

Les Sanctions Internationales :

Impacts sur l'assurance maritime

Mémoire de recherche pour l'obtention du Master II Professionnel de Droit
et management des activités maritimes

Par **Marguerite WATINE,**

Etudiante alternante chez **SIACI Saint Honoré,**

3e courtier mondial d'assurance dans le secteur

de L'assurance Risques Transport

Tutrice d'alternance : **Madame Anaïs DORQUES**

Directeur de Mémoire : **Monsieur le Professeur BLOCH**

Remerciements

Je tiens à adresser de vifs remerciements aux personnes qui m'ont accompagnée, Monsieur Le professeur BLOCH, directeur du Master II Droit et Management des Activités Maritimes d'Aix-Marseille, et ma tutrice d'alternance, Madame Anaïs DORQUES.

De même, je remercie les personnes qui ont accepté de partager leurs connaissances et réflexions sur le sujet : tout particulièrement Monsieur Dominique DEPREE, en charge de la conformité Banque de détail à l'International de la Société Générale (Europe de l'Est -Russie), Monsieur Frederick DENEFFLE, Président du CESAM et directeur du GAREX¹, Monsieur Ali LAÏDI, journaliste à France 24, auteur de l'ouvrage « Le droit, nouvelle arme de guerre économique »², Monsieur Matthieu L'AFFETEUR et Monsieur Remi DJOCHGOUNIAN, respectivement chargé de clientèle et directeur de clientèle à la souscription, chez SIACI SAINT HONORE.

A ma famille et mon collègue Arnaud BESSIERE pour leur relecture attentive.

¹ Assureur français spécialisé dans le risque de guerre

² Le droit nouvelle arme de guerre économique, comment les Etats-Unis déstabilisent les entreprises européennes. Editions Actes Sud questions de société, Février 2019

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Remerciements | 3 |
| Introduction | 6 |
| | |
| Partie 1 Les Sanctions internationales et la réglementation LCB FT³, parties intégrantes du dispositif de conformité des entreprises d'assurance maritime | 10 |
| | |
| Titre 1 L'assurance maritime impactée par les sanctions internationales et la réglementation LCB FT | 11 |
| | |
| CHAPITRE 1 Les sources des Sanctions Internationales et de la réglementation LCB FT. | 11 |
| CHAPITRE 2 La particularité de l'assurance maritime : une activité aux intervenants multiples soumise à une obligation de vigilance..... | 34 |
| | |
| Titre 2 La mise en œuvre de contrôles préalables à travers un dispositif interne de sécurité financière..... | 49 |
| | |
| CHAPITRE 1 L'obligation de vigilance à charge de l'entreprise d'assurance maritime..... | 49 |
| CHAPITRE 2 Une traçabilité nécessaire du dispositif interne de contrôle préalable comme atout stratégique de l'entreprise | 59 |

³ Lutte contre le Blanchiment d'argent et contre le financement du terrorisme

Partie 2 Les Sanctions Internationales : une source d'instabilité générant une maîtrise difficile des risques par l'entreprise d'assurance maritime.

..... **64**

Titre 1 L'extraterritorialité : mode d'application de la réglementation LCB FT et des Sanctions internationales à l'entreprise d'assurance maritime..... 65

Chapitre 1 La *Mondialisation* génératrice d'applications extraterritoriales du droit..... 65

Chapitre 2 Un contexte de guerre commerciale renforçant les applications extraterritoriales des Sanctions Internationales 71

Titre 2 L'adaptation de l'entreprise d'assurance maritime pour maîtriser ses risques de sanctions..... 79

Chapitre 1 Des difficultés présentes à chaque stade de la vie des contrats passés par l'entreprise d'assurance maritime 79

Chapitre 2 Contrainte pour l'entreprise d'assurance maritime d'anticiper ses risques et de mener une réflexion sur des dispositifs de déplacement du risque..... 86

Glossaire 92

Introduction

« *Le doux commerce* »

Montesquieu

Le monde maritime et donc de l'assurance maritime est aussi complexe que le monde de la finance. En effet, l'assurance maritime est caractérisée par un nombre élevé d'intermédiaires indispensables à la marche des affaires. Cette accumulation d'acteurs augmente de façon exponentielle les risques d'exposition de sanctions Internationales. Les compagnies d'assurance maritime sont désormais soumises à une obligation de vigilance qui englobe le risque de sanction, les risques de blanchiment d'argent et autres menaces assimilées.

Tout d'abord, le terme d'« *entreprise d'assurance maritime* » sera repris tout au long de ce mémoire et désignera les compagnies d'assurance maritime importantes, ayant par conséquent des liens avec un réseau bancaire fiable qui exige que ses interlocuteurs soient en conformité avec les sanctions internationales et la lutte anti-blanchiment. Par voie de conséquence, les intermédiaires d'assurance maritime tels que les courtiers et agents généraux de taille également importante seront aussi désignés par ce terme générique d'« *entreprise d'assurance maritime* ».

Ensuite, pour comprendre la teneur de cette obligation, il convient de revenir sur la notion de sanction internationale et de blanchiment d'argent. Selon le site de l'Union Européenne (UE), « *la Politique de l'Union Européenne consiste à intervenir si nécessaire pour prévenir des conflits ou pour répondre à des situations de crises émergentes ou avérées. Dans certains cas, ces interventions*

peuvent prendre la forme de mesures restrictives ou sanctions »⁴. Ainsi, des mesures de sanctions internationales sont des moyens utilisés par l'UE, et plus globalement par la communauté internationale des Etats pour atteindre des objectifs de sécurité internationale, de défense des Droits de l'Homme, de lutte contre le terrorisme ou encore de lutte contre la prolifération d'armes de destruction massive.

Par ailleurs le blanchiment d'argent est un « *processus visant à réinjecter dans l'économie légale les profits provenant d'activités criminelles* »⁵. Le blanchiment est donc une infraction « *qui suppose la préexistence d'une infraction originaire* »⁶. L'impact est conséquent puisque selon les estimations onusiennes, le volume de profits provenant d'activités criminelles, blanchis, représentent « *entre 2 % et 5 % du PIB mondial, soit 1.600 à 4.000 milliards de dollars par an* »⁷. L'étude de l'impact des sanctions internationales implique *a fortiori* celle de la réglementation contre le blanchiment et le financement du terrorisme. Effectivement, une restriction économique à destination d'un pays (sanctions sectorielles ou générales) peut avoir pour objectif la lutte contre le blanchiment et le financement du terrorisme (LCB FT). Les sanctions internationales et la réglementation LCB FT ciblent définitivement les mêmes entités.

⁴ Site de l'Union Européenne consulté le 17/08/2019 : <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/sanctions/>

⁵ *Blanchiment, soupçon et sécurité financière*, de Brigitte PEREIRA, professeur de droit à l'EM Normandie, Revue Internationale de Droit Economique – 2011 – t.XXV –pages 44 <https://www.cairn.info/revue-internationale-de-droit-economique-2011-1-page-43.htm>
Consulté le 17/08/2019

⁶ *Ibid.*

⁷ Rhoda WEEKS-BROW, conseillère juridique et directrice du département juridique du FMI – Article « Halte au Blanchiment », Finance & développement de décembre 2018 consulté le 17/08/2019 : <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/fre/2018/12/pdf/fmi-lutte-contre-le-blanchiment-des-capitaux-et-stabilite-economique-straight.pdf>

Les premières réglementations LCB FT sont apparues aux Etats-Unis, dans un contexte de perte de confiance dans les marchés financiers. Ces normes visent donc originellement le secteur bancaire. Elles sont assorties d'une obligation de vigilance, aussi appelée *Due Diligence* (obligation de faire une analyse de ses clients, partenaires, fournisseurs). Le développement de ces réglementations a conduit aujourd'hui à transformer les entreprises qui y sont assujetties à devenir des agents de contrôle de leurs propres activités. Les entreprises concernées ont pour obligation stricte de ne pas « *apporter leur concours à une opération présentant un risque de blanchiment et autres menaces assimilées* »⁸ telles que la fraude, ou encore à une situation de sanctions internationales. Au niveau européen, les agents d'assurance sont frontalement désignés depuis le Règlement de 2010 « *concernant l'adoption de mesures restrictives à l'encontre de l'Iran et abrogeant le règlement* »⁹.

L'obligation de contrôle implique une adaptation pour les entreprises qui y sont assujetties, qui impose la mise en place notamment d'un dispositif de contrôle interne. L'enjeu est conséquent aux regards des amendes infligées en cas de non-respect. L'amende la plus spectaculaire s'élevait à 7.34 milliards d'euros. La particularité de cette amende est qu'elle a été prononcée par une autorité américaine à l'encontre d'une banque française (BNP Paribas)¹⁰. Cette application extraterritoriale du droit américain conduit d'une part à renforcer les modalités à l'obligation de contrôle pour les entreprises concernées, et dans un lien de cause à effet, à augmenter la sécurité financière des entreprises d'assurance maritime.

⁸ Règlement (UE) n°961/2010 du Conseil du 25 octobre 2010 concernant l'adoption de mesures restrictives à l'encontre de l'Iran et abrogeant le règlement (CE) n°423/2007

⁹ *Ibid.*

¹⁰ <https://www.reuters.com/article/us-bnp-paribas-settlement-sentencing-idUSKBN0NM41K20150501> Consulté le 23/08/2019

Ainsi, l'entreprise d'assurance maritime est désormais pleinement soumise à l'obligation de contrôle interne. Cela s'explique d'une part par la sensibilité des activités d'assurance, faisant intervenir de nombreux acteurs ainsi que des flux financiers importants. D'autre part, la matière maritime ajoute à celle de l'assurance une identification complexe des intermédiaires. Le terme d'« *entreprise d'assurance maritime* » sera retenu tout au long de ce mémoire, englobant les compagnies d'assurances dotées d'un département maritime et les intermédiaires d'assurance maritime (courtiers et agents généraux) également dotés d'un département similaire.

Dans un contexte d'approche par les risques, le secteur de l'assurance maritime perfectionne donc un dispositif de mise en conformité aux sanctions et aux réglementations contre le blanchiment et le financement du terrorisme (PARTIE 1). L'instabilité de ces règles conduit à une maîtrise difficile des risques par l'entreprise d'assurance maritime et l'invite à réfléchir sur des moyens de déplacement du risque (PARTIE 2).

**Partie 1 Les Sanctions internationales et la
réglementation LCB FT, parties intégrantes du dispositif
de conformité des entreprises d'assurance maritime**

L'entreprise d'assurance maritime a été récemment désignée par le Règlement Européen de 2010¹¹. Il faut considérer qu'elle entre désormais directement dans le champ d'application des sanctions internationales (Titre 1). Cela conduit, au même titre que la réglementation LCB FT, à la mise en place d'un dispositif interne de contrôle préalable (Titre 2).

Titre 1 L'assurance maritime impactée par les sanctions internationales et la réglementation LCB LFT

Les sanctions internationales et la réglementation LCB FT peuvent s'analyser conjointement bien que leurs sources soient différentes (Chapitre 1). En effet, ces réglementations s'appliquent à toute entreprise ayant une activité faisant intervenir un nombre élevé d'intermédiaires internationaux (Chapitre 2).

CHAPITRE 1 Les sources des Sanctions Internationales et de la réglementation LCB FT.

En respect de la réglementation GAFI¹², la réglementation LCB FT est désormais de source européenne et les acteurs de l'assurance font partie de son champ d'application depuis 2005 (Section1). Au contraire les mesures de Sanctions Internationales sont plus anciennes et possèdent des sources plus étendues, ce qui complexifie leur application à l'entreprise d'assurance maritime (Section 2).

¹¹ Règlement (UE) n°961/2010 du Conseil du 25 octobre 2010 concernant l'adoption de mesures restrictives à l'encontre de l'Iran et abrogeant le règlement (CE) n°423/2007

¹² « Groupe d'Action Financière » Cf. page 15

Section 1 Les sources de la réglementation LCB FT

Etudier l'historique de cette réglementation permet de comprendre la prise de conscience à deux vitesses des effets négatifs du blanchiment d'argent (I). La réglementation LCB FT applicable aux entreprises d'assurances maritimes est aujourd'hui de source européenne et française (II).

I/ L'émergence d'une réglementation de Lutte contre le blanchiment et le financement du terrorisme aux Etats Unis

Définitions. Le blanchiment d'argent est « *un processus par lequel on dissimule de façon criminelle des fonds en faisant en sorte que cet argent acquis de manière illégale paraisse acquis de manière légale et ce, en l'introduisant dans un circuit économique régulier* »¹³. La notion est apparue aux Etats-Unis dans les années 1920 et la pratique s'est développée dans les années 70.

De plus, la corruption s'entend comme « *l'abus de pouvoirs conféré par une fonction publique à des fins d'enrichissement personnel* »¹⁴.

Le noircissement s'entend, à l'inverse du blanchiment comme la pratique qui conduit à transformer de l'argent propre en argent sale dans le but de financer des activités terroristes.

Enfin, la fraude est un autre exemple de menace requérant une obligation de vigilance de la part de l'entreprise. Selon l'AFA, Agence de Lutte contre la

¹³ Mémoire *La Lutte contre le Blanchiment des capitaux : quels enjeux ?*, Dyaé Najm Ezzine, HEM Rabat 2008 https://www.memoireonline.com/05/08/1093/m_la-lutte-contre-le-blanchiment-des-capitaux-maroc0.html Consulté le 27/07/2019

¹⁴ L'observatoire de l'OCDE, consulté le 08/08/2019 http://observateurocde.org/news/archivestory.php/aid/142/Qu_estce_que_la_corruption_.html

Fraude à l'Assurance, la fraude à l'assurance est caractérisée en cas « d'acte volontaire permettant de tirer un profit illégitime d'un contrat d'assurance »¹⁵.

Des impacts négatifs sur le commerce international. Ces pratiques conduisent à des déséquilibres des marchés et faussent la concurrence. Les impacts se mesurent donc à travers la confiance des investisseurs. L'intérêt de développer une réglementation contre le blanchiment d'argent et la corruption est d'assainir les flux financiers et d'améliorer leur transparence.

La difficulté est que les flux financiers font intervenir un nombre conséquent d'acteurs bancaires qui appliquent également les sanctions et la réglementation LCB FT. L'activité d'une entreprise d'assurance maritime est un exemple. Or, les pays n'ont pas été sensibilisés de façon identique aux enjeux de la lutte.

II/ La prise en compte inégale de l'impact du financement d'activités illicites.

Les Etats Unis sont les premiers à avoir été touchés par les effets néfastes du blanchiment d'argent (A). La sensibilisation européenne a été tardive (B).

A. Le point de départ américain de la réglementation LCB FT

Une initiative américaine : l'adoption du Foreign Corrupt Practic Act dès 1977. Suite à l'ampleur du blanchiment d'argent aux Etats Unis, les autorités américaines ont adopté le FCPA. Il est par nature extraterritorial puisque l'une des voies de développement du blanchiment est d'« internationaliser la pratique illicite »¹⁶. La réglementation FCPA a donc une portée extraterritoriale. Cette application extraterritoriale est d'autant plus marquée que la prise de conscience

¹⁵ Site officiel de l'ALFA, consulté le 16/08/2019 <http://www.alfa.asso.fr/>

¹⁶ *Ibid* page 8, Brigitte PEREIRA

des autres Etats a été plus lente. Nous reviendrons sur la notion d'application extraterritoriale des lois, qui peut être légale en présence d'un lien de rattachement caractérisé, selon les règles du Droit International Public. L'application au niveau mondial de la réglementation LCB FT présente des similitudes avec la mise en œuvre des Sanctions internationales a effet extraterritorial, comme cela sera développé dans la section suivante¹⁷.

Les réactions postérieures de la communauté internationale : la création du Groupe d'Action financière (GAFI). Cette initiative résulte des réactions de la communauté internationale face à l'application extraterritoriale du FCPA.

Le *Groupe d'action financière*, GAFI, a été créé à l'occasion du G7 en 1989. Il s'agit d'une coopération internationale pour promouvoir l'application efficace de la réglementation en matière de lutte contre le blanchiment de capitaux, le financement du terrorisme « *et les autres menaces liées, pour l'intégrité du système financier international* »¹⁸. L'objectif de cette organisation politique est de « *susciter la volonté politique nécessaire pour effectuer les réformes législatives et réglementaires dans ces domaines* »¹⁹.

Ses moyens d'actions sont l'élaboration de recommandations « *reconnues comme étant la norme internationale en matière de lutte contre le blanchiment d'argent, le financement du terrorisme, de la prolifération des armes de destruction massives* »²⁰ et contre la corruption. Elles ont été publiées pour la première fois en 1990 et sont mises à jour régulièrement. La dernière actualisation date de 2012. Bien que cette norme internationale n'ait pas de valeur contraignante (*soft law*), elle a vocation à s'appliquer à l'ensemble des Etats.

¹⁷ Section 2 de ce CHAPITRE 1 TITRE 1 PARTIE 1

¹⁸ Site officiel du GAFI consulté le 17/08/2019 : www.fatf-gafi.org/fr/aproposdugafi/

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid.

Une autre réaction de la communauté internationale : la Convention OCDE de 1997. Dans cette mouvance de coopération internationale sur l'intégrité des marchés financiers internationaux, l'Organisation de Coopération et de Développement Economique, l'OCDE, a émis une Convention en 1997²¹ sur le thème de la corruption. Le préambule de la Convention est révélateur de l'intention généralisée des Etats. En effet l'alinéa 1 contient la mention suivante :

Les parties considèrent que « la corruption est un phénomène répandu dans les transactions commerciales internationales, y compris dans le domaine des échanges et de l'investissement, qui suscite de graves préoccupations morales et politiques, affecte la bonne gestion des affaires publiques et le développement économique et fausse les conditions internationales de concurrence »

Cette convention est inspirée du *Foreign Corrupt Practict Act*, FCPA, américain. Il en ressort que seule la corruption active est prise en compte, et non la corruption passive. Cela signifie que le corrupteur est sanctionné, et non le corrompu. De plus, la corruption fait référence à des manœuvres pour obtenir un marché public ce qui implique que la corruption privée n'est pas prise en considération. Enfin, la compétence des Etats s'étend au-delà des frontières.

Cette convention a été ratifiée par quarante-huit Etats, dont huit Etats non membres. Elle est entrée en vigueur en 1999. Depuis, de nombreuses conventions régionales relatives à la lutte anti-corruption ont été ratifiées, ce qui montre à quel point la corruption, entre autres menaces, devient un sujet de préoccupation pour les Etats.

²¹ *Convention sur la lutte contre la corruption d'agents publics étrangers dans les transactions commerciales internationales*, adoptée par la Conférence de négociations le 21 novembre 1997

Le choc provoqué par les attentats du 11 septembre 2001. Les attentats du 11 septembre ont provoqué un choc aux Etats Unis et déclenché un « *renforcement de l'action concertée entre Etats pour la lutte contre le blanchiment d'argent en même temps que pour la lutte contre le terrorisme et son financement* »²². De fait, les événements du 11 septembre ont déclenché la lutte contre le terrorisme. Cette lutte est avant tout militaire, mais elle se prolonge aussi au travers de l'économie et de la finance.

