susceptibles de servir à la fabrication d'armes de destruction massive ou de leurs vecteurs, tels que des missiles. Dans certains cas, le Conseil peut aussi imposer des restrictions à l'importation ou à l'exportation de ressources naturelles, telles que le pétrole ou les diamants, lorsqu'il craint que le produit de ces activités ne serve à financer le terrorisme ou la rébellion. Il est important de noter que ces mesures ne s'appliquent pas seulement aux exportateurs et aux importateurs, mais aussi aux prestataires de services associés à l'activité en question. Depuis la mise en œuvre de sanctions « ciblées » au début des années 2000, le Conseil de sécurité a appliqué des sanctions dans une vingtaine de cas<sup>1</sup>. Il a également adopté une résolution [la résolution 1540 (2004)] demandant à tous les États de prendre une série de mesures visant à éviter que des armes de destruction massive ne tombent entre les mains d'acteurs non étatiques.

2. Ces résolutions laissent les gouvernements libres de décider des modalités d'application, ce qui signifie que les entreprises doivent se tourner vers les lois applicables dans la juridiction dans laquelle elles opèrent pour savoir exactement quel sera l'impact du régime de sanctions sur leurs activités; lorsque les activités commerciales couvrent plusieurs juridictions, les législations applicables peuvent varier. Jusqu'ici, certaines autorités nationales ont donné peu de conseils pratiques aux entreprises sur l'application des sanctions de l'ONU. Les orientations publiées concernent surtout l'importateur ou l'exportateur des articles visés par les mesures; elles accordent peu d'attention à l'incidence de ces mesures sur les prestataires de services auxiliaires, notamment dans le secteur des transports maritimes.

3. Le présent rapport décrit les bonnes pratiques à suivre pour assurer le respect des sanctions par les acteurs intervenant dans le secteur des transports maritimes, aériens et autres modes de transport, notamment les transitaires et les compagnies d'assurance. Il couvre également les mesures à prendre par les exploitants portuaires. Si les conseils fournis dans le rapport ne prétendent pas à l'exhaustivité, bon nombre des aspects pris en compte valent pour d'autres secteurs, notamment la finance, l'industrie manufacturière et l'exportation.

4. Les mesures efficaces sont présentées uniquement à titre indicatif; elles doivent être examinées à la lumière des lois en vigueur dans la juridiction sous laquelle opère l'entreprise et des sanctions qui s'appliquent là où elle a des activités de transit ou de transbordement.

5. Le rapport examine tout d'abord en quoi les diverses catégories de sanctions s'appliquent au secteur des transports maritimes et aux secteurs connexes. Il décrit

---

<sup>1</sup> Pour plus d'informations sur les travaux des comités des sanctions du Conseil de sécurité, voir <http://www.un.org/sc/committees> (consulté le 8 décembre 2014).

ensuite, au niveau sectoriel, les mesures à prendre par une entreprise pour se conformer aux lois nationales relatives à l'application des sanctions, ainsi que les pratiques de contrôle qui ont fait leurs preuves. Troisièmement, il recense certaines pratiques efficaces s'appliquant à de multiples secteurs. Enfin, il énumère les aspects à prendre en considération pour instaurer dans les entreprises une politique de contrôle du respect des sanctions basée sur le risque. Pour conclure, le rapport récapitule les principaux points à retenir et propose d'éventuels travaux futurs.

6. Le présent rapport a été établi à l'issue d'un colloque organisé par les Gouvernements singapourien et australien le 12 septembre 2014 à Singapour, sur le thème « Gestion des risques liés aux sanctions dans le secteur des transports maritimes ». Plus d'une centaine de représentants du secteur des transports maritimes et des secteurs connexes ont participé à ce colloque qui visait à faire comprendre les obligations relatives à l'application des sanctions. Certaines bonnes pratiques recensées lors du colloque ont été développées depuis. Les Gouvernements australien et singapourien remercient Ian Stewart, du Projet Alpha au King's College de Londres, et Martin Palmer, de la société Supply Chain Compliance Ltd., de leur contribution au présent rapport.

## **II. Application des sanctions<sup>2</sup>**

### **A. Sanctions visant des marchandises et des services**

7. Pour respecter les sanctions de l'ONU qui s'appliquent aux marchandises, les États doivent généralement prendre l'une des mesures ci-après, ou les deux :

a) Prévenir la livraison, la vente ou le transfert d'un article bien précis à un État bien précis. Ce type d'interdiction vise généralement la fourniture d'articles qui contribuent directement à la menace visée par les sanctions, tels que des armes ou des produits à double usage ayant un rapport avec les armes de destruction massive, mais elle peut aussi porter sur des produits normalement inoffensifs mais susceptibles d'être utilisés comme monnaie d'échange ou comme moyen de contrôle (par exemple, l'interdiction d'exporter des articles de luxe en République populaire démocratique de Corée);

b) Prévenir l'achat d'un article bien précis à un État bien précis. Ce type d'interdiction vise généralement à prévenir la prolifération d'articles dangereux en provenance de l'État concerné, notamment des armes ou des produits et technologies à double usage ayant un rapport avec les armes de destruction massive, mais elle peut aussi concerner les profits issus de certains produits, notamment de ressources naturelles comme le pétrole, les diamants bruts ou le charbon de bois.

8. Au niveau national, cela signifie généralement que l'importation en provenance de l'État concerné, ou l'exportation à destination de cet État, des biens frappés de sanctions est soit purement et simplement interdite, soit soumise à l'octroi d'un permis ou d'une licence en cas de dérogation au régime de sanctions applicable.

---

<sup>2</sup> Le présent rapport porte uniquement sur les sanctions adoptées par le Conseil de sécurité. À la conférence organisée le 12 septembre 2014, certains représentants du secteur ont souligné que les entreprises devraient s'attacher à appliquer les mesures prévues par la législation nationale. Dans certaines juridictions, cela signifie que les entreprises doivent respecter non seulement les sanctions de l'ONU, mais aussi toute sanction complémentaire imposée au niveau national.

Le Conseil de sécurité s'est contenté de définir les biens en termes généraux, mais certains États établissent des listes de matières ou technologies dont ils ont déterminé qu'elles étaient visées par l'interdiction. Souvent, ces listes sont celles que l'État utilise pour ses propres contrôles des importations et exportations de ces biens (dans le cadre de la législation sur le contrôle des exportations et des dispositifs connexes).

9. Bien que ces contrôles visent essentiellement les vendeurs et acquéreurs des biens frappés par les sanctions, dans certains cas le Conseil de sécurité demande expressément aux États de prévenir la fourniture d'« assistance » à toute activité commerciale interdite au titre du régime des sanctions. Le terme « assistance » a généralement un sens large (il est souvent utilisé au sens d'aide financière ou autre en rapport avec la livraison, la vente ou le transfert de biens frappés de sanctions), et s'applique donc notamment aux transitaires, aux sociétés de transport maritime et aux assureurs.

10. Même lorsque le Conseil de sécurité ne demande pas expressément aux États de prévenir ce type d'assistance, un État peut appliquer l'interdiction frappant le commerce de telle manière que les personnes facilitant ce commerce sont également visées (par exemple, en vertu des principes généraux du droit pénal qui étendent la responsabilité en cas de complicité, d'association de malfaiteurs, etc.). Les entreprises qui contribuent au commerce international doivent donc prendre des mesures visant à faire en sorte que leurs services ne soient pas utilisés pour des activités contraires au régime de sanctions.

11. Enfin, un certain nombre de régimes de sanctions exigent que les États empêchent leurs ressortissants ou les personnes se trouvant sur leur territoire de fournir des services de soutage à certains navires. Dans certains cas, cette interdiction s'applique aux navires dont on a de bonnes raisons de penser qu'ils transportent des marchandises visées par le régime des sanctions. Dans une affaire en cours (concernant l'application de sanctions aux transferts illicites de pétrole libyen), l'interdiction s'applique aux navires expressément désignés par un comité du Conseil de sécurité.

12. Les États sont tenus d'empêcher que les actes susmentionnés ne soient commis ni par leurs ressortissants, ni sur (ou depuis) leur territoire. En d'autres termes, la législation d'un État concernant le respect de ces obligations doit s'appliquer de façon extraterritoriale aux actes commis par les ressortissants de cet État.

