



UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE  
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS  
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS  
(CDMT)

**LE CONFLIT RUSSO-UKRAINIEN :  
CONSEQUENCES DANS L'INDUSTRIE  
MARITIME ET DES TRANSPORTS**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et Management des Activités  
Maritimes

Par

Clara FAVEROT-QUILICHINI

Sous la direction de M. Le Professeur Cyril BLOCH

*Année universitaire 2021-2022*



## REMERCIEMENTS

En préambule de ce mémoire je souhaiterais remercier très sincèrement :

Madame Isabelle JOURNOT, Directrice Juridique de CEVA FREIGHT MANAGEMENT France, pour m'avoir permis d'intégrer son service juridique et effectuer une année d'alternance enrichissante et formatrice tant au niveau professionnel que personnel. Je tiens sincèrement à la remercier pour la grandeur de sa bienveillance, son management et pour son professionnalisme qui m'a permis de consolider mon appétence pour le droit des affaires maritimes et des transports.

Mademoiselle Clémence RINCON, Juriste au service juridique de CEVA FREIGHT MANAGEMENT France, pour son accueil chaleureux, son professionnalisme, son écoute intarissable et sa pédagogie. Je tiens également à la remercier d'avoir su me faire confiance sur des sujets juridiques et d'avoir su pleinement m'intégrer au service.

Maître Christophe THELCIDE, pour sa disponibilité, sa générosité et pour m'avoir partagé son amour sincère du Droit maritime.

Maître Honoré Romain SOGLO, pour avoir su donner de son temps sur ce sujet, pour ses recommandations qui ont été des plus précieuses et pour son hospitalité.

Je tiens à remercier l'ensemble des services de CEVA FREIGHT MANAGEMENT France qui ont su m'intégrer à la communauté tout au long de cette année.

Monsieur Le Professeur Cyril BLOCH, pour m'avoir permis d'intégrer le Master 2 Droit et Management des Activités Maritimes.

L'ensemble des professeurs et des intervenants pour leur pédagogie enrichissante et leur amabilité.

Enfin, et surtout, à mes parents qui sans eux, rien ne serait possible.

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>6</b>
<b>PARTIE 1 : LE CONFLIT RUSSO – UKRAINIEN ET LA MISE EN PLACE DE SANCTIONS INTERNATIONALES AFFECTANT LE SECTEUR MARITIME .....</b>	<b>14</b>
TITRE 1 : LA MISE EN PLACE DE SANCTIONS RESTRICTIVES A L'EGARD DE LA RUSSIE POUR LA CONSERVATION DE LA SOUVERAINETE ET DE L'INDEPENDANCE DE L'UKRAINE .	15
<i>Chapitre 1 : Le contenu des sanctions restrictives mises en place contre la Russie .....</i>	<i>15</i>
<i>Chapitre 2 : Les effets de la mise en place des sanctions internationales dans le secteur maritime .....</i>	<i>25</i>
TITRE 2 : L'APPLICATION DES SANCTIONS MISES EN PLACE DANS LE DOMAINE MARITIME .....	36
<i>Chapitre 1 : Le bien fondé des sanctions internationales à l'égard du droit maritime .....</i>	<i>36</i>
<i>Chapitre 2 : Le bien fondé des sanctions internationales à l'égard des gens de mer .....</i>	<i>41</i>
<b>PARTIE 2 : LES MESURES RESTRICTIVES PRISES CONTRE LES INTERETS RUSSES EN FAVEUR DE L'UKRAINE : CONSEQUENCES ET EFFETS DE DROIT SUR LES ACTIVITES MARITIMES .....</b>	<b>46</b>
TITRE 1 : LA PERTURBATION DE L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISE : LE CAS DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT .....	47
<i>Chapitre 1 : Le commissionnaire de transport contraint par le respect des sanctions mises en place .....</i>	<i>47</i>
<i>Chapitre 2 : La réorganisation du transport de marchandises par le commissionnaire de transport .....</i>	<i>54</i>
TITRE 2 : UN SYSTEME DE SANCTIONS REMETTANT EN CAUSE L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISE .....	61
<i>Chapitre 1 : Un conflit localisé pour des effets globalisés : conséquences affectant la communauté maritime .....</i>	<i>61</i>
<i>Chapitre 2 : Les conséquences des sanctions à plus long terme : Quel est le risque à venir pour le transport maritime ? .....</i>	<i>66</i>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>69</b>

## TABLE DES ABREVIATIONS

AIS Marine : Automatic Identification System (Système d'identification automatique)

AGCS : Allianz Global Corporate & Specialty

BIMCO : Baltic and International Maritime Conference

CMR : Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route

CONWARTIME : War Risks Clause for Time Chartering (Clause du risque de guerre pour les contrats d'affrètement à temps)

CNUCED : Conférence des Nations Unis sur le Commerce Et le Développement

DNRED : Direction Nationale du Renseignement et des Enquêtes Douanières

G7 : Groupe des sept

HM Treasury : Trésor de Sa Majesté (département exécutif du gouvernement britannique chargé de l'élaboration et de la mise en place des finances publiques et des politiques économiques).

JWC : Joint War Commitee

MLC : Maritime Labour Convention (Convention du Travail Maritime, 2006)

OFSI : Office of Financial Sanctions Implementation (Office responsable de la mise en œuvre des sanctions financières du Royaume Uni pour le compte du HM Treasury)

OMI : Organisation Maritime Internationale

SWIFT : Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication

UE : Union Européenne

URSS : Union des Républiques Socialistes Soviétiques

VLSFO : Very Low Sulphur Fuel Oil (combustible pour les soutes de navire)

VOYWAR : War Risks clause for Voyage Chartering (Clause du risque de guerre pour les contrats d'affrètement au voyage)

War Clause : Clause du risque de guerre

ZEE : Zone Economique Européenne

## INTRODUCTION

Dans ce mémoire, nous étudierons les conséquences actuelles que le conflit russo-ukrainien a érigé dans le secteur de l'industrie maritime. En effet, nous allons aborder les multiples perturbations que ce conflit a entraîné dans ce secteur, tant sous son aspect économique, que sous son aspect commercial et juridique. En effet, les sanctions mises en œuvre par l'Union Européenne et le Royaume Uni à l'égard des intérêts russes nous permettront de constater d'une part, la perturbation du marché économique mondial par la restriction à l'exportation et à l'importation des produits agro-alimentaires et des produits pétroliers en provenance ou à destination de la Russie. D'autre part la mise en œuvre de nombreux défis auxquels se heurteront les professionnels du transport maritime et terrestre, les entreprises portuaires ainsi que les gens de mer.

Nous concentrerons ainsi notre principale réflexion sur les enjeux maritimes. Puis, nous aborderons subsidiairement les conséquences de cette guerre à l'égard du commissionnaire de transport, qui se heurte à une réorganisation de son marché et qui doit répondre à des exigences de conformité. Nos propos sont essentiellement engagés vers des problématiques afférentes au transport maritime de marchandise, aux conséquences à l'égard des professionnels et acteurs de l'industrie maritime, ainsi qu'à la remise en cause hypothétique des principes du droit maritime.

Nous n'aborderons pas les notions voisines afférentes au secteur aérien et nous n'aborderons pas ce sujet sous un angle politique, historique et géopolitique. Ainsi, nous ne préciserons pas l'apport de l'ensemble des sanctions prises à l'encontre de la Russie. Enfin, nous ne nous engagerons pas à prendre position pour l'une ou l'autre des situations et tenterons d'adopter une approche neutre et objective des événements actuels affectant le domaine maritime et plus largement le domaine du transport de marchandises.

Dans une perspective historique, il convient de prime abord d'évoquer les tensions existantes depuis des siècles entre la Russie et l'Ukraine afin de comprendre l'essence de la situation actuelle.

L'Ukraine et la Russie forment depuis des siècles « *un seul peuple* » selon le discours de juillet 2021 publié sur le site du Kremlin par le Président de la Russie, Vladimir Poutine qui tend à justifier la réunification de l'Ukraine avec la Russie. En effet, l'Ukraine est un territoire postsoviétique, en ce qu'il était l'une des entités qui constituaient l'URSS, Etat

fédéral composé depuis 1922 d'une quinzaine de républiques socialistes soviétiques telles que l'Ukraine, la Biélorussie et la Moldavie.

Dès lors, le 26 décembre 1991, l'URSS est dissoute par la réunion des présidents de la Biélorussie, de l'Ukraine et des autres républiques de l'Union Soviétique à Minsk, capital de la Biélorussie. Cette démarche s'inscrit dans le contexte du changement politique mis en place par le Secrétaire général du comité central du Parti communiste de l'Union Soviétique, Mikhaïl Gorbatchev. Ce dernier a prôné la liberté d'expression et inscrit sa démarche politique dans une restructuration de la société afin que les peuples des républiques soviétiques formant l'URSS ne soient plus soumis à la dictature du Parti Communiste. Ainsi, les Etats anciennement soviétiques deviennent indépendants, notamment l'Ukraine qui proclame son indépendance en 1991.

Le 27 juin 2008, l'Ukraine sous la Présidence de Viktor Iouchtchenko s'engage auprès de l'Union Européenne à établir une zone de libre-échange et parvient à un accord d'association sans pour autant devenir membre de l'Union Européenne. L'établissement d'une zone de libre-échange tendait à favoriser le transit de marchandises par voie maritime afin de développer un développement économique du territoire et à établir une relation commerciale solide et pérenne avec l'Union Européenne. Cet accord, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2017, avait pour objectif l'approfondissement des liens politiques, le renforcement des liens économiques et le respect des valeurs communes<sup>1</sup> et remplaçait l'accord de partenariat et de coopération (APC) qui régissait leurs relations depuis 1998. Ainsi débute une européanisation et occidentalisation des mesures à l'égard de l'Ukraine, en ce que cet accord a été signé entre Kiev et Bruxelles.

Parallèlement, dans un souci de conservation des relations économiques et commerciales avec la Russie, l'Ukraine signe le 17 décembre 2013 avec cette dernière, une série d'accords économiques afin de prévoir « *une intensification des relations économiques et industrielles bilatérales* ». <sup>2</sup> Cela s'entend notamment par la possibilité pour la Russie de conserver un accès exclusif aux bases navales sur le territoire ukrainien ainsi que la présence des troupes militaires en mer Noire et en mer d'Azov, et ce en contrepartie d'un tarif préférentiel octroyé par la Russie à l'Ukraine concernant l'importation de gaz russe<sup>3</sup>. Cet accord avait notamment été renouvelé en 2010 pour une échéance en 2040. Cela nous permet donc de constater l'importance de la présence des troupes militaires russes en

---

<sup>1</sup> Consilium Europa « Relations de l'UE avec l'Ukraine »

<sup>2</sup> I. DELANOË – « Les enjeux de la crise ukrainienne en mer noire » - Revue internationale et stratégique, IRIS Edition, 2014 /4 n°96 pages 39

<sup>3</sup> E. PLIMLIN – « Une base navale russe clé en Ukraine » – Revue Le Monde Sébastopol, 28.02.2014 « *Le tarif préférentiel de fourniture de gaz correspondait à une réduction de 30% du prix d'origine de livraison* »

Ukraine, notamment à la base navale de Sébastopol qui depuis la création de la ville au XVIII<sup>e</sup> siècle abrite la flotte russe.

Dès lors en 2013, le Président Ukrainien Viktor Iouchtchenko se retire unilatéralement de l'accord d'association engagé avec l'Union Européenne, ce qui entraîne un mouvement de foule des partisans pro-Union Européenne qui proclame un rapprochement avec les territoires et institutions de l'Union Européenne. Le Président fuit la capitale de Kiev au regard de ces mouvements de révolution et est finalement destitué par le Parlement Ukrainien qui nomme en remplacement un président par intérim. Cette brèche permet aux partisans russes qui constituent majoritairement le territoire ukrainien de revendiquer le changement de régime mis en place par le Parlement Ukrainien.

Par ces évènements, la Russie voit ses intérêts fortement ébranlés et sa notoriété largement contestée au regard de la concurrence de Bruxelles qui met en place des projets d'intégration économique avec l'Ukraine. Ainsi, la Russie ne souhaitant plus que l'Ukraine revendique l'influence et les intérêts de la Russie et s'inscrive dans une démarche économique et commerciale avec Bruxelles ou l'OTAN, la Russie prend alors le contrôle de la situation à travers l'annexion illégale de la Crimée.

Le 16 mars 2014, le Kremlin prend le contrôle de la situation politique et économique et conclu, par voie de référendum largement voté par les partisans russes sur le territoire ukrainien, le rattachement de la Péninsule de Crimée à la Russie. Notons sur ce point que la Russie, par cet acte, a violé l'accord conclu en 1980 avec l'Ukraine, qui visait à reconnaître l'appartenance de la Crimée à l'Ukraine et l'inviolabilité bilatérale des frontières. Ainsi, la Russie prend le contrôle des points stratégiques maritimes, à savoir le détroit de Kertch et fait de la mer d'Azov une mer intérieure russe. La Russie déploie également ses forces armées en mer Noire et prend le contrôle des infrastructures portuaires fondamentales au transport de marchandises, à savoir le port de Sébastopol. En effet, la péninsule de Crimée constitue l'une des principales routes de transit maritime et terrestre des hydrocarbures russes vers l'Europe et constitue également un point stratégique en matière d'exportation des ressources ukrainiennes.

Parallèlement à cette annexion, la région du Dondas située à l'est de l'Ukraine (**Annexe 2**) et également composée majoritairement de partisans russophones, décide de s'autoproclamer indépendante de l'Ukraine au regard des évènements de Crimée. Ainsi la région de Donetsk et Lougansk, deux oblasts (deux provinces) du Dondas prennent part à la démarche de la Russie et renforcent les troupes militaires russes afin de participer au rattachement progressif de l'Ukraine à la Russie. Ces évènements leurs permettent de profiter de la situation et de s'autoproclamer le 7 et le 27 avril 2014 « République populaire de Donetsk » et « République populaire de Lougansk ». Cette auto-



reconnaissance n'a jamais été reconnue par les autres Etats, ni même par la Russie. Ce n'est qu'en date du 21 février 2022, que le Président de la Russie, Vladimir Poutine sort de son silence et reconnaît des déclarations d'indépendance afin de consolider sa stratégie de rattachement à l'égard du territoire de l'Ukraine.

Par ailleurs, nous pouvons noter la continuité des tensions au regard des événements du 17 décembre 2021, lorsque le Président de la Russie Vladimir Poutine, a fait part en public, de l'accord qui était en voie de discussion avec l'OTAN. Le Président évoquait que la Russie avait fait part de requêtes devant les dirigeants américains et autres dirigeants membres de l'OTAN. Ces requêtes portaient sur l'engagement de l'OTAN de n'entamer aucun nouveau processus d'adhésion avec l'Ukraine et un engagement de la part des Etats-Unis de ne plus établir ses bases militaires en Ukraine au regard de l'appartenance postsoviétique de ce territoire.

Le 26 janvier 2022, les Etats-Unis refusent ces engagements en énonçant que l'Etat ne s'engagera pas à retirer ses troupes militaires sur les bases navales en Ukraine et refuse la restriction d'adhésion de l'Ukraine à l'OTAN. Cette position a suscité de vives réactions de la part de la Russie, en ce que la Fédération<sup>4</sup> y a vu ses intérêts menacés et bafoués.

De plus, le nouveau Président Ukrainien, Volodymyr Zelensky, élu en 2019, inscrit le territoire Ukrainien dans une perspective d'adhésion à l'OTAN et d'un rapprochement avec l'Union Européenne. Cette perspective a été toutefois mitigée, par la proposition de l'Ukraine à la Russie lors des pourparlers du 29 mars 2021, en ce que le Président Ukrainien a proposé de refuser son adhésion à l'OTAN et d'accepter un statut neutre conformément à la demande du Kremlin, et ce à la condition de conclure un accord international avec les Etats Unis, le Royaume Uni et la France qui permettrait de garantir sa sécurité.

En réponse à cette démarche, la Russie n'y a vu que des désavantages pour ses intérêts et a pu craindre l'intervention militaire des Etats garants en cas d'attaque sur le territoire Ukrainien.

Ainsi, au regard du risque d'adhésion de l'Ukraine à l'OTAN, du risque d'intervention militaire des Etats garants et de la présence de l'armée américaine au sein des bases navales ukrainiennes, la Russie procède à l'invasion du sol Ukrainien le 24 février 2022, au départ de la Crimée, des régions du Dondas et de la Biélorussie.

---

<sup>4</sup> Fédération de Russie

Cette invasion qui constitue le conflit actuel russo-ukrainien permet d'évoquer dans un second temps les mesures restrictives qui ont été mises en place à l'égard des intérêts russes dès l'annexion illégale de la Crimée en 2014. Ainsi sur le fondement du Règlement du 31 juillet 2014, dans le cadre des « *mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine* »<sup>5</sup>, l'Union Européenne et les autres pays occidentaux ont progressivement imposés des mesures restrictives à l'encontre de la Russie. Ces mesures mettent en place des sanctions économiques et financières qui s'inscrivent dans un objectif de restreindre l'accès de la Russie aux marchés financiers et commerciaux de l'Union Européenne. A titre d'exemple, les mesures prohibent l'exportation et l'importation d'armes et de biens et technologies à double usage dit « BDU » pouvant être utilisés à des fins militaires.

Néanmoins les sanctions mises en place en 2014 tiennent à conserver les relations commerciales entre l'Union Européenne et la Russie en ce que l'Union Européenne reste le principal partenaire commercial de la Russie. En effet, la Russie demeure un partenaire incontournable de l'Europe, notamment en matière d'approvisionnement en gaz et en produits pétroliers. De plus, les sanctions ne visent aucune mesure restrictive à l'égard des eaux territoriales russes et ukrainiennes que sont la mer Noire et la mer d'Azov, ce qui permet à l'Ukraine de conserver également sa notoriété dans le marché économique de l'Union Européenne. En effet, l'Ukraine est constitutive du marché de l'approvisionnement des pays de l'Est car ce territoire est un acteur majeur du transit et des exportations agro-alimentaires à l'égard de l'Union Européenne.

Ce règlement de 2014 a fait l'objet d'une modification au regard de la situation actuelle du 24 février 2022 par le Règlement du 25 février 2022<sup>6</sup> qui vient renforcer les mesures restrictives énoncées à l'encontre de la Russie, à savoir l'interdiction de « *vendre, de fournir, de transférer ou d'exporter, directement ou indirectement des marchandises susceptibles de contribuer au renforcement du secteur russe* ». Cette mesure a été consolidée par un second Règlement en date du 8 avril 2022<sup>7</sup> qui ajoute des nouvelles restrictions à l'importation « *à l'égard des biens qui génèrent d'importantes recettes pour la Russie et qui permettent de déstabiliser l'Ukraine* ».<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Règlement n°833/2014 du 31 juillet 2014

<sup>6</sup> Règlement 2022/328 du 25 février 2022

<sup>7</sup> Règlement 2022/576 du 8 avril 2022

<sup>8</sup> C. CHATAIL – « Cas des pays visés par des mesures restrictives s'agissant des BDU », LAMYLINE, 28.02.2022, page 430

Afin d'appréhender l'efficacité des nouvelles mesures restrictives dites « sanctions », il convient en amont de définir la situation géostratégique des espaces maritimes que sont la mer Noire et la mer d'Azov, qui forment un pont entre l'Europe et l'Asie.

D'un point de vue stratégique, le port maritime d'Odessa est l'infrastructure portuaire la plus importante du bassin de la mer Noire. En effet, il est le quartier général de l'exportation de denrée alimentaire mondiale. Ce port est le point stratégique des échanges commerciaux que la Russie et l'Ukraine entretiennent avec l'Union Européenne et les autres puissances maritimes. Entre dans ce point stratégique, la base navale militaire de Sébastopol qui possède une majeure partie de la flotte russe en mer Noire.

En mer d'Azov, l'Ukraine dispose également d'un port fondamental et constitutif de son économie, qui est le port de Marioupol. En effet, cet espace maritime est une porte à l'exportation des céréales et de l'acier produits dans cette région. Néanmoins, depuis l'annexion illégale de la Crimée en 2014, la mer d'Azov est soumise au contrôle de la Russie, qui a également pris le contrôle du détroit de Kertch, détroit fondamental dans l'économie et la stratégie maritime en ce qu'il permet de relier les deux mers.

Concernant l'économie agro-alimentaire, pétrolière et gazière, les deux zones maritimes traduisent l'importance et la notoriété de l'Ukraine et la Russie, deux acteurs majeurs dans le commerce mondial. La Russie étant le premier acteur en matière d'exportation de pétrole, produits pétroliers et de gaz à l'égard des territoires de l'Union Européenne, du Royaume Uni, des Etats Unis et des pays en voie de développement tel que l'Afrique. L'Ukraine, bien connu pour ses exportations en matière de denrées alimentaires, est le premier acteur dans le commerce mondial agro-alimentaire qui se traduit par l'exportation de céréales.

Par conséquent nous pouvons considérer que les sanctions mises en place par l'Union Européenne et le Royaume Uni, à savoir les mesures économiques telles que la fermeture des ports du territoire de l'Union Européenne aux navires battant pavillon russe, ainsi que les sanctions financières, visent directement les exportations pétrolières et les importations céréalières qui constituent le poumon économique de ces deux régions. Ces perturbations entraînent des conséquences drastiques au niveau mondial, notamment l'inflation des coûts mondiaux des produits alimentaires et des produits de bases essentiels à l'industrie du maritime tel que le combustible. Cette inflation du combustible entraîne concomitamment une hausse du coût du fret maritime. De ce fait, cette augmentation entraîne un risque de perte de profit à l'égard des entreprises professionnels maritimes qui subissent les conséquences de ces mesures.

Les compagnies maritimes doivent donc s'adapter et réorganiser leur marché afin de proposer des offres favorables à leurs clients afin de ne pas subir un ralentissement important de leur trafic. De plus, elles doivent être en conformité avec les mesures mises en place. Il est alors difficile pour les professionnels du transport aussi bien commissionnaires de transport que transporteurs d'organiser ou de réaliser le transport d'une marchandise pour un client dans ces zones maritimes ukrainiennes et russes considérées comme des zones à haut risque.

Par ailleurs, la communauté maritime doit faire face à des problématiques de sécurité et de sûreté, notamment par les gens de mer qui se retrouvent bloqués dans les ports et eaux ukrainiennes depuis la fermeture des ports. Ces derniers doivent faire face aux périls de la guerre en ce que les navires battant pavillon d'autres Etats sont considérés comme des navires « boucliers » par l'armée russe. Ces attaques meurtrières causes d'autant plus des dommages corporels importants et de nombreuses disparitions des gens de mer qui doivent mettre leur vie en péril pour espérer atteindre le corridor bleu sécuritaire maritime mis en place par l'Union Européenne.

Enfin et surtout, les mesures énoncées s'appliquent à l'égard de divers acteurs du transport, y compris les banques et les assurances, qui rend alors l'exigence de conformité encore plus complexe à l'égard des professionnels de transport occidentaux. De plus, ces mesures ont une forte affluence sur le marché de l'approvisionnement en gaz et en produit pétrolier dont dépend très largement l'Union Européenne. De même, les mesures prononcées ne permettent pas plus de permettre l'exportation des denrées alimentaires premières en provenance de l'Ukraine, ce qui crée un risque de pénurie mondiale qui menace de famine les pays en développement. Cela revient donc à considérer que ce conflit russo-ukrainien perturbe le marché maritime et du transport de marchandise et fait de la mer Noire et de la mer d'Azov, des zones de conflit géopolitique affectant la communauté maritime

Ce sujet de mémoire a trouvé son inspiration dans un cas d'entreprise survenu le 25 février 2022, qui nous a contraint, en tant que commissionnaire de transport, à faire face à de nombreux défis. Ainsi, au regard des difficultés et des diverses problématiques juridiques et pratiques rencontrées, il m'a paru naturel de mettre en avant ce sujet. L'appétence de ce sujet repose essentiellement sur les conséquences de l'application immédiate des sanctions prononcées par l'Union Européenne qui ont été directement opposables à tous les ressortissants de l'Union, notamment les entreprises maritimes et de transports.

Ainsi, nous pouvons constater que de nombreuses problématiques juridiques, économiques et commerciales émanent du conflit russo-ukrainien et des mesures restrictives qui en découlent. C'est la raison pour laquelle, nous pouvons nous poser la question de savoir quelles sont les conséquences de la guerre russo-ukrainienne dans le secteur de l'industrie maritime et du transport ?

Nous débuterons ce mémoire par la mise en place des sanctions internationales à l'encontre de la Russie (PARTIE 1). Puis, nous concentrerons notre réflexion sur les effets de ces sanctions sur le droit et les activités maritimes (PARTIE 2).

## **PARTIE 1 : LE CONFLIT RUSSO – UKRAINIEN ET LA MISE EN PLACE DE SANCTIONS INTERNATIONALES AFFECTANT LE SECTEUR MARITIME**

L'invasion de la Russie sur le sol Ukrainien a été immédiatement contraindre par des mesures restrictives dites « sanctions » mises en place par l'Union-Européenne et le Royaume-Uni, tous deux membres du G7 (Titre 1). Les conséquences de ces mesures et la perturbation issue du conflit russo-ukrainien ont exercés une influence directe à l'égard de l'industrie maritime (Titre 2).

## Titre 1 : La mise en place de sanctions restrictives à l'égard de la Russie pour la conservation de la souveraineté et de l'indépendance de l'Ukraine

Les mesures restrictives constituent un outil de politique étrangère et de sécurité qui permettent de prévenir les conflits ou de répondre à des crises émergentes ou actuelles. Celles-ci ne sont pas punitives malgré leur appellation de « sanctions », mais permettent de « *modifier la politique ou l'activité d'un pays par le changement comportemental des entités et des individus qui le constitue* »<sup>9</sup>. (Chapitre 1) Néanmoins ces mesures contraignantes ne s'appliquent « *que pour les ressortissants de l'Union Européenne ou les personnes qui se trouvent dans l'Union Européenne ou qui y exercent des activités commerciales* ». <sup>10</sup> Ainsi, les mesures restrictives mises en place à l'encontre de la Russie ont des conséquences majeures dans l'industrie et la communauté maritime (Chapitre 2).

### Chapitre 1 : Le contenu des sanctions restrictives mises en place contre la Russie

Les membres du G7 ont été appelés à répondre à une démarche solidaire à l'égard de l'Ukraine. C'est la raison pour laquelle, les mesures restrictives prévues par le Royaume-Uni, grande puissance historique maritime (Section 1) sont similaires aux mesures restrictives mises en place par l'Union-Européenne (Section 2).