À la suite de cet événement, l'appréciation du lien de rattachement entre une tentative de blanchiment située en dehors du territoire américain et l'impact sur la sécurité des Etats Unis s'est étendue. D'ailleurs, les liens entre la réglementation LCB FT et les sanctions internationales se sont resserrées depuis les attentats de 2001, car les programmes de sanctions sont venus soutenir la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme qui a conduit les Etats-Unis à édicter en octobre 2001 le « *Patriot Act* ». Le Patriot Act est une loi sans précédent destinée à renforcer les pouvoirs des autorités américaines et à simplifier les procédures contre le terrorisme. La CIA, FBI, NSA et l'armée américaine en ont été les bénéficiaires²³.

Concomitamment, le GAFI a rédigé douze recommandations relatives à la lutte contre le financement du terrorisme entre les Etats.

Pendant ce temps, peu à peu l'UE a elle aussi pris conscience des effets négatifs du blanchiment et du financement du terrorisme, et de l'importance de réglementer les marchés financiers et autres activités aux flux financiers importants.

²² Mémoire La Lutte contre le Blanchiment des capitaux : quels enjeux ?, Dyaé Najm Ezzine, HEM Rabat 2008 https://www.memoireonline.com/05/08/1093/m_la-lutte-contre-le-blanchiment-des-capitaux-maroc0.html Consulté le 27/07/2019

²³ Echanges avec Monsieur DEPREE, département conformité de la Société Générale.

B. Une réglementation LCB LFT Européenne depuis 2005.

La directive européenne de 2005²⁴. Par cette directive, les assureurs sont concernés au titre d' « établissement financier »²⁵. En effet l'article 3-2a) de la directive de 2005 dispose que les « établissements financiers » désignent notamment « *une entreprise d'assurances dûment agréée conformément à la directive 2002/83/CE du Parlement Européen et du Conseil du 5 novembre 2002 concernant l'assurance directe sur la vie, dans la mesure où elle exerce des activités couvertes par cette directive* ». Les intermédiaires d'assurance sont également concernés par cette réglementation à l'article 3-2-e).

Cette directive pose l'obligation d'identifier le bénéficiaire effectif de chaque transaction²⁶ ainsi qu'une obligation de déclaration « *en cas d'éventuels soupçons de blanchiment de capitaux ou de financement du terrorisme* »²⁷. La directive établit des niveaux de vigilance (standard ou renforcée) en fonction des contrats de l'entreprise.

Depuis, la quatrième directive européenne concernant la lutte contre le blanchiment des profits illicites est entrée en vigueur en 2015. Une cinquième directive a été promulguée en juillet 2018.

Le règlement européen de 2010²⁸ assorti d'un organisme de contrôle mis en place dans chaque pays membre. En France, TRACFIN, est l'acronyme signifiant « *Traitement du Renseignement et Action contre les circuits financiers clandestins* »²⁹. C'est un organisme du Ministère de l'économie et des finances chargé de la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du

²⁴ Directive 2005/60/CE du Parlement Européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à la prévention de l'utilisation du système financier aux fins du blanchiment de capitaux et du financement du terrorisme.

²⁵ Article 2 et 3 de la directive européenne en question.

²⁶ Point 10 du préambule de la directive européenne en question.

²⁷ Point 20 du Préambule de la directive européenne en question.

²⁸ *Ibid note 28.*

²⁹ Site officiel du gouvernement français, consulté le 14/08/2019 <https://www.economie.gouv.fr/tracfin/accueil-tracfin>

terrorisme. Cet organisme est doté de quinze agents publics (douanes, DGCCRF, Justice, Police, gendarmerie) chargés de recevoir les déclarations de soupçons. En 2017, 68 661 déclarations ont été traitées, dont 5 283 provenant du secteur des assurances³⁰.

TRACFIN recueille, analyse, enrichit, exploite tout renseignement propre à établir l'origine ou la destination des sommes ayant fait l'objet d'une déclaration de soupçon.

Les professionnels de l'assurance également soumis au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudential et de Résolution (ACPR) depuis 2017.

En 2017, vingt-quatre missions de contrôle ont été effectuées sur place. Suite à cela, quinze procédures disciplinaires ont été engagées et six sanctions prononcées (comprises entre 80 000 et 10 millions d'euros).³¹

Par exemple, en France, c'est l'ACPR qui procède notamment aux contrôles du respect de la mesure de gel de fonds. Le gel des avoirs constitue l'une des mesures du règlement UE de 2010 pour la lutte contre le blanchiment et le financement du terrorisme³² instituée à l'égard de toutes les personnes (physiques ou morales) impliquées dans des actes de terrorisme. Les mesures de gel des avoirs obligent notamment les organismes financiers à geler les fonds des personnes ou entités désignées : l'UE met ainsi à disposition une liste répertoriant ces personnes. En France, c'est l'ACPR qui procède notamment aux contrôles du respect de la mesure de gel de fonds.

Un certain manque de clarté des sources de la réglementation LCB FT n'a cependant pas conduit à une mise en conformité des entreprises assujetties à ces nouvelles règles. C'est particulièrement vrai pour les intermédiaires

³⁰ *Ibid.*

³¹ Module de formation interne chez SIACI Saint Honoré

³² Règlement (UE) n°961/2010 du Conseil du 25 octobre 2010 concernant l'adoption de mesures restrictives à l'encontre de l'Iran et abrogeant le règlement (CE) n°423/2007 – Cela montre le lien fort entre les sanctions et la réglementation LCB FT.

d'assurance maritime. En effet, la prime d'assurance transite par leurs services mais est toujours envoyée *in fine* dans les services de l'assureur par le système OPTIFLUX pour les assureurs du marché français.³³ Les sources des Sanctions internationales sont au contraire diversifiées. La mise en conformité est accélérée par la crainte d'amendes aux montants conséquents³⁴.

Section 2 Les sources des Sanctions Internationales

Le respect des Sanctions internationales par l'entreprise d'assurance maritime est plus complexe que la lutte anti-blanchiment et anti-terroriste car plusieurs régimes de sanctions se superposent. En effet, les Sanctions internationales peuvent être émises par des organisations internationales, des Etats ou encore des groupes d'Etats (I). D'autre part, il existe une typologie de sanctions très large avec notamment la distinction de sanctions pays et de sanctions par listes, ou encore la distinction discutable de sanctions primaires et sanctions secondaires (II).

I/ Les organes compétents pour édicter des Sanctions Internationales

Le cadre juridique des Sanctions internationales comprend des sanctions prises par des organisations internationales ou communautés d'Etats (A) et des sanctions prises de façon unilatérales par un ou plusieurs Etats (B).

³³ 11^{ème} Rendez-vous de l'assurance, Intervention de Christophe Graber, Paris le 15 mai 2019.
<https://www.cesam.org/evenementiel/lerendezvous/2019/documents/presentations/15/ChristopheGRABER.pdf> Consulté le 30/07/2019

³⁴ 9 milliards pour la BNP en 2017

A. Les Sanctions Internationales prises par une organisation internationale ou communauté d'Etats

Nous étudierons successivement le régime de sanctions de l'Organisation des Nations Unies (1) puis le régime de sanctions de l'Union Européenne (2).

1- Les Sanctions prises par le Conseil de Sécurité des Nations Unies.

Des sanctions en réponse à des événements ou de circonstances menaçant la paix et la sécurité du monde. Le Conseil des Nations Unies peut adopter des résolutions fondées sur le Chapitre VII de la Charte des Nations Unies du 26 juin 1945. L'article 41 de la Charte des Nations Unies prévoit en effet que « *Le Conseil de sécurité peut décider quelles mesures n'impliquant pas l'emploi de la force armée doivent être prises pour donner effet à ses décisions, et peut inviter les Membres des Nations Unies à appliquer ces mesures. Celles-ci peuvent comprendre l'interruption complète ou partielle des relations économiques et des communications ferroviaires, maritimes, aériennes, postales, télégraphiques, radioélectriques et des autres moyens de communication, ainsi que la rupture des relations diplomatiques* »³⁵.

L'opposabilité du régime de sanctions des Nations Unies. Les sanctions imposées par les résolutions du CSNU sont opposables aux Etats Membres des Nations Unies. L'article 25 de la Charte prévoit en effet que « *Les Membres de l'Organisation conviennent d'accepter et d'appliquer les décisions du Conseil de Sécurité conformément à la présente Charte* »³⁶.

³⁵ Site officiel des Nations Unies : <https://www.un.org/fr/sections/un-charter/chapter-vii/index.html> Consulté le 22/07/2019

³⁶ Ibid.

Cependant, les résolutions prises par les Nations Unies doivent être transposées en droit interne par chacun des Etats membres de l'ONU ou dans l'UE par le biais d'un Règlement européen qui est directement applicable aux Etats membres de l'UE.

L'émergence de la notion de « *smart sanctions* » dans les années 90.

Certaines politiques de sanctions se sont révélées parfois inefficaces. Les Nations Unies ont donc mis en place des sanctions ciblées plutôt que générales. Ce point sera détaillé dans la partie de ce mémoire sur la typologie des sanctions³⁷.

2- Les sanctions prises par l'Union Européenne

Des sanctions prises en vertu de la Politique Etrangère et de Sécurité de l'UE (PESC). L'article 11 § 1 du Traité de l'Union Européenne (TUE) prévoit que « *L'Union définit et met en œuvre une politique étrangère et de sécurité commune couvrant tous les domaines de la politique étrangère et de sécurité, dont les objectifs sont [...] le maintien de la paix et la sécurité internationales, conformément aux principes de la Charte des Nations Unies* »³⁸. Cela signifie que l'Union Européenne (UE) peut édicter des Règlements même en l'absence de résolutions des Nations Unies.

L'effet direct de tout Règlement européen. L'article 42 de la version consolidée du TUE s'inspire de l'ex-article 17-2 du TUE, lui-même tiré de l'ex-article 301 du Traité de la Communauté Européenne qui prévoit que « *lorsqu'une position commune ou une action commune adoptée en vertu des dispositions du traité de l'UE relative à la Politique Etrangère et de Sécurité Commune (PESC) prévoit une action de la Communauté visant à interrompre ou à réduire, en tout*

³⁷ II/ de la SECTION 2 de ce CHAPITRE 1 TITRE 1 PARTIE 1

³⁸ Version consolidée : Le Traité sur l'Union Européenne du 7 février 1992, aussi appelé Traité de Maastricht, modifié par différent Protocole, donc le Traité d'Amsterdam du 2 octobre 1997.

ou partie, les relations économiques avec un ou plusieurs pays tiers, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, prend les mesures urgentes nécessaires ». S'agissant d'un Règlement, les Etats Membres de l'UE n'ont pas à le transposer dans leur droit interne, le Droit de l'Union prévoit en effet un effet direct pour les règlements, à la différence des Directives européennes.

Le cadre juridique des sanctions européenne est-il suffisant ? La question s'est posée de savoir si ces fondements actuels suffisaient pour permettre l'édition de sanctions non seulement à l'égard des pays tiers mais aussi à l'encontre « *des individus et entités non étatiques n'ayant pas de liens avec le gouvernement ou le régime de ces pays* »³⁹.

Un arrêt circonstancié du Tribunal de première Instance des Communautés européennes en date du 21 septembre 2005 a répondu de façon affirmative, lors d'un recours en annulation contre un règlement décidant une mesure de gel des avoirs touchant « *les personnes et entités liées à Ben Laden, au réseau Al Qaeda et aux Talibans* »⁴⁰. Cette évolution s'inscrit dans l'émergence du concept de « smart sanctions » développé par les Nations Unies.

Par ailleurs, les Etats ont chacun des cadres juridiques leur permettant d'édicter des Sanctions Internationales de façon unilatérale.

³⁹ http://www.apref.org/sites/default/files/espacedocumentaire/8-1_2012-10_sanctions_internationales_et_reassurance.pdf – Page 7 - Consulté le 08/08/2019

⁴⁰ Ibid.

B. Les Sanctions Internationales prises unilatéralement par un Etat : les sanctions américaines

Cette capacité pour un Etat d'édicter des sanctions internationales doit être assortie de moyens de pressions pour parvenir à faire respecter cette réglementation unilatérale et de manière extraterritoriale. C'est pourquoi nous étudierons ici le régime des sanctions américaines (1) et des moyens de pression dont disposent les Etats Unis pour le faire appliquer (2).

1- Les sanctions américaines

Des Autorités compétentes aux Etats Unis pour édicter des sanctions particulièrement virulentes. L'OFAC est l'organisme chargé de la planification et de l'exécution des sanctions économiques et commerciales au sein du département du Trésor Américain. L'acronyme signifie « *Office of Foreign Assets Control* ». Outre l'OFAC, le BIS, le DoS et FinCEN (ce dernier étant l'équivalent du TRACFIN français) sont également des autorités américaines compétentes, que nous ne développerons pas dans ce mémoire, pour nous concentrer sur le fonctionnement de l'OFAC. De la même façon que pour le régime Onusien et européen, les autorités américaines agissent sur le fondement d'une politique étrangère et d'objectifs de sécurité nationale des Etats Unis par rapport aux pays étrangers, aux terroristes, trafiquants de drogue internationaux et à ceux participant à la prolifération d'armes de destruction massive

L'importance des « *executive orders* ». Pour faire appliquer les sanctions économiques et commerciales l'OFAC édicte des normes appelées « *Executive Orders* » directement applicables alors même qu'elles ne requièrent en amont la validation d'aucun pouvoir législatif.

L'OFAC dispose d'un site très riche et précis expliquant les programmes de sanctions à l'encontre d'autres pays.



The screenshot shows the U.S. Department of the Treasury website with a search bar containing 'executive orders'. The search results are as follows:

- Recommended by U.S. Department of Treasury**
 - Executive Order 13662**
https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/ukraine_eo3.pdf
Federal Register. Vol. 79, No. 56, Monday, March 24, 2014. Blocking Property of Additional Persons Contributing to the Situation in Ukraine.
 - How does the **Executive Order** relate to the IFCA provisions?
https://www.treasury.gov/resource-center/faqs/Sanctions/Pages/faq_iran.aspx#291
How does the **Executive Order** relate to the IFCA provisions?
- [PDF] The President**
www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/ukraine_eo3.pdf
the national emergency declared in **Executive Order** 13660, and expanded in **Executive Order** 13661 and this **order**, there need be no prior notice of a ...
- Executive Orders (EO)**
www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Pages/eolinks.aspx
Revocation Of **Executive Orders** 13574, 13590, 13622, And 13645 With Respect To Iran, Amendment Of **Executive Order** 13628 With Respect To Iran, And ...
- [PDF] 38939 Federal Register Presidential Documents**
www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/08062018_iran_eo.pdf
Executive Order 13846 of August 6, 2018 Reimposing Certain Sanctions With Respect to Iran By the authority vested in me as President by the ...
- [PDF] 55243 Federal Register Presidential Documents**
www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/venezuela_eo_13850.pdf
in **Executive Order** 13692 of March 8, 2015, and relied upon for additional steps taken in **Executive Order** 13808 of August 24, 2017, **Executive Order** ...
- Issuance of a New Venezuela-related Executive Order and ...**
www.treasury.gov/resource-center/sanctions/OFAC-Enforcement/Pages/20190128.aspx
In addition, on January 25, 2019, the President signed an **Executive Order** "Taking Additional Steps to Address the

41

Le fonctionnement de l'Office of Foreign Assets Control. L'OFAC est une branche du Trésor américain qui fait partie du département dédié à l'intelligence économique. Cet organisme de contrôle financier emploie environ deux-cent personnes (quand cinq personnes seulement sont dédiées en France, à la lutte anti-corruption et fraude).

La portée extraterritoriale des sanctions américaine sera développée dans la seconde Partie de ce mémoire relative aux difficultés de mise en conformité de l'entreprise d'assurance maritime aux Sanctions Internationales⁴².

⁴¹ Site officiel de l'OFAC consulté le 08/08/2019

⁴² CHAPITRE 1 TITRE 1 PARTIE 2

Les Etats Unis sont aussi dotés d'un arsenal juridique et des moyens de contrôle développés. Cet aspect est en lien direct avec l'effet extraterritorial des sanctions américaines. En effet, les sanctions sont applicables en raison de la force juridique de la réglementation américaine qui est assortie de moyens de contrôles, de peines aux montants exorbitants, ainsi que de la puissance économique des Etats-Unis qui conduisent à des privations d'accès à un marché pour les entreprises ne se conformant pas à la réglementation américaine.

2- L'utilité des sanctions : un moyen de pression sans « tirer un coup de feu »⁴³

L'objectif des sanctions : un moyen d'éviter le recours à la force armée.

Les sanctions internationales sont des mesures destinées à faire pression. La spécialiste des questions de Droit International public, la Professeure Brigitte STERN décrit les sanctions comme le moyen permettant « *de toucher son ennemi en fragilisant les amis de ses ennemis* ». Parvenir à imposer des sanctions nécessite donc forcément l'existence d'un rapport de force, et de moyens de contrôle efficace.

Les peines en cas de non-respect des Sanctions Internationales.

L'exemple le plus emblématique est l'amende de 7,34 milliards d'euros imposée au groupe BNP Paribas⁴⁴. La banque avait effectué des opérations avec des Etats sous sanctions américaines, notamment avec l'Iran. De plus, la Banque avait à l'époque refusé de coopérer avec les autorités de contrôle américaines à la suite des demandes d'enquêtes américaines. Nous reviendrons sur ce point dans le titre concernant l'obligation de mise en place d'un dispositif interne au sein d'une entreprise d'assurance maritime. Il est intéressant de souligner ici

⁴³ Entretien avec Monsieur Denèfle du 15 juillet 2019 – Annexe 3

⁴⁴ <https://www.reuters.com/article/us-bnp-paribas-settlement-sentencing-idUSKBNONM41K20150501> Consulté le 23/08/2019

que la banque BNP Paribas a aussi été privée d'exercer ses activités sur le territoire américain temporairement. Cette sanction est possible en raison de la puissance économique des Etats Unis et sa devise hégémonique, le dollar. Or peu d'entreprises peuvent se développer économiquement sans le marché américain. Ainsi les entreprises respectent parfois spontanément la réglementation *Sanctions* américaine dans son extraterritorialité. Ainsi, par exemple, les salariés d'une entreprise peuvent aussi être visés (risque d'emprisonnement pour les salariés d'une filiale présente aux Etats-Unis).

Outre cette première difficulté quant aux sources multiples des sanctions internationales, il convient de développer également les difficultés liées à la diversité des sanctions internationales.

II/ La typologie des sanctions édictées par les organes compétents

La remise en question de l'efficacité des sanctions (qui ne sera pas développée dans ce mémoire)⁴⁵ conduit à la mise en place de sanctions sur mesure. Il y a une typologie classique (A) et une distinction spécifique aux sanctions américaines, plus compliquée à appréhender (B).

A. La distinction basique de sanctions « pays » et de sanctions par « listes »

La distinction classique est celle des sanctions pays, dites « étendues », par rapport aux sanctions basées sur des listes et les sanctions sectorielles (I). Il existe une autre distinction, d'un niveau de complexité supérieur, entre les sanctions primaires et les sanctions secondaires (II).

⁴⁵ Développé dans le mémoire de 2012 à l'Université d'Aix-en-Provence, CDMT, Les sanctions internationales et la Clause Sanction, par Marie Gueit.