## **B. Sanctions visant des personnes et entités désignées**

13. Les sanctions financières ciblées, également appelées « gel d'avoirs » exigent des États qu'ils :

a) Gèlent les fonds, autres avoirs financiers et ressources économiques se trouvant sur leur territoire à la date d'application de la mesure ou à une quelconque date, qui sont la propriété ou sous le contrôle de personnes ou entités désignées ou de personnes ou entités agissant en leur nom ou sur leurs instructions, ou d'entités qui sont leur propriété ou sont sous leur contrôle, y compris par des moyens illicites;

b) Veillent à empêcher que leurs nationaux ou toute personne ou entité se trouvant sur leur territoire ne mettent à la disposition de ces personnes ou entités des fonds, avoirs financiers ou ressources économiques, ou n'en permettent l'utilisation à leur profit.

14. Le Conseil de sécurité utilise un certain nombre de critères pour désigner les personnes et entités visées par des sanctions financières particulières, notamment le fait qu'elles sont directement responsables des menaces ou atteintes à la paix et à la sécurité internationales (par exemple, les groupes armés et leurs chefs, les organisations terroristes et leurs dirigeants, les organismes participant à des programmes gouvernementaux qui posent un risque de prolifération des armes de destruction massive et les responsables concernés); et le fait qu'elles facilitent ou soutiennent de quelque autre manière les activités des responsables directs (par exemple, les courtiers en armes, les bailleurs de fonds, les sociétés de commerce ou les sociétés fictives).

15. Les États s'acquittent de ces obligations à des degrés variables. En général, comme l'obligation de gel des avoirs ne vise pas à remettre en cause les titres de propriété, les États mettent en œuvre le gel en exigeant que les titulaires des avoirs au moment où la mesure est appliquée en restent propriétaires, mais ne les utilisent pas et n'en fassent pas commerce. L'obligation de geler des avoirs s'applique généralement aux institutions financières et autres établissements de dépôt, tels que les casinos, aux administrateurs de biens (juristes et comptables), aux agences immobilières et autres gestionnaires immobiliers, ainsi qu'aux cadastres. Elle s'applique également au dépositaire des avoirs.

16. L'obligation d'« empêcher la mise à disposition d'avoirs » est plus simple et directe : il est interdit de mettre des avoirs à la disposition de la personne ou de l'entité désignée. Dans ce cas, le terme « avoirs » désigne tout bien que la personne ou l'entité désignée cherche à acheter ou le prix d'achat de tout bien que la personne ou l'entité désignée cherche à vendre. Toute transaction commerciale avec une personne ou une entité désignée est donc interdite, sauf en cas de dérogation au régime de sanctions applicable.

### **III. Conformité aux sanctions**

17. Prêter une assistance au commerce de biens prohibés en vertu d'un régime de sanctions, sciemment ou non, pose un certain nombre de risques au secteur des transports. Le plus évident, ce sont les mesures de coercition prises par les autorités de l'État, dans le port ou en haute mer. Même dans les cas où il n'est pas question de tenir le transporteur des biens responsable au pénal, de telles mesures de coercition peuvent entraîner un retard ou un détournement des navires, une interruption du mouvement des biens licites se trouvant à bord du même navire ou dans le même conteneur que le chargement soupçonné d'être illicite, une responsabilité juridique ainsi que d'autres coûts et une atteinte à la réputation. Cependant, eu égard au caractère dangereux de certains biens visés par les sanctions (en particulier les munitions et autres explosifs, ainsi que les biens qui présentent un danger radiologique, chimique ou biologique), les risques peuvent s'étendre au danger physique qu'encourent le navire et son équipage, ainsi que le port et les autres installations et personnels. Ces types de biens, lorsqu'ils sont emballés pour éviter d'être détectés par les autorités du fait de leur caractère prohibé, peuvent ne pas être manipulés avec la précaution que nécessiterait leur nature dangereuse.

18. Enfin, les navires eux-mêmes peuvent être des avoirs qui sont la propriété ou sont sous le contrôle de personnes ou entités désignées et, partant, être eux-mêmes gelés par les autorités – tout chargement à bord de ces navires risque d'être immobilisé si une mesure de coercition est prise concernant le navire.

## Encadré 1

**Étude de cas : interception par le Panama du navire  
*Chong Chon Gang*<sup>3</sup>**

En 2013, les autorités panaméennes ont intercepté un navire qui apparemment faisait route, avec une cargaison de sucre, vers la République populaire démocratique de Corée, pays dont il battait le pavillon. Ce navire avait retenu l'attention des autorités en raison de différentes activités suspectes, dont la mise hors circuit du système d'identification automatique du navire, utilisé pour suivre les navires. Une fois à bord du navire, les autorités ont découvert de nombreux systèmes d'armement cachés dans le sucre, y compris des avions à réaction de type MiG et des systèmes de défense aérienne. Le Conseil de sécurité exige que les États préviennent la fourniture, la vente ou le transfert de ces types d'armement à la République populaire démocratique de Corée. Pour essayer d'éviter que les armes ne soient détectées (du fait du caractère prohibé de la cargaison), les armes avaient été rangées de façon inappropriée, ce qui faisait courir le risque d'une explosion qui aurait bloqué le canal de Panama.

Le navire était sous le contrôle et la direction de son exploitant, Ocean Maritime Management Company Limited, que l'ONU a ensuite désignée<sup>4</sup>. L'agent maritime, Chinpo Shipping Company, qui avait une adresse commune avec l'Ambassade de la République populaire démocratique de Corée à Singapour, a été par la suite poursuivi par les autorités singapouriennes.

## Encadré 2

**Étude de cas : l'explosion à la base navale d'Evangelos Florakis**

En 2009, la marine des États-Unis a intercepté un navire, le *Monchegorsk*, qui reliait la République islamique d'Iran à la République arabe syrienne via la mer Rouge. On a découvert que le navire transportait 98 conteneurs de munitions et autres explosifs en violation du paragraphe 5 de la résolution 1747 (2007) du Conseil de sécurité. Le navire a été escorté jusqu'à un port chypriote et les explosifs transportés un mois plus tard jusqu'à la base d'Evangelos Florakis, où ils ont été laissés à l'air libre pendant plus de deux ans. Le 11 juillet 2011, les explosifs ont explosé sans action extérieure, faisant 13 morts et 62 blessés. L'explosion a gravement endommagé des centaines d'édifices proches, y compris tous ceux de Zygi, ainsi que la principale centrale électrique de l'île, qui assurait plus de la moitié de l'approvisionnement du pays. En conséquence, une grande partie de Chypre a été privée

<sup>3</sup> Voir, par exemple, le rapport du Groupe d'experts créé en application de la résolution 1874 (2009), en date du 6 mars 2014 (S/2014/147, par. 124).

<sup>4</sup> Communiqué de presse du Conseil de sécurité intitulé « Le Conseil de sécurité désigne une entité visée par les mesures imposées par la résolution 1718 (2006) », [www.un.org/press/fr/2014/sc11499.doc.htm](http://www.un.org/press/fr/2014/sc11499.doc.htm) (consulté le 8 décembre 2014).

d'électricité juste après l'incident, et il a fallu organiser des coupures par roulement pour économiser l'énergie disponible. L'Union européenne a estimé que le coût de l'explosion pouvait être légèrement supérieur à 10 % du PIB du pays.

19. Le secteur des transports connaît bien les risques que posent les marchandises qui font l'objet d'un trafic ou la mauvaise manutention des matières dangereuses, et toutes les entités qui constituent la chaîne d'approvisionnement, y compris les exploitants de navire, les exploitants portuaires et les transitaires, disposent de systèmes visant à appliquer les prescriptions juridiques et de sécurité. La question est de savoir quels éléments doivent être ajoutés à ces systèmes pour qu'ils répondent aux exigences liées à l'application des sanctions. L'objectif de la présente section est d'étudier comment les trois types de prestataires de services – transitaires et transporteurs, prestataires de services financiers et exploitants portuaires – peuvent satisfaire aux exigences de l'ONU en matière de sanctions.

## A. Transitaires et transporteurs

20. À la conférence tenue à Singapour, il a été reconnu que les transitaires et les transporteurs sont confrontés à de nombreux défis s'agissant du respect des lois relatives au régime des sanctions. En général, ils traitent des milliers, voire des millions d'expéditions par semaine, ils ne fabriquent pas ni n'emballent les articles qui sont expédiés, dépendent presque entièrement des renseignements fournis par l'expéditeur et relèvent, dans le cadre de leurs opérations, de nombreuses juridictions dont les exigences juridiques sont différentes. Les transitaires ont tout spécialement pour fonction de réunir de multiples prestataires de services qui, de concert, fournissent un service unifié à la profession. Ces différents prestataires de services se trouvent à des points différents de la chaîne d'approvisionnement et souvent dans des pays différents, ce qui met en jeu de multiples systèmes juridiques et régimes de transit.