#### Section 1 : Les sanctions mises en place par le Royaume-Uni à l'égard de la Fédération de Russie

Le Royaume-Uni a adopté des sanctions à l'égard de la Russie qui sont des mesures restrictives économiques et financières exposées au sein d'un Guide permettant aux ressortissants Britannique de s'y conformer (§1). Ces mesures affectent largement le secteur maritime, notamment par la sanction du gel des avoirs qui permet de procéder à un gel des ressources économiques des partisans russes, tel qu'un navire, mais également une mesure financière qui affecte le *Bill Of Lading* (§2).

Toutefois à titre préliminaire, nous avons souhaité évoquer les raisons de présentation des sanctions émises par le Royaume-Uni (a) dans un guide (b).

---

<sup>9</sup> Site Officiel de l'UE « Mesures restrictives (sanctions) »

<sup>10</sup> Site Officiel de l'UE « Mesures restrictives (sanctions) »

## a) Contexte

Membre du G7, le Royaume-Uni, a mis en place des mesures restrictives à l'égard de la Russie, en concordance avec les mesures mises en place par l'Union Européenne que nous aborderons par la suite. En effet, « *l'agression de la Russie a fait prendre conscience aux sept pays<sup>11</sup> qu'ils ont besoin les uns des autres* »<sup>12</sup>. Par ailleurs, par son histoire et sa notoriété, le Royaume-Uni en tant que suprématie mondiale dans le secteur maritime, a su donner un élan de solidarité à l'égard du territoire ukrainien, en vue de répondre au même dessein que l'Union Européenne qui est d'affaiblir la capacité du Kremlin à financer la guerre et d'imposer des coûts économiques et politiques à la Russie. Le Royaume-Uni a souhaité mettre en place les sanctions au sein d'un guide<sup>13</sup>, qui permet de s'assurer d'une part que l'ensemble de la communauté civile et professionnelle ait connaissance des mesures qui ont été adoptées et d'autre part que les obligations qui incombent aux ressortissants du Royaume-Uni, soient respectées.

## b) Russia Guidance. –

Le Royaume-Uni, et plus précisément l'OFSI, comme nous venons de l'explicitier a mis en place un guide, qui s'accompagne d'une liste qui identifie les particuliers et les entreprises qui font l'objet de sanctions financières en ce qu'ils sont liés à la Russie. La portée de ces mesures restrictives s'étend à l'ensemble du territoire du Royaume-Uni, à sa mer territoriale et à tous ressortissants et entités juridiques du Royaume Uni, y compris leur succursale, quel que soit l'endroit où leur activité est exercée.

## §1 : Vue générale sur les sanctions mises en place

En vue de faire face aux menaces économiques, politiques et commerciales de la Russie et aux actions qui menacent l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine, le guide met en œuvre des mesures restrictives afin de répondre à cet état d'urgence. L'utilisation du terme « état d'urgence » que nous associons au conflit actuel russo-ukrainien n'est pas anodin en ce qu'il répond à des mesures spéciales qui sont prises sur « *tout ou partie du territoire, en cas de péril imminent résultant d'atteintes graves à l'ordre public* »<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> Les sept grandes puissances mondiales sont : Allemagne, Canada, Etats-Unis, France, Italie, Japon, Royaume-Uni

<sup>12</sup> M.FONTAINE, Observation de S. Meister, chercheur à l'institut de recherche allemand DGAP, auprès de l'AFP. « Quel est le rôle du G7 ? » – GEO, 28.06.2022

<sup>13</sup> HM Treasury, Office of Financial Sanctions Implementation - *Guidance for the financial and Investment restrictions in Russia (Sanctions) (EU Exit) Regulations 2019* - Russia Guidance 2022

<sup>14</sup> La Rédaction- "Etat d'urgence et autres régimes d'exception" Vie-publique.fr – 02.11.2021 –



En effet, même si ce conflit ne permet pas de répondre précisément à la définition de ce terme comme cela a été le cas pour l'épidémie du Covid-19, il nous permet de concevoir l'importance des mesures immédiates et exceptionnelles qui ont dûes être rapidement adoptées pour faire face à l'invasion de la Russie sur le territoire Ukrainien le 24 février 2022. De manière générale, il nous semble opportun de présenter de façon synthétique les différentes sanctions restrictives qui ont été adoptées afin d'amener notre réflexion sur les mesures afférentes au secteur maritime et au transport.

#### a) Les sanctions financières et la liste consolidée

Les principales mesures adoptées sont les mesures financières mises en place au moyen d'une combinaison de textes règlementaires<sup>15</sup> qui permettent de « *restreindre l'accès aux marchés financiers, aux fonds et aux ressources économiques* »<sup>16</sup>. Ces mesures sont le gel d'avoir qui permet de limiter l'accès aux fonds et aux ressources économiques et qui met en place des restrictions aux marchés financiers. Ce qui sous-entend une interdiction d'investissements et d'activités bancaires. Ces mesures financières sont mises en place par le biais d'une « liste consolidée »<sup>17</sup> qui permet donc d'identifier les personnes physiques et entités qui font l'objet de ces sanctions afin de ne pas exercer d'activité avec elles<sup>18</sup>. (Annexe 3).

La liste consolidée, étant commune au Royaume Uni et à l'Union Européenne, il nous semble opportun de préciser ce point afin de comprendre à quelles conditions les sanctions s'appliquent. Nous devons d'ores et déjà comprendre que sont désignées toutes les entités qui sont détenues ou contrôlées directement ou indirectement par la Russie. Le guide donne une définition précise de ce contrôle direct ou indirect<sup>19</sup>. Cela signifie d'une part que, même si une entité n'est pas désignée dans la liste consolidée, celle-ci peut être assujettie aux sanctions dès lors que son propriétaire désigné est majoritaire. D'autre part, si une personne non désignée fait partie de la même famille qu'une personne désignée et que celle-ci effectue des bénéfices et des transactions pour le compte de la personne

---

<sup>15</sup> Les textes règlementaires au Royaume Uni sont mis en place par : Department HM Treasury (OFSI) ; Department of International Trade (met en œuvre des sanctions et embargo commerciaux) ; Department of Transport (met en œuvre des sanctions en matière de transport, tel que le contrôle des navires, aéronefs, dans les eaux et espaces aériens du Royaume Uni).

<sup>16</sup> OFSI, UK FINANCIAL SANCTIONS – General Guidance for financial sanctions under the Sanctions and Anti-Money Laundering Act 2018

<sup>17</sup> OFSI, UK FINANCIAL SANCTIONS – General Guidance for financial sanctions under the Sanctions and Anti-Money Laundering Act 2018

<sup>18</sup> Dernière mise à jour de la liste consolidée des personnes et entités désignées par les sanctions : NOTICE OF RUSSIA du 05.07.2022

<sup>19</sup> OFSI, UK FINANCIAL SANCTIONS – General Guidance for financial sanctions under the Sanctions and Anti-Money Laundering Act 2018 : « Une entité est détenue ou contrôlée directement ou indirectement par une personne si, la personne détient plus de 50% des actions ou des droits de vote dans une entité ; si la personne a le droit de nommer ou révoquer la majorité des membres du conseil d'administration »

désignée, elle sera également assujettie aux sanctions. Néanmoins, comme nous allons pouvoir le constater par la suite, l'interprétation de ces mesures à l'égard de la Russie se heurte à des difficultés d'application.

**b) - Autorisation exceptionnelle délivrée par l'OFSI. –**

Afin de comprendre les mesures qui ont été adoptées dans leur ensemble, il convient d'évoquer synthétiquement<sup>20</sup> les possibilités pour l'OFSI de délivrer une licence permettant l'exercice de l'activité alors même qu'une personne ou qu'une entité est désignée dans la liste consolidée. Par définition « *une licence est une permission écrite de l'OFSI autorisant un acte qui autrement violerait les interdictions imposées par les sanctions financières* »<sup>21</sup>.

Il est important de constater dans ce cas, que la délivrance de cette licence ne peut s'effectuer que selon certains motifs. Les motifs permettant cette licence, concernent soit les dépenses engagées pour répondre aux besoins fondamentaux d'une personne, soit les activités d'assistance humanitaire, soit les activités relatives à la délivrance de biens et de services médicaux, soit les activités liées à la production et à la distribution de denrées pour la population civile (**Annexe 4**).

Toutefois, nous pouvons émettre l'hypothèse que cette souplesse accordée aux mesures restrictives à l'égard des activités de la Russie, rejoint notre constat que les mesures prises sont difficiles à adopter et que la souplesse mise en œuvre ne permet pas de renforcer et de faire respecter ces mesures *stricto sensu*.

Nous pourrions penser qu'à plus long terme il y aurait des conséquences pratiques sur le respect de ces mesures, par les Etats membres de l'Union Européenne et par le territoire du Royaume Uni. En effet nous pouvons constater qu'il est accordé une souplesse à des mesures dont l'objet était pourtant la restriction et l'affaiblissement de l'économie de la Russie en vue de l'aide et du secours apporté au territoire ukrainien.

---

<sup>20</sup> Enonciation synthétique en ce que cela ne concerne pas spécifiquement le sujet de notre mémoire portant sur les conséquences de la guerre Russo-Ukrainienne en droit maritime et des transports.

<sup>21</sup> OFSI, UK FINANCIAL SANCTIONS – General Guidance for financial sanctions under the Sanctions and Anti-Money Laundering Act 2018

## §2 : Les sanctions mises en place à l'égard du secteur maritime

### a) Les sanctions maritimes et le gel des avoirs

Le volet des sanctions financières dont découle le gel des avoirs, est le plus important en ce qu'il a un effet majeur sur le secteur maritime comme nous allons l'évoquer par la suite. Toutefois, il convient avant tout de définir la notion afin de cerner sa portée et ses enjeux.

Comme nous l'avons précédemment mentionné, dès lors qu'une personne ou une entité est désignée dans la liste consolidée, celle-ci peut faire l'objet d'un gel des avoirs. Cette sanction sous-entend un gel des ressources et des fonds économiques. Ces termes sont définis tous deux par le guide qui prévoit que par « *Fonds, on entend les actifs financiers tels que les connaissements, les espèces et tout autre document démontrant un intérêt pour des ressources financières* » ; par « *Ressources économiques, on entend les biens de toute nature, corporel ou incorporel qui peuvent être utilisés pour obtenir des fonds ou des services* »<sup>22</sup>. Le guide précise à cet effet que si un ressortissant est en possession d'un bien appartenant à une personne ou une entité désignée, ce dernier a pour obligation d'immobiliser le bien, de rompre toute activité avec la personne ou entité désigné et de prévenir l'OFSI.

Toutefois il y a un point, qui selon nous, est contestable en ce que cette immobilisation n'implique aucun changement de propriété car le bien ou les ressources ne sont ni confisqués, ni transférés. Cela est contestable car l'impossibilité de confiscation rend l'immobilisation du bien, très onéreuse du fait qu'aucun transfert de propriété ne peut être opéré. Ainsi, par exemple, l'immobilisation d'un navire engendrerait des coûts pendant un temps indéterminé. La sanction mise en place ne répondrait donc pas, selon notre hypothèse à la démarche initialement prévue.

De plus, au regard de la situation géopolitique et conflictuelle, nous pourrions penser que celle-ci peut être amenée à évoluer et les Etats qui auront immobilisé le bien seront contraints d'une part de rendre le bien à son propriétaire réel (dans ce cas leur démarche n'aura pas été bénéfique), d'autre part d'assumer des conséquences financières importantes. Nous pourrions alors penser que la notion de confiscation, notion à caractère pénal permettant le transfert de propriété du bien, tendra vers une évolution qui permettra ainsi de limiter les conséquences sur les Etats appliquant strictement les sanctions mises en place.

---

<sup>22</sup> OFSI, UK FINANCIAL SANCTIONS – General Guidance for financial sanctions under the Sanctions and Anti-Money Laundering Act 2018

## **b) Les sanction maritime et le *Bill of Lading***

« *Par fonds* », le guide cite expressément, le connaissement / *Bill Of Lading*, comme étant un titre financier qui relève des interdictions prévues et qui peut faire l'objet d'un gel. L'OFSI a toutefois précisé que celui-ci fait l'objet d'une interdiction prévue par les sanctions financière s'il a pour objet des fins de financement qui permettent de contourner les règles<sup>23</sup>.

Néanmoins, l'OFSI précise que celui-ci ne relève pas des mesures restrictives s'il n'a pour seul fin le transport de marchandises d'un port de départ à un port de destination. En tant que titre représentatif de la marchandise, documents de transport et document à valeur probatoire, celui-ci permet de prouver la prise en charge d'une quantité déterminée de marchandise durant une traversée maritime afin de procéder à sa livraison dans un port déterminé, et par conséquent de prouver l'état des dommages survenus lors de la traversé afin de permettre l'indemnisation à l'expéditeur.

Nous supposons donc que pour savoir si ce titre de transport fait l'objet d'une mesure restrictive, il convient de regarder son objet principal, c'est-à-dire que celui-ci ne devrait pas utiliser le moyen de transport de marchandises pour contourner les règles et procéder à un financement autre que le paiement de la marchandise.

## Section 2 : Les sanctions mises en place par l'Union Européenne à l'égard de la Fédération de Russie

Au regard de la perturbation mondiale que le conflit russo-ukrainien a pu ériger, il convient nécessairement d'évoquer les sanctions mises en place par l'Union Européenne (§1) afin de comprendre leur intérêt dans le secteur maritime. (§2)

### **§1 : La mise en place de sanctions par l'Union Européenne à l'encontre des intérêts russes**

Au regard de l'agression militaire de la Russie jugée injustifiée par l'Union Européenne, le Conseil de l'Union Européenne a mis en place des sanctions individuelles et économiques à l'égard de la Russie. La guerre a entraîné des conséquences considérables sur le marché économique et commercial qui fait que le secteur des transports est

---

<sup>23</sup> OFSI, UK FINANCIAL SANCTIONS – General Guidance for financial sanctions under the Sanctions and Anti-Money Laundering Act 2018

pleinement impacté. L'impact se ressent notamment au regard des marchés alimentaires qui ont subi des restrictions à l'importation et à l'exportation par route et par mer. De même, regard de la fermeture des espaces maritimes dont découle une importante congestion des navires en mer Noire et en mer d'Azov. Ainsi qu'au regard de l'insécurité des gens de mer qui subissent cette congestion.

Tout comme le Royaume-Uni, l'Union européenne a instauré d'une part des mesures restrictives individuelles et d'autre part des sanctions économiques. Les mesures restrictives individuelles permettent la mise en œuvre du gel des avoirs et une restriction sur le territoire de l'Union Européenne à l'égard des personnes visées dans la liste consolidée.<sup>24</sup> Les sanctions économiques quant à elles ont été adoptées dès l'annexion illégale de la Crimée par la Russie en 2014 et se poursuivent actuellement afin de limiter les échanges de la Russie avec d'autres Etats dans des secteurs spécifiques. Les secteurs principalement visés sont le secteur financier, le secteur énergétique et le secteur des transports qui feront l'objet d'une étude plus complète au sein de ce mémoire.

## **§2 : Les Six vagues de sanctions mises en place et leur influence dans le secteur de l'industrie maritime et des transports**

Les sanctions ont été mises en place progressivement par l'Union Européenne. La première vague de sanctions<sup>25</sup> instaurée en date du 23 février 2022 se concentre sur les zones des oblasts de Donetsk et Louhansk<sup>26</sup> et met en place des sanctions individuelles à l'égard des membres de la Douma<sup>27</sup>, ainsi que des restrictions des relations économiques avec ces zones. Nous sommes ici dans les prémices de l'application des sanctions en ce que nous assistons à la mise en place du « *gel des avoirs et une interdiction de mettre des fonds à la disposition de ces membres* »<sup>28</sup> ainsi que d'une « *restriction à l'importation (...) et à l'exportation des marchandises en provenance de ces zones* ». Nous assistons

---

<sup>24</sup> Conseil de l'Union Européenne « Sanctions de l'UE contre la Russie liées à la situation en Ukraine depuis 2014 » : Les personnes principalement visées sont Vladimir Poutine, les Députés de la Douma de l'Etat russe, les hommes d'affaires et oligarques russes.

<sup>25</sup> Communiqué de presse du Conseil de l'Union Européenne – « L'UE adopte un paquet de sanctions en réponse à la reconnaissance des zones des oblasts ukrainiens de Donetsk et de Louhansk non contrôlés par le gouvernement et à l'envoi de troupes dans la région. » - 23.02.2022

<sup>26</sup> A titre informatif, les mesures ont été prises à l'égard des 351 membres de la Douma car ils ont voté en faveur de la demande de Vladimir Poutine qui consistait à reconnaître l'indépendance des deux républiques autoproclamées. Cela étant cela ne sera pas développer au sein de ce mémoire car cela ne concerne pas notre sujet principal.

<sup>27</sup> La Douma d'Etat Russe est la chambre basse de l'Assemblée fédérale de la Fédération de Russie qui participe à l'élaboration du pouvoir législatif. A l'inverse la chambre haute est le Conseil de la Fédération. Tous deux forment l'Assemblée fédérale qui est le parlement législatif russe.

<sup>28</sup> Représentation Permanente de la France auprès de l'Union Européenne – La France dans l'UE « Réaction de l'Union Européenne à l'invasion de l'Ukraine par la Russie » - 01.07.2022.

également aux prémices des restrictions financières qui ont pour objet de limiter à la Russie l'accès aux marchés et aux services financiers.

Cette première vague de sanctions a permis la mise en place d'une deuxième vague de sanction en date du 25 février 2022 qui met en œuvre des sanctions économiques dans le secteur des transports et de l'énergie. Ces sanctions ont été considérées comme étant des « *mesures restrictives les plus fortes possibles* »<sup>29</sup> et notamment à l'encontre du Président de la Fédération de Russie, Vladimir Poutine et du ministre des Affaires étrangères de la Russie, Sergueï Lavrov. En effet, nous assistons dans le secteur énergétique, aux premières interdictions d'exportations vers la Russie en ce qui concerne le secteur pétrolier<sup>30</sup>.

Corrélativement, dans le secteur du transport nous assistons à une interdiction d'exportation vers la Russie pour les biens qui permettent l'utilisation et la confection d'aéronefs, de navires et ceux afférents au secteur spatial. Nous supposons qu'en l'espèce les mesures adoptées par l'Union Européenne lors de cette deuxième vague de sanctions, consolident l'objectif de l'affaiblissement financier et commercial de la Russie en ce que la Fédération est privée de biens et de matières constituant son principal atout et sa connectivité au monde.

En effet, la Russie étant privée de moyens de développement et de maintien de sa flotte maritime et aérienne, ainsi que des moyens de commercialisation de raffinerie pétrolière, cette dernière se voit priver de toutes relations commerciales mondiales.

Le 2 mars 2022 a été mis en place une troisième vague de sanction qui concerne les mesures restrictives afférentes au secteur financier. Nous avons fait le choix de n'en citer que quelques-unes pour les besoins de ce mémoire afin d'en étudier par la suite les conséquences financières dans le secteur du transport. Ces mesures concernent donc l'exclusion des banques russes<sup>31</sup> du systèmes SWIFT, l'interdiction des transactions avec les banques russes et l'interdiction de fournir des billets de banque libellés en euros à la Fédération de Russie.

---

<sup>29</sup> J. Borrel, haut représentant pour les Affaires étrangères et la politique de sécurité dans Communiqué de presse – « Aggression militaire de la Russie contre l'Ukraine : l'UE impose des sanctions à l'encontre du président Poutine et du ministre des Affaires étrangères Lavrov et adopte des sanctions individuelles et économiques de grande ampleur », 25.02.2022

<sup>30</sup> Représentation permanente de la France après de l'Union Européenne », La France dans l'UE « Réaction de l'Union Européenne à l'invasion de l'Ukraine par la Russie » - 01.07.2022 : A titre informatif : Les recettes d'exportation de la Russie dans le secteur pétrolier s'élève à 24 milliards d'euros en 2019 –

<sup>31</sup> Communiqué de Presse – « Aggression militaire de la Russie contre l'Ukraine : l'UE exclut certaines banques russes du système SWIFT et instaure de nouvelles restrictions », 02.03.2022: Bank Otkritie, Novikombank, Promsvyazbank, Rossiya Bank, VEB et VTB BANK –

Dans le prolongement des restrictions à l'exportation, une quatrième vague de sanction du 15 mars 2022 met en place des mesures restrictives à l'égard des importations de fer et d'acier en provenance de la Russie vers les territoires de l'Union Européenne. Les mesures adoptées constituent un « *autre coup dur porté à la base économique et logistique sur laquelle la Russie s'appuie pour mener l'invasion en Ukraine* »<sup>32</sup>. Nous pouvons remarquer par les termes évoqués par le Haut représentant M. Borrel que ces mesures qui complètent l'interdiction à l'importation des marchandises et des matières premières tel que le fer et l'acier, renforcent l'isolement de la Russie à l'égard des territoires étrangers.

Nous pouvons penser que l'interdiction pour la Russie d'exporter ces biens aura pour répercussion une rupture des échanges commerciaux mondiaux dont découlera une perte d'exploitation commerciale et financière du pays. Par ailleurs, il pourrait également y avoir un retentissement dommageable à l'égard des autres pays qui dépendent très fortement de la Fédération de Russie concernant les produits exportés par la Russie tels que le blé, le charbon et le pétrole.

À la suite des « *atrocités commises par les forces armées russes à Boutcha et dans d'autres lieux sous occupation russe* »<sup>33</sup> l'Union Européenne renforce son objectif de défavoriser la situation économique de la Russie en mettant en œuvre une cinquième série de sanction en date du 8 avril 2022. Cette cinquième vague, axée particulièrement sur le transport maritime et routier, prévoit en premier lieu la fermeture des ports de l'Union Européenne à tous les navires battants pavillon russe. En effet, conformément à la décision du Conseil du 8 avril 2022, la Suisse, l'Espace économique Européen et les Balkans occidentaux ont prévues qu'il « *est interdit après le 16 avril 2022 de donner accès aux ports du territoire de l'Union à tout navire immatriculé sous le pavillon de la Russie* ». <sup>34</sup>

Toutefois, cette mesure prévoit des exceptions communes à l'Union Européenne et au Royaume Uni, car comme évoqué ci-dessus, l'OFSI peut octroyer des licences d'autorisation si les motifs sont justifiés. Ainsi, les navires de commerce qui transportent des produits alimentaires afin de répondre aux besoins fondamentaux de la population et les navires de commerce qui transportent des produits à des fins humanitaires ne sont pas interdits d'accès aux ports de l'Union Européenne. En second lieu, est mis en place une

---

<sup>32</sup> J. Borrell -Communiqué de Presse - « Agression militaire de la Russie contre l'Ukraine : Quatrième train de mesures sectorielles et individuelles de l'UE » -15.03.2022

<sup>33</sup> J. Borrel – Communiqué de Presse- « L'UE adopte une cinquième série de sanctions contre la Russie en raison de son agression militaire contre l'Ukraine », 08.04.2022

<sup>34</sup> Règlement (UE) 2022/576 DU CONSEIL du 8 avril 2022 modifiant le règlement n°833/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine.

interdiction pour les transporteurs routiers russes et biélorusses<sup>35</sup> d'entrer sur le territoire de l'Union Européenne afin de transporter de la marchandise, y compris en transit.

Cette mesure est également dotée d'exceptions, qui prévoient qu'il est possible de transporter de la marchandise par route sur le territoire de l'Union Européenne si ces produits concernent des produits pharmaceutiques, médicaux, agricoles et alimentaires et des produits à des fins humanitaires.

Ces mesures nous permettent de constater que les sanctions adoptées s'inscrivent dans un chemin de plus en plus restrictif en se focalisant désormais sur les moyens de transport des marchandises. Cela nous laisse penser que ces mesures ont un véritable impact dans les échanges commerciaux de la Russie avec le reste du monde, en ce que les mesures visent à restreindre considérablement la capacité industrielle de la Russie à l'acquisition et à la commercialisation des biens essentiels. Nous constatons que l'Union Européenne par ces mesures focalisées sur le transport, vient perturber le commerce routier et maritime de la Russie.

Par ailleurs, nous pouvons supposer que cette perturbation fait émerger des conséquences indirectes sur le commerce routier et maritime international. Et qu'à plus long terme les mesures adoptées à l'encontre de la Russie ne concerneront plus seulement cet Etat mais concerneront probablement les puissances maritimes et commerciales internationales. D'un point de vue synoptique, nous pouvons même émettre la possibilité d'une réadaptation des routes maritimes et terrestres à laquelle se heurteront les professionnels du transport ne pouvant plus transiter par la Russie, la Biélorussie et les territoires maritimes y afférents.

Enfin, la sixième vague de sanctions adoptée le 3 juin 2022 met principalement en place une mesure progressive concernant « *l'interdiction à l'importation de pétrole brut et de produits pétroliers raffinés en provenance de la Russie* »<sup>36</sup>. Il s'agit ici d'une mesure progressive car celle-ci entend se concrétiser « *d'ici six (6) mois pour le pétrole brut et d'ici huit (8) mois pour les produits pétroliers raffinés* ». Cela signifie qu'au mois de décembre 2022 et février 2023, la Russie se heurtera à toutes les restrictions en matière d'importation et exportation liées à son industrie.

Cette mesure nous laisse penser que des conséquences dans le marché énergétique et sur le marché du transport maritime seront visibles. Nous pensons notamment à une inflation

---

<sup>35</sup> La Biélorussie est visée par les sanctions de l'Union Européenne depuis la mise en place du troisième train de sanction en date du 9 mars 2022.

<sup>36</sup> Représentation permanente de la France auprès de l'Union Européenne, La France dans l'UE- "Réaction de l'Union Européenne à l'invasion de l'Ukraine par la Russie », 01.07.2022



des produits énergétiques et à des conséquences sur l’approvisionnement énergétique de l’Union Européenne car celle-ci sera privée des livraisons de gaz en provenance de la Russie. De même, le pétrole étant une marchandise qui est transportée par voie maritime, cette interdiction peut nous laisser penser que le transport maritime connaîtra un déficit important du fait du ralentissement du trafic mondial du transport maritime de marchandises.

## **Chapitre 2 : Les effets de la mise en place des sanctions internationales dans le secteur maritime**

Les mesures mises en place en faveur de l’Ukraine ont eu des incidences concernant le transport de marchandises (Section 1) et plus particulièrement la mesure du gel des avoirs qui a suscité des problématiques juridiques de la saisie des navires battant pavillon russe (Section 2).