1- Les sanctions Pays : Les « *comprehensive sanction* »

Définitions. Ce type de sanctions neutralise la possibilité de réaliser pratiquement tout type d'activité (importation, exportation, commerce et transaction financière) avec les pays touchés par ce régime de sanction. Cette restriction vise notamment pour l'UE « *à susciter un changement politique [...] afin de promouvoir les objectifs de la PESC* » qui ont été développés en introduction de ce mémoire⁴⁶.

Le champ d'application d'une sanction Pays. La restriction a un impact considérable puisqu'elle empêche de réaliser des activités non seulement avec le gouvernement du pays qui fait l'objet de la sanction, mais aussi avec toute personne morale ou personne physique située dans un pays ciblé, même si la personne ou entité ne présente aucun lien avec le gouvernement.

Par exemple, les sanctions étendues touchent aujourd'hui la Corée du Nord, la Crimée, et Cuba. Dans une police d'assurance, ces zones sont explicitement exclues. Nous trouvons de façon incontournable les mentions suivantes : « *Trading : Worldwide excluding North Korea and Sudan. Voyages to Iran, Syria, Libya, Yemen and Bangladesh are subject to prior notification and approval by underwriters and terms to be agreed.* »⁴⁷

2- Les sanctions basées sur des listes : Les « *selective sanctions* »

Définitions. Les sanctions par listes prohibent tout échange commercial avec tout gouvernement, personne, entité, ou navire ayant été désigné dans une liste de sanction. Selon les politiques de conformité de l'entreprise d'assurance maritime et son implantation, les listes de sanctions utilisées seront variables.

⁴⁶ Site Officiel de l'Union Européenne, consulté le 16/08/2019 <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/sanctions/>

⁴⁷ Article d'une police d'assurance SIACI SAINT HONORE, 2019

Nous reviendrons sur ce point dans la partie traitant du dispositif de mise en conformité de l'entreprise⁴⁸.

Il existe, à titre non exhaustif des listes de l'ONU, des listes de l'Union Européenne, des listes des agences du Trésor Américain et des listes du Canada, listes italiennes (mafia), ou encore la liste UK de la Bank of England.

L'importance particulière de la Liste SDN : Specially Designated Nationals. La liste SDN est une liste modifiée toutes les deux semaines. Elle désigne des personnes physiques, groupes ou entité faisant l'objet de sanctions économiques par le département du Trésor US et l'OFAC.

Cette liste est redoutable et particulièrement difficile à suivre puisqu'elle évolue constamment. Il n'est possible de la suivre que si elle est générée automatiquement dans le système de filtrage de l'entreprise. FIRCOSOFT est un exemple de logiciel de filtrage utilisé par les entreprises soumises à de telles obligations de vigilance.

Le lien entre les Sanctions Internationales et la réglementation de Lutte contre le blanchiment et le financement du terrorisme. Comme vu plus haut, le gel des avoirs est une mesure qui consiste à bloquer tous les comptes et capitaux de la personne ou du groupe dont les avoirs sont gelés. Toute vente ou acquisition de biens lui est également interdite. Cette mesure est souvent prise par un ou plusieurs gouvernement(s) ou organisme spécialisé, dans le cadre de lutte contre le trafic de drogue, corruption, terrorisme et blanchiment d'argent. Il peut s'agir d'une mesure provisoire ou définitive.

Globalement, depuis les attentats du 11 septembre 2001, les mesures de Sanctions Internationales sont venues soutenir la réglementation propre à la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme.

⁴⁸ TITRE 2 de la PARTIE 1 de ce mémoire

L'émergence de sanctions de plus en plus ciblées : « les smart sanctions ». Des sanctions par secteurs d'activité se sont développées. Le Venezuela en est un exemple récent. Une entreprise largement impliquée dans l'acheminement de pétrole (PWSA) a été nouvellement désignée SDN, uniquement par le régime de sanction américain.

De même, il existe des sanctions contre la Russie et les entreprises russes suite l'annexion de la Crimée. Ces sanctions ont comme corollaire l'impossibilité de travailler avec certaines banques ou entreprises russes.

L'entreprise d'assurance maritime doit vérifier si le contrat constitue ou non une aide financière. Par exemple, un crédit documentaire d'une opération d'import ou d'export à partir ou vers la Russie, va impliquer une banque russe. *« Quelque part, le certificat d'assurance pourrait profiter à cette banque russe et engendrer ainsi un soutien indirect à une entreprise qui serait sujet à sanctions »*⁴⁹.

Ainsi, pour une entreprise d'assurance maritime, il devient essentiel de vérifier où sont les impacts (d'où l'importance d'identifier et de connaître) et quelles conséquences (le bénéficiaire effectif est-il soumis à la réglementation que doit respecter son assureur, son courtier ?). Ce développement nous amène à étudier plus en détail la question des sanctions secondaires.

⁴⁹ Entretien avec Monsieur Denèfle du 15/07/2019 – annexe 3

B. La notion de sanction primaires et secondaires

Cette notion est produite par le régime de sanction américain. Les sanctions primaires sont conformes au Droit International Public (1) à l'inverse des sanctions secondaires (2).

1- Les sanctions primaires

Le critère de lien personnel pour l'application de la réglementation américaine. La réglementation américaine s'applique à toute personne remplissant le critère de nationalité. Il s'agit d'une connexité légale en droit international public, au même titre que le rattachement par un lien territorial ou encore un lien d'intérêt général.

Le critère de l'intérêt général (sécuritaire) invoqué par les Etats-Unis. Comme développé plus haut, depuis les attentats du 11 septembre 2001, les Sanctions internationales sont utilisées pour soutenir la lutte contre le financement du terrorisme notamment. Notamment, la liste émise par le *Groupe d'Action Financière (GAFI)*⁵⁰ des pays représentant un risque élevé de Blanchiment des capitaux et de financement du terrorisme pour le système financier comporte des pays qui sont également soumis à des régimes de sanctions. La liste est actuellement la suivante ⁵¹ :

L'Afghanistan, la Bosnie-Herzégovine, l'Éthiopie, la Guyane, l'Irak, l'Iran, la Corée du Nord, le Laos, le Sri Lanka, la Syrie, le Trinidad et Tobago, la Tunisie, l'Ouganda, le Vanuatu et le Yémen.

⁵⁰ Détaillé auparavant dans la partie sur les sources de la réglementation LCB FT

⁵¹ <https://www.ipi.be/publications/toutes-les-publications/anti-blanchiment-listes-pays-risques-du-gafi-et-de-lue> consulté le 05/082019

Outre une vigilance sur le blanchiment d'argent, certains de ces pays sont ou ont été frappés par un régime de Sanctions Internationales. C'est le cas par exemple pour l'Iran et La Corée du Nord pour des raisons de lutte contre la prolifération nucléaire, l'Ethiopie (embargo des Nations Unies sur les armes, levé en 2018), l'Irak (entre 1990 et 2003 en raison de la guerre du Golfe – invasion du Koweït).

Le critère personnel également évoqué par les Etats-Unis comme lien de rattachement. Historiquement, cela vient du raisonnement américain qui est le suivant :

« Les Américains doivent tout à la Nation Américaine. Inversement, la Nation Américaine protège du mieux qu'elle peut tous ses ressortissants américains, peu importe où ils se trouvent »⁵².

Selon une interprétation large du lien de rattachement, les Etats-Unis ont développé la notion d' « *US Person* ». Les situations suivantes contiennent toutes un lien personnel justifiant l'application de la réglementation américaine :

- Citoyen US où qu'il soit,
- Tout résident permanent aux Etats-Unis,
- Toute personne présente aux Etats-Unis sans condition de nationalité,
- Et toute entité non américaine qui réalise des opérations avec les Etats-Unis.

Outre ces interprétations larges du lien de rattachement d'une situation à la sécurité des Etats-Unis (et donc de l'application du droit américain), les autorités américaines parviennent également à imposer des sanctions à des personnes et entités non-américaines.

⁵² Entretien avec Dominique DEPREE, ayant travaillé au département *compliance* de la Société Générale, du 21/03/2019

2- Les sanctions secondaires

Définitions. Les sanctions secondaires sont définies comme les sanctions visant les personnes non américaines qui commercent avec certaines personnes, régimes, organisations ou pays visés par l'administration américaine. Ces sanctions s'appliquent bien que les opérateurs ne soient pas situés sur le territoire américain et qu'ils ne soient pas américains.

Le critère d'application des sanctions secondaires réside dans le « US Nexus ». Ce terme doit s'entendre comme l'existence d'un « *frottement* » d'une situation avec les Etats-Unis, un lien de connexité.

L'existence d'un « *US Nexus* » suffit à prouver qu'il existe un lien de rattachement avec les Etats-Unis et conduit ainsi à une application extraterritoriale de la réglementation sanctions et LCB FT américaine. L'extraterritorialité est facilement admise par la jurisprudence américaine dès lors qu'un intérêt américain est en cause.

Les cas de figure suivants présentent tous un « *US Nexus* » :

- Opération réalisée par une personne américaine dans une entreprise, même située en France,
- Opération exécutée en dollars américains, même partiellement,
- Opération liée à un ou plusieurs titre(s) financier(s) américain(s),
- Opération pour laquelle certains services, produits ou technologies américaines sont impliquées.

La notion d' « *US Nexus* » est donc plus large que la notion d' « *US Person* »⁵³. Il en découle par exemple qu'une personne de nationalité américaine représente un risque pour l'entreprise d'assurance maritime française si cette personne n'est pas clairement identifiée. En effet, une personne américaine ne doit pas intervenir dans des dossiers présentant une situation sous sanctions américaines. Auquel cas, la législation américaine – ou plus largement le droit américain s'appliquera d'office à l'entreprise, bien qu'elle n'ait pas d'intérêts aux Etats-Unis. L'application extraterritoriale du droit américain à travers les Sanctions américaines sera détaillée dans la partie 2 de ce mémoire, qui concerne la difficulté de mise en conformité pour l'entreprise d'assurance maritime.

A ce stade, il faut comprendre que les Sanctions internationales et la réglementation LCB LFT ont un « *caractère impératif qui fait obstacle à toute forme d'arrangement contractuel* »⁵⁴. Les assureurs maritimes ont une obligation de s'y conformer, puisqu'au même titre que le réseau bancaire, leur activité met en jeu des flux financiers entre de nombreux acteurs, parfois difficiles à identifier.

⁵³ <https://www.uscis.gov/us-citizenship> Consulté le 15/08/2019

⁵⁴ *La Gestion des sanctions internationales par les assureurs maritimes*. Patrice EDORH-KOMAHNE et Antoine LUQUIAU, Article de la e-revue Neptunus du Centre de Droit Maritime et Océanique de Nantes, Volume 25, 2019/1 de mars 2019

CHAPITRE 2 La particularité de l'assurance maritime : une activité aux intervenants multiples soumise à une obligation de vigilance

Il est important de considérer à ce stade que d'une part, les exigences des régulateurs envers les établissements financiers doivent maintenant être prises en compte par le monde de l'assurance. En effet, comme nous le verrons plus loin, le rôle de l'assureur est d'assurer mais les banques interfèrent fortement dans le déroulement des transactions puisqu'étant seules agréées à traiter les opérations de paiements internationaux, et ce dans le respect des réglementations.

D'autre part, il faut rappeler cette spécificité du monde de l'assurance maritime afin que les différents acteurs cités ci-après prennent conscience des enjeux en cas de non-respect des réglementations (Section 1). La pression réglementaire (LCB FT et sanctions) s'est accrue sur l'entreprise d'assurance maritime ce qui définit un rôle nouveau pour l'entreprise d'assurances maritimes, assorti d'une lourde responsabilité (section 2).

Section 1 La spécificité maritime : une activité aux multiples acteurs internationaux

Le contrat d'assurance maritime fait intervenir de multiples acteurs, du fait du système assurantiel (II) et du fait de l'objet de l'assurance maritime (II).

I/ La pratique assurantielle en matière maritime : le partage du « *risque maritime* » entre plusieurs acteurs.

La présence d'intermédiaires d'assurance est quasiment systématique dans le secteur maritime (A). Le rôle des intermédiaires réside essentiellement dans le partage du « *risque maritime* » entre différents acteurs sur la scène internationale (B).

A. L'existence d'intermédiaires dans les contrats d'assurance maritime.

La diversité des assurés possibles : une spécificité maritime. Selon Me Scapel, de l'Université d'Aix-Marseille, dans un contrat d'assurance Corps de navire, « *toute autre personne ayant un intérêt légitime à la sécurité du navire peut certainement contracter une assurance corps, tel un armateur coque nue, voire un créancier hypothécaire* »⁵⁵.

Ainsi, prenons l'exemple d'un navire affrété coque nue. Ce contrat de location de navire signifie que le propriétaire financier du navire confie l'exploitation commerciale, mais également la gestion nautique du navire à l'affrètement. Ce dernier sera alors considéré comme le propriétaire effectif du navire puisque l'affrètement coque nue est « *un mode d'exploitation qui dissocie la propriété de l'usage. Il permet à l'exploitant de navire d'acquérir le statut d'armateur pour un navire dont il n'est pas le propriétaire* »⁵⁶.

L'armateur coque nue demeure le propriétaire financier d'un navire. Il peut donc souscrire une assurance Corps pour ce navire, au même titre que l'affrètement, qui en assume la gestion nautique et l'exploitation commerciale.

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ L'affrètement coque nue : une figure contractuelle dynamique. Bighaïgui TCHASSANTE TCHEDRE, Article de la e-revue Neptunus du Centre de Droit Maritime et Océanique de Nantes, Volume 24, 2018/2.

Prenons deux cas pour pousser plus loin la chaîne d'intervenants possibles :

D'une part, l'affrèteur peut sous-affréter le navire. Par conséquent, les assureurs de l'armateur doivent vérifier l'identité de ce sous-affrèteur.

D'autre part, il est possible d'imaginer qu'au titre de la gestion nautique du navire, l'affrèteur soit amené à effectuer des réparations sur le navire, loué « *coque nue* ». En cas de réparations effectuées par une société iranienne, l'assureur de l'armateur coque nue doit être capable de détecter cette situation, qui est soumise aux sanctions américaines.

La connaissance client développé par le courtier peut devenir une aide dans la gestion du risque lié aux sanctions.

La présence de courtiers d'assurance : une nécessité. Le courtage d'assurance maritime est une profession historique, apparue au XIXe siècle. Elle permet de clarifier le marché de l'assurance maritime puisque le schéma classique d'un assuré et de son assureur est rapidement dépassé. Maître SCAPEL explique à juste titre que, concernant l'assurance corps, « *l'assurance d'un navire est rarement le fait d'un seul assureur. Elle met en présence un assuré et plusieurs, voire de nombreux co-assureurs* »⁵⁷. Cela provient du fait que l'assureur traite souvent avec un grand nombre de clients qu'il ne connaît pas suffisamment.

Dans de telles conditions, la compagnie d'assurance ne dispose pas de l'information nécessaire sur les risques à couvrir. L'existence d'un intermédiaire permet donc de négocier le contrat d'assurance maritime et que chaque partie soit avertie sur les conditions exactes du contrat. Cela permet d'améliorer les tarifs d'une police d'assurance puisque les courtiers, mandataires de l'assuré, ont « *une connaissance parfaite du marché et qui peuvent leur proposer les*

⁵⁷ Ibid.

meilleures conditions d'assurance au juste prix. »⁵⁸ Le marché de l'assurance maritime comprend les trois branches suivantes :

- L'assurance sur marchandises transportée, ou assurance *Ad valorem* (selon la valeur déclarée),
- L'assurance sur corps de navires,
- L'assurance Responsabilité Civile du transporteur.

Le rôle des courtiers d'assurance transport tels que SIACI SAINT HONORE est donc de placer le risque transport de ses clients, dont il a une parfaite connaissance. La nécessité de partager le « *risque maritime* » entre plusieurs assureurs et réassureurs s'explique par l'importance des coûts engagés.

B. Le partage du « risque maritime » entre plusieurs assureurs et réassureurs en raison des coûts engagés

Dans chaque branche de l'assurance maritime, le risque assuré atteint des montants importants en cas de sinistres.

L'exemple de l'assurance corps couvrant au-delà de la seule « *fortune de mer* ». Pour cette branche de l'assurance transport, l'étendue des risques couverts est large. Il y a d'une part, la garantie classique contre « *la perte éventuelle du navire en conséquence d'un risque de mer* »⁵⁹ mais également une garantie pour les pertes financières liées à l'exploitation du navire. Le terme de « *risques maritimes* » est désormais utilisé.

Les risques couverts seront par exemple « *la dépense engagée par l'armateur auprès d'une entreprise spécialisée pour colmater provisoirement une brèche*

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ Ibid.

affectant le navire »⁶⁰, ou bien les frais d'une mesure d'assistance à payer au navire assistant (en cas de réussite de la mesure d'assistance⁶¹).

Enfin, l'assurance Responsabilité Civile du transporteur (souvent comprise dans l'assurance sur corps de navires) peut intervenir en cas de responsabilité de l'armateur pour tous dommages causés par le navire. Ces dommages peuvent être de l'ordre de la pollution, ou d'un heurt du navire contre une installation pétrolière offshore. Les dommages causés par les « *aussières, ancres, chaînes ou les embarcations annexes du navire, en cours d'utilisation à son service* »⁶² seront également garantis par l'assureur. Cela signifie que le risque garanti nécessite l'intervention de plusieurs assureurs et réassureurs pour diluer le risque entre différents acteurs et en vue de l'atténuer.

L'illustration à travers quelques chiffres de l'assurance sur corps de navires. Selon le *Safety & Shipping Review* de 2019 d'AGCS, l'un des grands assureurs maritimes du marché français, 2 698 incidents couverts par AGCS se sont produits en 2018 dans des zones géographiques variées. Les causes majeures de pertes sont les collisions (16%), le feu (13%), les dommages aux marchandises (12%), et le climat (7%).



⁶⁰ Traité de Droit Maritime, note 1297 et s., *Sous partie II : Les assurances maritimes*, Pr Pierre BONASSIES et Me Christian SCAPEL, Lextenso éditions, 2016

⁶¹ Principe du « no cure no pay » en droit maritime, sauf en cas de risques de pollution marine.

⁶² *Ibid.*

⁶³ Avarie commune du Maersk Honam. Photo Indian Coast guard (GODL-India)



L'existence de limitations de garantie au profit de l'assureur. Ces limitations révèlent également l'importance des sommes qui peuvent être mises en jeu. En effet, « *les assureurs ont la possibilité de se protéger contre les réclamations importantes en limitant leur engagement à deux fois la valeur agréée* »⁶⁵.

Avec la police de 2012 d'assurance corps, la limitation est portée à trois fois la valeur agréée. Cette règle s'applique à chaque événement, séparément et révèle encore une fois que les risques maritimes sont, de façon aléatoire, des risques d'intensité. Par exemple chez AGCS, les pertes totales (quarante-six en 2018) représentent 16 % des valeurs de toutes les réclamations, équivalentes à 1,39 milliards d'EUROS⁶⁶.

La co-assurance permet de répartir les risques, la réassurance permet aux assureurs d'augmenter leurs capacités. Etant donné que les « *risques maritimes* » comprennent à la fois une sinistralité de fréquence et une sinistralité d'intensité, les assureurs se regroupent pour garantir les risques liés à l'activité d'un même assuré.