21. Toutefois, il a été également reconnu que les transitaires et transporteurs retirent des avantages commerciaux de l'établissement d'une réputation en montrant la voie en matière de conformité aux sanctions, en particulier parce que cela a généralement pour effet également d'accélérer l'obtention des manifestes de sortie<sup>5</sup>. En d'autres termes, la conformité est bonne pour le commerce.

### Indicateurs de risques liés à la conformité aux sanctions

22. En ce qui concerne la conformité aux sanctions ciblant des biens, c'est, de toute évidence, à l'exportateur/expéditeur (dans le cas d'exportations soumises à des

<sup>5</sup> Voir les réponses aux questions courantes élaborées par le HM Revenue and Customs du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, disponible en anglais à l'adresse suivante [http://customs.hmrc.gov.uk/channelsPortalWebApp/channelsPortalWebApp.portal?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=pageImport\\_ShowContent&id=HMCE\\_PROD1\\_027461&propertyType=document#P98\\_11454](http://customs.hmrc.gov.uk/channelsPortalWebApp/channelsPortalWebApp.portal?_nfpb=true&_pageLabel=pageImport_ShowContent&id=HMCE_PROD1_027461&propertyType=document#P98_11454) (consulté le 27 janvier 2015) et celles élaborées conjointement par le Bureau des douanes et de la protection des frontières des États-Unis d'Amérique et la Direction générale Fiscalité et Union douanière de la Commission européenne, disponible en anglais à l'adresse suivante [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/common/whats\\_new/13\\_01\\_31\\_eu-us\\_questions-answers.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/whats_new/13_01_31_eu-us_questions-answers.pdf).

sanctions) ou à l'exportateur/destinataire (dans le cas d'importations soumises à des sanctions) qu'incombe la responsabilité première. Comme expliqué plus haut, les transitaires et les transporteurs doivent néanmoins assumer eux-mêmes l'obligation de ne pas fournir une aide aux fins de la vente, de la fourniture ou du transfert d'un bien à destination ou en provenance d'un pays en violation d'un régime de sanctions. La question pour les transitaires est la mesure dans laquelle ils peuvent s'en remettre à leur client, qu'il soit l'expéditeur ou le destinataire, pour ce qui est d'avoir ses propres arrangements visant à assurer la conformité.

23. Facilitant le commerce avec un pays qui fait l'objet de sanctions, le transitaire doit avoir la conviction que les biens concernés ne sont pas soumis au régime des sanctions en question ou, s'ils le sont, qu'ils sont dûment couverts par le permis ou la licence nécessaire. Lorsqu'il facilite le commerce de biens qui ont été expressément désignés par certains régimes de sanctions (tels que des armements), le transitaire doit avoir la conviction que la destination des biens en question n'est pas un pays pour lequel ils sont frappés d'interdiction, sauf si un permis ou une licence a été dûment obtenu.

24. Cela va de soi lorsque l'expéditeur des biens a fait une déclaration exacte et honnête à la fois des biens et de leur destination. La situation devient complexe lorsque les expéditeurs ne déclarent pas clairement soit la nature des biens (en omettant tout simplement de les décrire ou en fournissant une description ambiguë ou incomplète, ou en fournissant une description erronée) soit leur destination (généralement en procédant au transbordement des biens dans un pays tiers). En outre, les expéditeurs peuvent eux-mêmes être induits en erreur par l'acheteur des biens s'agissant de la destination finale des biens ou de leur usage final envisagé.

25. Les éléments fondamentaux de la bonne pratique en matière de conformité sont indiqués ci-après :

a) Les transitaires et transporteurs devraient savoir quels sont les biens dont la fourniture à tel ou tel pays est interdite ou nécessite une autorisation;

b) Les transitaires devraient obtenir suffisamment de renseignements auprès de l'expéditeur pour être en mesure de déterminer si la fourniture des biens expédiés est frappée d'une interdiction ou de restrictions pour le pays de destination (les transporteurs peuvent vérifier si les biens décrits sur le manifeste ne sont pas inscrits sur les listes des marchandises soumises à des contrôles<sup>6</sup>, mais cela peut nécessiter une main-d'œuvre importante, en particulier du fait que de nombreux pays ont leurs propres listes d'articles et matériels soumis à des contrôles);

c) Les transitaires peuvent aussi demander à leurs clients de fournir des renseignements sur le statut de contrôle des biens qu'ils expédient et de confirmer que toute licence d'exportation requise a été accordée; ils peuvent également demander le numéro de référence de la licence. Agir ainsi conduit le client à déclarer que les exigences juridiques ont été respectées. En effet, s'il est relativement aisé pour les clients de fournir une déclaration erronée, jointes aux autres mesures, ces déclarations peuvent contribuer à garantir que les clients ne cherchent pas à faire transporter des articles prohibés;

<sup>6</sup> Voir le projet de normes du groupe de travail sur le contrôle des entités soumises à des restrictions de la Coalition for Excellence in Export Compliance à l'adresse [www.ceecbestpractices.org/uploads/9/1/2/6/9126226/ceec\\_-\\_screening\\_28\\_nov\\_2011.pdf](http://www.ceecbestpractices.org/uploads/9/1/2/6/9126226/ceec_-_screening_28_nov_2011.pdf) (en anglais, consulté le 8 décembre 2014).

d) Les transitaires peuvent exiger de leurs clients qu'ils fournissent ces renseignements sur le statut de contrôle et la délivrance de licences (cela est normalement exigé par les autorités douanières nationales, mais cela peut ne pas être le cas dans les pays où les juridictions respectent peu les régimes de sanctions). Certes, il n'est pas possible de déléguer la responsabilité juridique, mais en agissant ainsi les transitaires montreraient qu'ils se sont acquittés de leur obligation de diligence requise. Demander ces informations peut avoir un effet dissuasif en matière de commerce illicite (nombre de clients désireux de cacher la destination des biens sont beaucoup plus circonspects lorsqu'il s'agit de mentir par écrit);

e) Dans le cas de routes maritimes ou de marchandises particulièrement sensibles, l'obtention d'une déclaration de conformité signée par le client pourrait être un moyen efficace d'appeler l'attention du client sur les problèmes qui pourraient se poser et les contrôles nécessaires qui doivent être en place;

f) Les transitaires et les transporteurs devraient prendre des mesures pour s'assurer que les expéditeurs ont déclaré de façon appropriée le contenu de leurs envois<sup>7</sup>. Ainsi, les principales sociétés d'expédition de fret, de manière générale, ouvrent le premier envoi effectué par un nouveau client afin de vérifier qu'il est conforme aux déclarations fournies. Ces sociétés peuvent également contrôler des échantillons témoins aléatoires ou ciblés de façon à assurer une conformité continue des expéditeurs. Ce type d'inspection périodique est moins souvent effectué lorsque l'expéditeur dispose des certifications nécessaires, par exemple s'il a le statut d'opérateur économique agréé dans l'Union européenne.

26. Les transitaires devraient conserver ces données sauvegardées aux fins d'analyses effectuées après des « transactions suspectes » afin d'aider à améliorer encore les arrangements visant à assurer la conformité et de fournir des informations aux autorités chargées de contrôler la conformité.

27. S'agissant des personnes et entités désignées, la principale responsabilité qui incombe aux transitaires et transporteurs est de ne pas fournir des services d'expédition aux entités qui ont été désignées conformément aux lois nationales. Dans la pratique, cela nécessite que les compagnies de transport maritime procèdent à un contrôle des entités pour vérifier qu'elles n'ont pas été désignées<sup>8</sup>.

## **B. Prestataires de services financiers**

28. Le secteur des services financiers doit également s'abstenir d'aider à la vente, à la fourniture ou au transfert d'un bien à des pays soumis à des sanctions.

---

<sup>7</sup> Voir les directives établies par le Bureau de l'industrie et de la sécurité du Département du commerce des États-Unis (en anglais) à l'adresse <http://www.bis.doc.gov/index.php/compliance-a-training/export-management-a-compliance/freight-forwarder-guidance> (consulté le 8 décembre 2014).

<sup>8</sup> Cette façon de procéder s'appelle aussi, notamment, filtrage des parties interdites ou non autorisées. Les listes relatives aux sanctions, les listes des personnes et entités frappées de restrictions et d'interdictions sont habituellement disponibles à titre gratuit sur les sites Web des autorités chargées de la réglementation. Les listes des personnes et entités soumises à des sanctions imposées par l'ONU sont généralement soit incorporées dans les listes applicables par pays ou publiées séparément. Certaines autorités fournissent un accès libre à un outil de filtrage en ligne destiné aux exportateurs, aux chargeurs et aux transitaires. De nombreuses sociétés de services informatiques développant des logiciels de vérification de la conformité offrent des outils de contrôle sophistiqués qui comprennent de multiples listes, qui peuvent être adaptées en fonction du risque particulier de l'entreprise.