### **Section 1 : La mise en place de sanctions restrictives affectant le transport de marchandises**

Les mesures affectent l’industrie maritime au niveau des exportations et importations des marchandises en provenance ou à destination de la Russie (§1) et entraînent également une perturbation économique mondiale par l’interdiction d’importer des produits pétroliers (§2). De plus, l’approvisionnement mondial subi tout autant une forte influence de ces mesures (§3).

#### **§1 : Le transport maritime et routier de marchandises touché par les interdictions d’exportation, d’importation et de restrictions portuaires**

L’économie mondiale s’inscrit majoritairement dans une perspective défavorable en ce qu’elle se heurte depuis longtemps à une hausse des prix des matières premières. De ce fait, la principale conséquence de la guerre russo-ukrainienne est sa potentielle influence sur l’approvisionnement de l’Union Européenne dans le secteur énergétique et alimentaire qui se réalise par le biais du transport maritime. En effet, l’interdiction d’importation et d’exportation du pétrole et des produits pétroliers raffinés, du blé, des céréales et du maïs posent des problématiques logistiques et commerciales dont dépend très fortement le secteur du transport maritime. En effet, nous pouvons émettre l’hypothèse que ces interdictions mènent les acheteurs à se désintéresser du marché

pétrolier russe, ce qui a un effet direct à l'égard des compagnies maritimes qui peuvent se heurter à une perte de trafic maritime et d'exploitation de leur navire.

Depuis la guerre « *près de 70% des exportations de pétrole brut n'ont pas d'acheteur* »<sup>37</sup>. De même, la fermeture des ports ukrainiens, consolide cette problématique en ce que l'approvisionnement de l'Union Européenne en matière céréalière se fait en provenance de la mer Noire. Ainsi, si nous considérons que les navires de l'Union Européenne voient leur accès restreint dans les ports ukrainiens et que les navires battant pavillon russe sont interdits dans les ports de l'Union Européenne, nous pouvons alors considérer que de nouvelles « voies d'approvisionnement » devront se créer. Les compagnies maritimes et routières devront ainsi réadapter leur trafic et devront faire face à de nouvelles problématiques telles qu'une hausse du coût d'expédition et l'inflation du prix du carburant.

## **§2 : La mesure d'interdiction d'importation du pétrole et conséquences dans le secteur maritime**

La Présidente de la Commission Européenne a annoncé que l'interdiction d'importation et d'exportation sera « *une interdiction complète de tout le pétrole russe, transporté par voie maritime, brut ou raffiné, d'une manière qui nous permettra de mettre en place d'autres voies d'approvisionnement* ».<sup>38</sup> Cette interdiction peut laisser émerger des problématiques afférentes au transport maritime de marchandises, en ce que la majeure partie du pétrole russe livrée à l'Union Européenne est transporté par voie maritime.

Nous pouvons déjà penser à l'ampleur des dégâts que ces interdictions vont potentiellement causer, car la Russie est le premier fournisseur de gaz naturel en Europe avec un taux d'exportation énergétique qui représente 43% de la consommation totale de gaz de l'Union européenne et un taux d'exportation de 29% concernant les produits pétrolier.<sup>39</sup> (**Annexe 5**) De plus, ces produits pétroliers et énergétiques sont exportés depuis les ports de la mer Noire et de la mer d'Azov, zones majeures du transport maritime qui ont été soumises à une interdiction d'accéder au port. L'influence des mesures restrictives sur le marché pétrolier risque d'alimenter l'inflation économique mondiale par une augmentation du prix des soutes maritimes et la disponibilité du combustible dont découlerait potentiellement une augmentation des coûts d'expédition.

---

<sup>37</sup> BIMCO «La guerre en Ukraine nuira la croissance dans tous les segments du transport maritime », - 07.03.2022

<sup>38</sup> AFP / Reuters, Le Monde « L'UE propose un embargo sur le pétrole russe pour faire payer le prix fort à Vladimir Poutine », 04.05.2022

<sup>39</sup> ICS –“Evolving EU sanctions keep ship owners on alert” (L'évolution des sanctions de l'UE maintient les armateurs en alerte), 26.05.2022

Il a été constaté qu'à la fin du mois de mai 2022, le prix moyen du fuel (VLSFO) dépassait de 1 000\$ la tonne<sup>40</sup>. Nous pouvons émettre l'hypothèse qu'au regard de cette forte augmentation du prix du combustible et au regard des interdictions d'exportation, le combustible se rend progressivement indisponible.

Par conséquent, afin de limiter la perturbation du trafic les armateurs pourraient potentiellement se tourner vers des carburants de remplacement qui seraient alors une source d'insécurité pour le navire en ce qu'ils seraient de qualité inférieure. Si nous allons plus loin dans notre idée, nous pourrions même considérer qu'à plus long terme le combustible de remplacement pourrait causer des dégâts dans les soutes et des conséquences pratiques importantes sur les navires.

Par ailleurs, nous pouvons penser que ces interdictions et cette perte de trafic peut être limitée à la condition que les compagnies maritimes cherchent de nouvelles « voies d'approvisionnement ». Cela signifie que les produits pétroliers devront être exportés à partir de pays fournisseurs potentiellement plus éloignés. Cela laisse sous-entendre que les distances maritimes seront plus denses et plus longues, que la main d'œuvre sur les navires sera plus couteuse car elle devra s'adapter à l'expédition maritime, et par conséquent que le prix de l'expédition et du transport maritime de marchandise augmentera. Cette augmentation aura donc une conséquence directe sur les expéditeurs, qui pourront potentiellement se détourner du service que propose les compagnies maritimes.

Par ailleurs, nous pouvons penser que la fermeté des mesures mises en place incite les compagnies maritimes elles-mêmes à se désintéresser du trafic d'exportation du pétrole brut et de l'énergie, afin d'être en conformité avec les mesures prises et ne pas se voir opposer de poursuites à leur égard. Nous notons à ce titre un ralentissement du trafic, notamment pour les vraquiers qui selon l'indice du Baltic Exchange ont vu leur trafic diminuer de près de « 25% concernant les exportations russes »<sup>41</sup>.

Parallèlement à l'exportation de produit pétrolier russe, nous avons pu constater un effet sur les trafics régionaux pétroliers qui se heurtent à une augmentation des coûts d'expédition par voie maritime dans les régions de « *la mer Noire, mer Baltique et mer Méditerranée* ». <sup>42</sup> Nous pouvons potentiellement penser que cette inflation régionale du trafic pétrolier fait partie des prémices des conséquences indirectes de cette guerre.

---

<sup>40</sup> CNUCED – Maritime Trade « The war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics », 28.06.2022

<sup>41</sup> BIMCO- « La Russie ralentit ses exportations alors que la guerre en Ukraine entre dans sa cinquième semaine », 14.03.2022

<sup>42</sup> CNUCED– Maritime Trade disrupted « The war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics », 28.06.2022

### §3 La perturbation dans le marché alimentaire et conséquence sur le secteur maritime

Le secteur des pétroliers n'est pas le seul secteur contraint par les interdictions. Le secteur du vrac et du transport de marchandises telles que le charbon, le bois et le fer, le maïs et le blé doivent tout autant faire face à des restrictions et à des perturbations depuis la cinquième vague de sanction (**Annexe 6**). La perturbation de ce marché, se manifeste par une interdiction pour les territoires de l'Union Européenne d'importer et d'exporter certains produits en provenance et à destination de la Russie.

Par ailleurs, l'OMI est très stricte sur le respect de ces mesures et applique les sanctions à tout navire qui change son immatriculation russe pour celle d'un autre Etat. En cela, les autorités portuaires « *peuvent contrôler les navires afin de vérifier leur numéro d'immatriculation* »<sup>43</sup>. Nous évoquons le terme « certains produits » car l'Union Européenne a fait preuve de souplesse concernant les produits destinés à la consommation, les produits liés à la santé, les produits pharmaceutiques, les produits alimentaires et les produits liés à l'agriculture qui ne se voient pas opposer de restrictions. Ainsi, nous comprenons que les navires et les transporteurs terrestres sont exonérés des restrictions d'importation et d'exportation s'ils transportent ces produits. De plus, entre dans cette catégorie de non-opposabilité des interdictions, les navires qui cherchent un lieu de refuge et ont besoin d'assistance et les navires qui font escale d'urgence pour des raisons de sécurité maritime ou de sauvetage de la vie humaine en mer.

En pratique, cela peut s'avérer différent car nous avons constaté que l'Ukraine se trouve confrontée à des difficultés d'exportation à l'égard de sa production agroalimentaire à cause des attaques de la Russie sur les infrastructures portuaires qui l'empêche d'exporter les produits et de recevoir les produits pharmaceutiques et de consommation. Par ailleurs, au regard de ce risque élevé, le coût d'expédition des marchandises en vrac sec a augmenté de près de 60%<sup>44</sup>, ce qui cause une conséquence alimentaire à l'échelle mondiale du fait de l'augmentation du prix des aliments.

Au regard de cette perturbation et de l'interruption du trafic maritime dans les ports ukrainiens, il serait intéressant de percevoir les nouvelles voies d'approvisionnement pour le transport de marchandises par voie terrestre et ferroviaire afin de maintenir une certaine sécurité alimentaire et une potentielle régularité du prix des denrées sur le long terme. En

---

<sup>43</sup> Conseil Européen et Conseil de l'Union Européenne – Mesure restrictives de l'UE à l'encontre de la Russie liées à la situation en Ukraine « Le point sur les sanctions de l'UE contre la Russie »

<sup>44</sup> CNUCED 28.06.2022- Maritime Trade Disrupted “The war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics”

effet nous pouvons consolider notre hypothèse au regard de la suspension des opérations portuaires, ainsi qu'au regard du risque élevé des attaques militaires russes en mer Noire.

Cela reviendrait à penser que par ces faits et ce risque, les compagnies maritimes s'efforceraient de desservir les ports ukrainiens. A ce titre il a été révélé dans un rapport de la CNUCED que « *les expéditions de céréales à l'étranger ont été limitées aux livraisons via les frontières occidentales, par chemin de fer, ainsi que par les petits ports de Renie et Izmail sur le Danube* »<sup>45</sup>.

Toutefois, comme l'indique la CNUCED, l'approvisionnement du marché par voie terrestre et ferroviaire ne permettra pas encore de « *compenser la perte de capacité normalement fournie par les ports ukrainiens de la mer Noire* ». Cela ne nous empêche pas de considérer que ces nouvelles voies d'approvisionnement représentent une véritable réadaptation du transport de marchandises qui pourrait alors sur le long terme faire primer le transport terrestre sur le transport maritime concernant ces régions. Si nous allons plus loin dans notre hypothèse, nous pouvons considérer que si le transport maritime de marchandises veut s'efforcer de ne pas disparaître dans le marché du vrac, celui-ci devra alors revoir ses coûts d'expédition et maintenir des prix abordables dans le marché économique.

## Section 2 : La sanction du gel des avoirs, sanction majeure affectant l'industrie maritime

La sanction du gel des avoirs est une sanction économique qui permet l'immobilisation et la saisie d'un navire battant pavillon russe (§1). Néanmoins, cette mesure restrictive fait face à des difficultés d'interprétation et d'application à l'égard de la saisie des navires de grande plaisance et des navires de commerce (§2). Ainsi, l'immobilisation d'un navire battant pavillon russe a tendance à causer des préjudices aux infrastructures portuaires de l'Union Européenne. (§3)

### **§1 : Le gel des avoirs et la saisie des navires battant pavillon russe. -**

Comme énoncé, l'Union Européenne a mis en place des sanctions, notamment le gel des avoirs qui permet d'exercer le droit de saisie à l'égard des navires battant pavillon russe. Toutefois cette saisie ne s'applique pas sur le fondement de la créance maritime (a) mais sur le fondement des sanctions adoptées (b).

---

<sup>45</sup> CNUCED 28.06.2022- Maritime Trade Disrupted "The war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics"

### **a) La créance maritime, fondement du droit de saisie d'un navire**

Il convient de rappeler les fondements juridiques du droit de saisie sur un navire, afin de pouvoir comprendre l'exercice du droit du gel des avoirs.

La saisie d'un navire est un droit appartenant à un créancier à l'encontre d'un débiteur<sup>46</sup>. Ce droit permet ainsi au créancier d'immobiliser le bien (le navire) jusqu'à ce que le débiteur (le plus souvent l'armateur) paye le créancier. Dès lors qu'il y a immobilisation du navire, il y a une privation de l'exploitation de celui-ci. Les deux sortes de saisie, qu'elle soit conservatoire ou d'exécution permettent cette privation.

La saisie conservatoire a été prévue par la Convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952<sup>47</sup> qui a été ratifiée par la France, l'Ukraine et la Russie. Cela permet alors à un créancier de saisir en France un navire battant pavillon d'un Etat contractant, notamment un navire battant pavillon russe. La seule condition est que la créance porte sur une créance maritime. La Convention entend par « *Créance maritime* »<sup>48</sup>, toutes les créances qui sont nées de l'exploitation du navire. A contrario, le débiteur (armateur) qui se voit octroyer une créance maritime immobilisant son navire a la possibilité de s'en détacher en émettant une caution ou une garantie suffisante, afin de permettre la main levée du navire et de continuer son exploitation et son activité. Seulement, cette explication peut être remise en cause dans le contexte de la guerre russo-ukrainienne, en ce que la saisie d'un navire battant pavillon russe ne fonde pas sa justification sur la condition de la créance maritime, mais sur la mise en place d'une sanction à caractère européen et international.

### **b) Le gel des avoirs, fondement du droit de saisie à l'égard d'un navire battant pavillon russe**

Les sanctions européennes prévoient conformément aux dispositions de l'article 2 du règlement UE n°269/2014 du 17 mars 2014 que « *sont gelés tous les fonds et ressources économiques appartenant aux personnes physiques ou à des personnes physiques ou morales, entités ou organismes qui leurs sont associés, énumérés à l'annexe I* ». De ce fait, la disposition de l'article a été appliquée à l'égard de nouvelles entités et personnes

---

<sup>46</sup> Article L5114-21 – Section 4- Code des transports

<sup>47</sup> Convention Internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer – 10 mai 1952

<sup>48</sup> Article 1 - Convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 « *Créances maritimes* » sont les « *dommages causés par un navire par abordage, pertes de vie humaines ou dommages corporels causés par un navire, assistance et sauvetage, perte ou dommage aux marchandises* »

physiques<sup>49</sup>, afin que les navires battant pavillon russe puissent être saisies en application du gel des avoirs en ce qu'ils appartiennent aux personnes visées dans la liste consolidée. La sanction du gel des avoirs signifie plus précisément une exécution du gel des ressources économiques visant la Russie. Une ressource économique s'entend selon le règlement comme « *un avoir de toute nature, corporel ou incorporel, mobiliers ou immobilier, qui permettent d'obtenir des fonds, des biens ou des services* »<sup>50</sup>.

Afin de pouvoir appliquer cette sanction et prononcer l'immobilisation du navire battant pavillon russe, il est nécessaire de répondre non pas aux conditions de saisie prévues par la Convention Internationale de Bruxelles, mais aux conditions de saisies qui ont été spécifiquement mises en place à compter de l'invasion de la Russie sur le territoire ukrainien. Nous comprenons par cela que, pour saisir un navire battant pavillon russe, il faut d'une part, identifier le propriétaire du navire, ou la personne ou entité indirectement considéré(e) comme propriétaire du navire et d'autre part émettre le fondement selon lequel le navire est une ressource économique.

## **§2 -La difficulté d'application de la sanction à l'égard des navires de grande plaisance et des navires de commerce battant pavillon russe**

L'interprétation de la sanction du gel des avoirs est confrontée à des difficultés d'application à l'égard des saisies des navires de grande plaisance (a) et des saisies des navires de commerce (b).

### **a) La difficulté d'application des sanctions à l'égard des navires de grande plaisance battant pavillon russe**

Afin d'appréhender l'ensemble des branches du domaine maritime, nous concentrons notre première réflexion sur l'application de la sanction du gel des avoirs à l'égard des navires de grande plaisance.

Récemment, nous avons pu constater la gargantuesque saisie des yachts russes qui ont été immobilisés dans les ports français en application de la sanction du gel des avoirs. Tel a été le cas le jeudi 3 mars 2022<sup>51</sup> où la douane française a saisi le yacht *Amore Vero* au chantier naval de La Ciotat. Lors de cette saisie, la douane a strictement appliqué les conditions de la mise en œuvre de la sanction en justifiant que le navire était « *détenu par*

---

<sup>49</sup> Article 1<sup>er</sup> du règlement d'exécution UE 2022/336 en date du 28 février 2022 « *Les personnes et l'entité dont la liste figure à l'annexe du présent règlement sont ajoutées à la liste figurant à l'annexe I du règlement (UE) n°269/2014* »

<sup>50</sup> OFSI, UK FINANCIAL SANCTIONS – General Guidance for financial sanctions under the Sanctions and Anti-Money Laundering Act 2018

<sup>51</sup> F. Le Dû «Guerre en Ukraine : un Yacht russe de 86 mètres de long saisi dans le port de la Ciotat », France Bleu Provence, 03.03.2022

une société dont Igor Stechine, dirigeant de la société Rosneft une société d'Etat russe spécialisée dans l'extraction a été identifié comme le principal actionnaire »<sup>52</sup>. De ce fait, ce yacht entrait dans le champ des mesures de gel conformément au règlement UE 2022/336 du conseil du 28 février 2022 qui a ajouté Igor Stechine à la liste des personnes visées par les sanctions. Toutefois, nous avons pu constater que l'application de cette mesure à l'égard des navires battant pavillon russe entraîne des conséquences.

En premier lieu, nous avons pu constater qu'au regard des sanctions qui s'appliquent à leur encontre, les « yachts prennent (...) le soin de couper leur AIS pour ne pas être repérés sur Marine Traffic »<sup>53</sup> ce qui rend les saisies difficilement applicables. En second lieu, les yachts qui sont saisis peuvent faire découler des conséquences financières liées à l'entretien et à leur immobilisation. Par principe les charges financières d'entretien du navire immobilisé restent à la charge du propriétaire<sup>54</sup>. Toutefois, nous avons pu constater que les autorités portuaires en charge de l'entretien et de l'immobilisation, ou tout autres mains d'œuvre se heurtent à des difficultés de paiement car l'adresse du propriétaire russe peut demeurer inconnue ou erronée et le propriétaire visé par la liste peut être amené à disparaître au regard des sanctions qui lui sont opposables, ce qui rend le paiement difficilement réalisable.<sup>55</sup> Par conséquent, nous pouvons constater que les charges liées à l'immobilisation du navire restent à la charge de l'autorité portuaire et de ses composants.

De ce fait, nous pouvons considérer que les sanctions mises en place par l'Union Européenne entraînent des conséquences dans la pratique. A plus long terme, nous pourrions penser que cette difficulté dans l'application de ces règles de saisie douanière aura pour effet la mise en place d'une loi qui sera votée et adoptée afin de permettre d'atténuer les dommages causés aux acteurs maritimes et de faciliter l'application de ces mesures.

#### **b) L'application de la sanction du gel des avoirs difficilement applicable au sein du territoire de l'Union Européenne à l'égard des navires de commerce. -**

La mise en place de la sanction se veut aussi être applicable à l'égard de tout autre navire de commerce, tel est le cas du *Baltic Leader* appartenant à la Banque Russe PSB, qui a été saisi à Boulogne sur Mer<sup>56</sup> ou encore tel a été le cas de l'immobilisation du *POLA*

---

<sup>52</sup> Sud-Ouest – « Le Yacht d'un milliardaire russe saisi à la Ciotat », 03.03.2022

<sup>53</sup> T. LEROY – « Guerre en Ukraine : Les Yachts des oligarques russes partent s'abriter aux Maldives », BFMTV, 02.03.2022

<sup>54</sup> Cass. Com. 3 mars 1998, 95-18.409, Publié au Bulletin IV n°91

<sup>55</sup> J-B HUET – « Yachts saisis aux oligarques russes : une facture salée pour le contribuable dans certains pays », BMFTV, 20.04.2022

<sup>56</sup> S. Constanzer – « Sanctions contre la Russie : le cargo russe Baltic Leader toujours dans l'attente à Boulogne sur Mer », France-Inter, 06.05.2022



*ARIAKE*<sup>57</sup> dans le port de Lorient le 18 mars 2022. Cette dernière immobilisation a également connu des difficultés d'interprétation qui viennent consolider notre idée selon laquelle la mise en place de la sanction de gel des avoirs demeure encore difficile à exécuter au regard du contexte actuel.

En l'espèce, la Direction Nationale du Renseignement et des Enquêtes Douanières a strictement appliqué « l'article 2 du règlement UE n°269/2014 du 17 mars 2014 et de l'article 1<sup>er</sup> du règlement d'exécution UE 2022/336 en date du 28 février 2022 » à l'égard du navire le *POLA ARIAKE*. En effet, la douane avait tenté de répondre aux deux conditions de mise en œuvre du gel afin d'immobiliser le navire dans le port de Lorient, en prouvant que d'une part, le navire appartenait indirectement au ministre des Transports de la Fédération de Russie en ce que la société propriétaire du navire était domiciliée à HONG KONG mais était filiale d'une société russe dont le gérant était le Ministre. D'autre part en ce que le navire était considéré comme une ressource économique de la Fédération de Russie car il permettait de rendre des services à son propriétaire. Nous avons énoncé dans cette affaire que la « douane avait tenté » de répondre aux conditions qui permettent l'application du gel. Le choix de ce terme n'est pas anodin, car il traduit une certaine difficulté d'interprétation de cette mesure à laquelle l'autorité douanière française a été confrontée. En effet, le Tribunal judiciaire de Lorient n'a pas fait droit à la demande de l'autorité douanière aux motifs que « *le navire était avant tout la propriété d'une société immatriculée à HONG KONG* » et était donc indirectement liée à sa filiale en Russie. En cela, le Tribunal a prononcé la main levée du navire, ce qui lui a permis de quitter le port de Lorient sans aucune difficulté.

Ce cas de figure ne vient que consolider notre fondement en ce qu'il reflète une difficulté d'application des sanctions de l'Union Européenne. Cette jurisprudence est critiquable car conformément aux conditions d'application du gel des avoirs, la sanction peut s'exécuter à l'encontre d'une personne ou d'une entité qui possèdent ou détiennent directement et indirectement le contrôle du navire. En l'espèce nous pouvons considérer que cela était le cas, car la société immatriculée à HONG KONG était liée à sa filiale domiciliée en Russie qui était elle-même dirigé par le Ministre qui détenait indirectement des actions dans cette entité. De plus, le ministre des Transports de la Fédération de Russie, M. SAVELYEV a en 2014 participé à l'annexion illégale de la péninsule de la Crimée et est donc expressément visé au sein de l'annexe 1 du règlement du 28 février 2022 en ce qu'il fait partie des personnes auxquelles sont imposées des restrictions et des sanctions. Pour autant, cette sanction ne lui est pas opposable pour la seule raison qu'il

---

<sup>57</sup> E.G, "Sanctions envers la Russie : L'immobilisation du « POLA ARIAKE », DMF n°846 – Mai 2022

« s'est caché derrière une société écran et ce bénéficiaire principal n'a pas été regardé par le juge judiciaire »<sup>58</sup>.

Par cela, nous pouvons considérer que le non-respect des mesures qui sont prises par l'Union Européenne au sein même des autorités étatiques prouve un problème majeur d'organisation et d'interprétation des mesures. Cela pourrait à l'avenir, poser des problèmes plus importants, et notamment si toutes les autorités étatiques de l'Union européenne ne se coordonnent pas pour respecter la mise en place des sanctions prises à l'encontre de la Fédération de Russie.

### **§3 : Les préjudices de l'application du gel des avoirs dans le secteur portuaire**

En second lieu, après avoir fait l'étude des problématiques résultant de cette mise en application des mesures, il convient de porter notre réflexion sur les conséquences de cette mise en application. Nous porterons précisément notre réflexion en ce qui concerne le préjudice qui est causé à l'exploitant portuaire à la suite d'une saisie d'un navire battant pavillon russe.

En effet, le transport maritime se veut être important notamment par l'environnement portuaire qui en constitue le fondement. Les ports représentent la charpente de la commercialisation des marchandises et de son transport, en ce que ces derniers « *ont pour tâche le traitement des navires dans les meilleures conditions et pour objectif un taux de rendement très élevé avec optimisation des frais d'exploitation* ». <sup>59</sup> Ainsi, la saisie d'un navire a des conséquences drastiques à l'égard de l'exploitant portuaire qui se doit de faire face à des immobilisations parfois très longues dont en découle des frais d'immobilisation, d'entretien et de main d'œuvre. Au regard du contexte conflictuel, l'application de la sanction du gel dont découle l'immobilisation des navires battant pavillon russe dans un port français ou européen entraîne des conséquences financières et commerciales importantes. Nous pouvons déduire qu'un navire immobilisé n'est donc pas exploitable et ne permet pas de répondre aux besoins économiques et commerciaux du port. Nous entendons par cela que l'immobilisation d'un navire entraînerait des coûts d'immobilisation qui devront être supportés par le port. De même qu'un ralentissement de la chaîne de transport pourrait être notable en ce que l'immobilisation d'un navire occuperait l'espace portuaire.

---

<sup>58</sup> E.G, "Sanctions envers la Russie : L'immobilisation du « POLA ARIAKE » , DMF n°846, Mai 2022

<sup>59</sup> K. Khakay, *Le préjudice causé à l'exploitant portuaire suite à la saisie conservatoires des navires de commerce*. – Hommage méditerranéen à Pierre Bonnassie, Philippe Delebecque et Christian Scapel, *Le droit maritime dans tous ses états* -Ed. Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2016, Coll. Droit maritime et des transports p. 201-220

Ainsi, on considère qu'une simple décision judiciaire et la mise en place d'une sanction internationale, viendrait à entraîner des conséquences lourdes sur les exploitants portuaires, d'autant plus que ces saisies n'ont pas pour fondement principal une créance maritime, mais uniquement le fait d'appliquer une sanction à l'égard de la Fédération de Russie.

En découle de cette constatation, une autre idée qui viendrait donc à considérer que l'application de la sanction du gel des avoirs qui permet de prononcer une saisie d'un navire à l'encontre des propriétaires russes ne permet pas une immobilisation à durée indéterminée. La saisie d'un navire battant pavillon russe dans les ports de l'Union Européenne peut être considérée comme une atteinte même au droit de propriété dont jouissent les propriétaires russes. Dès lors qu'un Etat membre de l'Union Européenne prouve un lien de corrélation entre le navire saisi et le propriétaire russe et que ce navire correspond à une ressource économique, celui-ci peut se permettre de saisir le navire. Dès lors, cette immobilisation ne peut pas être pleinement efficace en ce qu'elle ne peut pas être à durée indéterminée car selon notre constatation elle ne repose pas sur des fondements légaux, mais uniquement sur des fondements qui répondent à une situation exceptionnelle.