⁶⁴ MV Rena off New Zealand, 2011. Photo New Zealand Defence Force

⁶⁵ Traité de Droit Maritime, note 1297 et s., *Sous partie II : Les assurances maritimes*, Pr Pierre BONASSIES et Me Christian SCAPEL, Lextenso éditions, 2016

⁶⁶ *Ibid* Statistiques AGCS

De plus, sans entrer dans le détail du mécanisme de réassurance, les réassureurs ont environ un millier d'interlocuteurs quand les assureurs en ont des centaines de milliers. Le fait pour des assureurs de réassurer le risque qu'ils assurent permet d'accroître leur capacité assurantielle.

L'existence du système OPTIFLUX⁶⁷, outil au service de l'interconnexion entre les acteurs de l'assurance maritime. Cet outil est entièrement crypté et permet de traiter les échanges de données entre les compagnies d'assurances et les intermédiaires. Il existe depuis 2004, et « *traite aujourd'hui sur le seul périmètre de l'assurance transport, plus de 150 000 fichiers permettant au CESAM d'encaisser plus de 200 milliards d'EUROS de primes par an* »⁶⁸. Le traitement des données est automatisé (cf. listes de répartition de coassurance, primes émises, paiements aussi bien des primes que des sinistres).

La vocation de cet outil est de faciliter la communication entre les acteurs du marché de l'assurance. Aucune gestion à proprement parler ne peut être faite par l'intermédiaire de ce système, il s'agit strictement d'un outil de communication sécurisé.

Ainsi, les acteurs de l'assurance maritime se superposent à l'image des poupées russes : un assuré n'est pas le réel propriétaire du navire, un assureur peut réassurer le risque qu'il couvre. A cela s'ajoute l'objet même du contrat d'assurance maritime, qui est le transport mondial de marchandises.

⁶⁷ <https://www.optiflux.fr/Restreint/telecharger/telecharger.php> Consulté le 30/07/2019

⁶⁸ *Ibid* page 18 de ce mémoire

II/ L'objet du contrat d'assurance maritime : le transport de marchandises au niveau mondial

L'objet de l'assurance maritime participe aussi à l'intervention de nombreux acteurs, au niveau international (A). L'identification des parties dans le contrat d'assurance marchandises transportées est délicate (B).

A. L'étendue géographique de la couverture d'assurance maritime

L'objet de l'assurance maritime : transporter des marchandises d'un point A à un point B. Le transport susceptible d'être assuré par une assurance dite « *maritime* » s'effectue par la mer. Toutefois, l'expression « *assurances maritimes* » est devenue, depuis la refonte de ces dernières en 2011⁶⁹, un abus de langage. En effet, le terme « *assurances maritimes* » comprend désormais aussi les transports par voie terrestre ou par les airs. Il convient de parler d'« *assurances en matière de transport* ». Cependant 90% du commerce mondial transite aujourd'hui par la mer⁷⁰.

Afin de maîtriser la variabilité du risque en fonction des zones, les différents contrats types prévoit des clauses particulières. Par exemple, le contrat type d'assurance corps de navire prévoit des zones de navigations spéciales. Pour ces dernières, le contrat type prévoit une obligation de déclaration préalable de l'assuré à son assureur. En effet, l'article 1.4.6 contient la mention suivante :

⁶⁹ Ordonnance n° 2011-839 du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000024363089&categorieLien=id> consulté le 20/08/2019.

⁷⁰ <https://www.planetoscope.com/Mobilite/1835-marchandises-transportees-par-voie-maritime-dans-le-monde.html>, consulté le 20/08/2019

« Sauf accord préalable des assureurs qui peuvent prescrire des mesures appropriées et/ou amender les termes et conditions du présent contrat et/ou demander le versement d'une prime additionnelle, le navire assuré n'est pas garanti en navigation, au mouillage, en séjour ou en chômage dans les zones définies ci-dessous, à moins qu'il ne se trouve dans l'obligation d'y pénétrer par la force majeure ou pour prêter assistance à un navire en détresse : Arctique [...], Mers Nordiques [...], Baltique [...], Groenland [...], Amérique du Nord [...] Antarctique [...], Îles Kerguelen et Crozet [...], Asie de l'Est [...], Mer de Béring [...] ».

Il existe donc des zones géographiques pour lesquelles les risques ne sont pas spontanément garantis. Toutefois, « toutes ces navigations exclues peuvent être couvertes moyennant une déclaration préalable et surprime »⁷¹. Cela permet à l'assureur d'avoir une meilleure connaissance du risque, et d'avoir une prime ajustée selon la présence de l'assuré dans des environnements opérationnels difficiles.

Ce mécanisme de zones pré-définies, nécessitant une déclaration préalable à l'assureur, existe aussi pour les Pays visés par des Sanctions Internationales, à travers la clause sanction. Ce point sera développé dans la partie 2 de ce mémoire.

A ce stade, l'intérêt est d'insister sur l'étendue géographique des polices d'assurance maritime. L'exploitation d'un navire peut faire intervenir des tiers de tous les pays à travers des agents portuaires, des agents de manutentions, ou encore des membres d'équipages.

⁷¹ Traité de Droit Maritime, note 1297 et s., Sous partie II : Les assurances maritimes, Pr Pierre BONASSIES et Me Christian SCAPEL, Lextenso éditions, 2016

La carte ci-dessous, représentant les ports mondiaux les plus importants montre les multiples possibilités de survenance du risque :



Les statistiques d'AGCS⁷³ illustrent aussi le caractère international de la survenance d'un aléa : sur les quarante-six pertes totales de navires pour l'année 2018, douze se sont produites au Sud de la Chine (Indonésie, Philippines), six dans l'Est de la Méditerranée et Mer Noire, deux dans le Golfe Arabo Persique et deux en Mer Rouge.

AGCS cite aussi les avaries ayant lieu dans le cercle arctique, environnement opérationnel difficile, avec de nombreux dommages liés aux machines. La gestion d'un sinistre dans un tel environnement impliquera souvent une mesure d'assistance et/ou de remorquage. Or, la localisation de sinistres dans l'océan Arctique, doit retenir l'attention de l'assureur. Ce dernier doit être en mesure de vérifier que le remorqueur, s'il est russe, n'est pas inscrit dans une liste qui prévoit des mesures restrictives pour les personnes concernées.

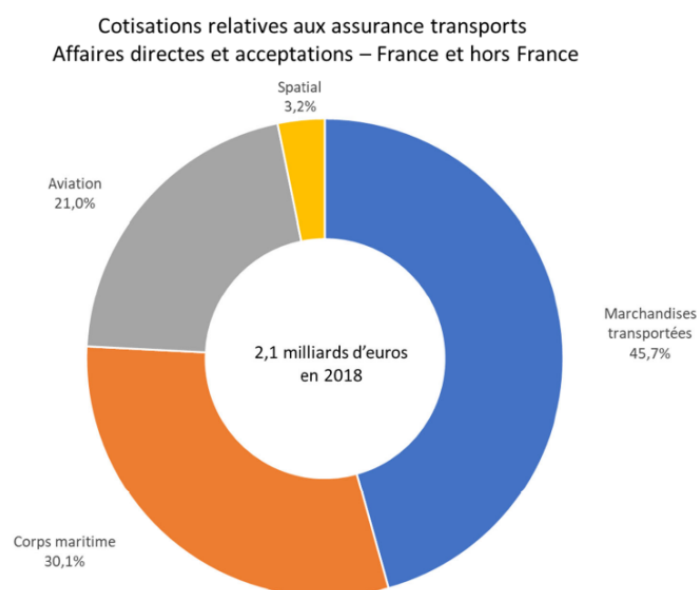
⁷² Présentation au Rendez-vous de l'assurance Transport 2019, organisé par le CESAM. Intervention Mr Mario Ciancarelli, Swiss Re : consulté le 30/07/2019 <https://www.cesam.org/evenementiel/lerendezvous/2019/documents/presentations/14-11H30/4-MarioCIANCARELLI.pdf>

⁷³ *Safety & Shipping Review* de 2019 d'AGCS, consulté le 15 juin 2019, <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/news/safety-shipping-review-2019-fr.html>

Outre la survenance aléatoire du risque au niveau géographique, la détermination des tiers bénéficiaires dans les contrats d'assurance de marchandises transportées est lui aussi complexe.

B. L'assurance marchandises transportées : l'identification complexe des bénéficiaires effectifs

Les chiffres de l'assurance de marchandises transportées. Selon le schéma ci-dessous⁷⁴, pour l'année 2018, les cotisations relatives aux marchandises transportées s'élèvent à 45,7% des primes récoltées pour le marché de l'assurance française, soit l'équivalent de 959,7 millions d'euros.



⁷⁴ Document interne au CESAM

⁷⁵ 11^{ème} Rendez-vous de l'assurance, Intervention de Christophe Graber, Paris le 15 mai 2019.

<https://www.cesam.org/evenementiel/lerendezvous/2019/documents/presentations/15/ChristopheGRABER.pdf> Consulté le 30/07/2019

De multiples possibilités de souscripteurs d'assurance sur marchandises transportées. En règle générale, le chargeur souscrit l'assurance dans le cadre d'un contrat CIF soit « *Cost, Insurance and Freight* » selon les Incoterms 2012⁷⁶. Cela signifie que le transport principal et l'assurance sont à la charge du vendeur/expéditeur.

Toutefois, l'acheteur de la marchandise peut également souscrire l'assurance pour la marchandise transportée.

Cela se produit en particulier en cas d'obligation d'assurance locale, présente dans les pays en développement. Effectivement, « *La législation de ces pays impose souvent à l'exportateur de conclure un contrat d'assurance auprès d'une compagnie d'assurances locale. Le destinataire français préfère doubler ce contrat d'un autre contrat d'assurance, conclu avec un assureur français (assurance de consolidation)* »⁷⁷.

De même, un transitaire, une société de surveillance, un commissionnaire de transport, et même un transporteur maritime⁷⁸ peuvent également souscrire l'assurance pour le compte du propriétaire de la marchandise en question.

Il apparaît alors que le souscripteur n'est pas toujours le bénéficiaire de l'indemnité en cas de sinistre.

⁷⁶ « *International Commercial Terms* » ou Termes génériques utilisés pour la vente internationale de marchandises, édition régulièrement mise à jour et utilisé en commerce international

⁷⁷ Traité de Droit Maritime, note 1297 et s., *Sous partie II : Les assurances maritimes*, Pr Pierre BONASSIES et Me Christian SCAPEL, Lextenso éditions, 2016

⁷⁸ « Un tel contrat n'apparaissant pas contraire aux dispositions interdisant toute clause allégeant la responsabilité du transporteur » Selon Me Christian SCAPEL

L'identité du bénéficiaire effectif, régulièrement tiers bénéficiaire du contrat d'assurance. En règle générale, l'assurance sur marchandises transportées est conclue « *pour le compte de qui il appartiendra* »⁷⁹. Cette mention signifie que le contrat d'assurance peut valoir comme contrat de stipulation pour autrui. Se pose donc la question cruciale du « *Know Your Customer* »⁸⁰ (KYC), à savoir identifier qui est vraiment le client de l'entreprise. Est-ce que tous les intervenants de la chaîne de l'opération de transport sont identifiés par l'entreprise ? Il faut avoir à l'esprit qu'un Bénéficiaire effectif est toujours une personne physique, et non une personne morale qui pourrait être une société écran. Par conséquent, plus particulièrement, l'assureur maritime doit s'assurer de l'identité du bénéficiaire effectif intervenant dans le processus.

Par conséquent, la garantie à la charge de l'assureur ne vaut pas uniquement pour le souscripteur mais aussi pour « *le propriétaire éventuel de la marchandise au jour du dommage, et en particulier par le destinataire de ladite marchandise* »⁸¹. Ainsi, l'assurance est en réalité souscrite pour la marchandise elle-même et non pour le souscripteur initial.

De même, il n'est pas rare de trouver la mention suivante dans une police *ad valorem* :

« Les garanties pourront être étendues aux sociétés en France ou à l'étranger dans lesquelles l'Assuré détient directement ou indirectement une participation majoritaire (filiales) et/ou toutes autres sociétés nées ou à naître dont il assume la gestion alors qu'il ne détient pas une participation majoritaire dans leur capital (sociétés affiliées) et pour lesquelles le groupe (...) a contractuellement ou de fait la charge ou la gestion de l'assurance ».

⁷⁹ Article 4 de la loi du 3 juillet 1967

⁸⁰ Echanges avec Monsieur Dominique DEPREE

⁸¹ Traité de Droit Maritime, note 1297 et s., *Sous partie II : Les assurances maritimes*, Pr Pierre BONASSIES et Me Christian SCAPEL, Lextenso éditions, 2016

Enfin, la notion de bénéficiaire effectif est entendue très largement. Il ne faut pas que le contrat d'assurance puisse bénéficier à une personne ayant des activités illicites par ailleurs. En d'autres termes, même si la relation contractuelle d'assurance est licite et porte sur un transport licite, il ne faut pas que l'assuré ou le bénéficiaire de l'opération ait des activités illicites par ailleurs.

Ainsi, à la souscription du contrat d'assurance, le bénéficiaire du contrat d'assurance étant régulièrement inconnu, cela implique des contrôles étendus, au-delà des contrôles préalables à la souscription.

L'entreprise d'assurance maritime devient un « *agent de contrôle* »⁸² de l'Etat en termes de contrôle du respect des réglementations Sanctions et LCB FT.

Section 2 La mise en conformité aux Sanctions Internationales et réglementation LCB FT : l'entreprise d'assurance maritime devenue « *agent de contrôle* »⁸³ de l'Etat

Les réglementations Sanctions et LCB FT comme moyens de pression.

Comme évoqué dans la partie sur les sources desdites réglementations⁸⁴, l'utilité des sanctions est d'éviter le recours à la force. Pour qu'un régime de sanctions soit efficace, ou pour qu'une liste de personnes « black listées » soit effective, il est fondamental que des moyens de contrôle soient mis en place.

La notion de « *contrôle interne* » au sein de l'entreprise d'assurance maritime. Comme dans de nombreuses entreprises, cette notion conduit à une obligation de « *mettre en place et d'évaluer leur système de contrôle interne, en les rendant responsables de leur mise en place et de leur maintien* »⁸⁵.

⁸² *Ibid* note 77.

⁸³ Entretien avec Monsieur Denèfle du 15/07/2019 – Annexe 3

⁸⁴ CHAPITRE 1 du TITRE 1 PARTIE 1 de ce mémoire

⁸⁵ Intervention sur le thème de la « *Compliance* » de Madame Marion BESANCON au Master II de l'Université d'Aix-en-Provence, Droit et management des activités maritimes. Septembre 2019.

Ainsi, il est essentiel, à ce stade du mémoire, de souligner qu'avec le développement des réglementations Sanctions et LCB FT, les entreprises d'assurance maritime sont définitivement concernées par la mise en place d'un dispositif de contrôle⁸⁶. Ce dispositif vérifie le respect des règles anti-blanchiment, de lutte anti-terrorisme, et de sanctions.

Les « acteurs économiques deviennent de véritables agents de contrôle »⁸⁷ de l'Etat. La notion de « *contrôle interne* » formalise implicitement une « *délégation* »⁸⁸ inédite de l'Etat en termes de contrôle des entreprises, contrôle du respect des sanctions et de la réglementation LCB FT qui leur sont applicables.

Les entreprises contrôlent leurs propres activités mais contrôlent également tout leur environnement. En effet, comme nous le développerons dans le TITRE 2 de la Partie 1 de ce mémoire, l'entreprise d'assurance maritime doit désormais contrôler en temps réel l'ensemble de son environnement contractuel et même extra contractuel⁸⁹. Generali, assureur français remarque d'ailleurs dans un article sur la fraude que « *les forces publiques étant plus concentrées sur la lutte contre le trafic de stupéfiant et face au coût de la fraude en constante augmentation, les compagnies d'assurances prennent des mesures de prévention et de lutte anti-fraude* »⁹⁰.

L'obligation pour l'entreprise d'assurance maritime de mettre en place un dispositif de contrôle préalable sera motivée par l'existence de peines telles que des amendes, impacts médiatiques ou encore privation d'accès à un marché.

⁸⁶ Pour la bonne compréhension de ce mémoire, la notion de dispositif de contrôle interne sera détaillée dans le TITRE 2 PARTIE 1 de ce mémoire

⁸⁷ *Blanchiment, soupçon et sécurité financière*, de Brigitte PEREIRA, professeur de droit à l'EM Normandie, Revue Internationale de Droit Economique – 2011 – t.XXV –pages 43 à 73 <https://www.cairn.info/revue-internationale-de-droit-economique-2011-1-page-43.htm> Consulté le 17/08/2019

⁸⁸ Echanges avec Monsieur le Professeur BLOCH

⁸⁹ Référence aux tiers bénéficiaires, notion qui sera développée dans le TITRE 2 PARTIE 1.

⁹⁰ Site officiel de GENERALI, consulté le 16/08/2019 :

<https://www.generalifrance.fr/dossier/fraude-assurance-consequences/>

Une fois cet état des lieux établi, il convient donc d'étudier à présent les moyens développés par l'entreprise d'assurance maritime.

Titre 2 La mise en œuvre de contrôles préalables à travers un dispositif interne de mise en conformité

Le respect de la réglementation sanctions et LCB FT concourt à la sécurité des affaires de tout groupe ayant une portée internationale. Pour atteindre cette sécurité financière, l'entreprise d'assurance maritime doit développer un programme de filtrage de ses partenaires et particulièrement de chaque nouveau cocontractant (CHAPITRE 1). Ce programme de filtrage doit impérativement être formalisé et traçable pour être abouti (CHAPITRE 2).

CHAPITRE 1 L'obligation de l'entreprise d'assurance maritime de connaître en temps réel ses partenaires

Les vérifications s'opèrent à travers la prise de conscience de l'entreprise et mise en place d'outils automatisés (SECTION 1). Cette prise de conscience se matérialise aussi par des procédures internes et mesures complémentaires (SECTION 2).

Section 1 La vigilance automatisée au sein de l'entreprise d'assurance maritime

L'entreprise d'assurance maritime maîtrise ses activités au regard des réglementations qui lui sont applicables à travers un programme de mise en conformité (I). Ce programme prévoit une première étape de contrôle automatisé de l'environnement de l'entreprise (II).

I/ Les sept piliers d'un programme de mise en conformité ⁹¹

La mise en place d'un programme de mise en conformité est un travail de longue haleine. Il faut distinguer trois piliers précurseurs à la mise en place d'outils internes (A). Une fois l'outillage en place, des mesures de soutien doivent être déployées pour donner lieu à un programme abouti (B).

A. En aval de la création d'outils informatiques paramétrés.

La mise en conformité d'une entreprise passe par un engagement au plus haut de l'entreprise. Le Président de SIACI SAINT HONRE doit donner l'impulsion, après avoir analysé les enjeux et la nécessité d'une mise en conformité.

Le recrutement d'une équipe aux compétences transversales. Cette équipe doit « *disposer d'une grande indépendance et d'un statut élevé (au niveau Secrétariat Général) dans l'entreprise pour confirmer son importance, éviter d'être ignorée et fluidifier les échanges avec les différents services* ». ⁹²

L'équipe en charge de la conformité doit disposer de ressources dédiées et développer des compétences de *leadership*.