Nombre des principes relatifs à la conformité qui s'appliquent aux transitaires et aux transporteurs s'appliquent également aux prestataires de services financiers. Ainsi, les prestataires de services financiers aux transports maritimes doivent savoir quels biens ne peuvent pas être fournis à tel ou tel pays et ils devraient obtenir de leurs clients des renseignements suffisants pour déterminer si la transaction est interdite en vertu des régimes de sanctions. Alors que les transitaires peuvent vérifier l'exactitude des renseignements fournis par leurs clients au moyen d'une inspection physique des biens eux-mêmes, les prestataires de services financiers ont souvent recours à d'autres indicateurs, vérifiant notamment si les instructions de leur client relatives au transfert des fonds correspondent à la description qu'il a faite de la destination des biens.

29. Les assureurs ont également un rôle à jouer dans la définition des risques existants pour les entreprises. Ils ne devraient ni établir des polices d'assurance pour les activités illicites ni ne pas prêter attention à la nature des activités couvertes par leurs polices.

30. Étant donné qu'en général un délai s'écoule entre l'établissement d'une police et le versement d'une indemnité, les compagnies d'assurance devraient mettre en place des procédures pour être en mesure de savoir avec certitude si une entité qu'ils assurent déjà a été désignée. Dans la pratique, cela revient en général à contrôler les entités à de multiples reprises durant la période de validité de la police. Assurément, ces contrôles devraient être effectués avant la souscription ou le renouvellement d'une police et être effectués de nouveau avant le paiement de toute indemnité.

31. Les assureurs devraient également envisager d'inclure dans leurs contrats une clause visant à faire en sorte que le statut d'un client et d'une transaction en vertu d'un régime de sanctions puissent être pris en compte dans une perspective contractuelle. À la conférence qui s'est tenue à Singapour, il a été fait observer que la clause ci-après était de plus en plus souvent utilisée dans le secteur de l'assurance :

Aucun (ré)assureur n'est réputé fournir une couverture et aucun (ré)assureur n'est dans l'obligation de verser une indemnité ou de fournir toute prestation dans la mesure où la fourniture de ladite couverture, le versement de ladite indemnité ou la fourniture de ladite prestation l'exposerait à une sanction, une interdiction ou une restriction en vertu des résolutions des Nations Unies ou des sanctions, lois ou règlements commerciaux ou économiques de l'Union européenne, du Royaume-Uni ou des États-Unis d'Amérique<sup>9</sup>.

32. Le secteur bancaire, en partie du fait de l'adoption par le Groupe d'action financière de directives sur la lutte contre le financement de la prolifération, a récemment introduit un certain nombre de contrôles supplémentaires pour faire en sorte de ne pas faciliter des transactions illégales sans le vouloir par l'intermédiaire de ses clients. Les entreprises qui ouvrent de nouveaux comptes auprès de banques

<sup>9</sup> Andy Wragg, « Lloyds sanctions guidance: sanctions clauses », disponible (en anglais) à l'adresse [www.lloyds.com/~media/files/the%20market/communications/market%20bulletins/2014/10/y4832.pdf](http://www.lloyds.com/~media/files/the%20market/communications/market%20bulletins/2014/10/y4832.pdf); Arthur J. Gallagher and Co., « Shipowners take note: the impact of sanctions imposed against Russia », disponible (en anglais) à l'adresse [www.ajg.com/media/980927/Impact-of-Sanctions-Against-Russia-Marine.pdf](http://www.ajg.com/media/980927/Impact-of-Sanctions-Against-Russia-Marine.pdf); Centriq, « Insurance and the sanctions clause », disponible (en anglais) à l'adresse [www.centriq.co.za/2012/09/insurance-and-the-sanctions-clause](http://www.centriq.co.za/2012/09/insurance-and-the-sanctions-clause); et RaetsMarine News, « Liability policy for shipowners (updates to policy wording) », disponible (en anglais) à l'adresse [www.raetsmarine.com/news/marine-liability-policy-shipowners-updates-policy-wording](http://www.raetsmarine.com/news/marine-liability-policy-shipowners-updates-policy-wording). Tous consultés le 8 décembre 2014.

ou qui renégocient les conditions des comptes existants constatent que les banques insistent pour que leurs clients confirment que leurs opérations commerciales s'effectuent conformément aux différents régimes de sanctions.

### **C. Exploitants portuaires**

33. Les exploitants portuaires sont responsables du chargement et du déchargement des cargaisons dans le port. Ce sont généralement des entités commerciales ou semi-commerciales. Concernant la conformité aux sanctions, les exploitants portuaires ont le devoir de veiller à ce qu'aucune aide ne soit apportée à la fourniture ou au transfert de biens qui sont soumis à des sanctions. De plus, dans la mesure où ils contrôlent la fourniture de services de soudage, ils doivent veiller à ce que ces services ne soient pas dispensés aux navires pour lesquels on dispose de renseignements donnant de bonnes raisons de croire qu'ils transportent des marchandises soumises à des sanctions.

34. Les exploitants portuaires devraient aussi envisager de suivre la voie ouverte par Panama en adoptant des solutions en matière de suivi des navires et de vérification concernant les sanctions<sup>10</sup>.

35. Les exploitants portuaires devraient également vérifier si les navires entrant dans leur zone de compétence ont souscrit une assurance responsabilité appropriée. Les navires qui sont la propriété d'entités désignées et sont opérés par celles-ci sont souvent incapables d'obtenir une police d'assurance « protection et indemnisation » auprès des grandes compagnies d'assurance et sont donc souvent assurés par des plans souverains. La couverture fournie par ces programmes peut être conforme aux normes internationales. Il existe toutefois un risque manifeste que la couverture accordée par certains pays, tels que la République populaire démocratique de Corée, assure une protection insuffisante pour couvrir les réparations en cas d'incident majeur.

## **IV. Questions intersectorielles**

### **A. Personnes et entités désignées<sup>11</sup>**

36. Afin de se conformer au régime de sanctions, de nombreuses entreprises effectuent des contrôles pour identifier les personnes et entités désignées. Les dispositifs de filtrage comparent automatiquement les noms des parties à une transaction avec ceux figurant sur les listes des personnes et entités désignées et indiquent les concordances exactes ou possibles, qui font l'objet d'une vérification plus poussée<sup>12</sup>.

37. Le volume et la qualité des informations disponibles pour procéder à ces vérifications sont variables. Malgré les efforts déployés par l'ONU pour améliorer ses listes de personnes et entités visées par des sanctions financières, les informations

---

<sup>10</sup> L'Autorité du Canal de Panama a récemment adopté la solution « Pole Star's PurpleTRAC ». Voir <http://web.polestarglobal.com/> (consulté le 7 décembre 2014).

<sup>11</sup> Les entreprises désignent souvent ces personnes et entités par les expressions « parties interdites » ou « parties frappées de restrictions ».

<sup>12</sup> Voir [http://export.gov/ecr/eg\\_main\\_023148.asp](http://export.gov/ecr/eg_main_023148.asp) (consulté le 8 décembre 2014).

sont souvent insuffisantes pour déterminer de manière concluante s'il y a effectivement concordance. À ce problème viennent s'ajouter des difficultés liées à la transcription des noms écrits dans un alphabet non latin, à des erreurs dans les noms (accidentelles ou dues à une transcription phonétique), à l'existence d'homonymes et au manque général de données personnelles (date ou lieu de naissance).

38. Étant donné que les entreprises utilisent des listes de personnes et entités désignées pour procéder à des contrôles aux fins de l'application du régime de sanctions, il importe de remédier à ces difficultés. On peut le faire, dans une certaine mesure, en utilisant la logique floue et des algorithmes de concordance phonétique. Mais ces algorithmes posent eux-mêmes des difficultés, car ils accroissent généralement le taux de « faux positifs », où le nom recherché est suffisamment proche de celui d'une personne ou d'une entité désignée pour que le système considère qu'il y a identité. Pour les établissements financiers, les compagnies d'assurances et les transitaires, qui peuvent traiter des millions de transactions par jour, un taux de « faux positifs » compris entre 1 % et 1,5 %, la norme commerciale, peut représenter un investissement important s'il faut procéder à un contrôle manuel.

39. En cas de résultat positif ou incertain, l'entreprise qui effectue le contrôle doit contacter officiellement les autorités compétentes dans son pays.