Ne devrions-nous pas alors appréhender la problématique de saisie du navire battant pavillon russe sous l'angle du concept pénal qu'est la confiscation ? La notion de confiscation n'aurait-elle pas permise à l'autorité étatique souhaitant saisir le navire, de dénaturer la propriété de celui-ci ? En effet, l'immobilisation et la saisie du navire, notamment la saisie conservatoire ne permet qu'une simple immobilisation du bien et une interruption de ses activités commerciales. Mais, le propriétaire, qui en l'espèce est de nationalité russe, reste propriétaire de celui-ci. La confiscation pourrait selon une hypothèse, permettre une remise en cause exclusive du droit de propriété. Même s'il apparaît évident selon un certain point de vue, que cela aurait été plus difficile à mettre en place en ce que « *la confiscation du navire dans un état de droit aurait dû être prononcé par un procès* ». <sup>60</sup>

---

<sup>60</sup> I. Couet - "Ukraine : La douane bloque le yacht d'un oligarque russe à la Ciotat », Les Echos, 03.03.2022

## Titre 2 : L'application des sanctions mises en place dans le domaine maritime

Les mesures exerçant une forte influence à l'égard de l'industrie maritime, il convient d'appréhender le bien-fondé de ces sanctions à l'égard des principes fondamentaux du droit maritime (Chapitre 1) ainsi qu'à l'égard des principes fondamentaux qui régissent le droit et le statut des gens de mer (Chapitre 2).

### **Chapitre 1 : Le bien fondé des sanctions internationales à l'égard du droit maritime**

Le conflit russo-ukrainien entraîne une potentielle remise en cause des principes constitutifs du droit maritime à l'égard de l'organisation des espaces maritimes, notamment en mer Noire et en mer d'Azov (Section 1). C'est la raison pour laquelle nous pouvons émettre l'hypothèse que l'Union Européenne et les Etats membres ont souhaité instituer un corridor maritime afin de permettre d'évacuer les navires et les gens de mer bloqués dans ces eaux ukrainiennes et russes (Section 2).

#### Section 1 : L'application des sanctions au sein des espaces maritimes

Les espaces maritimes confèrent des droits à chaque navire naviguant dans les mers. La liberté de navigation est ainsi considérée comme un principe fondamental du droit maritime qui a été reconnu par la Convention de Montego Bay (§1). Toutefois au regard de la situation politique et conflictuelle de la guerre russo-ukrainienne, le principe de liberté de navigation peut être remis en cause par l'application de la Convention de Montreux (§2).

#### **§1 : La liberté de navigation, fondement du droit maritime**

La liberté de navigation est une notion traditionnelle du droit de la mer qui permet à un navire d'utiliser les voies maritimes navigables comme il l'entend. A l'époque, dans les années 1740 à 1940, cette notion caractérisait le principe de la liberté des mers. Par conséquent, chacun pouvait librement circuler et exploiter la mer. En 1958, les règles coutumières sur le droit de la mer ont été codifiées par la conférence de Genève sur le droit de la mer. Ce qui a donné lieu par la suite, à la codification de la Convention des Nations Unies sur le droit de mer dite « Convention de Montego Bay » en date du 7

décembre 1982. Cette Convention a été ratifiée par 130 Etats<sup>61</sup> et est entrée en vigueur seulement le 16 novembre 1994. Celle-ci permet de déterminer un ensemble de règles, essentiellement coutumières, du droit international de la mer, qui déterminent les droits et les obligations des Etats en matière d'utilisation et d'exploitation des espaces maritimes.

Les espaces maritimes ont donc été sectorisés par la Convention de Montego Bay en six espaces (eaux intérieures, eaux territoriales, zone contiguë, zone économique exclusive, plateau continental, et la haute mer qui est la seule zone non soumise à l'Etat côtier). En cela, chaque Etat possède des droits sur des zones délimitées. Un navire étranger dans les eaux intérieures est pleinement soumis à la souveraineté de l'Etat riverain. Concernant les eaux territoriales, l'Etat côtier a des pouvoirs sur la circulation maritime, la réglementation ou le droit d'exploitation mais doit laisser un droit de passage inoffensif réservé aux navires battant pavillon d'un Etat étranger. L'expression « passage inoffensif » a clairement été défini par le Professeur Monsieur P. Delebecque qui explique que ce droit « *consiste dans le fait de traverser les eaux territoriales, soit pour entrer dans les eaux intérieures, soit sans entrer dans les eaux intérieures, pour se rendre en un autre point. Le passage doit être continu et rapide, ce qui exclut en principe tout arrêt. Il doit, en outre et surtout, être inoffensif* ». <sup>62</sup>

Ensuite vient la zone contiguë qui permet à l'Etat côtier de prendre des mesures de prévention à ses lois et à ses règlements douanier, fiscaux, sanitaires. Concernant la ZEE, l'Etat côtier n'exerce sur cette zone que des droits exclusifs d'exploitation des ressources marines, des fonds marins, du sous-sols marins. Cette zone apparaît toutefois selon la Convention de Montego Bay comme la zone de la Haute Mer en ce que les Etats étrangers jouissent des libertés de navigation, excepté le domaine d'exploitation des ressources marines.

Enfin la Haute Mer prône la loi du pavillon et cela a des conséquences bien différentes. En effet il s'agit ici d'une liberté absolue des navires, c'est-à-dire une zone de non droit.

## **§2 : Le principe de liberté de navigation remis en cause par la Convention de Montreux**

Cette liberté de navigation est remise en cause dans le contexte de la guerre russo-ukrainienne. En effet, la Convention de Montego Bay permet aux navires de naviguer

---

<sup>61</sup> Excepté les Etats-Unis et l'Iran

<sup>62</sup> Ph. Delebecque – *Droit maritime* - Précis Dalloz - Ed. N°14, Juillet 2020.

librement dans les eaux de l'Etat côtier. Toutefois, la Convention de Montreux, accord international multilatéral signé le 20 juillet 1936 en Suisse qui concerne le régime des détroits peut remettre en cause cette liberté de navigation dans ce contexte de guerre actuelle. Celle-ci a été signée par différentes puissances étatiques,<sup>63</sup> notamment par la Turquie qui est la puissance qui nous intéresse particulièrement en ce qu'elle est un Etat limitrophe à l'Ukraine et à la Russie et est directement concerné par la congestion des navires de commerce dans la mer Noire.

En effet, pour accéder à la mer Noire depuis la mer Méditerranée, il faut emprunter deux Détroits : le Détroit de Bosphore et le Détroit des Dardanelles qui sont situés le long des côtes turques. Ces voies maritimes sont un passage obligatoire pour tous les navires de commerces et militaires qui desservent les ports des pays riverains, notamment la Russie et l'Ukraine. A cet effet la Convention prévoit deux situations, la situation des navires de commerce en temps de paix et la situation des navires de commerce en temps de guerre concernant leur navigation dans la mer Noire et dans les Détroits. La Section I « *Navires de commerce* » prévoit à son article 2 « *une liberté de navigation connexe à la Convention de Montego Bay* ». L'article dispose à cet effet que « *En temps de paix, les navires de commerce jouiront de la complète liberté de passage et de navigation dans les Détroits, de jour et de nuit (...)* ». Toutefois, à la différence de la Convention de Montego Bay, la Convention de Montreux prévoit la situation du temps de guerre et distingue précisément la situation selon laquelle la Turquie est « *belligérante* » à la guerre ou « *non belligérante* ». Autrement dit, nous distinguons la situation selon laquelle la Turquie fait partie de la guerre ou ne prend pas part à la guerre.

La première situation en temps de guerre prévoit le cas où la Turquie ne prend pas part à la guerre. Dans ce cas il est prévu que la liberté de navigation des navires de commerce demeure à la condition que ces derniers ne sont pas partis à l'ennemi.

La deuxième situation prévoit le cas où la Turquie prend part à la guerre. Dans ce cas la liberté de navigation des navires « *n'appartenant pas à un pays en guerre avec la Turquie* » continuera de demeurer et accordera une liberté de passage et de navigation dans les Détroits concernés, à la seule condition de n'assister en aucune façon l'ennemi.

Ces dispositions n'ont jamais été remises en cause par la Convention de Montego Bay. Nous constatons que le simple fait que la Turquie puisse fermer ses détroits à l'encontre des navires de guerre<sup>64</sup> prenant part à la guerre dans un pays, est une remise en cause complète du grand principe de la liberté de navigation<sup>65</sup>. Les dispositions que nous venons

---

<sup>63</sup> Grande Bretagne, Irlande du Nord, Australie, Bulgarie, France, Grèce, Japon, Roumanie, Turquie

<sup>64</sup> Article 19 de la Convention de Montreux

<sup>65</sup> La voix du nord « Guerre en Ukraine : La Turquie ferme les détroits du Bosphore et des Dardanelles aux bâtiments militaires », : 28.02.2022

d'expliciter ci-dessus font l'objet d'une stricte application par la Turquie qui a « *interdit le passage* » des deux détroits aux navires de commerce et bâtiments de guerre « *qu'ils soient de pays riverains ou non de la mer Noire* ». La Turquie, Etat important dans le monde maritime en ce qu'il commande les détroits du Bosphore et des Dardanelles a annoncé au mois de février 2022 par le biais du Président Turc Recep Tayyip Erdogan, une « *application à la lettre des dispositions de la Convention de Montreux* »<sup>66</sup>. Cette possibilité pour un Etat riverain de fermer ses détroits en temps de conflit peut avoir des grandes conséquences à l'égard du transport maritime. En effet, même si la fermeture des détroits par la Turquie répond à l'objectif d'éviter « *l'escalade de la crise* »<sup>67</sup> cela bloque et entraîne une congestion de nombreux navires, à l'entrée comme à la sortie dans la mer Noire.

## Section 2 : Le corridor maritime bleu : innovation de l'Union Européenne

L'innovation de l'Union-Européenne s'inscrit dans une démarche sécuritaire en ce que les navires battant pavillon des autres Etats sont utilisés à des fins de bouclier par les troupes militaires russes (§1). Ainsi, en vue de faire face à ces risques, l'Union Européenne a essayé de mettre en place un corridor maritime bleu afin de répondre à ces risques humanitaires et d'évacuer les gens de mer bloqués dans les ports et les eaux ukrainiennes (§2).

### **§1 : La perturbation des espaces maritimes, source de conflit affectant la communauté maritime**

Les espaces maritimes sont perturbés par le conflit russo-ukrainien car depuis l'annexion illégale de la Crimée en 2014, la Russie détient un contrôle exclusif sur le Détroit de Kertch qui permet de relier la mer Noire à la mer d'Azov et donne directement accès au port de Marioupol. De ce fait, la fermeture des ports ukrainien crée des problématiques de congestion portuaire et de navire. Il a été révélé que les navires bloqués, battant pavillon d'un autre Etat que la Russie, sont victimes d'attaques meurtrières des forces russes au large de la mer Noire et de la mer d'Azov. En effet, ces navires sont considérés comme des « navires boucliers » par l'armée russe, qui les utilise pour se protéger des attaques ukrainiennes<sup>68</sup>. Nous pouvons illustrer notre propos par le navire côtier *Helt*

---

<sup>66</sup> B. RIPOCHE, « Guerre en Ukraine. La Turquie ferme ses détroits et navigue à vue », Ouest-France – 02.03.2022

<sup>67</sup> B. RIPOCHE, « Guerre en Ukraine. La Turquie ferme ses détroits et navigue à vue », Ouest-France – 02.03.2022

<sup>68</sup> A. Descamps, « Crise russo-ukrainienne : les attaques contre les navires sont désormais meurtrières ». – Le Journal de la Marine Marchande, 03.03.2022

battant pavillon panaméen qui a été victime d'un missile qui a perforé la coque et l'a fait sombrer au large du port d'Odessa<sup>69</sup>. Ce qui revient donc à penser que ces attaques meurtrières impactent la chaîne d'approvisionnement et la sécurité des navires et des gens de mer. De ce fait nous pouvons comprendre la Commission de l'Union Européenne a mis en place un corridor de solidarité afin « *d'optimiser les chaînes d'approvisionnement et crée de nouvelles voies d'approvisionnement* »<sup>70</sup>.

## **§2 : Le corridor maritime, mise en place d'un plan de sûreté des chaînes d'approvisionnement**

Un corridor est une « *voie de transit facilitant le passage des marchandises lorsque les conditions géopolitiques sont défavorables, lorsque les territoires sont enclavés* ». <sup>71</sup> La commission de l'Union Européenne, avec le soutien du Conseil de l'Union Européenne et des Etats riverains a pu mettre en place un couloir maritime bleu afin d'assurer l'évacuation des navires bloqués dans les zones à risques de la mer Noire et de la mer d'Azov vers « *endroit plus sûr* »<sup>72</sup>. Nous pouvons penser que l'objectif de cette mise en place est en premier lieu de minimiser la perturbation du transport de marchandises dans le secteur maritime ainsi que les conséquences dans l'approvisionnement des marchandises et en second lieu d'assurer la sécurité de la communauté maritime. En effet, le secteur du transport de marchandises par mer est perturbé par la congestion des navires. Ainsi, nous pouvons comprendre que ce passage maritime pourra permettre aux navires de commerce d'emprunter des voies sécurisées afin d'assurer la continuité du transport de marchandises à l'égard des pays tiers. Par ailleurs, nous pouvons également penser que ce corridor permettra de répondre aux besoins de la communauté civile ukrainienne qui souffre des effets de la guerre par la pénurie de denrées alimentaires et de produits pharmaceutiques.

Les espaces maritimes ukrainiens sont donc des zones hautement risquées qui ne répondent plus aux conventions internationales et dans lesquelles la sécurité des navires et des gens de mer n'est plus respectée. De plus, ces espaces localisés devant faire face aux nombreuses restrictions d'importation et d'exportation, tant sur le plan de l'approvisionnement du marché alimentaire que sur le plan de la vie des travailleurs du transport et des gens de mer. Par conséquent, la mise en œuvre d'un corridor maritime

---

<sup>69</sup> A. Descamps, « Crise russo-ukrainienne : les attaques contre les navires sont désormais meurtrières ». – Le Journal de la Marine Marchande, 03.03.2022

<sup>70</sup> Consilium Europa- Conseil de l'Union Européenne : « Impact de l'invasion de l'Ukraine par la Russie sur les marchés : Réactions de l'Union Européenne »

<sup>71</sup> Geoconfluence/ Glossaire « Corridor »

<sup>72</sup> J. SAUL et B. LEXIS, « L'OMI demande des corridors de sécurité maritime pour évacuer les navires bloqués par le conflit en Ukraine » – L'actualité du secteur maritime, », EURISLIE Copyright Thomson Reuters 2022, 12.03.2022



serait une première tentative pour répondre à l'objectif d'emprunter de nouvelles voies d'approvisionnement pour maintenir la régularité du transport de marchandises et indirectement l'économie alimentaire mondial. Néanmoins, nous ne pouvons omettre l'idée qu'à plus long terme ce couloir maritime à caractère sécuritaire soit attaqué par les forces armées russes et ne devienne un point stratégique pour la Russie de procéder à des opérations militaires de plus grande mesure. Nous pensons par cela au déploiement par les forces militaires russes de nouvelles attaques dans ce couloir maritime afin de perturber le commerce de l'Ukraine et de créer un point de pression dans ce corridor à l'égard de l'Union Européenne en visant directement l'expédition des marchandises et ainsi contrôlé une majeure partie du commerce de marchandise maritime.

## **Chapitre 2 : Le bien fondé des sanctions internationales à l'égard des gens de mer**

Les gens de mer sont considérés comme des acteurs majeurs de la chaîne d'approvisionnement logistique. Ils permettent le transit des marchandises à travers le monde. Par conséquent, le couloir humanitaire mis en place permet de minimiser l'impact de la guerre sur ces victimes collatérales (Section 1) et de respecter leurs droits et leurs statuts conformément à la Convention MLC (Section 2).

### **Section 1 : Les gens de mer, victimes collatérales du conflit russo-ukrainien**

*« Les gens de mer de la mer Noire se trouvent dans une situation périlleuse, coincés à bord des navires (...) c'est un autre coup dur pour l'industrie maritime et les chaînes d'approvisionnement mondial. Le niveau d'équipage n'est pas encore revenu à la normale et de nombreux marins russes et ukrainiens pourraient ne pas être en mesure de rentrer chez eux. »<sup>73</sup> Capitaine Rahul Khanna, Responsable mondial de Marine Risk Consulting chez AGCS.*

Par ces propos nous pouvons d'ores et déjà constater que les gens de mer sont des victimes collatérales de ce conflit militaire (§1) en ce que leur libre circulation est restreinte et entraîne des risques dans l'industrie maritime (§2).

---

<sup>73</sup> Allianz Global Corporate & Specialty « Safety and Shipping Review 2022” – Ukraine Invasion adds to pandemic challenges”

## **§ 1 : Les risques affectants les gens de mer bloqués dans les eaux russes et ukrainiennes**

Les attaques militaires de la Russie à l'encontre des navires commerciaux bloqués dans les ports ukrainiens font des gens de mer et des opérateurs portuaires des victimes collatérales de cette crise politique et militaire.

En effet, nous avons pu constater que la sécurité et le bien être des gens de mer est pleinement impacté en ce que leurs vies sont mises en péril. Nous pouvons illustrer notre propos par la perte d'un membre de l'équipage à bord du navire vraquier *Banglar Samriddhi* battant pavillon au Bangladesh qui a été victime d'un missile lancé par l'armée russe. Ainsi, afin de minimiser les dommages collatéraux que cause cette guerre à l'égard de la communauté maritime, nous pouvons soutenir l'idée que le corridor de solidarité permet d'assurer tout autant la sécurité et la vie des gens de mer à bord des navires bloqués et d'assurer la protection sociale des travailleurs.

## **§2 : La libre circulation des marins russes et ukrainiens entravée et la perturbation directe dans l'industrie maritime**

Le taux de main d'œuvre des marins russes et ukrainiens représente près de 15% de la main d'œuvre maritime mondiale<sup>74</sup>. Précisément sur un effectif de 1,89 million de naviguant dans le monde, 10% d'entre eux sont russes et 4% d'entre eux sont ukrainiens.<sup>75</sup> Ensemble, ces marins exploitent plus de 74 000 navires dans la flotte marchande mondiale.<sup>76</sup> Par conséquent, nous pouvons reconnaître que les gens de mer et les acteurs du transport maritime permettent de maintenir un pays en mouvement et représente les acteurs primaires et essentiels de la chaîne logistique de marchandise et de l'approvisionnement mondial.

De ce fait, nous pouvons émettre l'hypothèse que si ces derniers représentent des victimes collatérales des attaques militaires russes dans les eaux ukrainiennes, cela peut entraîner des conséquences sur le plan maritime et alimentaire au niveau international. En effet, nous avons pu constater grâce au rapport rendu par l'OMI que « *au début du conflit environ 2000 marins étaient bloqués à bord de 94 navires dans les ports ukrainiens et seulement 10 navires ont pu quitter les ports ukrainiens* ». <sup>77</sup> Cette préoccupation traduit la nécessité d'intervenir qui s'explique par la nécessité de mettre en œuvre un plan d'urgence d'évacuation des gens de mer afin d'assurer le maintien des économies locales

---

<sup>74</sup> A. DESCAMPS, « Crise russo-ukrainienne : les attaques contre les navires sont désormais meurtrières » - Le Journal de la Marine Marchande ; 03.03.2022

<sup>75</sup> G. Platten - « UKRAINE-RUSSIE : L'impact sur les marins », Armateur de France. 25.02.2022

<sup>76</sup> ICS. « Russian and Ukrainian seafarers make up 14,5% of global shipping workforce according to ICS », 24.02.2022

<sup>77</sup> OMI - *Maritime Security and Safety in the Black Sea and Sea of Azov*

et mondiales. En effet, nous pouvons considérer que 90% du commerce mondial est transporté par voie maritime et que par conséquent la libre circulation des marins russes et ukrainiens contribue au maintien de l'industrie maritime et de la chaîne d'approvisionnement.

L'essence même du transport maritime de marchandises est le changement d'équipage des gens de mer qui permet le transit des marchandises dans le monde. Si nous nous en tenons à la crise actuelle, nous pouvons considérer que le maintien et la continuité du transport maritime de marchandises revêt d'une importance stratégique majeure pour l'Union Européenne.<sup>78</sup> Notamment par l'exportation agroalimentaire en provenance de l'Ukraine et l'exportation de produits pétroliers en provenance de la Russie, comme nous l'avons évoqué précédemment. Ainsi, cette perturbation reviendrait à considérer que l'absence de changement d'équipage consolide l'impossibilité d'importation et d'exportation des marchandises en provenance des ports de l'Union Européenne ou à destination de ces derniers. Nous considérons par cela, que si ce système se trouve interrompu, alors cela reviendrait à considérer qu'il y a une atteinte directe à la liberté de circulation des gens de mer dès lors que ces derniers ne peuvent ni débarquer et ni embarquer librement des navires afin de garantir la continuité et la sécurité du transport maritime.

Ces problématiques auxquelles l'industrie maritime doit faire face, permet de justifier la nécessité d'un corridor maritime afin de minimiser l'absence de changement d'équipages et de maintenir une régularité du service de transport maritime.

## Section 2 : Le respect du statut social des gens de mer mis en avant par la Convention MLC et la Déclaration de Neptune

Les attaques par la Russie sur le territoire et les eaux ukrainiennes ne permettent pas de considérer que celles-ci respectent le statut et le droit des marins bloqués dans ces zones (§1). Cela a suscité de vives réactions de la part de la communauté maritime qui a signé la Déclaration de Neptune afin de déployer les aides à l'égard des gens de mer (§2).

---

<sup>78</sup>Communication de la commission européenne, Journal Officiel de l'Union Européenne – (2020/C 119/01) « Lignes directrices relatives à la protection de la santé, au rapatriement et aux modalités de déplacement des gens de mer, des passagers et des autres personnes à bord des navires »

## **§1 : La violation des droits des marins par la crise russo-ukrainienne**

Au-delà de l'aspect économique maritime, nous pouvons constater que le conflit russo-ukrainien, cause des répercussions sur les marins, leur vie et leur santé mentale. Nous pouvons énoncer la problématique de congestion des navires et la fermeture des frontières, qui piègent les marins à bord des navires dans les eaux ukrainiennes.

Cette problématique se heurte selon nous à un principe international prévu par la Convention MLC<sup>79</sup> qui porte sur les droits et la protection des gens de mer au travail, également connu sous le nom de « Charte des gens de mer ». En effet, celle-ci prévoit une interdiction pour les marins d'être embarqué plus de onze (11) mois. Pour autant, nous avons pu constater que la guerre en Ukraine s'inscrit dans un conflit à long terme, et encore de nombreux marins restent piégés à bord des navires alors que la Convention exige des gouvernement le respect de ces droits fondamentaux à l'égard des gens de mer. De plus, nous pouvons émettre l'hypothèse du marin dont le contrat d'engagement maritime a expiré alors qu'il était en activité dans les eaux ukrainiennes et qu'il a dû faire face à la fermeture des ports. Celui-ci ayant le droit d'être rapatrié gratuitement, voit son droit non respecté.

Par ailleurs, le droit à la protection de la santé et de l'accès immédiat aux soins médicaux n'est pas non plus respecté, notamment par le blocage des zones maritimes ukrainiennes mais également au regard du risque que prendrait un navire de sauvetage à naviguer dans ces zones afin de venir en aide aux gens de mer bloqués sur les navires. Pour toute ces raisons, nous pouvons concevoir l'objectif de prendre une mesure urgente et efficace par la mise en œuvre du corridor humanitaire qui permettrait de procéder au rapatriement des marins en toute sécurité et leurs permettre de rejoindre leur domicile. Par ailleurs, la seconde problématique qui se heurte aux gens de mer est le maintien de leur salaire. A cette question, l'OMI et l'Union Européenne ont prévu des mesures qui incitent les Etats riverains à veiller à ce que « *les gens de mer puissent accéder à leur salaire* ». <sup>80</sup>

## **§2 : La Déclaration de Neptune<sup>81</sup>**

Ainsi, afin de pallier ces différentes problématiques auxquelles sont confrontées les marins, de nombreux armateurs français ont signé la Déclaration de Neptune relative au bien être des marins et au changement d'équipage, tel que CMA CGM, Bourbon, Armateur de France, Louis Dreyfus etc. Cette déclaration met en avant des mesures

---

<sup>79</sup> Maritime Labour Convention – 23 February 2006

<sup>80</sup> A. DESCAMPS. « Crise russo-ukrainienne : l'OMI valide le principe de corridors maritimes de sécurité », 13.03.2022, Journal de la Marine Marchande

<sup>81</sup> The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change

bénéfiques pour les gens de mer, qui sont adressé aux gouvernements et à toute la communauté maritime afin de s'assurer du respect du statut social des marins, de demander le déploiement d'aide de la communauté maritime pour les évacuer de la zone de guerre et de minimiser l'intégrité des chaînes d'approvisionnement afin que le transport maritime demeure dans une démarche pérenne et fiable.

Ainsi les corridors maritimes ont pu permettre l'évacuation de 1500 marins par des bus depuis les ports.

## PARTIE 2 : LES MESURES RESTRICTIVES PRISES CONTRE LES INTERETS RUSSES EN FAVEUR DE L'UKRAINE : CONSEQUENCES ET EFFETS DE DROIT SUR LES ACTIVITES MARITIMES

Le lendemain de l'invasion de la Russie en Ukraine, l'Union-Européenne a progressivement mis en place des mesures qui ont été d'application directe à l'égard des professionnels du transport. C'est notamment le cas du commissionnaire de transport, ressortissant de l'Union-Européenne, qui a dû faire face à une réorganisation de son marché, afin de répondre aux diverses exigences de conformité des mesures (Titre 1). Concomitamment, les professionnels de transport ont également dû faire face à des perturbations de leur marché, ce qui a entraîné une réorganisation de leur service et de leur infrastructure (Titre 2).