Enfin, l'entreprise d'assurance maritime procède à l'évaluation de ses risques. Cette évaluation va permettre de défendre le budget dédié au pôle conformité. Pour procéder à cette évaluation, il est nécessaire de mobiliser une équipe pluridisciplinaire.

⁹¹ Intervention Madame Besançon, Master II Management des Activités Maritimes, Compliance, septembre 2018.

⁹² *Ibid.*

Cette cartographie devra faire l'objet d'une mise à jour régulière, pour avoir des procédures conformes aux réglementations en vigueur.

B. En amont de la création d'outils informatiques paramétrés

L'existence de procédures pour détecter les risques avant leur survenance. Outre ce système automatisé, il convient de compléter ces alertes par des procédures internes. Par exemple, que doit faire le salarié qui est face à une alerte sanction sur un de ces dossiers ? L'alerte sanction intervient en effet rapidement dans les dossiers, pour peu qu'il s'agisse de blé ou de farine de tournesols en provenance d'Ukraine, pays sujet à un embargo depuis l'annexion de la Crimée par la Russie.

L'existence de procédures doit s'accompagner de formations et de communications internes sur le sujet. Cela sera évoqué dans le paragraphe suivant, car la formation est une condition centrale du succès d'un programme de conformité. Comme le souligne Madame Besançon⁹³, lors d'une intervention sur le thème de la *compliance* en septembre 2018, « *Il faut habituer les personnes concernées par une nouvelle règle par un programme de sensibilisation et de communication très dense et multicanal* ».

De plus, l'existence de procédures doit s'accompagner d'un dispositif de gestion des manquements. Cela permet de mesurer le sérieux du programme de conformité de l'entreprise. Ainsi, des mesures disciplinaires doivent être prévues quel que soit l'auteur, un dirigeant comme un salarié. L'identification d'un manquement peut passer par un audit interne, voire externe, ou encore grâce à une ligne d'alerte interne, sur la même base que la déclaration de soupçon.

⁹³ Responsable de la mise en place du programme de conformité à la CMA CGM.

Enfin, un système d'évaluation doit être prévu. Cette évaluation peut intervenir de façon annuelle. Elle représentera un réel atout pour l'entreprise d'assurance maritime qui constatera sa progression et pourra la faire valoir auprès de ses partenaires. Il est également impératif que l'entreprise revienne par exemple sur les causes de ses manquements.

La mise en place de procédures internes de conformité est un investissement. Il faut croiser ce coût avec les gains qu'il apporte. En effet, la mise en place de procédures internes permet à l'entreprise d'assurance maritime d'identifier la majeure partie de ses partenaires et de maîtriser ses risques au regard des réglementations d'embargo, de lutte anti-blanchiment, de règles anti-terrorisme et de gel des avoirs.

De plus, nous développerons dans la partie suivante⁹⁴ l'idée que l'existence de procédures formalisées permet de bâtir une défense juridique en cas de contrôle, en démontrant que l'entreprise a mis en œuvre les moyens raisonnables pour se conformer aux lois et réglementations qui lui sont applicables.

Il convient à présent d'entrer dans le détail des procédures et outils actuellement développés par les intermédiaires d'assurance.

⁹⁴ SECTION 2 CHAPITRE 1 TITRE 2 PARTIE 1 de ce mémoire.

II/ La création de procédures et d'outils de contrôle préalable.

A SIACI SAINT HONORE, un dispositif de contrôle préalable concourt à la sécurité financière du groupe puisque des alertes automatiques (A) ainsi qu'un outil de filtrage performant (B) permettent l'identification régulière des cocontractants de l'entreprise et des bénéficiaires effectifs.

A. Un système d'alertes automatiques

Un logiciel interne d'alertes automatiques paramétrées par l'équipe conformité. Les gestionnaires de sinistres comme les souscripteurs à SIACI SAINT HONORE utilisent un logiciel interne sur lequel les dossiers sont enregistrés au fur et à mesure. Cet outil a été programmé de telle façon que lorsque des mots clés sensibles apparaissent, la page affiche automatiquement un message d'alerte.

Le choix des mots clés générant une alerte est de la responsabilité de l'équipe de conformité de SIACI SAINT HONORE. Par exemple, à l'ouverture d'un dossier sinistre, le gestionnaire va entrer dans le logiciel de SIACI SAINT HONORE le code pays concernant le lieu de chargement de la marchandise et le code pays du lieu de déchargement. En cas d'entrée du code UKR, une alerte automatique sera générée.

Les critères du paramétrage. Le paramétrage est prévu en fonction des critères suivants :

- La devise de règlement,
- Le nom du destinataire du règlement ou de l'assuré,
- La domiciliation bancaire du destinataire du règlement,
- La nationalité du destinataire du règlement ou de l'assuré,
- Le pays du sinistre,
- L'adresse de l'assuré.

Les pays concernés par ces alertes sont actuellement l'Iran, la Syrie, la Région de la Crimée, la Corée du Nord, le Soudan, Cuba et la Russie.

Tout salarié est également impliqué dans sa gestion quotidienne de dossiers par des opérations de filtrages notamment à l'enregistrement d'un nouveau client. Un contrôle complémentaire est effectué à un niveau supérieur, pour identifier les bénéficiaires effectifs.

B. Un outil interne de filtrage basé sur des listes sélectionnées

Un outil interne de filtrage paramétrable. Cet outil est alimenté également automatiquement étant donné la haute fréquence de renouvellement des listes sanctions : toutes les deux semaines pour la liste SDN⁹⁵. D'autres listes de personnes ou entités sous vigilance peuvent être intégrées à tout moment. Les listes sont répertoriées dans la base de données selon la cartographie des risques de l'entreprise d'assurance maritime.

Ce filtrage doit être effectué par chaque salarié recevant une alerte automatique. En effet, le but du filtrage est d'affiner l'analyse du risque de toucher à une opération sujette à une sanction internationale. Donc un premier niveau de vérification est effectué par l'opérationnel, en amont des contrôle bloquants lors des règlements.

L'existence de cet outil interne ne suffit pas en lui-même puisqu'il doit être spontanément utilisé par les équipes opérationnelles.

⁹⁵ Evoquée dans la partie 1 titre 1 chapitre 2

Section 2 Un contrôle complété par l'analyse humaine : la nécessité de sensibiliser les équipes opérationnelles aux risques.

Ce point fait écho à l'un des sept piliers d'un programme de mise en conformité. Toutefois, il est important d'insister sur ce point « talon d'Achille » du programme de conformité (I) notamment au regard de la fraude (II).

I/ L'analyste conformité : maillon indispensable pour capitaliser un savoir-faire

L'analyste a pour mission globale de s'appuyer sur l'existence outre d'outils performants, d'instructions et de procédures internes précisant les conditions dans lesquelles doivent être respectées les différentes réglementations (A). Cela constitue un des fondamentaux de la maîtrise du risque de l'entreprise d'assurance maritime (B).

A. Le programme de conformité conditionné par l'analyste

Développer la formation sur le thème des sanctions pour sensibiliser les opérationnels. Au sein de SIACI SAINT HONORE il serait par exemple bienvenu de faire intervenir un expert sur le sujet sous forme de conférence, ou bien que les salariés spécialisés et passionnés pour une zone sous embargo partagent ce savoir-faire à l'occasion d'une présentation interne. La formation sur le thème des sanctions et de lutte anti-blanchiment peut en effet être générale ou spécifique sur un point précis.

B. La maîtrise du risque faible en développant les compétences internes des salariés.

La règle générale : toute opération particulièrement complexe ou à caractère atypique, doit être remontée à l'analyste conformité. La notion de « *caractère atypique* » révèle bien que le savoir-faire propre aux sanctions fait appel à l'expérience et à la sensibilité de chacun.

Par conséquent, l'entreprise doit considérer ses salariés comme des leviers d'action important en termes de contrôle.

II/ Le cas particulier de la fraude : l'identification des risques soumis à la sensibilité des opérationnels.

Pour rappel, la fraude relève de la conformité réglementaire qui couvre d'autres domaines tels que la corruption, le « *délit d'initié* »⁹⁶. L'existence de fraude à l'assurance fait courir le risque de financement d'activités illicites ou de blanchiment d'argent (A). Pour cela, une procédure de déclaration de soupçon a été rendue obligatoire (B).

A. Le cas particulier de la fraude dans l'assurance maritime.

Définitions de la fraude. La France ne définit pas légalement ce qu'est la fraude à l'assurance. Cependant, selon l'AFA, Agence de Lutte contre la Fraude à l'Assurance, la fraude à l'assurance est caractérisée en cas « *d'acte volontaire permettant de tirer un profit illégitime d'un contrat d'assurance* »⁹⁷. Les éléments matériels de la fraude sont donc la mauvaise foi de l'assuré et le caractère intentionnel de l'acte.

En assurance la fraude peut intervenir au stade de la souscription : l'assuré déclare le risque pour un montant inférieur à ce qu'il est réellement, ou alors souscrit une assurance pour un risque ne présentant plus de caractère aléatoire car déjà survenu. Le risque de fraude peut aussi intervenir lors de la gestion du sinistre : fausse déclaration (le sinistre n'a pas eu lieu ou bien a été majoré), sinistre provoqué par l'assuré, présentation de fausse facture. Selon GENERALI, assureur français, « *le coût de la fraude serait estimé à 2.5 milliards d'euros* »⁹⁸.

⁹⁶ Echange avec Dominique DEPREE : « Situation de quelqu'un qui, par sa fonction peut détenir des informations pouvant le conduire à agir dans son propre intérêt ou celui d'un tiers et à l'encontre des intérêts de sa propre entreprise »

⁹⁷ Site officiel de l'ALFA, consulté le 16/08/2019 <http://www.alfa.asso.fr/>

⁹⁸ Site Officiel de Generali, consulté le 16/08/2019 : <https://www.generalifrance.fr/dossier/fraude-assurance-consequences/>

Or, ce coût est répercuté sur l'ensemble des assurés, qui voient leurs cotisations augmenter.

Une opération à caractère atypique. Plusieurs points peuvent rendre une opération quotidienne atypique. Par exemple, le montant d'une opération qui est particulièrement élevé, une opération qui ne paraît pas avoir de justification économique ou d'objet licite.

Cas pratique d'une opération pouvant entraîner une déclaration de soupçon. Pour faire comprendre au lecteur de ce mémoire quel type d'opération peut entraîner une déclaration de soupçon, prenons un cas pratique tiré de faits réels est le meilleur moyen.

Un assuré vend une marchandise à un acheteur au Yémen, sous un incoterm de vente à l'arrivée. La pratique pour le Yémen veut que les BL indiquent Djibouti. Les marchandises qui doivent transiter jusqu'au Yémen ensuite le sont par un transport maritime local. En l'espèce, le destinataire de la marchandise était aussi le propriétaire du navire qui réalisait le transport Djibouti – Yémen. Le destinataire disposait donc de la marchandise non encore réglée à son bord. Dans ces circonstances, le dossier a été signalé au pôle conformité et *in fine* au correspondant TRACFIN. Ce dernier a statué, de façon confidentielle, pour procéder ou non à une déclaration de soupçon de fraude à l'assurance.

C'est ainsi que l'on remarque que la procédure en cas de soupçon est fortement encadrée.

B. La procédure obligatoire de déclaration de soupçon

Champ d'application de cette obligation. Il faut que l'entreprise soit soumise à la réglementation LCB FT, et qu'elle « *sache, soupçonne ou ait de bonnes raisons de soupçonner une opération* »⁹⁹, la loi prévoit une obligation de déclaration de soupçon de blanchiment.

Il y a obligation de déclaration dans les cas suivants :

- Lorsqu'il est impossible pour l'entreprise de lever le soupçon ;
- En cas d'opération pour laquelle l'identité du donneur d'ordre reste méconnue ou incertaine ;
- En cas de rupture de la relation d'affaire pour cause d'impossibilité d'identifier le client – impossibilité d'obtenir des informations demandées ;
- En présence de personnes figurant sur une liste de sanctions.

Le fond de la procédure obligatoire. La déclaration de soupçon est un acte important qui est marqué par une « *stricte obligation de confidentialité : il ne doit faire aucunement l'objet d'une information auprès du client ou de son entourage, et le gestionnaire de sinistre ou le commercial en charge ne doit pas non plus en être informé* »¹⁰⁰. En France, elle est déclarée à l'agence publique TRACFIN, uniquement par le déclarant TRACFIN de l'entreprise ou ses mandatés.

L'effet d'une déclaration de soupçon. Une déclaration de soupçon peut provoquer la mise en suspens de l'opération. Cette déclaration est faite au moment de la réalisation de l'opération pour permettre à l'entreprise de ne pas effectuer l'opération et à TRACFIN d'exercer son droit d'opposition.

Une déclaration de soupçon peut aussi autoriser la poursuite de l'opération dans les cas où la mise en suspens représenterait un risque juridique et commercial pour l'entreprise.

⁹⁹ Formation Interne à SIACI SAINT HONORE, effectuée le 26 mars 2019.

¹⁰⁰ Ibid.

Cela montre l'intérêt de développer des procédures et outils pour permettre à l'entreprise de se mettre en conformité avec les réglementations qui lui sont applicables. Il convient à présent de revenir sur l'enjeu de formaliser les mesures de contrôle interne.

CHAPITRE 2 UNE TRACABILITE NECESSAIRE DU DISPOSITIF DE CONTROLE PREALABLE COMME ATOUT STRATEGIQUE DE L'ENTREPRISE

Formaliser les mesures de contrôle de conformité permet d'une part de bâtir une défense juridique sérieuse en cas de contrôle par une autorité compétente, ainsi qu'une crédibilité sur le marché (SECTION 1). D'autre part, cela permet d'approfondir des compétences et de dégager des critères de vigilance (SECTION 2).

Section 1 L'existence de procédures internes comme preuve de réalisation des contrôles par l'entreprise d'assurance maritime

La traçabilité des procédures interne représente un atout en cas de contrôle par une autorité compétente (I) et en termes d'image (II).

I/ La formalisation des procédures internes : un moyen de défense juridique en cas de contrôle.

Une collaboration pertinente en cas de contrôle. En effet, il existe une procédure américaine, qui a été traduite en droit français par la loi du 9 décembre 2016¹⁰¹. Aux Etats-Unis cette procédure est ancienne. Elle porte le nom de « *Deferred Prosecution Agreement* » en cas de manquement à une obligation de vigilance. (DPA). Ainsi, en 2016 en France a été créée, pour les faits avérés de corruption et blanchiment de fraude fiscale, la Commission Judiciaire d'Intérêt Public, la CJIP. Cela consiste à conclure des accords

¹⁰¹ Loi n°2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, dite loi Sapin II

transactionnels pour éviter des poursuites judiciaires. Or « *la transaction sur la peine implique la renonciation à toute défense au fond, la procédure se passant alors de la démonstration de la réalisation de l'infraction et de la preuve de la responsabilité pénale de la personne morale mise en cause* ». ¹⁰²

Au-delà de ce constat, il convient de rappeler que le but de l'obligation de vigilance n'est pas de parvenir à filtrer l'environnement complet de l'entreprise. Il s'agit de produire une traçabilité des mesures de vigilances effectuées par l'entreprise, pour que celle-ci puisse démontrer que, en cas d'infraction à une norme qui lui est applicable, l'entreprise dispose d'un dispositif interne capable de la détecter.

Un impact sur le montant de l'amende. Le juriste Marle Robert Filips procureur à la Cour Fédérale de New York a établi en 2008 dix critères permettant d'évaluer un programme de conformité d'une entreprise. Parmi ces « *Philips factors* »¹⁰³, il y a certes la nature et la gravité de l'infraction, mais surtout les points suivants :

- Les antécédents de l'entreprise,
- La volonté de coopération à l'enquête de l'entreprise,
- L'existence et l'efficacité d'un programme de conformité,
- La divulgation volontaire de la part de l'entreprise d'actes répréhensibles,
- Les mesures prises par l'entreprise pour corriger ses actes.

Pour revenir sur l'amende qui a été infligée à la BNP Paribas, celle-ci découle en grande partie du fait que le groupe n'a pas voulu réagir aux demandes d'investigations des autorités américaines. Par conséquent, améliorer la traçabilité du dispositif de contrôle représente un intérêt majeur en termes de

¹⁰² Article du 11 mars 2019 du cabinet d'avocat Saul Associés – Site consulté le 17/08/2019 : <http://saul-associes.fr/la-convention-judiciaire-dinteret-public-cjip-une-bonne-idee-pour-la-defense/>

¹⁰³ Ali Laïdi, *Le droit, une nouvelle arme de guerre économique*, Edition Acte sud, janvier 2019

sécurité financière. Par exemple, dans le domaine de la fraude, le tribunal correctionnel de Paris a condamné le groupe bancaire suisse UBS à une amende d'un montant de 3,7 milliards d'euros pour des faits de fraude fiscale. Il y avait eu une Convention Judiciaire d'Intérêt Public préalable, avec une proposition d'amende d'environ 1 milliard d'euros, selon le Cabinet Saul associés.

De plus, l'entreprise d'assurance maritime améliore sa crédibilité en termes de prise de conscience de ses risques.

II/ La formalisation des procédures internes: un moyen de développer la crédibilité de l'entreprise sur le marché.

Les intermédiaires d'assurance formalisent leur prise de conscience.

Lorsque les assureurs et intermédiaires d'assurances ont été directement désignés par le règlement européen de 2010, les assureurs ont été conscients des enjeux financiers et des risques pour l'entreprise (tant financiers qu'en termes d'image et d'accès à certains marchés). Au contraire, les intermédiaires d'assurance n'ont pas spécifiquement adopté de mesures directement, autre que la clause sanction, mal maîtrisée. Ils estimaient que leur activité n'était pas directement concernée par cette réglementation, étant donné qu'ils ne collectaient pas directement la prime par exemple.

Des audits assureurs constructifs. Lors d'audit d'assureurs sur le thème des sanctions, il y a d'une part l'assureur qui est hautement doté en compétences et en expériences face aux risques sanctions et LCB LFT. D'autre part, il y a l'intermédiaire d'assurance qui a, de par sa proximité avec l'assuré, une meilleure connaissance de l'activité du client. Si chacune des parties parvient à utiliser les mêmes procédures et les mêmes critères de vigilance, la détection du risque sanctions sera facilitée.

Cela conduit à réfléchir sur la possibilité de transmettre des informations relatives aux sanctions en cas de dossiers sensibles.

Section 2 L'existence de procédures internes comme futur outil de partage d'information entre les acteurs de la chaîne assurantielle

Ce partage de compétences peut être spontané (I) ou provoqué (II).

I/ La mise en place de conférences et partage d'opinions légales

Eviter les doublons concernant les demandes d'opinions légales. Il est arrivé, concernant un même dossier sensible, que le pôle de conformité de l'assureur et celui de l'intermédiaire d'assurance sollicite l'avis d'un avocat spécialisé. Ces demandes sont coûteuses.

La situation nécessite de développer le dialogue entre les assureurs et les intermédiaires, notamment en améliorant la visibilité des personnes en charge de la conformité au sein des entreprises respectives.