40. Les sanctions imposées par l'ONU s'appliquent non seulement aux personnes et entités désignées, mais également à toutes les entités qui sont leur propriété ou sont sous leur contrôle. Les entreprises doivent donc également adopter des mesures permettant de déterminer si leurs partenaires commerciaux ou leurs clients sont la propriété ou sous le contrôle d'une personne ou d'une entité désignée.

41. L'ONU n'a pas publié de directives sur la signification exacte des termes « propriété » et « contrôle », mais celles publiées par certains États ou groupes d'États fournissent des indications utiles. Chaque fois que possible, conformément aux prescriptions du droit interne, les États devraient adopter les mêmes définitions pour éviter autant que possible les problèmes de localisation dans l'application des sanctions. Les définitions figurant dans l'encadré 3 sont extraites des lignes directrices de l'Union européenne à ce sujet<sup>13</sup>.

### **Encadré 3**

#### *Propriété*

Le critère à prendre en considération pour déterminer si une personne morale ou une entité est la propriété d'une autre personne ou entité est le fait d'être en possession de 50 % ou plus des droits de propriété d'une entité ou de détenir une participation majoritaire en son sein. S'il est satisfait à ce critère, on considère que la personne morale ou l'entité est la propriété d'une autre personne ou entité.

<sup>13</sup> Conseil de l'Union européenne, n° 9068/13, « Lignes directrices sur l'application et l'évaluation des mesures restrictives (sanctions) dans le cadre de la politique étrangère et de sécurité commune de l'Union européenne.

*Contrôle*

Les critères à prendre en considération pour déterminer si une personne morale ou une entité est contrôlée par une autre personne ou entité, seule ou sur la base d'un accord conclu avec un autre actionnaire ou un autre tiers, pourraient être notamment les suivants :

a) Le fait d'avoir le droit ou d'exercer le pouvoir de nommer ou de révoquer la majorité des membres des organes d'administration, de gestion ou de surveillance de la personne morale ou de l'entité concernée;

b) Le fait d'avoir nommé, uniquement sur la base des résultats de l'exercice de son droit de vote, la majorité des membres des organes d'administration, de gestion ou de surveillance d'une personne morale ou d'une entité qui ont été en fonction au cours de l'exercice actuel et de l'exercice précédent;

c) Contrôler seul, sur la base d'un accord conclu avec d'autres actionnaires ou membres d'une personne morale ou d'une entité, la majorité des droits de vote des actionnaires ou membres au sein de cette personne morale ou de cette entité;

d) Le fait d'avoir le droit d'exercer une influence dominante sur une personne morale ou une entité sur la base d'un accord conclu avec cette personne morale ou entité, ou sur la base d'une disposition prévue dans ses statuts, lorsque la législation applicable permet qu'un tel accord ou une telle disposition s'applique à ladite personne morale ou entité;

e) Le fait d'avoir le pouvoir d'exercer le droit d'exercer une influence dominante visé au point d) ci-dessus sans être le détenteur de ce droit;

f) Le fait d'avoir le droit d'utiliser la totalité ou une partie des actifs d'une personne morale ou d'une entité;

g) Le fait de gérer les activités d'une personne morale ou d'une entité sur une base unifiée, en publiant des comptes consolidés;

h) Le fait de partager conjointement et solidairement les obligations financières d'une personne morale ou d'une entité ou de les garantir.

**B. Transactions**

42. L'objectif du devoir de diligence est de comprendre le risque de non-conformité et les autres risques associés à une transaction. Bien que l'exigence de conformité vise en dernière analyse à établir une distinction claire entre les opérations autorisées et celles qui sont interdites, le fait est que, aussi bien formulées que soient les sanctions, les entreprises doivent déterminer à quelle catégorie de transactions elles ont affaire : celles qui sont absolument interdites, celles qui sont autorisées, celles qui sont ambiguës et celles qui sont suspectes. Une transaction est ambiguë lorsque la question de savoir si elle est autorisée ou interdite est sujette à interprétation (par exemple : Le bien en question entre-t-il dans la

catégorie « armes » ou « biens à double usage »?). Une transaction suspecte est une transaction qui présente des incohérences, par exemple une disparité entre la destination apparente des biens et le pays d'origine du paiement de ces biens, ou une disparité entre le destinataire/utilisateur final et la nature des biens. En fin de compte, les employés doivent comprendre ce qui peut constituer un problème de conformité et savoir à qui s'adresser dans leur entreprise s'ils ont le moindre doute.

43. L'aptitude d'une entreprise à se conformer au régime de sanctions dépend en fin de compte de son accès à l'information. Dans le secteur des transports, en particulier les services de transport de fret, les entreprises ont généralement de multiples partenaires commerciaux, qui fournissent notamment des services de collecte, d'emballage, de manutention, d'entreposage, de transport aérien ou maritime, de courtage en douane et autres services. Chaque transaction à laquelle l'entreprise est partie implique donc probablement de multiples entités, qui n'ont pas toutes les mêmes possibilités de déterminer si la transaction respecte le régime de sanctions. Il est donc essentiel que l'expéditeur des marchandises fournisse des informations exactes et complètes pour permettre à la compagnie de transport de déterminer en connaissance de cause si une exportation particulière risque de poser des problèmes de conformité au régime de sanctions et de prendre les précautions préalables qui s'imposent.

44. Les personnes et entités désignées ne doivent être parties à aucune transaction. L'examen des violations de sanctions passées montre que des entités désignées participent souvent à l'expédition de biens en violation du régime de sanctions, bien que ces entités et personnes essaient généralement de dissimuler leur rôle. Chaque partenaire doit faire l'objet d'un contrôle pour vérifier qu'il ne s'agit pas d'une entité désignée.

45. Les entreprises doivent également connaître leurs partenaires commerciaux ou clients et leur demander s'ils ont mis en place une procédure de contrôle permettant de garantir qu'ils ne participent pas, sciemment ou non, à l'expédition de biens en violation du régime de sanctions. Pour un programme de contrôle de conformité basé sur le risque, les entreprises doivent s'assurer que leurs principaux partenaires commerciaux ont mis en place un rigoureux programme de contrôle et qu'ils appliquent en priorité leurs politiques de gestion du risque aux entreprises et prestataires de services dans lesquels ils ont moins confiance ou dont ils connaissent mal les procédures de contrôle.

### **C. Devoir de vigilance**

46. Toutes les entreprises sont censées s'acquitter du devoir de diligence, mais le niveau de vigilance nécessaire varie selon les cas, notamment en fonction de lauspension du risque de l'entreprise ou du risque posé par une transaction donnée.

47. Il existe cependant certaines approches et pratiques communes que toutes les entreprises du secteur des transports maritimes devraient respecter. Elles concernent l'application du principe de précaution et la notion d'échelle progressive.

48. Pour appliquer systématiquement le principe de précaution, on peut poser certaines questions au client afin de déterminer les risques associés à la transaction : Le client a-t-il mis en place une procédure de contrôle de conformité au régime de sanctions? Le client traite-t-il avec des pays visés par les sanctions? Le client a-t-il

son siège dans un pays visé par les sanctions? Ces questions viennent s'ajouter aux vérifications d'usage dans le monde des affaires, telles que les contrôles de solvabilité (qui servent à confirmer la bonne foi d'une entité).

#### **D. Collecte et partage de l'information**

49. Une entité du secteur des transports peut, dans le cadre de ses activités courantes, recevoir des informations pouvant conduire à la découverte d'activités occultes de prolifération. Lorsque des entreprises découvrent des activités ou des transactions suspectes, elles sont encouragées à communiquer les informations pertinentes (par exemple celles qui concernent les entités impliquées et la nature de la transaction) à leurs autorités nationales.