## Titre 1 : La perturbation de l'organisation du transport de marchandise : Le cas du commissionnaire de transport

L'article L.1411-1 du code des transports dispose défini le commissionnaire de transport et dispose que les « *Commissionnaires de transports sont les personnes qui organisent et font exécuter sous leur responsabilité et en leur propre nom, un transport de marchandise selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant* ». Par cette définition légale, nous comprenons que le commissionnaire est un auxiliaire de transport. De ce fait, en tant qu'organisateur de transport, nous verrons que ce professionnel, dans la pratique, a été contraint par des mesures qui ont imposées le respect de leur mise en place (Chapitre 1). En vue de maintenir ses relations commerciales directes avec ses clients, le commissionnaire de transport a dû réfléchir à de nouvelles méthodes et voies d'approvisionnement (Chapitre 2).

### **Chapitre 1 : Le commissionnaire de transport contraint par le respect des sanctions mises en place**

Le conflit russo-ukrainien et les risques qui en découlent ont également un effet sur l'industrie de l'assurance relative au transport maritime de marchandises (section 1). En effet, le commissionnaire de transport doit se conformer aux mesures mises en œuvre contre la Russie, ce qui a pour influence une perturbation de son organisation interne et externe. (Section 2)

#### Section 1 : Conséquences dans le secteur de l'assurance et mise en place de la clause de risque de guerre à l'égard du commissionnaire de transport

Au fil du conflit russo-ukrainien grandissant à grand pas, le commissionnaire a été contraint par des risques assurantielles au regard des eaux ukrainiennes et russes (§1). Cette affirmation a suscité une problématique majeure concernant l'insertion de la clause de risque de guerre dite « War Clause » au sein des contrats de commission de transport (§2).

## **§1 : La souscription d'assurances de corps et d'assurances facultés remises en cause par le conflit russo-ukrainien : risques causés au navire et aux marchandises**

Traditionnellement les propriétaires de navire ou toutes personnes qui y trouvent un intérêt légitime à assurer le navire ou les marchandises, ont la possibilité de souscrire à deux types d'assurance en cas d'évènements qui pourraient être préjudiciable à ces biens.

Les assurances proposent d'une part la souscription à une assurance de corps. Il s'agit d'une assurance de dommage par laquelle le propriétaire d'un navire souhaite se garantir contre les risques de mer qui peuvent causer des dommages au navire et également contre les risques de responsabilité qui engagerait le propriétaire en cas d'abordage. En amont de la conclusion de ce contrat, le propriétaire doit faire preuve de sincérité à l'égard des assureurs afin de leur déclarer toutes les circonstances qu'il a sa connaissance afin de prendre en charge les risques. Il doit également convenir d'une valeur à assurer afin d'être prise en charge selon une franchise par les assureurs.

D'autre part, les assurances proposent une assurance de faculté qui signifie une assurance marchandise. Celle-ci permet aux propriétaires des marchandises de souscrire à ce contrat afin de garantir les risques qui pourrait être potentiellement causés à la marchandise lors d'une expédition. Sera alors couvert partiellement ou totalement les marchandises en fonction de la valeur déclarée par le propriétaire.

Néanmoins, ces deux types d'assurances ne couvrent pas les évènements afférents à la guerre. En effet, conformément aux dispositions de l'article L.172-16 du code des assurances « *Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes subis par les biens assurés et résultant :*

*1° De guerre civile ou étrangère, de mines et tous engins de guerre ;*

*2° De piraterie ;*

*3° De capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;*

*4° D'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme : »*

Ainsi, nous pouvons comprendre que le conflit russo-ukrainien et les conséquences que cela entraîne sur le territoire Russe, Ukrainien et dans les mers d'Azov et Noire ne seront pas couvert. De même, si un dommage était causé à un navire à cause d'une mine dans la mer Noire, son propriétaire ne se verrait pas assurer de la perte totale de son navire. Afin d'illustrer notre propos, nous pouvons énoncer que dès le début du conflit, il a été révélé des risques de mine marine, d'attaques à la roquette et de menace de détention à l'égard des navires naviguant dans les zones maritimes de la mer Noire et de la mer d'Azov. Ces



risques étaient et sont donc de nature à menacer la cargaison transportée, le navire, ainsi que son équipage.

Nous pouvons d'autant plus illustrer notre propos par plusieurs naufrages qui ont eu lieu dès le début du conflit. Cela a été le cas de trois cargos « *Namura Queen, Lord Nelson, Helt* »<sup>82</sup> battant tous les trois pavillons japonais, qui ont été victimes d'un heurt de mine marine dans les eaux territoriales russes et ukrainiennes. Cela a également été le cas d'un navire battant pavillon bangladais qui a été victime d'une attaque dans le port ukrainien d'Olvia qui a causé la disparition d'un des membres de l'équipage. Également nous pouvons citer l'attaque par lance-roquette à l'égard du pétrolier chimiquier « *Millenial Spirit* »<sup>83</sup> battant pavillon Moldave. Ces illustrations nous permettent de consolider notre propos sur le risque des « navires-boucliers » qui naviguent dans la mer Noire et dans la mer d'Azov et de prendre conscience de la présence des troupes militaires russes qui se sont accaparées au fil du conflit les zones maritimes ukrainienne par la mise en place de moyens militaires.

Par conséquent, au regard de ces risques militaires qui ciblent l'industrie maritime, nous pouvons hypothétiquement en déduire que la communauté maritime ne se voyaient plus couvert dans ces zones russo-ukrainiennes.

## **§2 : L'assurance « Risque de Guerre » et la clause de risque de guerre à la lumière du conflit russo-ukrainien**

Comme nous l'avons énoncé ci-dessus, les polices d'assurances maritimes ne couvrent pas les dommages causés par les mines marines ou les attaques sur les navires.

Toutefois l'article précité dispose que « *sauf convention contraire* ». Nous pouvons sous-entendre par cela, qu'il est possible pour un assuré de souscrire à une police d'assurance de risque de guerre dite « RG » afin de couvrir les risques de guerre et assimilés à la condition de prévoir une surprime à la charge de l'assuré.

A titre d'exemple, une police d'assurance peut considérer comme risques assimilés :  
**(Annexe 7)**

« 1° *Les présentes Conventions Spéciales ont pour objet de garantir les marchandises assurées contre les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités résultants de :*

---

<sup>82</sup> CNUCED- Maritime Trade Disrupted “The war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics”, 28.06.2022

<sup>83</sup> CNUCED- Maritime Trade Disrupted “The war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics”, 28.06.2022

- a) *Guerre civile ou étrangère, hostilité, représailles, émeutes, mouvements populaires ;*
- b) *Explosion de torpilles, mines et /ou tous autres engins de guerre autre que ceux destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome et généralement tous accidents et fortune de guerre ;*
- c) *Actes de sabotage et/ou terrorisme qui ont un caractère politique ou qui se rattachent à la guerre ;*
- d) *Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions ordonnées par toutes autorités gouvernementales quelconques ;*
- e) *Grèves, lockout*
- f) *Piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;<sup>84</sup> »*

Cette disposition fait partie des Imprimés standards Français qui permettent à un assuré d'expédier sa marchandise ou de naviguer dans des zones risquées tout en étant garanti contre ces évènements.

Par ailleurs, il convient de préciser que ces évènements sont assurés par le GAREX qui est le Groupement d'Assurance de Risques Exceptionnels et qui prévoit une garanti pour les risques de guerre maritimes et assimilés. En effet, une seule assurance ne peut pas garantir ces risques. C'est la raison pour laquelle, la fusion de Allianz Global Corporate, AXA, GENERALI et autres assurances qui constituent le GAREX propose des montants de souscription. A titre d'exemple, le GAREX a la possibilité de souscrire des risques corps à hauteur de 155 000 000 euros, des risques facultés à hauteur de 77 500 000 euros et des biens mobiles situés à terre à hauteur de 23 000 000 euros.

Nous pouvons donc émettre l'hypothèse que la Russie et les eaux ukrainiennes font partie des zones dans lesquelles le propriétaire de marchandise et le propriétaire de navire doivent au préalable informer leur assureur afin de souscrire à cette police d'assurance.

Cela a entraîné des conséquences pour le commissionnaire de transport qui a du répondre à de nouvelles problématiques. En effet, en qualité de commissionnaire de transport, celui-ci a le devoir d'informer et de conseiller le client pour lequel il organise le transport et notamment le prévenir des risques de certaines zones. Il doit notamment lui conseiller d'assurer sa marchandise au regard des risques du transport. Le client peut ainsi souscrire à une assurance marchandise, soit par son propre

---

<sup>84</sup> **Annexe 7** : Conventions Spéciales RG 2018 pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève- 1<sup>er</sup> juillet 2018

assureur, soit par le biais du commissionnaire de transport qui souscrit une assurance au nom et pour le compte du client et qui refacture par la suite le prix de l'assurance souscrite. Toutefois au regard des événements conflictuelle sur le territoire russo-ukrainien et dans ses mers, le commissionnaire de transport avait tout intérêt à inscrire au sein du contrat de commission une « clause de risque de guerre ». Celle-ci aurait pu prévoir que le client aurait souscrit à la police d'assurance RG.

Néanmoins, nous n'avons pas eu la possibilité de trouver des exemples concrets d'application de cette clause, car dès le 24 février 2022, le commissionnaire de transport a été contraint par la décision de son assureur d'annuler les clauses relatives aux risques de guerre et assimilés. Cette information étant confidentielle, nous ne pouvons qu'évoquer ce cas qu'à titre subsidiaire. Nous ne nous permettons pas d'en faire ainsi une généralité.

Il a en effet été prévu, que tout transit vers, ou en provenance, ou à partir de l'Ukraine, la Russie et les eaux territoriales russes et ukrainiennes telles que la mer Noire et la mer d'Azov ne seront plus couvert. Cette mesure est d'application directe pour tous les nouveaux contrats qui ont été signés à compter du 25 février 2022. Nous comprenons donc qu'à partir de cette date, le commissionnaire a pour nouveau devoir d'informer le client que l'assurance à laquelle il peut souscrire ne sera pas en mesure de couvrir les risques de guerre pour sa marchandise en transit dans ces zones.

Par ailleurs, le commissionnaire a dû répondre quelques jours plus tard à des directives de conformité de la part du département compliance. De ce fait, toute expédition dans ces zones étaient désormais strictement prohibés.

Toutefois nous pouvons nous poser la question des contrats conclus antérieurement à cette date. Les marchandises qui étaient en expédition dans ces zones avant le début du conflit et avant la décision des assureurs, pouvaient-ils être contraint à ne plus voir leur marchandise couverte par la police qu'ils avaient conclus ? Pour répondre à cette question, nous pouvons émettre l'hypothèse que les contrats conclus avant le 24 février 2022 conservaient leur police d'assurance et leur couverture, mais les ayants droits à la marchandise devaient souscrire à une assurance supplémentaire. En cela, le commissionnaire avait pour devoir d'informer ses clients de régler une surprime à l'égard des assureurs afin que ces derniers puissent continuer de couvrir leur marchandise.

Actuellement, près de six mois après le début du conflit, le Joint War Committee a ajouté la Russie à la liste des zones considérées comme « haut risques » (**Annexe 8**). De ce fait, assureur ne souhaité souscrire à une couverture pour les dommages causés aux marchandises dans ces zones<sup>85</sup>. Nous comprenons ainsi que les transports de marchandise dans les zones telles que l'Ukraine, la Crimée, le Donetsk et Louhansk, la Biélorussie, la Russie, les Zones maritimes de mer d'Azov et mer Noire font l'objet de résiliation de couverture des risques de Guerre la couverture des risques de Guerre et toutes opérations assimilées à destination, en provenance de ces zones.

De ce fait, nous comprenons que pour qu'un transport de marchandise puisse être réalisés les propriétaires de marchandise ou des navires devront déclarés aux préalables les opérations de transport dans ces zones auprès des assureurs et prévoir l'application d'une surprime.

Les assureurs sont désormais tenus de procéder aux vérifications des opérations de transport souhaité par le client, en fonction des sanctions prises par l'Union Européenne et le Royaume Uni à l'encontre de la Russie afin de valider l'opération envisager et de terminer les termes et la franchise spécifique.

## Section 2 : L'adaptabilité du commissionnaire de transport face aux défis de conformité relative au transport de marchandises : l'aspect compliance

L'exigence de conformité relève du principe de compliance qui constitue l'essence même des relations économiques et commerciales que le commissionnaire de transport entretient avec ses clients. De ce fait, ce professionnel a dû réorganiser son marché et faire preuve d'adaptabilité afin de répondre aux exigences des mesures liées à l'interdiction d'importation et d'exportation visant la Russie (§1). Ces exigences ont relevé un nouveau défi pour le commissionnaire de transport, en ce qu'il a dû répondre du principe de la diligence raisonnable (§2).

### **§1 : La réorganisation du commissionnaire de transport en réponse à l'exigence de conformité des mesures mises en place**

Comme nous l'avons précédemment évoqué, l'industrie du transport maritime a été touché par des perturbations dans le commerce avec la Russie et l'Ukraine au regard des restrictions qui ont été imposées. Cela a amené les professionnels du transport et

---

<sup>85</sup> Information Confidentielle n'ayant pas autorisation à être explicitement divulguée

particulièrement le commissionnaire de transport à faire face à des défis dans ses activités quotidiennes. Si nous nous penchons sur les sanctions mises en œuvre par l'Union Européenne et le Royaume Uni telles que nous les avons précédemment énumérées, nous pouvons considérer que celles-ci posent un défi de conformité important pour le commissionnaire de transport.

En effet, au regard de l'incertitude de la situation dès le 24 février 2022 et de là l'ascendance des sanctions, l'organisation interne du commissionnaire de transport a dû faire preuve d'adaptabilité afin de répondre aux exigences des mesures. Corrélativement ce défi de conformité interne a eu un effet extérieur à l'égard des relations que le commissionnaire de transport entretient avec ses clients. Nous pouvons émettre l'hypothèse qu'il était difficile, au regard des restrictions journalières changeantes, de prévoir l'organisation d'un transport de marchandise.

Ainsi, nous avons pu constater que dans la pratique des mesures internes ont été mises en place afin de minimiser la perte d'exploitation commerciale et d'être en conformité avec les mesures restrictives internationales. A compter du début du mois de mars 2022, le commissionnaire de transport devait s'assurer que tous les clients qui demandaient des réservations pour expédier des marchandises à destination ou en provenance de la Russie répondaient aux exigences des mesures c'est-à-dire que leur marchandise ne devait pas concerner les marchandises visées par les sanctions. De plus, le commissionnaire devait s'assurer d'identifier le véritable propriétaire des marchandises afin de ne pas compromettre l'efficacité des mesures et de ne pas faire affaire avec les personnes désignées par inadvertance.

## **§2 : Le principe de diligence raisonnable, défi fondamental s'imposant au commissionnaire de transport**

Cette notion peut attirer notre attention en ce que nous pouvons émettre l'hypothèse que le commissionnaire de transport doit désormais faire preuve de diligence raisonnable afin de ne pas se voir opposer des mesures d'exécution sévères qui pourraient être préjudiciables pour l'entreprise. Le principe de « diligence raisonnable » se retrouve dans le Code de la compliance<sup>86</sup> qui prévoit qu'il s'agit « *d'une mesure de prudence, d'action, d'assiduité qui est attendue, à juste titre, de la part d'une personne prudente et raisonnable dans des circonstances particulières (...) et qui dépend de faits relatifs au cas précis* ». Cette disposition nous permet de concevoir le principe de diligence raisonnable en matière de risques de sanctions qui s'oppose au professionnel du transport

---

<sup>86</sup> Dalloz Code de la compliance –*La responsabilité des entreprises de respecter les droits de l'homme*, Guide impératif de l'ONU (2012)

afin de répondre à l'exigence de conformité. Par conséquent, comme évoqué le commissionnaire de transport devait s'assurer de ne pas exercer une prestation au bénéfice d'une personne ou d'une entité visée par les mesures. Cette exigence pouvait et reste difficile à établir, comme nous l'avons vu pour l'immobilisation du navire *POLA ARIAKE* car les structures de société peuvent paraître très complexes et qu'il peut être difficile pour un professionnel de transport d'identifier le propriétaire réel de l'entreprise afin de savoir si les transactions passées violent les sanctions. Nous pouvons émettre l'hypothèse que le commissionnaire de transport répond aux exigences de conformité des mesures s'il vérifie d'une part les personnes désignées dans la liste et d'autre part s'il vérifie les groupes secondaires de personnes et d'entités non-inscrits à la liste mais qui sont soumis aux mêmes restrictions par l'effet indirect de leur affiliation.

## **Chapitre 2 : La réorganisation du transport de marchandises par le commissionnaire de transport**

La réorganisation du marché commercial et économique du commissionnaire de transport s'est effectuée par un renforcement de ses obligations primaires (§1) ainsi que par la recherche de nouvelles routes alternatives terrestres (§2).

### **Section 1 : L'obligation d'information et de conseil : Des obligations devenues primordiales**

Le commissionnaire de transport, en qualité de professionnel de transport doit répondre à des devoirs et des obligations à l'égard de ses cocontractants. Il se doit d'informer et de conseiller son client sur les moyens de transport privilégiés, ainsi que sur les risques y afférents (§1). En temps de guerre, ces devoirs et obligations sont renforcés (§2).

#### **§1 : Principe juridique : le contrat type de commission de transport et les obligations du commissionnaire**

Le commissionnaire de transport est un professionnel de transport qui organise et fait exécuter, sous sa responsabilité, le déplacement de marchandises en son nom et pour le compte d'un commettant dénommé le donneur d'ordre.<sup>87</sup> En cela le commissionnaire de

---

<sup>87</sup> Article L.1411-1 du Code des transports

transport dispose d'un libre choix de voies et de moyens de transport afin d'acheminer la marchandise au point souhaité par son client.

La relation commerciale entre le donneur d'ordre et le commissionnaire s'établit par la rédaction d'un contrat négocié ou des conditions générales de vente. A titre supplétif, c'est-à-dire si rien n'est prévu entre les parties, le contrat type de commission de transport sera conclu entre les parties. Cela signifie que les parties peuvent prévoir des clauses particulières dès lors qu'elles ne sont pas considérées comme abusives. Ce contrat type soumet le commissionnaire de transport à une série d'obligation et de devoir à l'égard du commettant. Il est important de rappeler ces différentes exigences afin d'appréhender par la suite leur perspective au regard de la crise russo-ukrainienne.

La première série d'exigences qui s'impose au commissionnaire de transport est une obligation de résultat quant à la bonne fin de l'opération. Cela sous-entend qu'il doit respecter les instructions données par le client, mais également s'assurer que le substitué à qui il sous-traite l'opération est habilité à exécuter les opérations de transport. En effet, le commissionnaire de transport doit s'assurer de la bonne fin du transport. Cela signifie qu'il doit livrer la marchandise en l'état et la quantité dans lesquels la marchandise lui a été transmis, à l'endroit indiqué par le client et dans le respect des délais. Ce premier aspect nous permet de faire référence aux mesures de conformité que nous venons d'évoquer, ainsi qu'au devoir de diligence par lequel le commissionnaire est tenu à l'égard de ces clients.

Le second point qui nous concerne particulièrement concerne les devoirs qui s'impose au commissionnaire de transport, à commencer par le devoir de conseil qui s'apprécie selon le domaine de compétence de ce dernier et du degré de professionnalisme du donneur d'ordre. Ce devoir sous-entend que le commissionnaire doit informer le donneur d'ordre des avantages et des inconvénients des modes de transport envisageables, de la réglementation applicable au cours du transport, des limitations d'indemnité applicables, des mesures spécifiques de sécurité et comme nous l'avons évoqué, de la souscription d'une assurance *ad valorem* relative aux marchandises. Dans la continuité, le commissionnaire est également soumis à un devoir d'information à l'égard du donneur d'ordre afin de faire état de la bonne fin du transport et des difficultés rencontrées au cours de l'opération.

Néanmoins tout principe connaît une exception. Ces obligations et devoirs ne sont applicables que si le commissionnaire de transport dispose en temps utile des éléments nécessaires à l'organisation du transport.

Par cela nous pouvons émettre l'hypothèse qu'au regard de la situation conflictuelle russo-ukrainienne, le commissionnaire de transport est tenu de renforcer ces obligations



et devoirs et de faire face à toute imprévisibilité en cas d'empêchement du transport, de dommage matériel à la marchandise ou de potentiel retard ou vol.

## **§2 : Le renforcement des devoirs et obligations du commissionnaire de transport à l'égard de son donneur d'ordre en raison du conflit russo-ukrainien**

La guerre russo-ukrainienne entraîne également des perturbations sur les relations contractuelles dans l'industrie maritime et notamment à l'égard du contrat type de commission de transport. Nous pouvons en effet constater que les devoirs qui incombent au commissionnaire de transport lors de l'organisation d'un transport de marchandises à destination ou en provenance de la Russie et de l'Ukraine, sont mis au premier plan en ce qu'ils sont interdits. Nous pourrions même considérer que ces devoirs sont renforcés au regard des mesures mises en place et auxquelles les professionnels de transport doivent s'y conformer. Ainsi, cela laisse supposer que pour répondre à l'exigence des mesures et minimiser les risques afférents au contexte actuel, le commissionnaire de transport doit informer le commettant de la réglementation des Etats concernés, à savoir la Russie et l'Ukraine et des Conventions applicables de l'Union Européenne et du Royaume Uni. De plus, s'il s'avère que les instructions du donneur d'ordre ne sont pas conformes avec la réglementation énoncée et/ou qu'elles induisent un risque, le commissionnaire de transport est en droit de refuser d'exécuter la prestation demandée et d'organiser le transport de marchandises.

La question qui se pose désormais est de savoir l'interprétation de la clause de force majeure à la lumière de la crise russo-ukrainienne. En effet, le commissionnaire et le commettant peuvent-ils prévoir la force majeure au regard des événements russo-ukrainien ? La clause de force majeure ne permettrait-elle pas d'apprécier le risque des événements et ainsi faire bénéficier le commissionnaire d'une cause d'exonération de responsabilité ?

Afin d'émettre une réponse hypothétique, nous pouvons constater en premier lieu les dispositions de l'article 1218 du Code civil français *stricto sensu* qui dispose que « *Il y a force majeure en matière contractuelle lorsqu'un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur* ». Nous pourrions donc penser qu'en pratique, si la guerre affecte l'exécution des prestations et rend les obligations des parties inexécutables, les parties pourraient s'en prévaloir et prononcer la résiliation du contrat si la force majeure dure dans le temps.



Toutefois, cette appréciation reste limitée car celle-ci doit s'interpréter au regard de la loi applicable afin de vérifier si la force majeure est prévue et que la clause est inscrite au contrat. D'autant plus que pour pouvoir se prévaloir de la force majeure, il faut remplir des conditions. En effet, l'évènement doit avoir un caractère extérieur, imprévisible et irrésistible. Cela revient à considérer que l'une ou l'autre des parties pourra notifier à l'autre partie la survenance d'évènements constituant un cas de force majeure. Néanmoins nous pouvons émettre l'hypothèse que la force majeure n'est plus applicable actuellement au regard du conflit russo-ukrainien. En l'espèce la guerre est désormais prévisible et il est possible de l'éviter en évitant cette zone.

En second lieu, nous pouvons également émettre l'hypothèse que cette clause de force majeure ne pourrait être valable seulement pour les contrats conclus avant le 24 février 2022. Nous pouvons illustrer notre propos par la mise en place des sanctions internationales qui ont été adoptées progressivement contre la Russie et qui n'ont pas été à la méconnaissance du professionnel de transport ou du commettant. De ce fait, la clause de force majeure ne pourra pas être valablement constituée en ce que les évènements étaient prévisibles.

## Section 2 : Le commissionnaire de transport et la recherche de nouvelles routes alternatives de transit répondant aux demandes commerciales

Comme précédemment évoqué, les évènements russo-ukrainiens peuvent perturber les relations commerciales entre les professionnels du transport et les clients. Ces derniers peuvent se trouver empêcher d'exécuter les prestations ou les réaliser difficilement. Par conséquent, ils doivent répondre à des nouveaux défis commerciaux et logistiques afin de réaliser les prestations de transport contractuellement prévues.

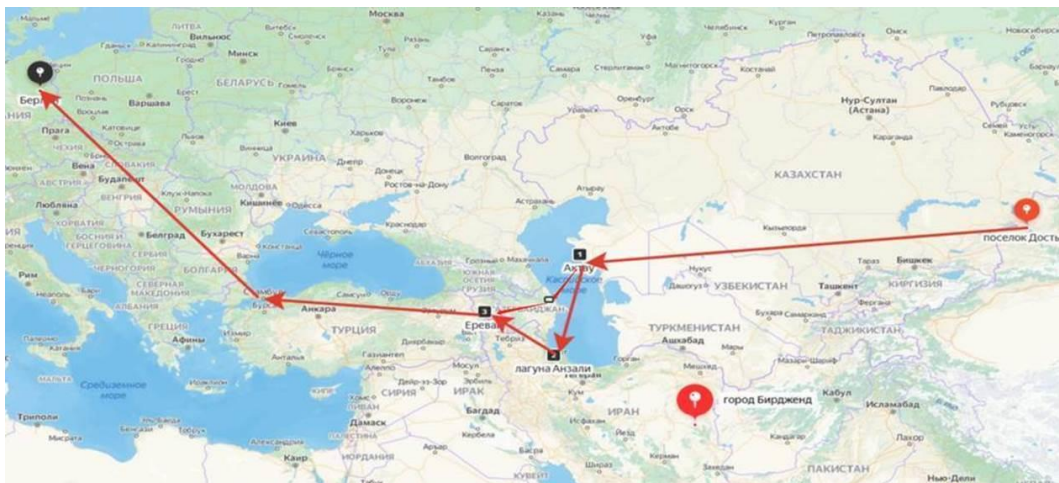
Nous avons récemment émis l'hypothèse que le transport maritime pourrait voir sa notoriété être remise en cause par le transport terrestre qui deviendrait le transport privilégié pour le fret dans ces zones. En effet au regard des blocus maritimes opérés dans la mer Noire et dans la mer d'Azov ainsi qu'au regard des risques militaires à l'égard des navires et des gens de mer, nous pouvons considérer que les voies terrestres et ferroviaires présenteraient un risque moindre.

C'est la raison pour laquelle nous avons pu penser à des nouvelles voies alternatives au transport de marchandises (§1) afin que le commissionnaire de transport puisse continuer de répondre aux demandes de ses clients. Le transport terrestre a pu être envisagé afin de répondre à une problématique de compétitivité (§2) et qui permet également de

transporter de la marchandise en répondant juridiquement aux situations qui peuvent être éventuellement causées par la guerre actuelle (§3).