La demande d'une opinion légale devrait faire l'objet d'une concertation préalable spontanée entre assureurs et intermédiaires d'assurance.

La mise en place d'une conférence annuelle commune sur le thème des sanctions internationales. Certes le thème des sanctions est lié à la stratégie pour l'entreprise. Une entreprise d'assurance maritime peut décider de couvrir ou de ne pas couvrir une situation présentant un risque, en fonction de son appétence au risque.

Toutefois, en aval du choix de couverture du risque, les acteurs doivent apprécier le niveau de *criticité* du risque. Cette évaluation pourrait justement faire l'objet d'une rencontre annuelle dédiée à ce thème. Actuellement, cet échange a lieu à travers l'audit de l'assureur chez le courtier. Il pourrait être fait à un niveau global, incluant différents acteurs du marché.

Ainsi, ce travail doit, dans la mesure du possible être partagé entre les différents acteurs du marché de l'assurance maritime.

II/ Un exemple de dénonciation du risque face à la détection d'un risque sanction : le principe de précaution mis en avant.

Le principe de précaution mis en avant. Un ensemble de contrats a été dénoncé par un intermédiaire d'assurance en 2018, à l'ensemble du marché de l'assurance maritime. Cet exemple montre à quel point des critères marché de vigilance peuvent être développés par la pratique du risque sanction au fur et à mesure.

Il s'agissait d'un assuré qui procédait à des « *ship to ship* » (STS) à destination de la Syrie. Le « *ship to ship* » est une pratique illégale qui organise le transbordement de marchandises en mer, en falsifiant les B/L (document de transport). En l'occurrence, il s'agissait de transbordement de pétrole en mer.

Or la Syrie est sous embargo international et cette pratique du STS est très connue de l'OFAC qui y est vigilante. Concrètement, il est possible de détecter un STS en surveillant les mouvements des navires dans les zones à risques : une immobilité prolongée en pleine mer attirera l'attention.

La mise en place de critères marchés est une des solutions face à l'instabilité caractéristique des régimes de sanctions et autres mesures de restrictions commerciales. Cette instabilité oblige l'entreprise d'assurance maritime à faire preuve d'une constante adaptation.

**Partie 2 Les Sanctions Internationales : une source
d'instabilité générant une maîtrise difficile des risques
par l'entreprise d'assurance maritime.**

La réglementation LCB FT sera écartée dans cette partie pour concentrer l'analyse sur l'instabilité des régimes sanctions, provoquée en partie par une application extraterritoriale du droit (TITRE 1). Cette instabilité oblige l'entreprise d'assurance maritime à adapter ses pratiques pour des besoins de sécurité financière (TITRE 2).

Titre 1 L'extraterritorialité : mode d'application des Sanctions internationales à l'entreprise d'assurance maritime

Deux phénomènes renforcent l'application extraterritoriale du droit actuellement. Il s'agit d'une part de l'intensification des échanges internationaux, autrement dit la *Mondialisation* (CHAPITRE 1) et le contexte de guerre commerciale (CHAPITRE 2).

Chapitre 1 LA MONDIALISATION GENERATRICE D'APPLICATIONS EXTRATERRITORIALES DU DROIT

L'extraterritorialité du droit est pratiquée de façon légale. Elle a fait l'objet d'évolutions au niveau du droit international public (SECTION 1). Toutefois, une application illégale de l'effet extraterritorial peut conduire à une ingérence de la part d'un Etat, ingérence qui fragilise directement la sécurité financière des entreprises (SECTION 2).

Section 1 L'extraterritorialité, phénomène incontournable : la légalité de certaines pratiques extraterritoriales

Constats. Les échanges transfrontaliers connaissent un développement sans précédent, en particulier les échanges commerciaux, dont le transport maritime est le vecteur. En effet, 90 % des marchandises transportées passent par la voie maritime. Or une mer ou un océan est souvent le synonyme de frontière.

Le journaliste Patrick JULLIARD constate ainsi que : « *l'application extraterritoriale de la loi interne est un phénomène de haute fréquence. Il ne*

peut guère en être autrement dans le contexte de « Mondialisation » qui est celui des systèmes économiques, et dans lequel les facteurs de production se mêlent et s'entremêlent, se pénètrent et s'interpénètrent de façon inextricable. La localisation et la délocalisation des implantations industrielles ; le flux et le reflux des mouvements migratoires ; le va-et-vient des échanges et des transferts de toute nature - tout cela montre que les activités économiques ne peuvent se cantonner dans les limites de la juridiction territoriale d'un seul et même Etat, ou dans le cadre de l'ordre juridique d'un seul et même Etat »¹⁰⁴ . La question du droit applicable à ces activités transnationales est évidente suite à ce constat.

La situation générant inévitablement des conflits de lois interétatiques.

En effet, un Etat souverain est un Etat qui dispose du monopole de la force armée sur l'ensemble de son territoire.

Il peut donc exister des conflits de lois lorsqu'une entreprise ayant son siège social dans un Etat développe des activités économiques sur le territoire d'un autre Etat. Par exemple, une entreprise possédant une filiale au Liban. Dans un tel cas de figure, le droit libanais va-t-il s'appliquer plutôt que le droit français ?

Selon l'experte Brigitte STERN, « *la complexité des problèmes d'application extraterritoriale des lois vient en partie du fait de ce qu'ils présentent aussi bien des aspects de droit International Public que des aspects de Droit International Privé* »¹⁰⁵. La problématique dépasse donc les conventions de répartition de compétences telles que le Règlement Rome 1¹⁰⁶, ou encore la Convention de Vienne des Nations Unies, concernant la Vente Internationale de Marchandises de 1980¹⁰⁷.

¹⁰⁴ Patrick JULLIARD, *L'application extraterritoriale de la loi économique, une l'application extraterritoriale du droit économique*, cahiers Cedin n°3, Paris Montchrestien, 1987, p14.

¹⁰⁵ *Ibid*

¹⁰⁶ Règlement (CE) n°593/2008 - Rome I. Consulté le 21/08/2019 : <https://www.lynxlex.com/fr/text/rome-i-r%C3%A8gl-5932008/r%C3%A8glement-ce-n%C2%B0-5932008-%E2%80%94-rome-i/629>

¹⁰⁷ Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (Vienne, 1980) (CVIM) adoptée le 11/04/1980, entrée en vigueur le 01/01/1988. Site consulté le 21/08/2019 : <https://uncitral.un.org/fr/content/convention-des-nations-unies-sur-les-contrats-de-vente-internationale-de-marchandises>

L'existence d'une situation d'extraterritorialité. Du point de vue de tout Etat souverain, l'extraterritorialité peut être caractérisée selon le critère organique : le droit d'un Etat est mis en œuvre par une autorité qui ne provient pas de cet Etat. Elle peut aussi être caractérisée selon le critère matériel, en référence au champ d'application spatial de la norme : le droit d'un Etat s'applique en dehors de son territoire.

Cela donne lieu, selon Brigitte STERN, à trois situations qui sont les suivantes :

- Une application territoriale d'une norme extraterritoriale. Dans cette situation, le critère matériel est présent, le critère organique est absent.
- Une application extraterritoriale d'une norme territoriale. Le critère matériel est absent, le critère organique est présent.
- Enfin, « *une application extraterritoriale directe d'une norme* »¹⁰⁸.

Les apports de l'arrêt du Lotus de la Cour Permanente de Justice Internationale. Cet arrêt du 7 septembre 1927¹⁰⁹ a confirmé un grand principe en droit international public quant à la question de la répartition de compétences entre les Etats.

Dans les faits, il s'agissait d'un abordage entre un navire français, le Lotus, avec un navire turc. Cet accident avait provoqué la perte du navire turc, ainsi que la mort de huit de ses marins. L'événement s'était déroulé en Haute Mer, « *c'est-à-dire en dehors d'un territoire national quelconque* »¹¹⁰ selon l'absence de règles internationales sur le sujet à l'époque.

¹⁰⁸ *Ibid.*

¹⁰⁹ <https://www.pimido.com/droit-public-et-prive/droit-international/commentaire-d-arret/commentaire-extrait-arret-rendu-cour-permanente-internationale-justice-affaire-lotus-149168.html> consulté le 21/08/2019

¹¹⁰ *Ibid.*

Il convient de rappeler qu'aujourd'hui, la convention de Montego Bay des Nations Unies de 1982¹¹¹ sur le droit de la mer, pose le principe de compétence de l'Etat du pavillon concernant la zone de Haute Mer.

En 1927, suite à la poursuite par l'Etat turc du capitaine du Lotus, la CPJI reconnaît donc dans un premier temps le principe fondamental de non-ingérence.

Toutefois, selon la Professeure Madame Brigitte STERN, « *loin de défendre d'une manière générale aux Etats d'étendre leurs lois et leurs juridictions à des personnes, des biens et des actes hors du territoire, il leur laisse à cet égard une large liberté qui n'est limitée que dans quelques cas par des règles prohibitives. Dans ces circonstances, tout ce que l'on peut demander à un Etat, c'est qu'il ne dépasse pas les limites que le droit international met à ses compétences* »¹¹².

L'apport complémentaire de la décision « *Barcelona Traction* » de 1970.

Sans entrer dans les faits et détails de cette décision de la Cour Internationale de Justice, les commentaires du juge, repris par Paul LAUNOIS dans son ouvrage sur l'extraterritorialité, nous montrent l'apport de cette décision pour le droit international, au regard de la notion d'ingérence.

Le juge Gerald FILZMAURICE rappelait le point suivant :

Le droit international « *imposait à tout Etat l'obligation de faire preuve de modération et de mesure quant à l'étendue de la compétence que s'attribuent ses juridictions dans des affaires qui comportent un élément étranger, et d'éviter d'empiéter indûment sur la compétence d'un autre Etat quand celle-ci est mieux fondée ou peut être exercée de façon appropriée* »¹¹³.

¹¹¹ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à New York le 10 décembre 1982 - <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20040579/201110050000/0.747.305.15.pdf> consulté le 21/08/2019

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ Paul LAUNOIS, *Ibid.*

Cela a des répercussions directes sur une entreprise d'assurance française et sur l'anticipation de ses risques en matière de sanctions internationales. En effet, à tout moment une autorité américaine peut requérir auprès d'une entreprise française soumise aux sanctions internationales une collaboration en vue d'effectuer un contrôle de ses pratiques.

Section 2 L'extraterritorialité du droit pratiquée de façon illégale : l'ingérence américaine

Le Cloud Act du 23 mars 2018 : une réglementation symptomatique de l'ingérence américaine. Cette réglementation prévoit que les polices américaines locales ainsi que les agences de sécurité et de renseignements fédérales « *peuvent obtenir n'importe quelles informations contenues dans les serveurs de Microsoft, Facebook, Amazon, Google, sans que les principaux intéressés en soient avisés* »¹¹⁴.

Cela signifie qu'un dossier stocké sur un serveur américain peut être contrôlé sans avis de perquisition préalable.

Concernant les contrôles relatifs à la LCB FT et aux sanctions. La Securities and Exchange Commission (SEC), qui est « *l'organisme fédéral américain de réglementation et de contrôle des marchés financiers* »¹¹⁵ favorise la coopération.

En effet, l'autorité américaine a des « *accords d'assistance mutuelle, appelés Memorandum of Understanding (MOU) avec de nombreux régulateurs* »¹¹⁶.

¹¹⁴ Ali Laïdi, *Le droit, une nouvelle arme de guerre économique*, Edition Acte sud, janvier 2019

¹¹⁵ https://fr.wikipedia.org/wiki/Securities_and_Exchange_Commission consulté le 21/08/2019

¹¹⁶ Paul LAUNOIS, Ibid.

Le consentement des entreprises à se soumettre à la loi américaine.

Selon Paul LAUNOIS, spécialiste de la loi Sarbanes d'Oxley, « *le consentement d'une entreprise à se soumettre à la loi américaine serait notamment caractérisé par la demande d'inscription sur les marchés financiers américains par les sociétés étrangères ou par l'acceptation des cabinets d'audit étrangers de fournir* »¹¹⁷.

Par conséquent, selon les autorités américaines, leur application du droit américain n'est pas extraterritoriale mais provient d'une démarche volontaire des entreprises de se soumettre à la réglementation américaine.

Cette réglementation américaine pose cependant actuellement question au regard du comportement de l'actuel président TRUMP. Le retrait de l'accord avec l'Iran sur le nucléaire est un exemple retentissant, qui a grandement impacté l'assurance maritime¹¹⁸.

C'est pourquoi on peut considérer que la politique américaine actuelle s'inscrit dans un contexte plus global de guerre commerciale.

¹¹⁷ Paul LAUNOIS, L'effet extraterritorial de la loi Sarbanes Oxel, Revue Banque Edition, Février 2008

¹¹⁸ Cela sera développé dans la partie 2 titre 2 chapitre 1

Chapitre 2 UN CONTEXTE DE GUERRE COMMERCIALE RENFORCANT LES APPLICATIONS EXTRATERRITORIALES DES SANCTIONS INTERNATIONALES

Très éloigné de l'image du « *doux commerce* » chère à Montesquieu, il semble que la pression réglementaire imposée par les Etats-Unis conduise à une détérioration dommageable des relations entre les Etats en impactant des secteurs économiques d'un pays.

Section 1 Au niveau micro économique : des missions d'inspection menées par l'US Tresaory

Les missions d'inspection américaines. La première phase d'une mission d'enquête menée par les autorités américaines consiste à dresser un état des lieux par un cabinet d'avocat américain, nommé par l'OFAC afin d'établir le périmètre de potentiels manquements aux sanctions (phase de *monitoring*). Ensuite, en fonction des conclusions du *monitor*, trois types d'accords existent. Selon Monsieur Ali Laïdi, dans son ouvrage *Le droit, arme de guerre économique*, « *le plaider coupable est une tradition qui permet d'éviter un procès long et coûteux pour les deux parties* ».

Trois types d'accords existent :

- Le « *Guilty plea* » est cas de faute grave, pour des entreprises n'ayant pas suffisamment collaboré.
- Le « *Deferred Prosecution* » *Agreement* Par cet accord passé avec les autorités américaines, une « société faisant l'objet d'une enquête accepte de s'acquitter de sanctions financières, de reconnaître des éléments de faits et de se soumettre à des mesures destinées à prévenir la commission d'infractions futures, en

contrepartie de l'extinction des poursuites à son encontre »¹¹⁹. Cette procédure permet de ne pas faire mention publiquement de la faute.

- Le « *Non Prosecution Agreement* » : cet accord lève les poursuites avec possibilité de les relancer.

Il convient de rappeler que l'amende de la BNP Paribas provenait en grande partie du fait que la Banque avait refusé de coopérer pendant deux ans¹²⁰. « *Faire affaire aux Etats-Unis, c'est accepter implicitement que tous vos secrets d'affaires soient à la merci des autorités américaines* »¹²¹ Parallèlement, il faut avoir à l'esprit qu'en 2012, le FCPA a rapporté plus de 3 milliards de dollars au fisc américain¹²².

De même en matière de corruption, le contrôle américain s'impose malgré l'existence d'autorités de contrôle au niveau européen et français. L'AFA, Agence Française Anticorruption a été créée par la loi du 9 décembre 2016¹²³. Charles Duchaine, directeur de l'AFA jusqu'en 2022 (nommé par décret du Président de la République), « *reconnaît que la France n'a pas fait d'efforts nécessaires pour poursuivre et condamner les faits de corruption* »¹²⁴.

Par conséquent, à présent si un cas de corruption est détecté, il est normal que le Trésor français, rattaché au ministère de la justice et du budget, puisse traiter le manquement, à la place des autorités américaines. L'AFA a été dotée à sa création de pouvoirs plus importants que le Service Central de Prévention de la Corruption (SCPC), organisation qu'elle a remplacée. L'agence « *dispose d'un*

¹¹⁹ Astrid MIGNON COLOMBET et François BUTHIAU - La semaine juridique - Edition générale - n°13 du 25 mars 2013

¹²⁰ Entretien avec Monsieur Denèfle du 15/07/2019 - annexe 3

¹²¹ Paul LAUNOIS, L'effet extraterritorial de la loi Sarbanes Oxel, Revue Banque Edition, Février 2008

¹²² Ali Laïdi, *Le droit, une nouvelle arme de guerre économique*, Edition Acte sud, janvier 2019

¹²³ Loi n°2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, dite loi Sapin II

¹²⁴ Ali Laïdi, *Le droit, une nouvelle arme de guerre économique*, Edition Acte sud, janvier 2019

pouvoir administratif de contrôle lui permettant de vérifier la réalité et l'efficacité des mécanismes de conformité anticorruption mis en œuvre, notamment par les entreprises »¹²⁵. Ce pouvoir administratif est matérialisé par une commission des sanctions composée de six membres, nommées par décret pour un mandat de cinq ans¹²⁶.

La procédure est la suivante en cas d'acte de corruption avéré :

Le directeur de l'AFA transmet un « *rapport de contrôle* » à la personne physique ou morale concernée. Cette communication a l'effet d'une mise en demeure de deux mois, durant laquelle la personne soupçonnée de corruption présente « *ses observations écrites* »¹²⁷. Passé ce délai, le directeur de l'AFA a deux options :

- soit il délivre un avertissement,
- soit il saisit la commission des sanctions.

Suite à cet état des faits, faut-il donc coopérer malgré la certitude que les sanctions américaines actuelles servent davantage des intérêts économiques plutôt que la sécurité internationale ?

Enfin, la réglementation américaine s'impose également dans le cadre de la notion de boycott secondaire. « *L'essence des sanctions économiques de portée extraterritoriale adoptées dans le cadre d'un boycott secondaire est de frapper indirectement les Etats ennemis, en s'attaquant à des Etats amis qui entretiennent des relations économiques avec des Etats mis à l'index par les américains* »¹²⁸.

Aujourd'hui, la pression américaine a créé une incapacité de fait de commercer avec l'Iran. Les banques européennes refusent quasiment toutes de réaliser une opération ayant trait à l'Iran. Or, les sanctions envers l'Iran ne sont pas totales.

¹²⁵ Site officiel de l'AFA, consulté le 17/08/2019 : <https://www.agence-francaise-anticorruption.gouv.fr/fr/lagence>

¹²⁶ Ibid.

¹²⁷ Ibid.

¹²⁸ Brigitte STERN, *Ibid.*

Par exemple, l'envoi de produits agricoles, alimentaires ou pharmaceutique sont des opérations qui ne sont pas touchées par les sanctions américaines.

Selon Monsieur Denèfle, concernant les sanctions iraniennes, il y a deux difficultés.

D'une part, il y a un « *problème purement juridique et médiatique avec la volte-face américain* »¹²⁹. Désormais, une série de parties impliquées ne veut plus y aller. Effectivement, les grosses sociétés ont des intérêts américains. Elles courent donc le risque d'avoir des comptes à rendre aux autorités américaines. A la difficulté juridique s'ajoute le poids médiatique. Les entreprises veulent éviter les plus grosses difficultés. C'est leur façon d'administrer leur image de marque.