#### **E. Suivi des navires**

50. Les entreprises de chacun des trois secteurs, ainsi que les utilisateurs des services de transport maritime, doivent être au courant de tout soupçon concernant le statut d'un navire en vertu du régime de sanctions. Il convient d'agir avec la diligence voulue pour déterminer si le navire est la propriété ou sous le contrôle d'une personne ou d'une entité désignée, s'il est exploité par celle-ci, et s'il est la propriété ou bat le pavillon d'un État qui applique un programme gouvernemental visé par le régime de sanctions. Ces précautions doivent également permettre de déterminer si un navire a déjà été mêlé à des activités indiquant le non-respect du régime de sanctions. Elles doivent aussi permettre de signaler les activités suspectes d'un navire qui utilise ses services. Le suivi des navires comprend les activités suivantes :

a) S'assurer que les navires, leurs propriétaires et leurs exploitants ne sont pas des personnes ou entités désignées;

b) Vérifier non seulement les noms des navires, mais aussi les numéros d'immatriculation de l'Organisation maritime internationale, les navires impliqués dans des activités liées à la prolifération changeant souvent de nom et de pavillon afin d'échapper aux contrôles<sup>14</sup>. Le Conseil de sécurité n'a pas encore désigné de navires particuliers, mais il a désigné des propriétaires et des exploitants de navires, et les descriptions figurant sur ses listes relatives aux sanctions peuvent comporter le nom de certains navires (par exemple, le *Chong Chon Gang* (voir l'étude de cas dans l'encadré 1) est mentionné dans les informations fournies pour Ocean Maritime Management Company sur la liste consolidée des entités et personnes visées par les sanctions);

c) S'assurer que la cargaison de navires qui sont la propriété ou battent le pavillon de pays où les conditions sont favorables au contournement des sanctions ne comporte aucun article interdit;

d) Prendre les précautions voulues pour réduire le risque de fournir des services d'appui à des navires en violation du régime de sanctions. Les résolutions de l'ONU sur les sanctions comprennent généralement des mesures interdisant l'importation et l'exportation d'armes, de matériel pouvant être utilisé dans des programmes d'armes de destruction massive et, dans le cas de la Libye, de pétrole;

---

<sup>14</sup> Voir le rapport final du Groupe d'experts créé par la résolution 1929 (2010) (S/2013/331).

e) S'assurer que la cargaison des navires de tout pavillon qui font escale dans des territoires visés par les sanctions ne comporte aucun article interdit.

51. Certaines résolutions, telles que la résolution 1718 (2006) du Conseil de sécurité concernant la République populaire démocratique de Corée, autorisent les États à inspecter les navires (quel que soit leur pavillon ou leur propriétaire) dont ils ont de bonnes raisons de soupçonner qu'ils transportent des articles interdits.

52. Afin de gérer ces risques, les exploitants portuaires, les exploitants de navires, les assureurs et (dans une moindre mesure) les transitaires doivent appliquer une série de mesures, notamment :

a) Comparer les noms des navires et de leurs propriétaires avec les noms figurant sur les listes d'entités désignées afin de déterminer s'ils sont visés par les sanctions;

b) Surveiller les mouvements des navires dans les ports visés par les sanctions et leurs abords, et aux alentours des navires visés par les sanctions.

53. Il existe deux principaux systèmes de suivi des navires. Le premier utilise le système d'identification automatique, qui est obligatoire sur tous les navires d'une jauge brute supérieure à 300. Le second système, basé sur le système de communications Inmarsat, peut également être utilisé par les États du pavillon. Bien que les deux systèmes indiquent normalement l'emplacement réel du navire, on a observé que les capitaines pouvaient éteindre le système d'identification automatique, en cas d'activité clandestine. Dans certains de ces cas, le système Inmarsat permet de continuer de suivre le navire<sup>15</sup>.

## F. Systèmes de certification et d'agrément

54. Divers systèmes de certification permettent d'accroître l'assurance qu'une transaction ne constitue pas une violation des sanctions. Il s'agit essentiellement de mesures liées au Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (Cadre de normes SAFE) de l'Organisation mondiale des douanes, telles que l'octroi du statut d'opérateur économique agréé, le Partenariat douanes-commerce contre le terrorisme et l'Initiative pour la sûreté des conteneurs, entre autres programmes. À la date du présent rapport, 168 des 179 États Membres de l'Organisation mondiale des douanes appliquent le Cadre de normes, et la tendance à la reconnaissance mutuelle des programmes augmente également.

55. Afin d'obtenir une certification au titre des divers programmes de chaîne d'approvisionnement sécurisée, l'autorité chargée de délivrer l'autorisation doit procéder à une évaluation des activités et processus de l'entreprise pour s'assurer que les critères pertinents sont remplis. Les critères reposent généralement sur l'application de la réglementation douanière (par opposition au contrôle des exportations et aux sanctions), mais certains éléments sont complémentaires. L'existence de la certification confirme également la bonne foi de l'entreprise. Dans certains pays, il existe un grand nombre d'entreprises certifiées.

<sup>15</sup> Concernant le suivi fondé sur des systèmes d'identification automatique, voir <https://www.ihs.com/products/ais-live-ship-tracker.htm>. Concernant le suivi combinant des systèmes d'identification automatique et Inmarsat, voir Pole Star's Purple TRAC : <http://purpletrac.polestarglobal.com/why-purpletrac> (consulté le 7 décembre 2014).

En Allemagne, par exemple, plus de 5 000 entreprises ont le statut d'opérateur économique agréé.

56. La satisfaction des critères fixés par ces différents cadres peut contribuer à atténuer les risques de non-respect du régime de sanctions associés à une transaction, mais la manière précise dont le risque est réduit dépend du secteur et du type de mesures.

57. Il convient de noter que la présence ou l'absence d'un système de certification n'atténue pas certains risques de non-respect des sanctions. Cependant, les envois effectués par des entreprises agréées en tant qu'éléments de la chaîne d'approvisionnement sécurisée posent généralement moins de risques, ce qui accélère le dédouanement ou, du moins, réduit la probabilité que les autorités douanières saisissent un conteneur aux fins d'inspection. La présence ou l'absence d'un système de certification lié au Cadre de normes SAFE peut également fournir des éléments d'information qui aident à évaluer les risques liés à la transaction et au client.

## **G. Conséquences imprévues et risques non maîtrisés**

58. La mise en œuvre de dispositifs visant à assurer l'application des sanctions réduit généralement les risques dans le secteur des transports maritimes. Il existe cependant un certain nombre de cas dans lesquels un appétit excessif pour le risque peut avoir des conséquences néfastes imprévues.

59. Cela est vrai, par exemple, dans le cas de l'assurance responsabilité civile. Il est de l'intérêt de la société dans son ensemble de faire en sorte que tous les navires en service soient couverts par une police d'assurance en cas de déversement d'hydrocarbures ou autre catastrophe majeure. Le fait de simplement refuser d'accorder une assurance « protection et indemnisation » pour un navire n'entraîne pas forcément son immobilisation dans un port, car l'exploitant du navire peut obtenir une couverture moins élevée auprès de pools nationaux ou d'assureurs moins scrupuleux. Une telle recherche du moindre coût fait courir le risque que l'assureur ne paie pas ou qu'il accorde une couverture insuffisante pour rembourser les dégâts causés par le navire.

## **H. Vérification à rebours et tenue de dossiers**

60. Bien qu'il appartienne aux États Membres de définir les modalités d'application des obligations imposées par les résolutions de l'ONU portant sanctions, les États doivent se conformer à certaines normes communes applicables à la tenue de dossiers. C'est essentiellement la tenue de dossiers qui permet d'enquêter sur les cas présumés de non-respect. Cela permet aussi aux entreprises de prouver qu'elles respectent leurs obligations (ou, du moins, qu'elles n'y manquent pas délibérément)<sup>16</sup>. Il peut également être demandé aux entreprises de fournir des pistes d'audit et des dossiers pour les transactions internationales dont elles sont responsables. Elles doivent donc s'assurer que leurs partenaires commerciaux sont au courant des obligations relatives à la tenue de dossiers et il est bon de les inclure dans les accords contractuels.

---

<sup>16</sup> Certaines juridictions (l'Australie et les États-Unis d'Amérique, entre autres) tiennent les entreprises pour strictement responsables en cas de non-respect des régimes de sanctions.

## V. Contrôle de conformité axé sur les risques

61. Les sociétés de transport maritime, les transitaires, les assureurs et les exploitants portuaires doivent adopter des mesures qui respectent les lois portant application des sanctions dans les pays concernés. La réalité dans chacun de ces secteurs est cependant plus complexe, et il est fréquent qu'une entreprise doive examiner non seulement l'état de conformité de ses propres activités, mais aussi celui des activités de ses clients et de ses partenaires commerciaux. L'état de conformité du pays dans lequel l'entreprise a des activités, et du pays dans lequel ses clients et ses partenaires commerciaux opèrent, est également important : les pays qui n'appliquent pas correctement le régime de sanctions créent des conditions propices aux violations et posent donc un plus grand risque pour les entreprises présentes dans ces pays.

62. C'est là un aspect évidemment délicat du contrôle de la conformité qui soulève souvent la question de savoir comment en faire assez. Il n'existe pas de réponse unique à cette question, mais la nature même de la question donne à penser que le contrôle va de pair avec la gestion des risques. Chaque entreprise doit déterminer les vérifications indispensables à effectuer au sujet de ses clients et de ses partenaires commerciaux, les obligations de ces derniers pour assurer le respect des sanctions et les mesures à prendre si elle n'est pas satisfaite des réponses reçues de ses partenaires commerciaux et de ses clients.