### **§1 : La voie alternative du transport ferroviaire, une solution compétitive ?**

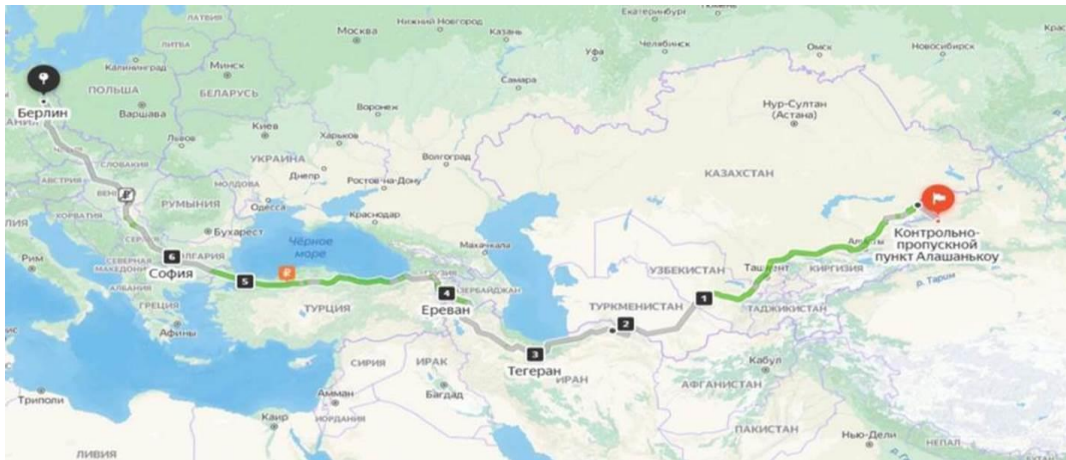
Nous concentrons notre hypothèse sur le transport d'une marchandise au départ de Chine et à destination de l'Europe par voie ferroviaire. Ce transport transitera par la Turquie puis la Bulgarie afin de poursuivre son expédition vers l'Europe comme proposé ci-contre. Toutefois, comme nous l'avons également signifié, le temps de trajet d'une expédition ferroviaire au départ de la Chine à destination de l'Europe serait dans ce cas beaucoup plus prépondérant que si nous avions pu passer directement par les eaux territoriales russes et ukrainiennes. De plus, chaque professionnel de transport doit répondre à un marché spécifique et proposer aux commettants des prestations rapides, abordables et qualitatives. Notre propos reviendrait alors à considérer que cette solution ne serait pas compétitive et entrainerait un autre défi pour le commissionnaire de transport.



### **§2 : Le transport routier, nouveau mode de transport assurant la compétitivité ?**

Une seconde hypothèse serait envisageable afin de répondre à cette problématique de compétitivité. Si nous supposons que le commissionnaire de transport concentre son activité non plus sur le transport maritime, ni le transport ferroviaire, mais sur le transport routier alors nous pouvons répondre à ce défi de compétitivité actuel. Nous pouvons illustrer notre propos par ce même exemple relatif à l'organisation d'un transport de marchandise par route au départ de la Chine, à destination de l'Europe. Ces marchandises transiteraient le long de pays constituant la route du sud qui ne sont soumis à aucune restrictions internationales, à savoir par la Turquie puis la Bulgarie puis remonterait vers le Luxembourg, cela permettrait ainsi d'importer et d'exporter toutes marchandises. Toutefois, le seul inconvénient auquel nous devons penser concerne le volume de trafic de marchandises qui pourrait être moindre. En effet, le transport maritime est le premier

transport à permettre l'expédition d'un grand volume de marchandises. En deuxième place vient le transport ferroviaire, puis en enfin vient le transport terrestre.



### §3 : Le transport routier nouvelle route alternative : Quid des événements et obstacles imprévisibles sur le transport ?

Si nous retenons l'hypothèse que le commissionnaire de transport organise l'acheminement des marchandises par voie terrestre, il nous faut nous poser la question de la relation entre le commissionnaire de transport et le transporteur terrestre sous-traitant, si ce dernier se retrouve face des obstacles et événements imprévisibles ? Le commissionnaire de transport en tant que garant de la bonne exécution des opérations de transport, peut voir sa responsabilité engagée à l'égard du commettant, soit pour ses fautes personnelles soit du fait de ses substitués. En cela nous comprenons que par la sous-traitance, le commissionnaire reste engagé à l'égard du client et est responsable de tout actes, agissements et manquements de ses sous-traitants. Ce qui nous intéresse ici est la relation contractuelle qui va s'opérer entre le commissionnaire de transport et son substitué routier à qui il sous traite l'exercice de l'opération de transport.

Le transport routier de marchandise entre deux pays différents relève de la Convention de Genève du 19 mai 1956<sup>88</sup> (CMR) dès lors que l'un deux sont « *au moins un pays contractant* ». <sup>89</sup> La Russie, l'Ukraine et la France sont tous les trois des Etats contractants à la CMR. Cela nous permet de poursuivre notre hypothèse au regard du climat conflictuel qui peut emmener les parties à des difficultés dans la réalisation du transport, voir à une interruption du transport routier. Dans ce cas cela reviendrait à nous poser la question de savoir quelles sont les droits dont dispose l'expéditeur dès lors que le commissionnaire l'a informé, conformément à son devoir d'information, de l'état de la situation ?

<sup>88</sup> CMR – Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route ; 19.05.1956

<sup>89</sup> Article 1 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route

L'article 12 de la CMR prévoit que « *L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise, notamment en demandant au transporteur d'en arrêter le transport, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui indiqué sur la lettre de voiture* ». Cette disposition nous permet de constater que l'ayant droit peut modifier le cours du transport et ainsi modifier le contrat à l'égard du commissionnaire en lui demandant de répercuter ses instructions au transport afin de modifier le lieu de livraison initialement prévu pour la marchandise.

Cette modification d'itinéraire n'entraîne aucune conséquence dommageable à l'égard du transporteur et du commissionnaire de transport en ce que ces derniers devront être dédommagés des frais et des préjudices qui en résulteraient. En effet au regard du commissionnaire de transport, nous pouvons considérer que toute prestation est due et la compensation unilatérale est strictement prohibée.

De même si nous émettons l'hypothèse qu'au cours du transport routier, le transporteur est contraint à un évènement ou un obstacle imprévisible empêchant la poursuite du transport, dans ce cas ce dernier doit suivre les instructions de la Convention et « *demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12* ». <sup>90</sup> Toutefois en cas d'absence de réponse et d'instruction de part de l'ayant droit à la marchandise, le transporteur peut prendre des mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la marchandise. Dans ce cas il fera part de son intention au commissionnaire de transport et le commissionnaire devra approuver la difficulté rencontrée et prendre également les meilleures mesures possibles à l'égard des marchandises.

Enfin, si la poursuite du transport de marchandise se révèle être impossible, le transporteur après demande des instructions à l'ayant droit aura droit à une indemnité du coût résultant de l'exécution de la prestation.

---

<sup>90</sup> Article 14 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route

## Titre 2 : Un système de sanctions remettant en cause l'organisation du transport de marchandise

Le conflit russo-ukrainien est un conflit localisé. Toutefois, il apparait au regard des évènements que celui-ci aspire à s'étendre dans le monde maritime et du transport de manière globale (Chapitre 1). A plus long terme, nous pouvons alors réfléchir sur les risques mondiaux qui découlent d'un conflit entre deux régions (Chapitre 2).

### **Chapitre 1 : Un conflit localisé pour des effets globalisés : conséquences affectant la communauté maritime**

L'influence de la crise russo-ukrainienne entraîne des conséquences à l'égard de l'industrie portuaire (Section 1) et à l'égard des contrats d'affrètement (Section 2).

#### Section 1 : La réorganisation des infrastructures portuaires

Comme nous l'avons précédemment évoqué, la décision de l'Union Européenne du 8 avril 2022<sup>91</sup> a mis en place une mesure restrictive énonçant l'interdiction aux ports du territoires de l'Union Européenne à tout navire immatriculé sous le pavillon de la Russie. Cette mesure s'est appliquée à l'égard des navires qui ont changé de pavillon russe pour l'immatriculation de tout autre Etat après le 24 février 2022, ainsi que les navires de grandes plaisances et les bateaux de plaisance ou véhicules nautiques à moteurs. La portée de cette mesure nous permet hypothétiquement de prendre en compte des obstacles logistiques auxquels les institutions portuaires doivent faire face. Nous entendons par cela que la fermeture des ports ukrainiens sous l'emprise des troupes militaires russes a causé un mouvement de soutien de la part des dockers britanniques et des dockers européens qui consolident le ralentissement du trafic de marchandises (§1), mais cause également des défis logistiques de conteneur qui contribuent à l'inflation de la congestion (§2)

---

<sup>91</sup> Décision (PESC) 2022/578 du Conseil du 8 avril 2022, article 4 bis



## **§1 : Le refus de l'accès au port et aux services maritimes essentiels en soutien à l'Ukraine**

Depuis l'invasion de la Russie sur le territoire Ukrainien, de nombreux ports ont retirés leur service maritime de soutage à l'égard des navires battant pavillon de la Russie.<sup>92</sup> Il est intéressant d'évoquer cette précision car celle-ci ne vient que consolider notre interprétation concernant le ralentissement et la perturbation du transport de marchandise en provenance ou à destination de l'Ukraine et de la Russie. Par ailleurs, il a été constaté<sup>93</sup> que les dockers britanniques refusent le déchargement de la cargaison de tout navire en provenance de la Russie ou battant pavillon de la Russie en « *signe de protestation contre la guerre en Ukraine* ». C'est notamment le cas, comme évoqué par le Secrétaire général de la Fédération National des Syndicats Maritimes, Pierrick Samson, du méthanier russe *Boris Vilkitsky* qui a été contraint de procéder à un déroutement afin de s'amarrer au port de Montoir en Bretagne au lieu de décharger sa cargaison dans le port Britannique initialement prévu. Dans ce cas, le déroutement peut également causer des frais supplémentaires, notamment concernant le fuel et l'expédition qui peut être allongée du fait que le port ne permet pas au navire de s'amarrer

Si nous allons plus loin dans notre interprétation, nous pourrions nous poser la question de savoir si le port est-il en droit de refuser l'accès à un navire ? Traditionnellement, l'Ordonnance de la Marine de Colbert défini le port comme « *un lieu ou mouillent les vaisseaux et où ils sont en assurance contre les tempêtes et les vents* ».<sup>94</sup> Nous comprenons par ces termes que le port ne peut pas refuser l'accès à un navire dès lors que celui-ci se trouve dans une situation de danger ou de toute autres raisons de sécurité. Si celui-ci refuse, l'Etat a le droit d'imposer l'ouverture et l'accès au port pour les navires présentant des difficultés.<sup>95</sup>

Dans la gestion d'un port, nous avons deux entités distinctes. L'Autorité portuaire, exerce la police d'exploitation du port<sup>96</sup> qui porte sur l'attribution des portes à quai et l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire qui exerce un pouvoir concernant l'organisation des entrées, sorties et mouvement des navires, bateaux ou autres engins flottants.<sup>97</sup> Par conséquent, conformément à l'article L.5241-4-5 du Code des transports, l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire a la possibilité de refuser à un navire l'accès au

---

<sup>92</sup> Allianz Global Corporate & Specialty « Safety and Shipping Review 2022 » – Ukraine Invasion adds to pandemic challenges

<sup>93</sup> N. GRANGE, « Guerre en Ukraine : Ne pas revivre la crise sanitaire », Bull. Transports et de la logistiques n°3870 ; 14.03.2022

<sup>94</sup> Ordonnance de la Marine de Colbert – Livre Quatrième « De la Police des ports, Cotes, Rades et Rivages de la Mer » ; Titre I « Des ports et Havres » ; Article Premier

<sup>95</sup> Code des transports, Article L.5331-3

<sup>96</sup> Code des transports, Article L.5331-7

<sup>97</sup> Code des transport, Article L.5331-8

port si celui-ci présente des dangers et un risque pour la sécurité, la sûreté maritime et l'environnement. D'autant plus que l'Autorité peut refuser l'accès au port si le navire fait l'objet d'une décision de refus de la part d'un Etat membre de l'Union Européenne. En l'espèce nous pouvons illustrer notre propos par les mesures restrictives qui ont été imposées contre la Russie et à sa flotte maritime battant pavillon de la Russie.

Nous pourrions donc justifier que le soutien des dockers britanniques à l'égard de l'Ukraine et leur refus de procéder au déchargement des marchandises s'inscrit dans la perspective du *Dangerous Vessel Act*<sup>98</sup> qui permet à aux capitaines de ports britanniques d'interdire l'entrée au port à un navire dès lors que celui-ci peut être constitutif d'un danger pour la sécurité et la sûreté des personnes ou des biens.

## **§2 : La fermeture des ports ukrainiens et le défi de congestion portuaire affectant l'industrie maritime internationale**

La communauté maritime est également impactée sur l'aspect portuaire en ce que les attaques militaires russes dans les ports ukrainiens et les sanctions mettant en œuvre la fermeture des ports ukrainiens développent l'interruption des services de transports dans cette zone : ce qui entraîne une congestion de conteneurs et de marchandises dans ces zones.

Le défi de congestion des marchandises à destination de l'Ukraine et de la Russie représente une problématique majeure à laquelle les autorités portuaires doivent faire face. En effet, la fermeture des ports annoncée par l'Union Européenne et le Royaume Uni, n'a fait qu'augmenter l'accumulation des marchandises dans d'autres ports que nous pouvons considérer comme « alternatifs ». Les navires transportant de la marchandise à destination de la Russie et de l'Ukraine ont subi des déroutements, qui ont entraîné une accumulation des conteneurs « *dans les ports de Hambourg, Rotterdam et Istanbul* ». <sup>99</sup> Cette congestion portuaire nous permet de déduire qu'elle représente l'un des principaux facteurs de l'inflation du coût du fret ainsi que des retards causés par des délais de transit plus long.

Les retards dû à la congestion attirent également notre attention, en ce que nous pouvons supposer que cela entraîne des surestaries dans les ports à l'égard de l'expéditeur.

---

<sup>98</sup> Dangerous Vessel Act, 1985 – Loi de 1985 sur les navires dangereux, Chapitre 22

<sup>99</sup>CNUCED- Maritime Trade Disrupted “The war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics”, 28.06.2022”

## Section 2 : Les conséquences de la guerre dans les Chartes Parties

La crise politique et militaire a également exercé une influence particulière à l'égard d'autres opérateurs du transport maritime. En effet, les affréteurs et armateurs ont également dû réorganiser leur méthode de travail au regard des sanctions imposées par l'Union Européenne et le Royaume Uni et également au regard de la liste répertoriée par le JWC. Deux questions viennent principalement à se poser. D'une part, au regard de la situation actuelle nous pouvons nous demander si ces professionnels maritimes pouvaient-ils refuser d'escaler dans les ports russes et ukrainiens ? (§1) D'autre part, nous pouvons nous poser la question de savoir comment les armateurs peuvent-ils apprécier une situation de risque dans ces zones ? (§2)

### **§1 : La possibilité des armateurs de refuser d'escaler leurs navires dans les ports ukrainiens**

Nous avons pu constater les conséquences de l'ajout des eaux russes et ukrainiennes sur la liste du Joint War Comite à l'égard du commissionnaire du transport. Toutefois le contrat de commission de transport ne s'apparentant pas à un contrat de charte partie permet de concevoir une étude concomitante.

Pour rappel, par le contrat d'affrètement le fréteur s'engage à mettre un navire à la disposition d'un affréteur, moyennant une rémunération. Cette relation contractuelle donne ainsi lieu à la rédaction d'une Charte Partie. Les conséquences de la guerre à l'égard de la Charte Partie nous intéresse particulièrement concernant l'affrètement à temps et à l'affrètement au voyage. Dans l'affrètement à temps, le fréteur met à la disposition d'un affréteur un navire armé et équipé pour un temps défini. Ainsi le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur dispose de l'exploitation commerciale du navire. Dans le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur met également un navire à la disposition d'un affréteur mais le fréteur conserve la gestion commerciale et nautique du navire.

Ainsi, au regard des risques présents dans les zones maritimes russes et ukrainiennes, nous pourrions penser qu'il serait judicieux de prévoir une clause de risque de guerre au sein de ces contrats d'affrètements. Nous pouvons consolider notre idée par les clauses qui avaient déjà été proposées par le BIMCO en 2013. En effet, la clause CONWARTIME 2013<sup>100</sup> qui s'applique en vertu des contrats d'affrètement à temps et la clause BIMCO

---

<sup>100</sup> War Risks Clause for Time Chartering 2013 (CONWARTIME 2013)



VOYWAR 2013<sup>101</sup> qui s'applique aux contrats d'affrètement au voyage, prévoient toutes deux une définition souple et non exhaustive des « risques de guerre » incluant « *guerre, acte de guerre, hostilités, révolution, opérations militaires, pose de mine, blocus qu'ils soient imposés contre tous les navires ou de manière sélective contre les navires de certains pavillons ou de certains propriétaires ou contre certaines cargaisons ou équipages (...) qui selon le jugement raisonnable du capitaine peut devenir dangereux pour le navire, la cargaison, l'équipage ou d'autres personnes à bord du navire* ». <sup>102</sup>

Nous pouvons constater que les dispositions de ces clauses s'adaptent à la situation actuelle russo-ukrainienne et permettrait de protéger l'armateur contre ces risques. Ainsi, nous pouvons certainement considérer que par ces dispositions le capitaine dispose d'un jugement raisonnable de la navigation dans ces zones à haut risque en ce qu'il est capable d'évaluer le risque et le niveau de danger pour le navire. Par cela, nous pouvons évoquer la possibilité pour un navire d'interrompre son expédition dès lors que celui-ci se dirige dans une zone maritime à haut risque (article b). Ainsi nous pouvons considérer que les affréteurs sont en droit de refuser de s'amarrer dans les ports russes et ukrainiens en raison du risque que cela représenterait. Néanmoins la conséquence qui découlerait de ce report d'expédition est expressément prévu à l'article d) de la clause qui prévoit que « *les affréteurs rembourseront aux propriétaires toutes les primes supplémentaires requises par les assureurs des propriétaires* ».

## **§2 : Les clauses BIMCO permettant la recherche de nouvelles voies alternatives de transport de fret**

Ces clauses de risque de guerre insérées au contrat de Charte Partie permettent tout au plus d'interdire l'expédition d'une marchandise dans ces zones. Nous en revenons alors à notre question principale qui serait de savoir comment les professionnels de l'industrie maritime peuvent-ils répondre aux besoins du marché économique en temps de guerre ?

Si nous supposons que la fermeture des ports n'a pas encore été prononcée et qu'un navire est en train d'acheminer la marchandise d'un port à un autre port situé dans ces zones. Que le capitaine énonce un risque élevé de guerre inévitable et tangible, nous pourrions alors penser que les affréteurs devront désigner un autre port afin de procéder au déchargement des marchandises transportées et ainsi permettre de répondre aux besoins des expéditeurs des marchandises.

---

<sup>101</sup> War Risks Clause for Voyage Chartering 2013 (VOYWAR 2013)

<sup>102</sup> BIMCO War Risks Clause for Time Chartering 2013 (iii)

## **Chapitre 2 : Les conséquences des sanctions à plus long terme : Quel est le risque à venir pour le transport maritime ?**

A plus long terme, il est intéressant de se demander quelles sont les conséquences majeures de la crise russo-ukrainienne et des mesures mises en place à son égard ? Nous pouvons appuyer notre propos sur la mesure d'exclusion des banques russes (Section 1) qui peut potentiellement entraîner la création de zones monétaires de la part de la Russie. (Section 2)

### **Section 1 : L'exclusion des banques russes du système SWIFT : une atteinte directe au paiement de fret ?**

Comme nous l'avons soutenu les entreprises sont exposées à des contraintes financières depuis la troisième vague de sanctions du 2 mars 2022. La restriction aux marchés financiers qui prohibe tout investissement et activité bancaire des ressortissants de l'Union Européenne à l'égard de la Russie et des banques russes, permet de renforcer l'idée selon laquelle les coûts de transport augmenteront et la chaîne d'approvisionnement mondiale connaîtra une perturbation majeure.

Nous pouvons soutenir que la perturbation de la chaîne d'approvisionnement mondiale et l'inflation du fret dépend très largement de l'exclusion des banques russes du système SWIFT. Ce système permet d'échanger des données financières sur un réseau sécurisé afin de transférer les fonds d'un compte débiteur à l'égard d'un compte créancier, par l'intermédiaire d'une banque. De plus, ce système permet également d'ouvrir un crédit documentaire, qui est une technique de paiement qui permet de procéder au paiement du contrat de vente.

Le crédit documentaire est une technique de paiement intéressante en droit maritime car le paiement d'un contrat de vente sous-entend le paiement d'un contrat de transport de marchandises. En effet, celui-ci permet de financer les contrats de transport de marchandises moyennant une somme supérieure à 300.000 (trois cent mille euros/dollars). L'acheteur peut demander à sa banque émettrice l'ouverture d'un crédit documentaire en lui proposant des fonds et en lui fournissant les documents de transport tel que le *Bill Of Lading*, la *Packing List*, la *Packing Declaration* et le Certificat de fumigation en cas de transport de bois, afin que celle-ci puisse transférer le projet du crédit via le système SWIFT et prendre l'engagement irrévocable de payer le vendeur en cas de défaut de paiement à l'égard de la banque notificatrice. Cette banque notificatrice peut confirmer le projet du crédit et prendre à son tour l'engagement irrévocable et

confirmer de payer le vendeur en cas de défaut de paiement de la banque émettrice et de l'acheteur. Cette technique de paiement est intéressante et bénéfique pour le vendeur car celui-ci sera couvert par les risques commerciaux de l'acheteur et par les risques politiques si l'acheteur et la banque émettrice se situent tous deux dans un pays à risque.

Ce propos permet d'illustrer notre première hypothèse selon laquelle, l'exclusion des banques russes du système SWIFT ne permet plus de concevoir l'ouverture d'un crédit documentaire au regard du risque que cela représenterait pour le vendeur exportateur. De ce fait, cela reviendrait à considérer que les contrats de transport de marchandises entre un vendeur européen exportateur et un acheteur importateur situé dans un pays à risque tel que la Russie ou l'Ukraine, se concluront difficilement et n'auront pas le soutien financier et sécuritaire des banques. Nous pouvons donc en déduire que le transport de marchandise entre l'Union Européenne et ces zones à risques ne seront plus faisables.

D'autre part, notre seconde hypothèse qui permet de consolider notre propos repose sur l'interdiction de vendre, fournir, transférer ou exporter des billets de banque libellés en euros à la Russie et à ses ressortissants personnes physiques et personnes morales. Cette sanction mise en place depuis le 2 mars 2022 ne vient que renforcer la difficulté de conclure des contrats de transport de marchandises entre ces pays.

## Section 2 : Les sanctions financières et le risque de création de zones monétaires affectant le commerce mondial de transport de marchandises

Les propos précédents que nous avons avancés nous permettent de nous poser la question de savoir, comment à plus long terme les relations commerciales et les investissements entre les territoires de l'Union Européenne et la Russie pourront s'effectuer ?

Cette question nous permet d'émettre une troisième hypothèse selon laquelle il serait probable que la monnaie d'échange européenne et le dollar soient définitivement prohibés des systèmes financiers russes, ce qui aura pour conséquence de ne plus pouvoir procéder à des échanges commerciaux en dollars. Le dollar étant notamment la monnaie de référence en matière de transport maritime de marchandises, cela porterait atteinte à l'industrie maritime. Et nous pourrions même penser que la Russie, à plus long terme créera un système de zone monétaire et imposera que les contrats de transport de marchandises notamment le transport de gaz, pétrole et l'agro-alimentaire soient payés en rouble pour ne pas être confronté à un risque de non-paiement.

Cette hypothèse nous permet de déduire que les territoires de l'Union Européenne, les Etats Unis et la Royaume Uni, seront exclus des exportations de produits pétroliers, de gaz et de matières premières en provenance de la Russie et pourraient voir leur notoriété

et leur approvisionnement être concurrencé par les pays de l'Est, tel que la Chine et l'Inde. Actuellement, notre hypothèse peut se concevoir par l'ambition de l'Inde de ne pas détériorer sa relation économique et commerciale avec la Russie et de permettre ainsi de développer l'exportation de produits pétroliers à destination de l'Inde. Ces faits nous permettent de plus, de constater de nouvelles routes maritimes alternatives qui relierait Saint Pétersbourg à Bombay en passant par l'Iran.<sup>103</sup> Ainsi nous pouvons en déduire que les territoires de l'Union Européenne seraient définitivement exclus du système commercial russes et n'auront plus d'autres choix que de trouver des sources d'approvisionnement afin de maintenir le marché de l'offre et de la demande.

---

<sup>103</sup> C. BASTIN « L'Inde développe ses relations commerciales avec la Russie malgré la guerre en Ukraine », Ouest France - 02.07.2022.

## CONCLUSION

Le monde, en ces années 2021-2022, présente des différences de celui qui était décrit autrefois. En effet, depuis le 24 février 2022, le monde maritime et des transports a subi des perturbations qui sont dues par le conflit russo-ukrainien.

Nous avons pu concevoir l'approche des mesures mises en place progressivement au regard du conflit, notamment par l'influence que les sanctions ont pu avoir dans le domaine maritime. En effet, le conflit russo-ukrainien a remis en place des principes fondamentaux du droit maritime, tel que le principe de la liberté de navigation prévue par la Convention de Montego Bay, ainsi que le principe du statut et des droits des gens de mer prévu par la Convention Maritime Labour Convention dite « Convention MLC ».

Corrélativement, les mesures mises en place en réaction à l'invasion de la Russie à l'égard de l'Ukraine, ont permis de consolider l'idée d'intégration européenne et occidentale à l'égard de l'Ukraine, par la création d'un corridor maritime bleu permettant l'évacuation des navires et des gens de mer pris au piège dans les eaux ukrainiennes et russes. Nous avons pu constater que les gens de mer, formant des acteurs majeurs de l'industrie maritime, sont des victimes collatérales de la guerre qui ont été très largement soutenus par les dockers Britannique et Européens, notamment par leur refus de fournir des services maritimes essentiels aux navires battant pavillon russe. Sur ce sujet, nous avons concentré notre réflexion sur la légitimité d'un port français à interdire l'accès à son infrastructure à un navire battant pavillon d'un autre Etat en temps de guerre.