D'autre part, le « *deuxième problème vient d'une impossibilité matérielle* »¹³⁰. Il n'est plus possible de faire quoi que ce soit avec l'Iran, au niveau européen. Si un navire désemparé nécessite une assistance en Iran, s'il faut nommer un expert en Iran, ou encore si un avocat est désigné avec un acteur en Iran, l'entreprise n'a aucun moyen de gérer le dossier. Il n'y a pas de visa pour renvoyer un marin depuis l'Iran, il y a refus des banques européennes de manier des fonds vers l'Iran.

Les assureurs sont face à un blocage institutionnalisé. Donc une compagnie d'assurance, ne saurait pas administrer un dossier en Iran.

Lorsque les sanctions ont été rétablies par les autorités américaines en 2017, les entreprises présentes sur place avaient un délai de six mois pour rapatrier leurs activités. Le sujet est si peu maîtrisé et l'enjeu financier et réputationnel si grand que les entreprises ont cessé du jour au lendemain leurs activités en Iran. Aujourd'hui encore, à défaut de pouvoir régler des frais de manutentions à destination de l'Iran, des compagnies maritimes ne peuvent récupérer leurs conteneurs restés tels quels au port en Iran¹³¹.

¹²⁹ Entretien du 15 juillet 2019, en annexe 3

¹³⁰ *Ibid*, Monsieur Denèfle

¹³¹ Entretien avec Matthieu L'AFFETEUR et Rémi DJOCHGOUNIAN

Section 2 Au niveau macroéconomique : un commerce non équitable d'un point de vue réglementaire¹³²

Cette pression commerciale est efficace et conduit à une escalade des comportements inhabituels des pays. Les attaques récentes des six pétroliers dans le golfe d'Oman et détroit d'Ormuz est particulièrement symptomatique d'une guerre qui ne dit pas son nom.

Sur le contexte de guerre commerciale. Actuellement les Etats se livrent à une « *succession de guerres de tarifs, de douanes, de sanctions internationales et de contre réactions* »¹³³. Par exemple, « *la Chine considère qu'elle doit mettre en place des relais de croissance, et s'implanter ailleurs pour éviter ces barrières douanières* »¹³⁴.

Ces procédés donnent lieu à une actualité unique en termes de d'évolutions de la vue juridique notamment. En effet, les sanctions internationales deviennent « *une arme pacifique certes mais dévastatrice* »¹³⁵ pour cristalliser l'économie d'un pays.

Appréhender les événements dans le golfe d'Oman et le détroit d'Ormuz.

Pour rappel deux navires ont été attaqués en mai 2019 dans le golfe d'Oman. Cela fait suite à une série d'attaques ayant déjà eu lieu dans le golfe d'Oman et en mer Rouge.

¹³² Emission C dans l'Air, du 30 juillet 2019

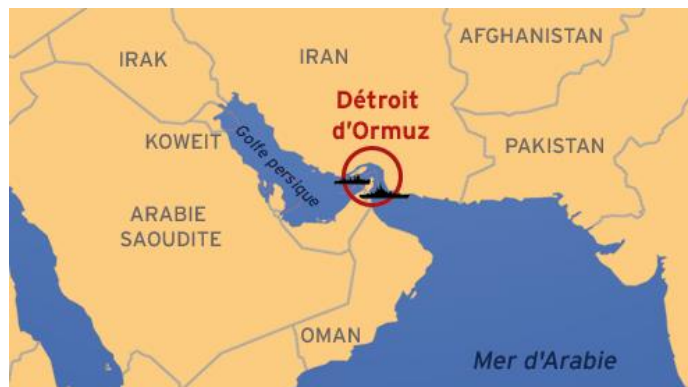
¹³³ Entretien avec Mr Denèfle du 15/07/2019 – Annexe 3

¹³⁴ *Ibid.*

¹³⁵ *Ibid.*



136



137

Selon Monsieur Denèfle, directeur du GAREX¹³⁸, « l'Arabie Saoudite est au milieu de ces deux mers. Or ces événements provoquent un ralentissement de son exportation de pétrole, qui est son commerce de base » dont ce pays tire sa puissance.

¹³⁶ <http://www.angelfire.com/goth/bellydance/images/neareast.gif> consulté le 22/08/2019

¹³⁷ <https://lewebpedagogique.com/hgcurievire/files/2014/04/Carte-de-d%C3%A9troit-d'Ormuz.jpg> Consulté le 22/08/2019

¹³⁸ Assureur français spécialisé en risques de guerre

Parallèlement, l'Iran estime que l'Arabie Saoudite a la volonté de priver l'Iran de l'accès aux marchés internationaux pour emprunter. L'Iran est donc proche du chaos. Les sanctions internationales y ont contribué, et y contribuent encore, pour ce qui est de l'embargo américain désormais.

Dans le même temps, l'Arabie Saoudite s'affaiblit selon Monsieur Denèfle. *« Il faut avoir à l'esprit que les pays qui trouvent la voie du renforcement économique sont des pays qui sont en paix »*. Or l'Arabie Saoudite est largement impliquée dans le conflit yéménite. Et, la *« guerre au Yémen s'est étendue en Arabie Saoudite. Les tribus yéménites vont sur le territoire saoudien pour faire sauter des raffineries »*¹³⁹.

Par conséquent, les assureurs maritimes spécialisés en risques de guerre constatent une instabilité dans le Golfe d'Oman depuis 4 à 5 ans. Par exemple en 2014, le HSV Swift est victime d'une attaque de missile dans le détroit de Bad el-Mandeb, reliant la mer Rouge et l'océan Indien. Le navire a été classé en perte totale.

Entre 2018 et 2019 : il y a également eu selon Monsieur Denèfle, des attaques par drones sur des navires de la flotte saoudienne de transport de pétrole. Le GAREX s'est rapproché de ses partenaires pour une augmentation des primes. Cela n'a pas été suivi. Le marché anglais n'affichait en effet pas de telle position. Et, l'ensemble des acteurs de l'assurance maritime n'était pas sûr qu'il s'agisse d'attaques assimilables à une extension du conflit militaire. L'aspect commercial a ainsi été privilégié.

Puis il y a eu de nouvelles attaques. Enfin, il y a eu les deux attaques du 12 mai 2019. La suite de l'analyse propre au GAREX se résume de la façon suivante :

« Au GAREX quelqu'un travaille pour donner des informations sur ce qu'il se passe dans les territoires exposés. Des attaques se passaient sur des aéroports qui passaient complètement sous silence. Des infrastructures pétrolières étaient la cible d'attentats. Avec du recul, le GAREX remarque que le noyau stable est la crise du Yémen, qui s'étend peu à peu et plutôt que d'être une guerre de

¹³⁹ Ibid. Monsieur Denèfle

circonscription, il s'agissait d'une guerre qui prenait appui sur la région, avec une redondance avec la Syrie, puisque des chiites et des sunnites s'opposent là-bas. Or, il existe une opposition séculaire entre les 2. Les Etats-Unis soufflent sur les braises. En effet, Trump ne rentre pas dans ce raisonnement »¹⁴⁰.

Les sanctions s'administrent dans ce contexte-là.

En effet, en risque de guerre, il existe une liste d'une vingtaine de pays trop dangereux. L'Arabie Saoudite et le golfe d'Oman sont cependant des risques couverts par les assureurs français tels que le GAREX. Il faut donc tarifer et interpréter.

Cette liaison entre le risque de guerre et la politique des sanctions internationales n'est pas aussi évidente en termes de risques ordinaires. Effectivement, en risque de guerre, l'assureur « *est lié à la situation militaire elle-même liée à la situation politique. Et la situation politique peut être liée à la situation des sanctions et inversement, la situation politique peut entraîner des sanctions. Les assureurs en risques de guerre sont donc obligés d'avoir cette analyse* »¹⁴¹.

En risques ordinaires, la situation n'est pas aussi liée à ce qui génère des sanctions. Pour autant, les « *acteurs du marché doivent les comprendre, en tant que culture professionnelle et culture de l'entreprise* »¹⁴². En effet, l'entreprise court un risque de réputation ainsi qu'un risque financier. La difficulté est que « *La pratique professionnelle est très mal répartie* »¹⁴³.

¹⁴⁰ *Ibid.*

¹⁴¹ *Ibid.*

¹⁴² *Ibid.*

¹⁴³ *Ibid.*

Ceci démontre l'impact des sanctions internationales, appelées pour la fin de ce mémoire « *sanctions économiques* ». Elles deviennent une arme juridique¹⁴⁴ qui sert les intérêts économiques des Etats-Unis pour maintenir leur hégémonie. Suite au constat de l'application extraterritoriale et illégale des mesures d'embargo¹⁴⁵ par les Etats-Unis, il convient pour l'entreprise d'assurance maritime de développer son savoir-faire en matière de sanctions pour parvenir à l'anticipation de ses risques.

Titre 2 L'adaptation de l'entreprise d'assurance maritime pour maîtriser ses risques de sanctions.

Pour identifier les risques dans ses activités, l'entreprise d'assurance maritime s'adapte au niveau contractuel (CHAPITRE 1) mais aussi à travers une réflexion sur les dispositifs de déplacement du risque (CHAPITRE 2).

CHAPITRE 1 DES DIFFICULTES PRESENTES A CHAQUE STADE DE LA VIE DES CONTRATS PASSES PAR L'ENTREPRISE D'ASSURANCE MARITIME

L'instabilité des réglementations sanctions provoque des difficultés en aval du contrat d'assurance maritime (SECTION 2) et en amont (SECTION2).

¹⁴⁴ Selon l'idée d'Ali laïdi. *Ibid.*

¹⁴⁵ La notion d'embargo est utilisée uniquement pour les sanctions américaines.

Section 1 Difficultés en amont : pratiques contractuelles particulières en réaction

Le rôle actif de l'assuré. L'assurance maritime est guidée par le professionnalisme des parties. Selon Me Christian SCAPEL, le contrat d'assurance maritime n'est pas, à la différence du contrat d'assurance terrestre, un contrat d'adhésion. L'assuré est donc considéré comme un professionnel de l'assurance. Ainsi, il existe des dispositions propres aux assurances maritimes, prévoyant l'obligation stricte pour l'assuré de « *déclarer rigoureusement les risques assurés* »¹⁴⁶.

Comme l'évoque Ha Ngoc, Julia dans son article publié au Droit maritime Français d'avril 2019, l'assuré maritime va au-delà d'une simple réponse au questionnaire de son assureur. En effet, « *il a un rôle plus actif puisqu'il lui appartient, conformément à l'article L 172-19 du code des assurances, de déclarer à l'assureur « exactement toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge* » »¹⁴⁷.

De ce constat découle la pratique du questionnaire et de la déclaration préalable.

La pratique du questionnaire : la connaissance du client par l'intermédiaire d'assurance. A la souscription, l'assuré remplit un questionnaire détaillé en fonction de son activité¹⁴⁸. Cette pratique est très révélatrice de la matière maritime, impliquant de nombreux intermédiaires.

Il faut par exemple avoir à l'esprit qu'un *bénéficiaire effectif* est une personne physique. Par conséquent, trouver le propriétaire effectif d'un navire en assurance corps est difficile. C'est pour cette raison que les assureurs vont plus loin, avec des questionnaires.

¹⁴⁶ Traité de Droit Maritime, note 1280 et s., *Sous partie II : Les assurances maritimes*, Pr Pierre BONASSIES et Me Christian SCAPEL, Lextenso éditions, 2016

¹⁴⁷ Ha Ngoc, Julia. *L'assuré est-il tenu de déclarer à son assureur, lors de la souscription du contrat, l'existence de négociation en cours sur un contrat de prêt ? Droit maritime Français*, avril 2019, Lamyline édition.

¹⁴⁸ Voir annexe 2

Il n'y a pas de questionnaire marché, mais à titre d'exemple, voir le type de formulaire pouvant être utilisé :

ULTIMATE BENEFICIAL OWNERSHIP QUESTIONNAIRE.

What is an Ultimate Beneficial Owner (UBO)?

UBO denotes any natural person who - directly or indirectly - has an interest in an organisation or that organisation's assets, which includes: capital interest, voting rights, effective control and the right to receive a payment from the assets or special control over those assets.

| | | | | | | | |
|--|------|--------------|------------|-------------------|---------------------|---------------------------------|----|
| Company details | | | | | | | |
| Company Registration Number and full contact details of the Register | | | | | | | |
| Company name | | | | | | | |
| Legal form | | | | | | | |
| Name of contact person | | | | | | | |
| Street address | | | | | | | |
| Postcode / town | | | | | | | |
| Telephone number | | | | | | | |
| Email | | | | | | | |
| Ultimate Beneficiary Owners with an interest of more than 25% | | | | | | Yes | No |
| UBO and Directors information | | | | | | | |
| | Name | Nation ality | Birth date | Place of domicile | % indirect interest | Capital interest / voting right | |
| 1 | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | |

149

Pour le risque de guerre, les assureurs disposent d'un questionnaire pertinent, qui s'est formé avec la pratique. En effet, les assureurs spécialistes du risque de guerre ont des affaires avec des zones où le risque n'est plus garanti, ils ne sont plus assureurs, sauf à ce que l'assuré formule une demande spécifique.

Donc, en matière de risque de guerre, les acteurs ont développé avec aisance un questionnaire *ad hoc* pour un pays qui est frappé pas des sanctions. Ils possèdent un élément technique, spécifique à leur disposition pour identifier le cas échéant un trafic soumis à une sanction.

¹⁴⁹ Partie d'un questionnaire assureur

La pratique du questionnaire ne semble pas autant pratiquée pour les risques ordinaires. Ce n'est pas une pratique très commerciale, mais en tout cas un très bon filet de sécurité. L'aspect concurrentiel peut donc chasser la bonne pratique de conformité. Actuellement, selon Monsieur Denèfle, « *Nous ne sommes pas à une maturité de marché avec un canevas commun* ».

La pratique de la déclaration préalable. Il existe un mécanisme de zones pré définies, nécessitant une déclaration préalable à l'assureur. Cela est utile pour permettre à l'entreprise d'assurance maritime de maîtriser les dossiers susceptibles de présenter un risque sanction.

Mais là encore cette pratique n'est pas suffisante si l'on considère l'effet indirect de l'application des sanctions. Une anecdote réelle à ce sujet est une situation comme suit : dans les faits, il y a un sinistre relatif à un navire endommagé. En conséquence, il est nécessaire de repeindre une partie de la coque du navire. L'entreprise mandatée sur ce chantier en Asie emploie des ressortissants iraniens

Les américains sont capables de détecter ce fait grâce à des outils informatiques sophistiqués (paiement des salaires des intervenants), à la différence de l'entreprise d'assurance maritime.

Enfin, l'existence d'une clause sanction comme filet de sécurité. Depuis que les compagnies d'assurances et intermédiaires entrent explicitement dans le champ d'application de la réglementation sanctions européennes¹⁵⁰, une clause sanction a été proposée sur les différents marchés d'assurances maritimes.

Elle stipule qu'en cas de lien avec un pays ou personnes sous sanctions, la garantie offerte par le contrat d'assurance n'est plus valable.

¹⁵⁰ Règlement (UE) n°961/2010 du Conseil du 25 octobre 2010 concernant l'adoption de mesures restrictives à l'encontre de l'Iran et abrogeant le règlement (CE) n°423/2007

La clause sanction prend la forme suivante :

« sanction limitation and exclusion clause: no (re)insurer shall be deemed to provide cover and no (re)insurer shall be liable to pay any claim or provide any benefit hereunder to the extent that the provision of such cover, payment of such claim or such benefit would expose that (re)insurer to any sanction, prohibition or restriction under United Nations regulations of European Union, United Kingdom or United States of America ».

Section 2 Difficultés en aval : les difficultés de paiement

Cas pratique. Lors d'un ordre de paiement d'un assureur (ou d'un intermédiaire d'assurance) à sa banque, cette dernière peut annoncer que le paiement est bloqué pour cause de non-conformité (par exemple suite à l'analyse approfondie sur le bénéficiaire effectif de l'opération).

En l'espèce, la personne du bénéficiaire effectif est une personne physique différente de celle de l'assuré, qui est un client ayant une activité de transport international de matières premières.

La banque exige avant toute opération la transmission des informations suivantes :

| |
|--|
| Le code IMO |
| les caractéristiques du navire objet de la transaction |
| le type de marchandise concerné par ce sinistre |
| le motif exact de ce paiement |
| Si l'intermédiaire d'assurance identifie un lien entre les marchandises, ou le navire, et la Syrie |

Selon la banque, « les flux échangés avec des pays de destination ou de provenance inscrits dans des listes de sanction sont de réels éléments de complication »¹⁵¹.

Pour faciliter les échanges, il est essentiel que l'assureur ou l'intermédiaire d'assurance puisse fournir à sa banque tous les éléments permettant de mieux comprendre cet ordre de virement. D'ailleurs, l'intermédiaire d'assurance bénéficie d'une meilleure connaissance du client que l'assureur.

Dans les faits, la banque correspondante soulève des doutes concernant l'affréteur du navire¹⁵² puisqu'il présente des « liens éventuels avec la Syrie »¹⁵³.

Il faut comprendre par l'existence de liens éventuels le cumul d'informations sensibles. Ici, l'affréteur est une compagnie actuellement située au Liban, qui était localisée en Syrie avant 2012. De plus, le capitaine ainsi qu'une partie de l'équipage est de nationalité syrienne. Enfin, la charte partie du navire¹⁵⁴ prévoit, à titre prévisionnel, des ports de chargement et de déchargement syriens.

Par ses demandes successives étalées entre d'octobre 2017 au 18 décembre 2017, la Banque cherche ainsi à définir clairement la situation de l'affréteur du navire et à vérifier qu'il ne soit effectivement plus incorporé en Syrie. Le 18 décembre 2017, l'ordre de paiement est rejeté, car soumis à aux sanctions. Les explications de la banque sont les suivantes « *notre politique groupe [...] : aucune opération liée directement ou indirectement à la Syrie n'est autorisée dans notre groupe à ce jour* »¹⁵⁵.

Selon Monsieur DEPRER, la situation actuelle de l'Iran pourrait provoquer de telles situations. De fait, les établissements financiers notamment ceux ayant des positions aux Etats-Unis et même parfois cotés en bourse aux Etats-Unis (New York Stocks of Exchanges) ne veulent plus prendre de risque en effectuant des

¹⁵¹ Échanges e-mails anonymisés d'un courtier d'assurances maritimes

¹⁵² L'affréteur exploite le navire pour une période donnée (au voyage, ou à temps).

¹⁵³ Ibid.

¹⁵⁴ le contrat d'affrètement/ d'exploitation

¹⁵⁵ Ibid.

transactions avec ces pays. Concernant l'Iran il est difficile aujourd'hui même de faire passer une transaction de paiement en Euro. *« Pour les grandes banques internationales, il n'est plus question de risquer des amendes et l'image commerciale de l'entreprise à l'occasion de telles transactions (il s'agit ici de transactions visibles par les marchés mondiaux : secteur automobile, gazier, pétrolier, technologies de pointe) »*¹⁵⁶.

Il est admis que certains établissements financiers de taille moyenne interviennent en Europe et un peu partout dans le monde dans des transactions de moindre envergure avec l'Iran. L'OFAC n'a en effet pas d'intérêt et de ressources pour s'occuper des *« petits entités »* et concentre ses forces sur les *«top five Banks »* de chaque pays avancé.