63. Le secteur est également le mieux placé pour déterminer à quel niveau de la chaîne d'approvisionnement le contrôle est le plus important. En d'autres termes : Qui dans la chaîne d'approvisionnement est le mieux à même de vérifier la nature d'un bien importé ou exporté, y compris son point d'origine et son utilisation finale? Qui est le mieux placé pour vérifier qui détient la propriété ou le contrôle d'un bien devant être transporté?

64. Pour garantir que l'entreprise est en conformité et reste au courant des nouvelles sanctions, règles et obligations, il faut un dispositif de contrôle approprié. Ces dispositifs ont des noms très différents, tels que Système de gestion de la conformité, Programme de gestion du contrôle des exportations ou Programme de surveillance du commerce mondial. Les entreprises utilisent différents systèmes de contrôle, selon leur secteur, leur taille et leur exposition au risque, par exemple :

a) Un système de contrôle unique qui permet de couvrir tous les facteurs à prendre en compte dans un secteur particulier et de rendre compte au conseil de gestion;

b) Des contrôles spécialisés dans certaines disciplines, avec présentation de rapports dans les différents domaines fonctionnels de responsabilité (dans cet exemple, l'activité d'audit doit rester indépendante du domaine fonctionnel);

c) Plus récemment, on a observé une tendance au « contrôle virtuel », où un cadre de l'entreprise est chargé du contrôle de conformité en général et des experts sont recrutés dans des entreprises offrant les services spécialisés voulus.

65. Quel que soit le dispositif de contrôle jugé le plus efficace par l'entreprise, il y a un certain nombre de domaines clefs à gérer pour que ce dispositif fonctionne bien. Les éléments individuels d'un système de gestion de la conformité sont essentiels pour optimiser son efficacité. Les éléments suivants sont généralement considérés comme indispensables pour créer un programme de contrôle de

conformité efficace (voir également la pièce jointe II) : engagement de la direction; organisation des contrôles de conformité; politiques et procédures; communication et formation; contrats et licences; documentation et tenue de dossiers; sécurité, y compris notamment vérification des parties frappées de restrictions, vérification des antécédents criminels, sécurité des installations et des véhicules; surveillance; validation et amélioration continues; et déclaration volontaire.

66. Un programme de contrôle de la conformité permet généralement de réduire les risques de non-respect des sanctions, mais il existe aussi des cas où le non-respect n'est pas délibéré. L'entreprise doit prendre des mesures pour identifier ces cas, les signaler aux autorités, le cas échéant, et améliorer le dispositif de contrôle pour éviter qu'ils se reproduisent.

## **VI. Conclusions**

67. Le secteur des transports fournit des services essentiels pour promouvoir la prospérité économique et, partant, la paix et la sécurité internationales. Il existe un risque réel que les proliférateurs utilisent le secteur pour transporter des produits sensibles. L'ONU a donc adopté des sanctions afin de faire face au risque que le secteur soit utilisé pour mener des activités interdites par des résolutions du Conseil de sécurité.

68. Le régime de sanctions exige que les États adoptent et appliquent des mesures interdisant à leurs entreprises de se livrer aux activités visées par les sanctions. Concrètement, cela signifie que les entreprises doivent veiller à ne pas effectuer de transactions interdites ni traiter avec des entités désignées.

69. Pour garantir une bonne gestion des risques de non-respect des sanctions, les entreprises doivent suivre une approche systématique en matière de contrôle. Elles doivent notamment former leur personnel, mener des activités visant à connaître leurs clients et leurs partenaires commerciaux et procéder à un contrôle des entités. Elles doivent également vérifier leur chaîne d'approvisionnement et signer avec leurs partenaires commerciaux des contrats exigeant qu'ils mettent en place des programmes adéquats de contrôle de la conformité.

70. Le présent rapport et la réunion sur laquelle il se fonde sont un premier pas vers la formulation de lignes directrices portant spécifiquement sur l'application des sanctions dans le secteur. Davantage d'efforts s'imposent si l'on veut que les sanctions puissent être appliquées comme il convient.

## Pièce jointe I

### Extraits des résolutions du Conseil de sécurité

#### Résolution 1970 (2011) du Conseil de sécurité concernant la Libye

11. *Demande* à tous les États, en particulier aux États voisins de la Jamahiriya arabe libyenne, en accord avec leurs autorités nationales et conformément à leur législation nationale, dans le respect du droit international, en particulier le droit de la mer et les accords pertinents sur l'aviation civile internationale, de faire inspecter sur leur territoire, y compris dans leurs ports maritimes et aéroports, tous les chargements à destination et en provenance de la Jamahiriya arabe libyenne, si l'État concerné dispose d'informations donnant des motifs raisonnables de penser que tel chargement contient des articles dont la fourniture, la vente, le transfert ou l'exportation sont interdits;

#### Résolution 1718 (2006) du Conseil de sécurité concernant la non-prolifération/ République populaire démocratique de Corée

8. *Décide* que :

[...]

f) Afin de veiller à l'application des dispositions du présent paragraphe et de prévenir ainsi le trafic illicite des armes nucléaires, chimiques ou biologiques, de leurs vecteurs et du matériel connexe, tous les États Membres sont appelés à coopérer, conformément à leurs autorités juridiques nationales et à leur législation et en conformité avec le droit international, notamment en procédant à l'inspection du fret à destination ou en provenance de la République populaire démocratique de Corée, selon que de besoin;

#### Résolution 2094 (2013) du Conseil de sécurité concernant la non-prolifération/ République populaire démocratique de Corée

16. *Décide* que tous les États doivent faire inspecter toutes les cargaisons se trouvant sur leur territoire ou transitant par celui-ci qui sont en provenance ou à destination de la République populaire démocratique de Corée, ou pour lesquels la République populaire démocratique de Corée, des nationaux de ce pays ou des personnes ou entités agissant pour leur compte ont servi d'intermédiaires, si l'État concerné est en possession d'informations fiables lui donnant des motifs raisonnables de penser que les cargaisons en question contiennent des articles dont la fourniture, la vente, le transfert ou l'exportation sont interdits par les résolutions 1718 (2006), 1874 (2009) et 2087 (2013), ou par la présente résolution, de manière à garantir la stricte application de ces dispositions;

#### Résolution 1929 (2010) du Conseil de sécurité concernant la non-prolifération

14. *Demande* à tous les États, en accord avec leurs autorités nationales et conformément à leur législation nationale, dans le respect du droit international, en particulier le droit de la mer et les accords pertinents sur l'aviation civile internationale, de faire inspecter sur leur territoire, y compris dans leurs ports maritimes et aéroports, les chargements à destination et en provenance de l'Iran, si l'État concerné dispose d'informations donnant des motifs raisonnables de penser que tel chargement contient des articles dont la fourniture, la vente, le transfert ou

l'exportation sont interdits par [...] la résolution 1737 (2006), [...] la résolution 1747 (2007), [...] la résolution 1803 (2008) ou [...] la présente résolution, afin de garantir une stricte application de ces dispositions;

15. *Note* que les États, dans le respect du droit international, en particulier le droit de la mer, peuvent demander l'inspection, avec le consentement de l'État du pavillon, de tout navire se trouvant en haute mer, demande à tous les États de coopérer à ces inspections s'il existe des motifs raisonnables de penser que ce navire transporte des articles dont la fourniture, la vente, le transfert ou l'exportation sont interdits par les dispositions des paragraphes 3, 4 ou 7 de la résolution 1737 (2006), du paragraphe 5 de la résolution 1747 (2007), du paragraphe 8 de la résolution 1803 (2008) ou des paragraphes 8 ou 9 de la présente résolution, afin de garantir une stricte application de ces dispositions;

[...]