D'autre part, la mise en place des mesures restrictives par l'Union Européenne et le Royaume Uni, ont posés de nombreuses contraintes aux professionnels de transport maritime et terrestre sur le plan pratique et sur le plan contractuel. En effet, les commissionnaires de transports, armateurs occidentaux, affréteurs et infrastructures portuaires ont été les premiers acteurs atteints par les effets du conflit russo-ukrainien. Le commissionnaire de transport a dû faire preuve d'adaptabilité afin de se conformer aux protocoles commerciaux et économiques internationaux relatifs aux activités que celui-ci pouvait avoir avec la Russie. Cette exigence de conformité a été un risque pour les relations commerciales que le commissionnaire entretient avec ses clients en ce qu'il était limité à organiser l'expédition d'une marchandise en provenance ou à destination de la Russie, par voie maritime et par voie terrestre. De plus, ce professionnel a dû faire face à une décision drastique de la part du secteur de l'assurance qui a considéré la mer Noire et la mer d'Azov comme des zones à haut risque et que les dommages causés dans ces zones ne seraient désormais plus couverts. Ainsi, dans un souci de pérennisation des

relations commerciales avec ses clients et en vue de minimiser la perturbation dans son secteur, le commissionnaire de transport a dû mettre en œuvre de nouvelles routes alternatives afin d'essayer de répondre aux besoins des clients et de transiter la marchandise par d'autres routes maritimes et terrestres.

Par ailleurs, nous pouvons déduire que ces mesures restrictives ont également remis en cause l'organisation du transport de marchandise, en affectant directement les armateurs occidentaux et les infrastructures portuaires. Notamment au regard des contrats de Charte Partie et de la nécessité de conclure des clauses BIMCO. Et notamment au regard de la congestion portuaire et de la sanction financière du gel des avoirs, qui en permettant l'immobilisation d'un navire battant pavillon russe, laisse supposer des problématiques juridiques complexes au regard des frais d'entretien, des frais de stationnement et du droit de propriété du navire.

Ce sujet de mémoire est en perpétuelle évolution. A ce titre nous pouvons évoquer l'accord sur l'exportation des céréales qui a été signé entre la Russie et l'Ukraine le 22 juillet 2022. Cet accord, en présence des Nations Unies et de la Turquie a pour objectif de débloquer les exportations de céréales congestionnées dans les ports ukrainien, tel que le port d'Odessa. Nous pouvons déduire de cet accord, que celui-ci permettrait de minimiser les conséquences alimentaires dans le monde.

Toutefois, nous pouvons supposer par cet accord que les navires transportant ces marchandises caractérisent des exceptions à la restriction d'importation et d'exportation. Par ailleurs, cela nous permet également de sous-entendre que les navires naviguant en mer Noire pour permettre cette exportation ne seraient plus visés par les attaques militaires russes.

Cela reste en toute évidence des suppositions car ce conflit est amené à évoluer au cours des années à venir.

## BIBLIOGRAPHIE

### I. Traité et manuels

- Allianz Global Corporate & Specialty « Safety and Shipping Review 2022” – Ukraine Invasion adds to pandemic challenges
- Ph. Delebecque – *Droit maritime* - Précis Dalloz - Ed. N°14, Juillet 2020
- K. Khakay, *Le préjudice causé à l'exploitant portuaire suite à la saisie conservatoires des navires de commerce*. – Hommage méditerranéen à Pierre Bonassies, Philippe Delebecque et Christian Scapel, *Le droit maritime dans tous ses états* -Ed. Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2016, Coll. Droit maritime et des transports p. 201-220

### II. Documents officiels

- Code des transports - Article L5114-21 – Section 4
- Code des transports - Article L.1411-1
- Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route – Article 1
- Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route – Article 14
- Convention de Montreux – Article 19
- Communication de la commission européenne, Journal Officiel de l'Union Européenne – (2020/C 119/01) « Lignes directrices relatives à la protection de la santé, au rapatriement et aux modalités de déplacement des gens de mer, des passagers et des autres personnes à bord des navires »
- Convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 - Article 1 –
- Communiqué de presse du Conseil de l'Union Européenne – « L'UE adopte un paquet de sanctions en réponse à la reconnaissance des zones des oblasts

ukrainiens de Donetsk et de Louhansk non contrôlées par le gouvernement et à l'envoi de troupes dans la région. » - 23.02.2022

- Décision (PESC) 2022/578 du Conseil du 8 avril 2022, article 4 bis
- Dangerous Vessel Act, 1985 – Loi de 1985 sur les navires dangereux, Chapitre 22
- HM Treasury, Office of Financial Sanctions Implementation - *Guidance for the financial and Investment restrictions in Russia (Sanctions) (EU Exit) Regulations 2019 - Russia Guidance 2022*
- JWC Listed Areas, Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils – 4<sup>th</sup> April 2022
- J. Borrel – Communiqué de Presse- « L'UE adopte une cinquième série de sanctions contre la Russie en raison de son agression militaire contre l'Ukraine », 08.04.2022
- J. Borrell -Communiqué de Presse - « Agression militaire de la Russie contre l'Ukraine : Quatrième train de mesures sectorielles et individuelles de l'UE », 15.03.2022
- J. Borrel, haut représentant pour les Affaires étrangères et la politique de sécurité dans Communiqué de presse – « Agression militaire de la Russie contre l'Ukraine : l'UE impose des sanctions à l'encontre du président Poutine et du ministre des Affaires étrangères Lavrov et adopte des sanctions individuelles et économiques de grande ampleur », 25.02.2022
- OFSI, UK FINANCIAL SANCTIONS – General Guidance for financial sanctions under the Sanctions and Anti-Money Laundering Act 2018
- Ordonnance de la Marine de Colbert – Livre Quatrième « De la Police des ports, Cotes, Rades et Rivages de la Mer » ; Titre I « Des ports et Havres » ; Article Premier



- Règlement d'exécution UE 2022/336 en date du 28 février 2022 – Article 1
- Représentation permanente de la France après de l'Union Européenne » La France dans l'UE « Réaction de l'Union Européenne à l'invasion de l'Ukraine par la Russie » - 01.07.2022
- Règlement n°328/2022 du 25 février 2022
- Règlement n°833/2014 du 31 juillet 2014
- Règlement n°576/2022 du 8 avril 2022

### III. Articles

- A. Descamps, « Crise russo-ukrainienne : les attaques contre les navires sont désormais meurtrières ». – Le Journal de la Marine Marchande, 03.03.2022
- A. DESCAMPS, « Crise russo-ukrainienne : les attaques contre les navires sont désormais meurtrières » - 03.03.2022, Le Journal de la Marine Marchande
- A. DESCAMPS. « Crise russo-ukrainienne : l'OMI valide le principe de corridors maritimes de sécurité », 13.03.2022, Journal de la Marine Marchande
- AFP / Reuters, Le Monde « L'UE propose un embargo sur le pétrole russe pour faire payer le prix fort à Vladimir Poutine », 04.05.2022
- C. CHATAIL – « Cas des pays visés par des mesures restrictives s'agissant des BDU », LAMYLINE, page 430, 28.02.2022
- CAIRN INFO - I. DELANOË - *Les enjeux de la crise ukrainienne en mer noire* - Revue internationale et stratégique, IRIS Edition, 2014 /4 n°96 pages 39
- E. PLIMLIN – « Une base navale russe clé en Ukraine » – Revue Le Monde Sébastopol, 28.02.2014
- E.G, “Sanctions envers la Russie : L'immobilisation du « POLA ARIAKE », DMF n°846 – Mai 2022

- F. Le Dû “Guerre en Ukraine : un Yacht russe de 86 mètres de long saisi dans le port de la Ciotat », France Bleu Provence, 03.03.2022
- I. Couet -“Ukraine : La douane bloque le yacht d’un oligarque russe à la Ciotat », Les Echos, 03.03.2022
- I. DELANOË – « Les enjeux de la crise ukrainienne en mer noire » - Revue internationale et stratégique, IRIS Edition, 2014 /4 n°96 pages 39
- J-B HUET – « Yachts saisis aux oligarques russes : une facture salée pour le contribuable dans certains pays », BMFTV, 20.04.2022
- « L’interview du BT Mathieu Daudin, Garex Assurance « Risque de Guerre », Bull Transp. Log. N°3879 – 16.05.2022
- N. GRANGE, “Guerre en Ukraine : Ne pas revivre la crise sanitaire », Bull. Transports et de la logistiques n°3870 ; 14.03.2022
- S. Constanzer – « Sanctions contre la Russie : le cargo russe Baltic Leader toujours dans l’attente à Boulogne sur Mer », France-Inter, 06.05.2022
- T. LEROY – « Guerre en Ukraine : Les Yachts des oligarques russes partent s’abriter aux Maldives », BFMTV, 02.03.2022

#### IV. Jurisprudence

- Cass. Com. 3 mars 1998, 95-18.409, Publié au Bulletin IV n°91

#### V. Sites internet

- A. Descamps, « Crise russo-ukrainienne : les attaques contre les navires sont désormais meurtrières ». – Le Journal de la Marine Marchande , 03.03.2022

<https://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/crise-russo-ukrainienne-les-attaques-contre-les-navires-sont-desormais-meurtrieres>

- A. DESCAMPS, « Crise russo-ukrainienne : les attaques contre les navires sont désormais meurtrières », , Le Journal de la Marine Marchande; 03.03.2022 , <https://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/crise-russo-ukrainienne-les-attaques-contre-les-navires-sont-desormais-meurtrieres>
- A. DESCAMPS. « Crise russo-ukrainienne : l’OMI valide le principe de corridors maritimes de sécurité », 13.03.2022, Journal de la Marine Marchande <https://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/crise-russo-ukrainienne-lomi-valide-le-principe-de-corridors-maritimes-de-securite>
- AFP / Reuters, Le Monde « L’UE propose un embargo sur le pétrole russe pour faire payer le prix fort à Vladimir Poutine », 04.05.2022 [https://www.lemonde.fr/international/article/2022/05/04/bruxelles-propose-un-embargo-progressif-sur-le-petrole-russe-et-l-exclusion-de-sherbank-du-systeme-swift\\_6124697\\_3210.html#:~:text=L'Union%20europ%C3%A9enne%20va%20intensifier,pr%C3%A9sidente%20de%20la%20Commission%20europ%C3%A9enne.](https://www.lemonde.fr/international/article/2022/05/04/bruxelles-propose-un-embargo-progressif-sur-le-petrole-russe-et-l-exclusion-de-sherbank-du-systeme-swift_6124697_3210.html#:~:text=L'Union%20europ%C3%A9enne%20va%20intensifier,pr%C3%A9sidente%20de%20la%20Commission%20europ%C3%A9enne.)
- BIMCO “La guerre en Ukraine nuira la croissance dans tous les segments du transport maritime », - 07.03.2022 <https://www.bimco.org/insights-and-information/ukraine/20220307-war-in-ukraine-will-hurt-growth-in-all-shipping-segments>
- BIMCO- « La Russie ralentit ses exportations alors que la guerre en Ukraine entre dans sa cinquième semaine », 14.03.2022, <https://www.bimco.org/insights-and-information/ukraine/20220307-war-in-ukraine-will-hurt-growth-in-all-shipping-segments>
- B. RIPOCHE, « Guerre en Ukraine. La Turquie ferme ses détroits et navigue à vue », Ouest-France – 02.03.2022 <https://www.ouest-france.fr/monde/guerre-en-ukraine/guerre-en-ukraine-la-turquie-ferme-ses-detroits-et-navigue-a-vue-4f224892-9a12-11ec-8df0-a098d8bb695c>

- B. RIPOCHE, « Guerre en Ukraine. La Turquie ferme ses détroits et navigue à vue », , Ouest-France – 02.03.2022, <https://www.ouest-france.fr/monde/guerre-en-ukraine/guerre-en-ukraine-la-turquie-ferme-ses-detroits-et-navigue-a-vue-4f224892-9a12-11ec-8df0-a098d8bb695c>
  
- BIMCO War Risks Clause for Time Chartering 2013 (iii) [https://www.bimco.org/Contracts-and-clauses/BIMCO-Clauses/Current/War\\_Risks\\_Clause\\_for\\_Time\\_Charters\\_2013#:~:text=War%20Risks%20Clause%20for%20Time%20Chartering%202013%20\(CONWARTIME%202013\),-Overview&text=Should%20the%20Vessel%20be%20within,at%20liberty%20to%20leave%20it](https://www.bimco.org/Contracts-and-clauses/BIMCO-Clauses/Current/War_Risks_Clause_for_Time_Charters_2013#:~:text=War%20Risks%20Clause%20for%20Time%20Chartering%202013%20(CONWARTIME%202013),-Overview&text=Should%20the%20Vessel%20be%20within,at%20liberty%20to%20leave%20it)
  
- CNUCED – Maritime Trade « The war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics », 28.06.2022  
<https://unctad.org/webflyer/maritime-trade-disrupted-war-ukraine-and-its-effects-maritime-trade-logistics>
  
- Communiqué de Presse –Agression militaire de la Russie contre l’Ukraine : l’UE exclut certaines banques russes du système SWIFT et instaure de nouvelles restrictions » 02.03.2022 : <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2022/03/02/russia-s-military-aggression-against-ukraine-eu-bans-certain-russian-banks-from-swift-system-and-introduces-further-restrictions/>
  
- Conseil de l’Union Européenne “Sanctions de l’UE contre la Russie liées à la situation en Ukraine depuis 2014 »  
<https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/#:~:text=En%20mars%202014%2C%20le%20Conseil,jusqu'au%206%20mars%202023.>
  
- CNUCED- Maritime Trade Disrupted “The war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics”, 28.06.2022,
  
- C. CHATAIL – « Cas des pays visés par des mesures restrictives s’agissant des BDU », LAMYLINE,28.02.2022, page 430 :  
<https://www.actualitesdudroit.fr/browse/transport/douane/36375/sanction-en->

[rafale-contre-la-russie-publication-quant-aux-bdu-et-a-certaines-autres-marchandises](#)

- Conseil Européen et Conseil de l'Union Européenne – Mesure restrictives de l'UE à l'encontre de la Russie liées à la situation en Ukraine « Le point sur les sanctions de l'UE contre la Russie », <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/>
- C. BASTIN « L'Inde développe ses relations commerciales avec la Russie malgré la guerre en Ukraine », Ouest France - 02.07.2022 <https://www.ouest-france.fr/monde/inde/l-inde-developpe-ses-relations-commerciales-avec-la-russie-malgre-la-guerre-en-ukraine-9584b8e2-efb7-11ec-a133-f9eee55ea51f>
- Consilium Europa « Relations de l'UE avec l'Ukraine » : <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/eastern-partnership/ukraine/#:~:text=Le%20Conseil%20europ%C3%A9en%20accorde%20%C3%A0,pays%20candidat%20%C3%A0%20l'UE.>
- Dalloz Code de la compliance – *La responsabilité des entreprises de respecter les droits de l'homme*, Guide impératif de l'ONU (2012) [https://www.dalloz.fr/documentation/DocumentStatic?StaticDoc=DZ%2FOASI%2Fsharp\\_%2Fthematic%2FGENERALES%2Fcompliance.html](https://www.dalloz.fr/documentation/DocumentStatic?StaticDoc=DZ%2FOASI%2Fsharp_%2Fthematic%2FGENERALES%2Fcompliance.html)
- G. Platten - « UKRAINE-RUSSIE : L'impact sur les marins », Armateur de France. 25.02.2022 <https://www.armateursdefrance.org/actualite/ukraine-russie-limpact-marins>
- Geoconfluence/ Glossaire « Corridor » <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/corridor>
- ICS – “Evolving EU sanctions keep ship owners on alert” (L'évolution des sanctions de l'UE maintient les armateurs en alerte), 26.05.2022 <https://www.ics-shipping.org/news-item/evolving-eu-sanctions-keep-ship-owners-on-alert/>

- ICS. « Russian and Ukrainian seafarers make up 14,5% of global shipping workforce according to ICS », 24.02.2022, <https://www.ics-shipping.org/press-release/russian-and-ukrainian-seafarers-make-up-14-5-of-global-shipping-workforce-according-to-ics/>
  
- J. SAUL et B. LEXIS, « L’OMI demande des corridors de sécurité maritime pour évacuer les navires bloqués par le conflit en Ukraine » » – actualité du secteur maritime, », EURISLIE Copyright Thomson Reuters 2022, 12.03.2022 <https://www.eurisles.org/lomi-demande-des-corridors-de-securite-maritime-pour-evacuer-les-navires-bloques-par-le-conflit-en-ukraine>
  
- La voix du nord « Guerre en Ukraine : La Turquie ferme les détroits du Bosphore et des Dardanelles aux bâtiments militaires », : 28.02.2022 <https://www.lavoixdunord.fr/1146462/article/2022-02-28/guerre-en-ukraine-la-turquie-ferme-les-detroits-du-bosphore-et-des-dardanelles#:~:text=La%20Turquie%20a%20interdit%20le,des%20Affaires%20%C3%A9trang%C3%A8res%2C%20Mevlut%20Cavusoglu.>
  
- La Rédaction- “Etat d’urgence et autres régimes d’exception » Vie-publique.fr – 02.11.2021 – <https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269427-etat-durgence-et-autres-regimes-dexception-article-16-etat-de-siege>
  
- M.FONTAINE, Observation de S. Meister, chercheur à l’institut de recherche allemand DGAP, auprès de l’AFP. *Quel est le rôle du G7 ?* – GEO, 28.06.2022 : <https://www.geo.fr/geopolitique/quest-ce-que-le-g7-210603>
  
- OMI - *Maritime Security and Safety in the Black Sea and Sea of Azov*, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/MaritimeSecurityandSafetyintheBlackSeaandSeaofAzov.aspx>
  
- Représentation Permanente de la France auprès de l’Union Européenne – La France dans l’UE « Réaction de l’Union Européenne à l’invasion de l’Ukraine par la Russie » - 01.07.2022. <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/eu-response-ukraine-invasion/>
  
- Site Officiel de l’UE « Mesures restrictives (sanctions) » : <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/>

- Sud-Ouest – « Le Yacht d'un milliardaire russe saisi à la Ciotat », 03.03.2022, <https://www.sudouest.fr/international/europe/ukraine/guerre-en-ukraine-le-yacht-d-un-milliardaire-russe-saisi-a-la-ciotat-9500261.php>

## TABLE DES ANNEXES

<u>Annexe 1</u> : Carte géographique des territoires et eaux ukrainienne et russe .....	81
<u>Annexe 2</u> : Carte géographie des oblasts de Lougansk et Donetsk.....	81
<u>Annexe 3</u> : Tableau récapitulatif de l'Annexe I du Règlement d'exécution (UE) 2022/335 DU CONSEIL du 28 février 2022 : Liste consolidée .....	82
<u>Annexe 4</u> : UK FINANCIAL SANCTION <i>General guidance for financial sanctions under the Sanctions and Anti-Money Laundering Act 2018</i> , Décembre 2020 : Tableau des autorisations de licences octroyées par l'OFSI .....	87
<u>Annexe 5</u> : Taux d'exportation de gaz en provenance de la Russie – années 2017 à 2021 .....	89
<u>Annexe 6</u> : Taux d'exportation de matières premières en provenance de la Russie et de l'Ukraine – années 2017 à 2021.....	89
<u>Annexe 7</u> : Convention Spéciales RG 2018 pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève – 1 <sup>er</sup> juillet 2018.....	90
<u>Annexe 8</u> : Liste des zones à haut risque – JWC Listed Areas .....	91



## Annexe 1 : Carte géographique des territoires et eaux ukrainienne et russe



## Annexe 2 : Carte géographique des oblasts de Lougansk et Donetsk



**Annexe 3 : Tableau récapitulatif de l'Annexe I du Règlement d'exécution (UE) 2022/335 DU CONSEIL du 28 février 2022 : Liste consolidée**

## RÈGLEMENTS

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/336 DU CONSEIL  
du 28 février 2022**

mettant en œuvre le règlement (UE) n. 269/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine

### ANNEXE I

**Les personnes et l'entité ci-après sont ajoutées à la liste des personnes physiques et morales, des entités et des organismes figurant à l'annexe I du règlement (UE) n° 269/2014.**

#### 1. Personnes

<b>NOM</b>	<b>INFORMATIONS IDENTIFICATION</b>	<b>EXPOSES DES MOTIFS</b>
Vitaly Gennadyevich SAVELYEV (Виталий Геннадьевич САВЕЛЬЕВ)	Né le: 18.1.1954 Né à: Tachkent, Ouzbékistan Fonction: membre du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer russes. Ministre russe chargé des transports depuis 2020, ancien PDG d'Aeroflot	<p>M. Vitaly Savelyev, ministre chargé des transports de la Fédération de Russie et membre du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer russes, nommé à ce poste par le gouvernement de la Fédération de Russie. Il est l'ancien PDG d'Aeroflot.</p> <p>En octobre 2021, la Russie a entamé un déploiement militaire sans précédent sur ou près de la frontière ukrainienne, ainsi que dans la région occupée de la Crimée, située en Ukraine. Les forces russes armées ont conduit des exercices militaires à grande échelle dans ces zones. Ces exercices ont donné lieu à une escalade du conflit et ont fait peser une pression déstabilisatrice sur l'Ukraine. Le personnel ainsi que les équipements militaires des forces russes armées ont été transportés dans des zones proches de la frontière ukrainienne grâce à la compagnie des chemins de fer russes, dont M. Savelyev est un membre du conseil d'administration. En outre, sous la direction de M. Savelyev, Aeroflot a assuré le transport aérien régulier de passagers entre les aéroports russes et l'aéroport international de Simferopol, et a, par conséquent, contribué à consolider l'annexion illégale de la péninsule de Crimée à la Fédération de Russie, ce qui compromet davantage l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine.</p> <p>Il est donc responsable de soutenir activement ou de mettre en œuvre des actions ou des politiques compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine, ainsi que la stabilité et la sécurité en Ukraine.</p>

<p>Igor Ivanovich SECHIN (Игорь Иванович СЕЧИН)</p>	<p>Né le: 7.9.1960 Né à: Léningrad, URSS (aujourd'hui Fédération de Russie) Nationalité: russe Sexe: masculin</p>	<p>Igor Sechin est le PDG de Rosneft, une compagnie pétrolière publique russe et l'un des plus grand producteurs de pétrole brut au monde. Il est l'un des conseillers les plus écoutés et les plus proches de Vladimir Poutine ainsi que son ami personnel. Il est quotidiennement en contact avec le président russe. Il est considéré comme l'un des membres les plus puissants de l'élite politique russe. Ses liens avec Vladimir Poutine sont anciens et profonds. Il a travaillé avec le président à la mairie de Saint Pétersbourg dans les années 1990 et n'a cessé de prouver sa loyauté depuis. En 1999, M. Sechin est devenu le chef adjoint de l'administration de Vladimir Poutine, en 2008, il a été nommé vice-Premier ministre et, en 2012, PDG de Rosneft. Il est l'un des oligarques russes opérant en partenariat avec l'État russe. Il fait partie des personnes proches de Poutine qui reçoivent des avantages financiers et des missions importantes en échange de leur subordination et de leur loyauté. Il a été chargé de missions importantes et difficiles par le président et a été récompensé avec la direction de Rosneft et une grande richesse. Sous Igor Setchin, la société Rosneft a participé au financement des vignobles du palais situé près de Gelendzhik, qui est considéré comme étant personnellement utilisé par le président Poutine. Il a donc apporté un soutien matériel ou financier actif aux décideurs russes responsables de l'annexion de la Crimée et de la déstabilisation de l'Ukraine, et a tiré avantage de ces décideurs. Par ailleurs, Rosneft Aero, une filiale de Rosneft dont M. Sechin est le PDG, livre du kérosène à l'aéroport de Simferopol, qui assure la liaison aérienne entre le territoire de Crimée, annexé illégalement, Sébastopol et la Russie. Par conséquent, il contribue à consolider l'annexion illégale de la péninsule de Crimée à la Fédération de Russie, ce qui compromet davantage l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine.</p>
<p>Nikolay Petrovich ТОКАРЕВ ТОКАРЕВ (Николай Петрович)</p>	<p>Né le: 20.12.1950 Né à: Karaganda, République socialiste soviétique kazakhe (aujourd'hui Kazakhstan)</p>	<p>Nikolay Tokarev est le PDG de Transneft, une grande entreprise de pétrole et de gaz russe. Il est une connaissance de longue date et un associé proche de Vladimir Poutine. Dans les années 1980, il a travaillé avec Poutine au KGB. M. Tokarev est l'un des oligarques de l'État russe qui ont pris le contrôle de grands actifs publics dans les années 2000 lorsque le président Poutine consolidait son pouvoir, et qui opèrent en partenariat étroit avec l'État russe. M. Tokarev est responsable de Transneft, l'une des plus importantes entreprises russes contrôlées par le gouvernement, qui transporte des quantités considérables de pétrole russe à travers un réseau d'oléoducs bien développé. 28.2.2022 FR Journal officiel de l'Union européenne L 58/4 28.2.2022</p>

		<p>La société Transneft de Nikolay Tokarev est l'un des principaux sponsors du palais situé près de Gelendzhik, qui est considéré comme étant personnellement utilisé par le président Poutine. Il tire profit de sa proximité avec les autorités russes. Les proches et les connaissances de M. Tokarev se sont</p> <p>enrichis grâce aux contrats signés avec les entreprises d'État. Il a donc apporté un soutien matériel ou financier actif aux décideurs russes responsables de</p> <p>l'annexion de la Crimée et de la déstabilisation de l'Ukraine, et a tiré avantage de ces décideurs.</p>
<p>Alisher USMANOV (Russe: Алишер Бурханович УСМАНОВ; Ouzbek: Alisher USMONOV)</p>	<p>Né le: 9.9.1953 Né à: Tchoust (Chust), République socialiste soviétique d'Ouzbékistan, Union soviétique Fonction: oligarque russe</p>	<p>Alisher Usmanov est un oligarque pro-Kremlin qui entretient des liens particulièrement étroits avec le président russe Vladimir Poutine. Il a été désigné comme l'un des oligarques préférés de Vladimir Poutine. Il est considéré comme l'un des hommes d'affaires officiels de la Russie chargés de gérer les flux financiers mais dont la position dépend de la volonté du président. M. Usmanov aurait fait office de façade pour le président Poutine et résolu ses problèmes dans le domaine des affaires. Selon les fichiers du FinCEN, il a versé 6 millions de dollars à l'influent conseiller de Vladimir Poutine, Valentin Yumashev. Dmitry Medvedev, le vice-président du conseil de sécurité de la Russie et ancien président et Premier ministre de la Russie, a bénéficié de l'utilisation personnelle de résidences luxueuses contrôlées par M. Usmanov. Il a donc apporté un soutien matériel ou financier actif à des décideurs russes responsables de l'annexion de la Crimée et de la déstabilisation de l'Ukraine.</p> <p>M. Usmanov a des intérêts dans le minerai de fer et l'acier, les médias et les sociétés d'Internet. Son principal holding est le géant de l'acier Metalloinvest. Lorsque M. Usmanov a pris le contrôle du quotidien économique Kommersant, la liberté de la rédaction a été restreinte et le journal a adopté une position manifestement pro-Kremlin. Sous M. Usmanov, le Kommersant, a publié un article propagandiste anti-ukrainien de Dmitriev Medvedev, dans lequel l'ancien président de la Russie affirmait qu'il était inutile d'engager des pourparlers avec les autorités ukrainiennes actuelles, qui, selon lui, étaient sous contrôle étranger direct. Il a donc soutenu activement les politiques de déstabilisation de l'Ukraine menées par le gouvernement russe.</p>
<p>Petr Olegovich AVEN (alias Piotr Olegovitch AVEN) (Пётр Олегович</p>	<p>Né le: 16.3. 1955 Né à: Moscou, Fédération de Russie Fonction: Oligarque proche de Vladimir Poutine.</p>	<p>Piotr Aven fait partie des oligarques les plus proches de Vladimir Poutine. Il est un actionnaire important d'Alfa Group, un conglomérat qui comprend l'une des principales banques de Russie, Alfa Bank. Il fait partie des quelque 50 hommes d'affaires russes puissants que Vladimir Poutine reçoit régulièrement au Kremlin. Il n'agit pas</p>

ABEH)	L'un des principaux actionnaires du groupe Alfa Sexe: masculin	<p>indépendamment des demandes du président. Son amitié avec Vladimir Poutine remonte au début des années 1990. Lorsqu'il était ministre des Relations économiques extérieures, il a aidé Vladimir Poutine, alors adjoint au maire de Saint-Pétersbourg, en ce qui concerne la commission d'enquête. Il est également connu pour être un ami personnel particulièrement proche du PDG de Rosneft Igor Setchine, un allié essentiel de Poutine. La fille aînée de Vladimir Poutine Maria a animé un projet caritatif, Alfa-Endo, qui était financé par Alfa Bank. M. Aven a tiré avantage de ses relations au sein de l'appareil d'État. Il a écrit une lettre à Vladimir Poutine pour se plaindre d'une décision de la Cour d'arbitrage de Moscou dans une procédure portant sur les intérêts d'une de ses entreprises. Vladimir Poutine a donné pour instruction au Procureur général de Russie d'enquêter sur cette affaire. Vladimir Poutine a récompensé Alfa Group pour sa loyauté envers les autorités russes en apportant un appui politique aux plans d'investissement du groupe à l'étranger.</p> <p>M. Aven et son associé Mikhaïl Fridman ont participé aux efforts du Kremlin en vue de lever les sanctions occidentales adoptées en réponse à politique agressive de la Russie à l'encontre de l'Ukraine. En 2016, Vladimir Poutine a prévenu M. Aven que les États-Unis pourraient imposer des sanctions supplémentaires à l'encontre de M. Aven et/ou d'Alfa Bank et lui a suggéré qu'il lui serait nécessaire de prendre des mesures pour se protéger lui-même et protéger Alfa Bank, ce que M. Aven a fait. En 2018, avec M. Fridman, M. Aven s'est rendu à Washington DC avec une délégation officielle pour transmettre un message du gouvernement russe au sujet des sanctions américaines et des contre-sanctions infligées par la Fédération de Russie. Il a donc apporté un soutien matériel ou financier actif aux décideurs russes responsables de l'annexion de la Crimée et de la déstabilisation de l'Ukraine, et a tiré avantage de ces décideurs. Il a aussi activement soutenu des actions et des politiques qui compromettent ou menacent l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine.</p>
Mikhail Maratovich FRIDMAN (alias Mikhaïl Maratovitch FRIDMAN) (Михаил Маратович ФРИДМАН)	Né le: 21.4.1964 Né à: Lviv, Fédération de Russie Sexe: masculin	Mikhaïl Fridman est le fondateur et l'un des principaux actionnaires d'Alfa Group, un conglomérat qui comprend l'une des principales banques de Russie, Alfa Bank. Il est parvenu à cultiver des liens étroits avec l'administration de Vladimir Poutine ; on le cite parmi les plus grands financiers russes et comme facilitateur du cercle rapproché de Poutine. Il est parvenu à acquérir des biens d'État grâce à ses relations au sein de

		<p>l'appareil d'État. La fille aînée de Vladimir Poutine Maria a animé un projet caritatif, Alfa-Endo, qui était financé par Alfa Bank. Vladimir Poutine a récompensé Alfa Group pour sa loyauté envers les autorités russes en apportant un appui politique aux plans d'investissement du groupe à l'étranger. M. Fridman et son associé Piotr Aven ont participé aux efforts du Kremlin en vue de lever les sanctions occidentales adoptées en réponse à politique agressive de la Russie à l'encontre de l'Ukraine. En 2018, avec M. Aven, M. Fridman s'est rendu à Washington DC avec une délégation officielle pour transmettre un message du gouvernement russe au sujet des sanctions américaines et des contre-sanctions infligées par la Fédération de Russie. Il a donc apporté un soutien matériel ou financier actif aux décideurs russes responsables de l'annexion de la Crimée et de la déstabilisation de l'Ukraine, et a tiré avantage de ces décideurs. Il a aussi activement soutenu des actions et des politiques qui compromettent ou menacent l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine</p>
<p>Sergei Pavlovich ROLDUGIN (alias Sergueï Pavlovitch ROLDUGUINE) (Сергей Павлович РОЛДУГИН)</p>	<p>Né le: 28.9.1951 Né à: Oblast de Sakhaline Violoncelliste Fonction: homme d'affaires, ami proche de Vladimir Poutine.</p>	<p>M. Roldouguine est un violoncelliste et homme d'affaires entretenant des liens étroits avec Vladimir Poutine. Il occupe une place dans le dispositif financier de Poutine en réseau. Il possède au moins 5 entités offshore et il conserve ses avoirs à la Bank Rossiya (sanctionnée par l'UE), connue à Moscou comme le "portefeuille de Poutine". Selon l'enquête de l'ICIJ, M. Roldouguine porte la responsabilité d'avoir participé au réseau financier caché de Poutine en "drainant" au moins 2 milliards de dollars US par l'intermédiaire de banques et d'entreprises offshore. Il a également participé au "lavomatic Troïka", système par lequel il a brassé des milliards de dollars US. En outre, il a reçu plus de 69 millions de dollars US par l'intermédiaire d'entreprises participant au "lavomatic Troïka". Il porte donc la responsabilité d'avoir activement soutenu, matériellement ou financièrement, des décideurs russes responsables de l'annexion de la Crimée ou de la déstabilisation de l'Ukraine.</p>
<p>Gas Industry Insurance Company SOGAZ (Compagnie d'assurance de l'industrie du gaz SOGAZ) (Акционерное общество "Страховое общество газовой промышленности" АО "СОГАЗ")</p>	<p>Adresse: Sakharov boulevard 10, Moscou 107078, Fédération de Russie Téléphone: +7 8 495 234 44 24 +7 8 800 333 0 888 Site web: <a href="https://sogaz.ru">https://sogaz.ru</a> Adresse électronique: <a href="mailto:sogaz@sogaz.ru">sogaz@sogaz.ru</a> ; <a href="mailto:cf@sogaz.ru">cf@sogaz.ru</a></p>	<p>La société par actions "Gas Industry Insurance Company SOGAZ" (Compagnie d'assurance de l'industrie du gaz SOGAZ) a assuré la construction de l'infrastructure ferroviaire reliant le pont du détroit de Kertch au port de Taman et a réassuré la construction du pont du détroit de Kertch. Par conséquent, l'entité a contribué à consolider l'annexion illégale de la péninsule de Crimée à la Fédération de Russie, ce qui a compromis davantage l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine</p>

**Annexe 4 : UK FINANCIAL SANCTION *General guidance for financial sanctions under the Sanctions and Anti-Money Laundering Act 2018, Décembre 2020* : Tableau des autorisations de licences octroyés par l’OFSI**

**OFSI's approach to licensing grounds**

Licensing ground	OFSI's approach
Basic needs	<ul style="list-style-type: none"> <li>The legislation confirms that the ground is present to enable the basic needs of a designated person, or (in the case of an</li> </ul>

27

UK financial sanctions: general guidance (December 2020)

	<p>individual) any financially dependent family member of such a person to be met.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Expenditure to meet basic needs of an individual should be expenses which are necessary to ensure that designated persons or financially dependent family members are not imperilled.</li> <li>In respect of a person other than an individual e.g. <b>an entity</b>, the legislation confirms that basic needs <i>includes</i>: <ul style="list-style-type: none"> <li>payment of insurance premiums</li> <li>payment of reasonable fees for the provision of property management services</li> <li>payment of remuneration, allowances or pensions of employees</li> <li>payment of tax</li> <li>rent or mortgage payments</li> <li>utility charges</li> </ul> </li> <li>The list of basic needs detailed above is not exhaustive but is indicative of the type of basic needs intended to be caught. Therefore, expenditure to meet the basic needs of an entity should be expenses strictly necessary to ensure the continued existence of the designated entity.</li> <li>Basic needs licences do not necessarily enable a designated person to continue the lifestyle or business activities they had before they were designated.</li> </ul>
Humanitarian assistance activity etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>This enables payments to facilitate: <ul style="list-style-type: none"> <li>any humanitarian activity; or</li> <li>where applicable, any activity where its purposes are consistent with the objectives of UN Security Council Resolutions (which will be set out in the applicable Sanctions Act regulations).</li> </ul> </li> <li>Humanitarian assistance includes the work of international and non-governmental organisations carrying out relief activities for the benefit of the applicable civilian population, which may include the delivery of humanitarian aid or peace-building programmes.</li> <li>A licence may still be required even if this activity is using government funds.</li> </ul>

Extraordinary situations	<ul style="list-style-type: none"><li>• This must be extraordinary in nature (unexpected, unavoidable and not recurring).</li><li>• This applies to non-UN designated persons and enables anything to be done to deal with an extraordinary situation. This will enable a situation which is extraordinary in nature but does not necessarily involve an expense.</li><li>• This may, for example, allow for funds to be released to support disaster relief or provide aid in extraordinary situations. It cannot be used where other grounds are more suitable or as a way of avoiding the clear limitations of other grounds.</li></ul>
--------------------------	--



## **Annexe 5 : Taux d'exportation de gaz en provenance de la Russie – années 2017 à 2021**

### **Principaux produits d'exportation hors Russie et Ukraine 2017-2021**

Part des exportations maritimes mondiales	Mer Noire	Russie		Ukraine		Destinations clés
		Autre	Total	–	Total	
Huile brute	8,3 %	1,6 %	9,9 %	0,0 %		UE (59%), Chine (32%)
Essence	14,1 %	4,5 %	18,6 %	0,0 %		UE (59 %), États-Unis (34 %)
Gazole	9,4 %	5,3 %	14,7 %	0,0 %		UE (67%), Turquie (14%)
De l'essence	0,7 %	1,0 %	1,6 %	0,0 %		UE (36 %), États-Unis (15 %)
Autre	10,6 %	7,6 %	18,3 %	0,0 %		UE (56%), Chine (13%)
Total	8,5 %	2,6 %	11,1 %	0,0 %		

Source : Tradeviews.net

## **Annexe 6 : Taux d'exportation de matières premières en provenance de la Russie et de l'Ukraine – années 2017 à 2021**

### **Principaux produits d'exportation hors Russie et Ukraine 2017-2021**

Part des exportations maritimes mondiales	Mer Noire	Russie		Ukraine		Destinations clés
		Autre	Total	–	Total	
Charbon	3,2 %	8,8 %	12,0 %	0,0 %		Chine (24%), UE (34%), Japon (13%)
Minerai de fer	0,5 %	0,6 %	1,1 %	2,2 %		Chine (47%), UE (39%)
Du blé	6,0 %	12,6 %	18,6 %	10,6 %		Égypte (20%), Turquie (13%), Indonésie (6%)
Maïs	0,5 %	1,0 %	1,5 %	14,7 %		UE (38%), Chine 18%), Égypte (10%)
Autre	2,4 %	2,6 %	5,0 %	1,3 %		UE (25%), Chine (21%), États-Unis (10%)
Total	2,1 %	3,8 %	5,9 %	1,9 %		

Source : Tradeviews.net

## **Annexe 7: Conventions Spéciales RG 2918 pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, terrorisme et de grève**

### **CONVENTIONS SPECIALES RG GE 2018**

POUR L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES  
CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE TERRORISME ET DE GRÈVE

#### **GARANTIE ETENDUE**

du 1<sup>er</sup> juillet 2018

##### **ARTICLE PREMIER - Dispositions générales**

Les présentes Conventions Spéciales n'ont d'effet que si elles complètent un contrat d'assurance établi sur les Polices Françaises d'Assurance des Marchandises Transportées par voies maritime, terrestre, fluviale ou aérienne, et couvrant les mêmes intérêts pour le même voyage et pour une valeur au moins égale, contre les risques ordinaires.

Elles s'appliquent aux voyages effectués par voies maritime, terrestre, fluviale ou aérienne ainsi qu'aux voyages combinant ces modes.

La garantie est régie par les dispositions qui suivent, ainsi que par les Conditions Générales et Particulières de l'assurance "Risques Ordinaires" à laquelle les présentes Conventions Spéciales sont attachées et en tant que ces Conditions Générales ou Particulières n'y sont pas contraires.

##### **ARTICLE 2 - Risques couverts**

1°) Les présentes Conventions Spéciales ont pour objet de garantir les marchandises assurées contre les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités résultant de :

- a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, émeutes, mouvements populaires ;

##### **ARTICLE 2 - Risques couverts**

1°) Les présentes Conventions Spéciales ont pour objet de garantir les marchandises assurées contre les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités résultant de :

- a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, émeutes, mouvements populaires ;
- b) explosion de torpilles, mines et/ou tous autres engins de guerre autres que ceux destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome et, généralement, tous accidents et fortunes de guerre ;
- c) actes de sabotage et/ou de terrorisme qui ont un caractère politique ou qui se rattachent à la guerre ;
- d) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions ordonnés par toutes autorités gouvernementales quelconques ;
- e) grèves, lockout et autres faits analogues ;
- f) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

2°) La dépossession ou l'indisponibilité ouvrant droit à délaissement est garantie si elle résulte de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes ou détentions ordonnés par toutes autorités gouvernementales quelconques.

3°) Les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après sont garantis à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, **lorsqu'ils résultent de l'un des événements énoncés ci-dessus :**

- a) les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les marchandises assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;
- b) les frais et honoraires de l'expert ainsi que ceux du commissaire d'avaries ;

## Annexe 8 : Liste des zones à haut risque – JWC Listed Areas

4<sup>th</sup> April 2022

<b>JWC Listed Areas</b> <b>Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils</b>	
<b>Africa</b>	
Benin	
Cabo Delgado, waters as defined overleaf	
Eritrea, but only South of 15° N	
Gulf of Guinea, waters as defined overleaf	
Libya	
Nigeria	
Somalia	
Togo	
<b>Europe</b>	
Sea of Azov and Black Sea waters plus inland waters as defined overleaf	
<b>Indian Ocean, Gulf of Aden and Southern Red Sea</b>	
Waters as defined overleaf	
<b>Asia</b>	
Pakistan	
<b>Middle East</b>	
Iran	
Iraq, including all Iraqi offshore oil terminals	
Israel	
Lebanon	
Oman (Musandam Governorate)	
Persian or Arabian Gulf and adjacent waters as defined overleaf	
Saudi Arabia (Gulf coast)	
Saudi Arabia (Red Sea coast) excluding transits	
Syria	
United Arab Emirates	
Yemen	
<b>Russia</b>	
<b>South America</b>	
Venezuela, including all offshore installations in the Venezuelan EEZ	

## TABLE DES MATIERES

<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>3</b>
<b>SOMMAIRE.....</b>	<b>4</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>6</b>
<b>PARTIE 1 : LA CRISE RUSSO – UKRAINIENNE ET LA MISE EN PLACE DE SANCTIONS INTERNATIONALES AFFECTANT LE SECTEUR MARITIME .....</b>	<b>14</b>
TITRE 1 : LA MISE EN PLACE DE SANCTIONS RESTRICTIVES A L’EGARD DE LA RUSSIE POUR LA CONSERVATION DE LA SOUVERAINETE ET DE L’INDEPENDANCE DE L’UKRAINE .	15
<i>Chapitre 1 : Le contenu des sanctions restrictives mises en place contre la Russie</i> .....	15
Section 1 : Les sanctions mises en place par le Royaume-Uni à l’égard de la Fédération de Russie .....	15
a) Contexte .....	16
b) Russia Guidance. –.....	16
§1 : Vue générale sur les sanctions mises en place .....	16
a) Les sanctions financières et la liste consolidée .....	17
b) Autorisation exceptionnelle délivrée par l’OFSI. – ....	18
§2 : Les sanctions mises en place à l’égard du secteur maritime	19
a) Les sanctions maritimes et le gel des avoirs .....	19
b) Les sanction maritime et le <i>Bill of Lading</i> .....	20
Section 2 : Les sanctions mises en place par l’Union Européenne à l’égard de la Fédération de Russie .....	20
§1 : La mise en place de sanctions par l’Union Européenne à l’encontre des intérêts russes .....	20
§2 : Les Six vagues de sanctions mises en place et leur influence dans le secteur de l’industrie maritime et des transports .....	21
<i>Chapitre 2 : Les effets de la mise en place des sanctions internationales dans le secteur maritime</i> .....	25
Section 1 : La mise en place de sanctions restrictives affectant le transport de marchandises.....	25
§1 : Le transport maritime et routier de marchandises touché par les interdictions d’exportation, d’importation et de restrictions portuaires .....	25
§2 : La mesure d’interdiction d’importation du pétrole et conséquences dans le secteur maritime .....	26

§3 La perturbation dans le marché alimentaire et conséquence sur le secteur maritime .....	28
Section 2 : La sanction du gel des avoirs, sanction majeure affectant l'industrie maritime.....	29
§1 : Le gel des avoirs et la saisie des navires battant pavillon russe .....	29
a) La créance maritime, fondement du droit de saisie d'un navire	30
b) Le gel des avoirs, fondement du droit de saisie à l'égard d'un navire battant pavillon russe .....	30
§2 -La difficulté d'application de la sanction à l'égard des navires de grande plaisance et des navires de commerce battant pavillon russe .....	31
a) La difficulté d'application des sanctions à l'égard des navires de grande plaisance battant pavillon russe.....	31
b) L'application de la sanction du gel des avoirs difficilement applicable au sein du territoire de l'Union Européenne à l'égard des navires de commerce. - .....	32
§3 : Les préjudices de l'application du gel des avoirs dans le secteur portuaire .....	34

TITRE 2 : L'APPLICATION DES SANCTIONS MISES EN PLACE DANS LE DOMAINE MARITIME .....

.....	36
<i>Chapitre 1 : Le bien fondé des sanctions internationales à l'égard du droit maritime .....</i>	36
Section 1 : L'application des sanctions au sein des espaces maritimes.	36
§1 : La liberté de navigation, fondement du droit maritime .....	36
§2 : Le principe de liberté de navigation remis en cause par la Convention de Montreux.....	37
Section 2 : Le corridor maritime bleu : innovation de l'Union Européenne .....	39
§1 : La perturbation des espaces maritimes, source de conflit affectant la communauté maritime .....	39
§2 : Le corridor maritime, mise en place d'un plan de sûreté des chaînes d'approvisionnement.....	40
<i>Chapitre 2 : Le bien fondé des sanctions internationales à l'égard des gens de mer .....</i>	41

Section 1 : Les gens de mer, victimes collatérales du conflit russo-ukrainien .....	41
§ 1 : Les risques affectants les gens de mer bloqués dans les eaux russes et ukrainiennes .....	42
§ 2 : La libre circulation des marins russes et ukrainiens entravée et la perturbation directe dans l'industrie maritime .....	42
Section 2 : Le respect du statut social des gens de mer mis en avant par la Convention MLC et la Déclaration de Neptune .....	43
§ 1 : La violation des droits des marins par la crise russo-ukrainienne .....	44
§ 2 : La Déclaration de Neptune .....	44

**PARTIE 2 : LES MESURES RESTRICTIVES PRISES CONTRE LES INTERETS RUSSES EN FAVEUR DE L'UKRAINE : CONSEQUENCES ET EFFETS DE DROIT SUR LES ACTIVITES MARITIMES .....** 46

**TITRE 1 : LA PERTURBATION DE L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISE : LE CAS DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT .....** 47

*Chapitre 1 : Le commissionnaire de transport contraint par le respect des sanctions mises en place .....* 47

Section 1 : Conséquences dans le secteur de l'assurance et mise en place de la clause de risque de guerre à l'égard du commissionnaire de transport .47

    § 1 : La souscription d'assurances de corps et d'assurances facultés remises en cause par le conflit russo-ukrainien : risques causés au navire et aux marchandises .....

    § 2 : L'assurance « Risque de Guerre » et la clause de risque de guerre à la lumière du conflit russo-ukrainien .....

Section 2 : L'adaptabilité du commissionnaire de transport face aux défis de conformité relative au transport de marchandises : l'aspect compliance52

    § 1 : La réorganisation du commissionnaire de transport en réponse à l'exigence de conformité des mesures mises en place .....

    § 2 : Le principe de diligence raisonnable, défi fondamental s'imposant au commissionnaire de transport.....

*Chapitre 2 : La réorganisation du transport de marchandises par le commissionnaire de transport .....* 54

Section 1 : L'obligation d'information et de conseil : Des obligations devenues primordiales .....

§1 : Principe juridique : le contrat type de commission de transport et les obligations du commissionnaire .....	54
§2 : Le renforcement des devoirs et obligations du commissionnaire de transport à l'égard de son donneur d'ordre en raison du conflit russo-ukrainien.....	56
Section 2 : Le commissionnaire de transport et la recherche de nouvelles routes alternatives de transit répondant aux demandes commerciales ..	57
§1 : La voie alternative du transport ferroviaire, une solution compétitive ? .....	58
§2 : Le transport routier, nouveau mode de transport assurant la compétitivité ?.....	58
§3 : Le transport routier nouvelle route alternative : Quid des événements et obstacles imprévisibles sur le transport ?.....	59
TITRE 2 : UN SYSTEME DE SANCTIONS REMETTANT EN CAUSE L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISE .....	61
<i>Chapitre 1 : Un conflit localisé pour des effets globalisés : conséquences affectant la communauté maritime .....</i>	<i>61</i>
Section 1 : La réorganisation des infrastructures portuaires.....	61
§1 Le refus de l'accès au port et aux services maritimes essentiels en soutien à l'Ukraine .....	62
§2 : La fermeture des ports ukrainiens et le défi de congestion portuaire affectant l'industrie maritime internationale .....	63
Section 2 : Les conséquences de la guerre dans les Chartes Parties.....	64
§1 : La possibilité des armateurs de refuser d'escalier leurs navires dans les ports ukrainiens.....	64
§2 : Les clauses BIMCO permettant la recherche de nouvelles voies alternatives de transport de fret .....	65
<i>Chapitre 2 : Les conséquences des sanctions à plus long terme : Quel est le risque à venir pour le transport maritime ? .....</i>	<i>66</i>
Section 1 : L'exclusion des banques russes du système SWFIT : une atteinte directe au paiement de fret ? .....	66
Section 2 : Les sanctions financières et le risque de création de zones monétaires affectant le commerce mondial de transport de marchandises	67
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>69</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>71</b>
<b>TABLE DES ANNEXES .....</b>	<b>80</b>

<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>92</b>
<b>RESUME .....</b>	<b>97</b>



## RESUME / SUMMARY

**Résumé** – Depuis le 24 février 2022, le conflit russo-ukrainien a entraîné des perturbations mondiales, notamment au sein de l'industrie maritime et du transport. Ce conflit, de nature politique et économique entre deux territoires limitrophes a eu un effet globalisé à l'égard de nombreux pays. En réponse à l'invasion de la Russie sur le territoire ukrainien, l'Union-Européenne et le Royaume-Uni ont mis en place des mesures restrictives à l'égard de la Russie. Ces mesures qui sont d'ordre économique et financier instituent de nombreuses restrictions à l'égard des ressortissants de l'Union-Européenne et du Royaume-Uni. De ce fait, ces mesures entraînent des perturbations à l'égard du secteur maritime et du transport, ce qui consolide les conséquences auxquelles la communauté maritime se heurte. Les restrictions à l'importation et à l'exportation, ne permettent plus d'assurer un approvisionnement agro-alimentaire et pétrolier. Cela entraîne par conséquent une inflation des coûts concernant les produits alimentaires et le combustible de soute nécessaire à la navigation d'un navire.

Par ailleurs, la communauté maritime est affectée par ce conflit, notamment en ce qui concerne les gens de mer qui risquent leur vie dans la mer Noire et la mer d'Azov.

**Summary** – Since 24 February 2022, the russo-ukrainian war has generated international consequences, especially in maritime industry and transport. This conflict which is politic and economic between two neighboring areas generates a global effect for most countries. To answer to Russian invasion in the Ukrainian area, the European Union and United Kingdom have taken restrictive measures against Russia. These measures which are of economic and politic nature create most restriction against all citizen to European Union and United Kingdom. Consequently, these measures generate perturbation for maritime sector and transport and strengthen the consequences for maritime community. These restrictions to importation and exportation do not allow the supply of food-processing and oil market any longer. Hence, these consequences generate a cost inflation for food products and bunker fuel, which are necessary for boat navigation.

Moreover, the maritime community is affected by this war, such as the seafarer who risk their live in Black Sea and Azov Sea.

**Mots-Clés** – Sanctions économiques et financières, restrictions à l'importation et à l'exportation, perturbations dans l'industrie maritime, conséquence dans le secteur du transport, victimes collatérales, adaptabilité des professionnels de transports, commissionnaire de transport et le risque de guerre, approvisionnement et pétrole, routes alternatives, corridor maritime.

**Keywords** – Economic and politic sanctions, importation and exportation restrictions, disruption in maritime industry, consequences in transport area, collateral victims, adaptability for professionals of transport, freight forwarder and war clause, supply chain and oil, alternative ways, maritime corridor.