21. *Invite* tous les États, non seulement à se conformer aux obligations qui leur incombent en vertu des résolutions 1737 (2006), 1747 (2007), 1803 (2008) et de la présente résolution, mais aussi à empêcher la fourniture de services financiers sur leur territoire, notamment les services d'assurance et de réassurance, ou le transfert vers, par ou depuis leur territoire, à ou par leurs nationaux ou des entités relevant de leur juridiction (y compris les filiales à l'étranger), ou des personnes ou institutions financières se trouvant sur leur territoire, de tous fonds, autres actifs ou ressources économiques s'ils disposent d'informations leur donnant des motifs raisonnables de penser que ces services, actifs ou ressources pourraient contribuer aux activités nucléaires de la République islamique d'Iran posant un risque de prolifération ou à la mise au point de vecteurs d'armes nucléaires, notamment en gelant les fonds, autres actifs et ressources économiques se trouvant sur leur territoire ou qui se trouveraient plus tard sur leur territoire, ou qui sont soumis à leur juridiction ou viendraient à l'être, et sont associés à ces programmes ou activités, et en exerçant une surveillance renforcée pour prévenir de telles transactions, en accord avec leurs autorités nationales et conformément à leur législation nationale;

#### **Résolution 2182 (2014) du Conseil de sécurité concernant la Somalie**

15. *Autorise*, pour une période de 12 mois à compter de la date d'adoption de la présente résolution, les États Membres, agissant individuellement ou dans le cadre de partenariats navals plurinationaux volontaires, tels que les « forces maritimes combinées », en coopération avec le Gouvernement fédéral somalien, celui-ci les ayant signalés au Secrétaire général qui les aura à son tour signalés à tous les États Membres, en vue d'assurer le strict respect de l'embargo sur les armes visant la Somalie et de l'embargo sur le charbon de bois, à faire inspecter sans occasionner de retard indu les navires se trouvant dans les eaux territoriales somaliennes et en haute mer au large des côtes somaliennes, jusque et y compris la mer d'Arabie et le golfe Persique, s'ils ont des motifs raisonnables de penser que ces navires à destination ou en provenance de Somalie :

- a) Transportent du charbon de bois de Somalie, en violation de l'embargo;
- b) Transportent des armes ou du matériel militaire à destination de la Somalie, directement ou indirectement, en violation de l'embargo sur les armes visant la Somalie;

c) Transportent des armes ou du matériel militaire destinés à des individus ou entités désignés par le Comité créé en application de ses résolutions 751 (1992) et 1907 (2009);

## Pièce jointe II

### Éléments de la politique

On s'entend généralement pour dire qu'un programme efficace de contrôle de l'application des dispositions des résolutions doit comporter les éléments ci-après :

a) Engagement de la direction. C'est un élément vital de tout programme de contrôle de l'application des dispositions des résolutions. Si les responsables les plus hauts placés ne montrent pas l'exemple, il sera pratiquement impossible d'obtenir que l'ensemble du personnel se conforme aux normes et exigences. En formulant une déclaration d'engagement, la direction indique clairement que le programme est important et qu'il bénéficie de son appui;

b) Organisation du contrôle. Des représentants désignés doivent être investis de l'autorité nécessaire pour garantir que les normes de contrôle requises sont intégrées dans l'organisation. Ils doivent avoir un rôle et des responsabilités clairs et disposer des ressources nécessaires, notamment financières, pour que l'entreprise continue de respecter les sanctions et les contrôles applicables;

c) Politiques et procédures. Elles devront être créées et incorporées dans les transactions commerciales quotidiennes. Elles serviront également d'aune à laquelle évaluer le degré de conformité d'une organisation;

d) Communication et formation. Ces domaines sont essentiels au succès de tout programme de contrôle. De par leur nature, les sanctions et les contrôles des exportations doivent être régulièrement amendés ou complétés. Une plateforme efficace de communication et de formation permettra d'informer le personnel compétent de l'évolution des exigences;

e) Contrats et autorisations. Tous les contrats commerciaux doivent exiger que les partenaires se conforment aux sanctions et aux règles régissant le contrôle des exportations et permettre de faire valider ou confirmer leur programme de contrôle de l'application des dispositions des résolutions. Si un programme est inadéquat, cela peut avoir des conséquences graves pour l'entreprise. Comme des autorisations peuvent être requises pour transporter certains biens ou pour les expédier à certains pays ou personnes, il est indispensable de déterminer quelles transactions peuvent être autorisées et garantir leur conformité;

f) Documentation et tenue des registres. Une documentation précise et complète est absolument essentielle pour qu'une entreprise puisse déterminer si les sanctions et les contrôles des exportations s'appliquent à tel ou tel chargement. Les transitaires reçoivent une grande partie de cette documentation de leurs partenaires commerciaux et s'en servent pour rédiger d'autres déclarations, ce qui signifie que tout problème dans la documentation originale se répercutera le long de la chaîne logistique. La tenue des registres sous toutes ses formes est un élément vital de tout programme de contrôle;

g) Sécurité. Ce point couvre une vaste gamme d'activités comprenant, sans s'y limiter, le filtrage des parties soumises à des restrictions, la vérification des antécédents criminels et la sécurité des bâtiments et des véhicules. Ce ne sont là que quelques-unes des mesures qui doivent être intégrées à une structure de contrôle de l'application des dispositions des résolutions;

h) Suivi. Il arrive qu'une entreprise transporte pour ses clients des biens soumis à des contrôles ou des restrictions ou des biens à double usage. Un système de suivi des expéditions est nécessaire pour ne jamais perdre leur trace, garantir qu'elles ne transitent pas par des pays où d'autres problèmes de respect des dispositions pourraient se présenter et appeler l'attention sur les risques potentiels de détournement;

i) Validation et amélioration continues. Le contrôle de l'application des résolutions est un processus et non un but. Du fait de la nature des sanctions et des contrôles des exportations, une fois le système de contrôle créé, il faut régulièrement évaluer (vérifier) les processus afin de veiller à ce qu'ils soient correctement mis en œuvre et tiennent compte des contrôles et des changements les plus récents;

j) Divulcation d'informations à titre volontaire. Quelle que soit l'efficacité du système de contrôle appliqué, une erreur humaine, au sein de l'entreprise de transport ou à l'extérieur, est toujours possible.

## Pièce jointe III

### Signaux d'alerte

Dans le domaine des sanctions, les signaux d'alerte sont des actes qui peuvent être qualifiés d'anormaux et trahir l'intention de commettre une violation. Ces indicateurs, très simples ou subtils, comprennent notamment :

a) Les changements d'adresse de livraison. Les changements d'adresse effectués à la dernière minute ou après l'expédition peuvent indiquer une intention de détourner le chargement, en particulier lorsque la nouvelle adresse de livraison se trouve dans un autre pays. Tous les changements d'adresse de livraison devraient faire l'objet d'une vérification;

b) Les livraisons à des adresses inhabituelles, c'est-à-dire à des adresses qui ne correspondent pas au domaine auquel les biens sont généralement associés. Par exemple, la livraison d'équipements de communication à une boulangerie ou à une pharmacie, ou des biens livrés en quantité industrielle à une adresse privée;

c) Les hôtels. Lorsque l'adresse de livraison est celle d'un hôtel, il peut s'agir d'un intermédiaire. Les hôtels offrent un certain anonymat, qui complique le suivi des livraisons;

d) Les transitaires. Les transitaires sont parfois utilisés à des fins illégales par des organisations ou des personnes qui tentent de contourner les sanctions et les contrôles. Des entreprises de transport, des fournisseurs de services logistiques et des transitaires seront parfois utilisés comme consignataires ou destinataires d'un envoi, qui, une fois reçu, peut être divisé ou réexpédié en plusieurs parties;

e) Les zones franches. Comme les zones franches ont des procédures simplifiées pour le traitement des importations et des exportations, que les autorités réglementaires telles que les douanes y jouent un rôle minime et qu'elles sont fréquemment utilisées pour le stockage ou le transit de marchandises, elles constituent des destinations privilégiées vers lesquelles détourner des biens vers des pays et des personnes soumis à des sanctions;

f) Les livraisons à l'adresse du transitaire. Cette manœuvre peut avoir pour but de dissimuler la nature des activités de l'expéditeur ou sa réelle identité. Il faut toujours demander à voir un document d'identité délivré par le gouvernement et en conserver une photocopie;

g) Le paiement en espèces. Les demandes tendant à régler en espèces des transactions importantes ou coûteuses peuvent être considérées inhabituelles, la tendance étant actuellement aux factures et aux échéances de crédit à long terme;

h) Les tarifs de transport élevés. Le fait que des expéditeurs acceptent d'appliquer des tarifs qui ne semblent pas correspondre à la nature du chargement expédié devrait susciter la méfiance;

i) Le paiement du transport par des tierces parties;

j) Les articles qui semblent incompatibles avec les capacités techniques d'un pays, par exemple l'envoi d'un équipement de fabrication de semi-conducteurs vers un pays qui n'a pas d'industrie électronique;

- k) La taille de la transaction. Lorsque la taille de l'envoi ne semble pas correspondre à l'échelle des activités commerciales habituelles de l'exportateur ou de l'importateur;
  - l) La documentation. Des documents modifiés à la main et des évaluations qui ne semblent pas correspondre aux articles expédiés ou au poids du chargement;
  - m) Les descriptions. Descriptions des biens vagues ou trompeuses;
  - n) Le regroupement. Les envois de groupeurs ou de grossistes qui ne fournissent que des informations succinctes sur le chargement.
-