*« Ainsi même des entreprises américaines, françaises, japonaises utilisent des circuits marchandises /paiement pour maintenir leur courant d'affaire avec les pays sous sanctions étendues dont l'Iran »*¹⁵⁷.

Dans le domaine assurance la position est identique : par exemple, le GAREX a eu la proposition d'assurer les flottes de remorqueurs iraniennes. Mais les régimes de sanctions primaires comme celui de l'Iran présentent trop de difficultés, ce qui gêne le GAREX : les sanctions primaires. Pratiquement, il y a trop de difficultés pour assumer le rôle d'assureur. Une des principales difficultés étant encore une fois l'utilisation du Dollar comme monnaie de transaction et de paiement qui est dominante dans les contrats d'assurance. Il y a un risque que l'opération soit refusée par la banque. *« A partir du moment où les Etats-Unis ont un rôle préventif sur l'utilisation du dollar, l'entreprise court le risque de sanction et donc court le risque que l'opération soit refusée par la banque »*¹⁵⁸.

¹⁵⁶ Entretien avec Monsieur Dominique DEPREE

¹⁵⁷ Ibid.

¹⁵⁸ Ibid.

Chapitre 2 CONTRAINTE DE L'ENTREPRISE D'ASSURANCE MARITIME D'ANTICIPER SES RISQUES ET DE MENER UNE REFLEXION SUR DES DISPOSITIFS DE DEPLACEMENT DU RISQUE

Dans cette partie, il sera développé les possibilités pour l'entreprise de développer ses connaissances des sanctions internationales afin de maîtriser son risque. D'une part, au niveau microéconomique, il existe des pistes d'amélioration pour pratiquer les sanctions de façon efficace (SECTION 1). D'autre part, le dispositif juridique européen ne parvient à affirmer une position forte face aux sanctions américaines (SECTION 2).

Section 1 Au niveau microéconomique: le développement d'un savoir-faire technique au sein de l'entreprise

Effectuer un comparatif entre le régime de sanctions européennes et le régime de sanctions américaines. S'il y a un décalage entre les deux, il convient d'appliquer dans un premier temps le principe de précaution, c'est-à-dire se conformer aux sanctions américaines. Dans un second temps, l'entreprise peut développer son analyse et travailler sur la hiérarchie des sanctions entre elles. La question est de savoir encore une fois si les sanctions sont ou non applicables.

Le raisonnement est double. Premièrement, l'entreprise effectue un contrôle vis-à-vis des sanctions européennes. Ensuite, elle recherche s'il existe un « *US Nexus* », c'est à dire une connexité, avec les Etats-Unis. Le cas échéant, l'entreprise doit soit vérifier sa conformité avec les sanctions américaines, soit supprimer l'élément de connexité. Pour rappel, il y a connexité en cas de siège social ou activités sensibles aux Etats-Unis, en cas d'utilisation du dollar, et ou des parties impliquées aux opérations aux Etats-Unis.

Par exemple pour l'embargo à l'encontre de PWSA au Venezuela, seuls les américains y sont soumis. Une société italienne qui veut importer du pétrole via PWSA a tout à fait le droit de le faire si elle est libellée en Euro.

Il faut donc regarder si ce point d'accroche ne se retrouve pas dans l'opération pour laquelle les assureurs et les intermédiaires d'assurances sont sollicités. Cette analyse passe par un questionnaire.

Cas pratique de la maîtrise d'un élément d'extranéité.

L'exemple est celui en assurance corps d'une déclaration préalable pour Cuba, d'un navire dont le risque est placé auprès d'un assureur important, très sensible au sujet des sanctions. Cuba est soumis aux sanctions américaines.

Par conséquent, il pourrait être envisagé de placer le risque, pour ce navire en particulier, auprès d'un assureur de taille moins importante, qui n'applique de ce fait, pas les sanctions américaines.

En effet, la situation politique américaine actuelle produit actuellement une fracture dans la réglementation applicable aux entreprises d'assurance maritime. Il convient donc de faire une « *analyse à deux niveaux, entre les sanctions multilatérales et les sanctions d'origine américaines* »¹⁵⁹.

Toute société n'ayant pas de point de contacts avec les américains pourraient passer outre la réglementation américaine si leur contrat n'est pas souscrit en dollars. En effet, « *la monnaie américaine donne prise à une application extraterritoriale des lois américaines* »¹⁶⁰.

¹⁵⁹ Entretien avec Monsieur Frederick DENEFLÉ du 15 juillet 2019, en annexe 3

¹⁶⁰ Ibid.

Mettre en place des standards de marché. Un point sur les sanctions internationales a été sollicité par L'UCAMAT¹⁶¹, au Rendez-vous de l'Assurance en mai 2019. Cela a été demandé pour amorcer la mise en place de standards de marché.

La difficulté est que les standards se heurtent rapidement à des entreprises américaines qui ont une grande culture américaine. Par exemple, un intervenant de la compagnie Suisse RE soulignait la force de la Responsabilité (RSE). Pour leur entreprise, bien qu'il n'existe plus de sanctions contre l'Iran au niveau européen, il demeure essentiel de ne pas travailler avec des pays douteux, dont l'Iran fait partie. Cela fait référence à la politique d'image de marque et l'administration juridico médiatique. Le standard est donc difficile à atteindre de ce point de vue-là.

Convenir d'un standard de processus

Il convient cependant de solliciter le réseau assurantiel pour appliquer des procédures avec des critères standardisés et formaliser les connaissances en interne en développant la culture de l'embargo au sein de l'entreprise.

La maîtrise technique est essentielle. Selon Monsieur Denèfle, il n'y a « *pas de bon commercial en matière de prestation de service intellectuel sans domestiquer la technique s'agissant d'une activité réglementée. Nous sommes dans une activité réglementée, avec des comptes à rendre à des actionnaires, à l'autorité de contrôle, à nos partenaires* ».

Cette technique, si elle est maîtrisée est plus facile à partager et à développer.

¹⁶¹ Union des Courtiers d'Assurances Maritimes et transports

Section 2 Au niveau macroéconomique

Règlement dit de blocage initialement prévu pour l'embargo cubain. Il a été remis à jour et « est entré en vigueur le 7 août 2018 »¹⁶². Cette réaction immédiate de l'Union Européenne semble certes « *neutraliser les conséquences des sanctions américaines* »¹⁶³. Toutefois, le règlement est sans impact pour les actifs détenus aux Etats-Unis et présente le risque d'une « double peine » en cas de sanctions américaines sur les actifs détenus aux Etats-Unis et une sanction européenne pour s'être conformé aux sanctions américaines.

Pour ce qui est de l'efficacité juridique du droit de réparation d'une personne (physique ou morale) ayant subi une sanction américaine à tort, elle est toute relative puisque « *l'Etat fédéral bénéficie d'une immunité de juridiction* »¹⁶⁴.

Par exemple, la Société Générale « *a renoncé à opposer le règlement de blocage et accepté de payer 1,34 milliards de dollars* »¹⁶⁵ pour une violation de l'embargo cubain.

Chez SIACI, des assurés assurent uniquement une partie de leurs problématiques de transport par le marché français et britannique. Ils confient les zones de transport sujettes aux sanctions au marché chinois, indien. Pourquoi ? Il est impératif que l'Union Européenne développe une réglementation sanctions plus étoffée, avec des moyens de contrôles pour assurer une meilleure crédibilité.

¹⁶² Philippe BONNECARRERE, *Quelles réponses européennes à l'extraterritorialité américaine ?* - Revue Question d'Europe n°501 du 4 février 2019

¹⁶³ Ibid.

¹⁶⁴ Ibid.

¹⁶⁵ Ibid.

Conclusion

Le « *doux commerce* », évoqué en début de ce mémoire, est une idée développée par Montesquieu selon laquelle les échanges commerciaux entre les Nations sont vecteurs de pacification. Cette réflexion du courant des Lumières n'est plus d'actualité.

À présent, les sanctions américaines, dans leur application extraterritoriale, sont la manifestation d'une volonté des États-Unis de maîtriser une partie de l'activité économique de certains États pour assurer la pérennité de leur propre puissance.

Dans ce contexte de tensions commerciales, les entreprises de taille significative s'inscrivent désormais dans le sillage des obligations de vigilance des établissements financiers. Cela s'explique par une pression réglementaire qui s'amplifie. Toutefois, le respect des sanctions américaines, dans leur application extraterritoriale, provient majoritairement d'une démarche volontaire des entreprises qui ne souhaitent pas engager leur réputation et s'exposer à des pénalités importantes.

Cette démarche volontaire est induite par la portée de la puissance américaine. De fait, l'actionnariat d'un intermédiaire d'assurance important peut solliciter de son partenaire le respect des sanctions américaines, malgré l'absence de connexité de certaines opérations avec les États-Unis. Cette démarche est particulièrement inévitable puisque les partenaires financiers des entreprises d'assurance maritimes (de taille importante) ont des intérêts aux États-Unis et donc *in fine*, une obligation de respecter les sanctions américaines.

Face à ce constat, il serait opportun de revenir à une application raisonnée des sanctions envers l'Iran, (comme cela est le cas pour les sanctions américaines envers Cuba) afin de préserver un équilibre dans cette région très sensible. En effet, le commerce iranien n'est pas totalement cristallisé par l'existence de sanctions américaines. La preuve en est avec l'activité de la flotte iranienne, transportant du pétrole.

Une question se pose, particulièrement, en cas de mesure d'assistance sollicitée par un navire iranien en difficulté : quelles règles seront appliquées ? L'assistance maritime est en effet un principe fondamental du droit maritime. Or, les sanctions américaines interdisent de couvrir une opération d'assistance faisant intervenir un ou des acteur(s) iranien(s). Le cas de l'avarie survenue à un pétrolier iranien ¹⁶⁶ en mer Rouge, au large des côtes saoudiennes, ce 21 août 2019 illustre bien cette problématique.

Enfin, un cas récent laisse penser que l'Union Européenne enclenche un processus de réponse efficace. En effet, les autorités du « *Rocher* » à Gibraltar ont arraisonné le 4 juillet 2019 un navire battant pavillon iranien lors de son passage par le détroit de Gibraltar¹⁶⁷. Le motif initial de cette saisie est l'application des sanctions européennes : le navire est soupçonné d'avoir pour destination finale la Syrie, pays sous sanctions européennes. A cela, les autorités américaines ont adressé une demande de saisie au titre des sanctions américaines contre l'Iran. Téhéran a réagi en saisissant à son tour deux navires britanniques, dans le détroit d'Ormuz. Finalement, les autorités de Gibraltar ont relâché le navire.

Ces situations nous démontrent que le rapport de force de la scène internationale s'est déplacé du champ diplomatique et juridique vers un affrontement des forces économiques, à travers notamment le principe de sanctions secondaire qui impacte les entreprises.

¹⁶⁶ Site l'Antenne, consulté le 23/08/2019 : https://www.lantenne.com/notes/Un-petrolier-iranien-en-panne-en-mer-Rouge_b36651244.html

¹⁶⁷ https://www.liberation.fr/depeches/2019/08/18/le-petrolier-iranien-retenu-a-gibraltar-appareille-apres-le-rejet-de-la-demande-americaine_1745880 Consulté le 23/08/2019

Glossaire

| | |
|----------|---|
| B/L | Bill of Landing ou connaissance |
| PIB | Produit intérieur Brut |
| Code IMO | Code d'immatriculation du navire attribué par l'OMI, organisation Maritime Internationale |
| CSNU | Conseil de Sécurité des Nations Unies |
| LCB FT | Lutte contre le Blanchiment d'argent et lutte contre le financement du terrorisme |
| MOU | Memorandum Of Understanding |
| OCDE | Organisation de Coopération et de Développement Economique |
| OFAC | Office of Foreign Assets Control |
| ONU | Organisation des Nations Unies |
| UCAMAT | Union Des Courtiers d'Assurances Maritimes et Transports |
| UE | Union Européenne |
| SEC | Securities of Echange Commission |
| KYC | Know Your Customer |

Bibliographie

Articles et mémoire de recherche

AGCS. « Safety & Shipping Review » de mars 2019. Consultée le 26 Avril 2019 en ligne :

<https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2019.pdf>.

Bighaïgui TCHASSANTE TCHEDRE. *L'affrètement coque nue : une figure contractuelle dynamique*, Volume /2 2018, e-revue Neptunus du Centre de Droit Maritime et Océanique de Nantes édition.

Brigitte PEREIRA, *Blanchiment, soupçon et sécurité financière*. *Revue Internationale de Droit Economique*, 2011.

« Bulletin n°207 ». *Dictionnaire permanent - Assurances* (blog), octobre 2011.

Dyae Najm Ezzine. *La Lutte contre le Blanchiment des capitaux : quels enjeux ?* HEM Rabat 2008. Consulté le 27 juillet 2019. https://www.memoireonline.com/05/08/1093/m_la-lutte-contre-le-blanchiment-des-capitaux-maroc0.html.

Edorh-Komahe, Patrice, et Antoine Luquiau. *La Gestion des sanctions internationales par les assureurs maritimes*. *Centre de Droit Maritime et Océanique de Nantes, Neptunus*, 25, 2019/1, n° 25 (1 mars 2019)

Ha Ngoc, Julia. *L'assuré est-il tenu de déclarer à son assureur, lors de la souscription du contrat, l'existence de négociation en cours sur un contrat de prêt ?* *Droit maritime Français*, avril 2019, Lamyline édition.

Marie Gueit. *Les sanctions internationales et la Clause Sanction*. Université d'Aix-en-Provence, CDMT, 2012.

Nicolas, Pierre-Yves. *De la fortune de mer au risque maritime et transport, commentaire de l'ordonnance du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport.* *Droit maritime Français*, juin 2011, Lamyline édition.

Stern, Brigitte. *L'extra-territorialité «revisitée: où il est question des affaires Alvarez-Machain, Pâte de Bois et de quelques autres...»* - *Annuaire Français de droit international*, 1992, 239-313.

WEEKS-BROW, Rhoda. *Halte au Blanchiment.* *FMI, Finance & développement de décembre 2018.* Consulté le 17 août 2019.
<https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/fre/2018/12/pdf/fmi-lutte-contre-le-blanchiment-des-capitaux-et-stabilite-economique-straight.pdf>

Conventions, lois et règlements internationaux

Adoptée par la Conférence de négociations le 21 novembre 1997 : « *Convention sur la lutte contre la corruption d'agents publics étrangers dans les transactions commerciales internationales* »

Directive 2005/60/CE du Parlement Européen et du Conseil du 26 octobre 2005 « *relative à la prévention de l'utilisation du système financier aux fins du blanchiment de capitaux et du financement du terrorisme.* »

« loi du 3 juillet 1967 ». Consulté le 17 juillet 2019.
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000692712&categorieLien=cid>.

Loi du 9 décembre 2016 relative « *à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique* », dite loi Sapin II. Consulté le 17 août 2019.
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000033558528&categorieLien=id>

Règlement (UE) n°961/2010 du Conseil du 25 octobre 2010 « *concernant l'adoption de mesures restrictives à l'encontre de l'Iran et abrogeant le règlement* ». (CE) n°423/2007

Traité sur l'Union Européenne aussi appelé Traité de Maastricht, modifié par différent Protocole, donc le Traité d'Amsterdam du 2 octobre 1997, 7 février 1992.

Entretiens professionnels et interventions professionnelles

Besançon, Marion. « *Compliance* ». Cours présenté au Master 2 Droit et Management des activités maritimes, Université Aix Marseille, septembre 2019.

Denefle, Frédéric, entretien du 15 juillet 2019 (annexe n°3).

L'AFFETEUR, Matthieu et Rémi DJOCHGOUNIAN, entretien du 23 juillet 2019

Laïdi, Ali, entretien du 26 juin 2019.

Ouvrages

Christian SCAPEL. *Sous partie II : Les assurances maritimes.* *Traité de Droit Maritime*, Lextenso éditions, 2016, note 1297 et s.

Laïdi, Ali. *La guerre économique*. Acte Sud. France, 2019.

Lanois, Paul. *L'effet extraterritorial de la loi Sarbanes Oxel*. Revue Banque Edition., 2008.

Sites internet

- Agence Française Anti-Fraude. « La fraude ». Consulté le 16 août 2019. <http://www.alfa.asso.fr/>.
- Article de GENERALI. « La fraude et ses conséquences ». Consulté le 16 août 2019. <https://www.generalifrance.fr/dossier/fraude-assurance-consequences/>
- Cabinet d'avocat Saul Associés. « La Convention Judiciaire d'Intérêt Public », 11 mars 2019. <http://saul-associes.fr/la-convention-judiciaire-dinteret-public-cjip-une-bonne-idee-pour-la-defense/>.
- C. Graber. Intervention au « 11ème Rendez-vous de l'assurance ». Paris, 15/5/19 <https://www.cesam.org/evenementiel/lerendezvous/2019/documents/presentations/15/ChristopheGRABER.pdf>.
- « L'observatoire de l'OCDE ». Consulté le 8 août 2019. <http://observateurocde.org/news/archivestory.php/aid/142/Qu'est-ce-que-la-corruption.html>.
- Mario Ciancarelli, Swiss Re. « Présentation au Rendez-vous de l'assurance Transport 2019 ». Consulté le 30 juillet 2019. <https://www.cesam.org/evenementiel/lerendezvous/2019/documents/presentations/14-11H30/4-MarioCIANCARELLI.pdf>.
- Site officiel de l'OFAC. Consulté le 17 août 2019. <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Pages/eolinks.aspx>.
- Site Officiel de l'Union Européenne. Consulté le 16 août 2019. <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/sanctions/>.
- Site officiel des Nations Unies. Consulté le 22 juillet 2019. <https://www.un.org/fr/sections/un-charter/chapter-vii/index.html>.
- Site officiel du GAFI. Consulté le 17 août 2019. www.fatf-gafi.org/fr/aproposdugafi/.
- Site officiel du gouvernement français. Consulté le 14 août 2019. <https://www.economie.gouv.fr/tracfin/accueil-tracfin>.

<https://www.reuters.com/article/us-bnp-paribas-settlement-sentencing-idUSKBN0NM41K20150501> Consulté le 23/08/2019

https://www.liberation.fr/depeches/2019/08/18/le-petrolier-iranien-retenu-a-gibraltar-appareille-apres-le-rejet-de-la-demande-americaine_1745880 Consulté le 23/08/2019

Autres

Formation interne à SIACI Saint Honoré sur le blanchiment d'argent, 24 mars 2019.

Polices d'assurance SIACI SAINT HONORE.

Denèfle Frédéric. *Synthèse sur l'assurance transport*, 2015. Document interne au CESAM.

Document Interne SIACI SAINT HONORE. « Chiffres clés du groupe SIACI Saint Honoré pour 2018 ». juin 2019.

Stern, Brigitte. *La souveraineté face à la Mondialisation*. Codification division Department of Public Information United Nations, video.

Annexes

Annexe 1 Liste des pays GAFI

Annexe 2 Exemple de questionnaire

Annexe 3 Entretien avec Monsieur Denèfle

Annexe 1

Liste des pays GAFI

Liste des pays et territoires à haut risques et non coopératifs (GAFI-FATF février 2018)

| Catégories | Liste |
|--|--|
| Les pays et territoires pour lesquels le GAFI appelle ses membres et les non-membres à appliquer des contre-mesures. | L'Iran La république populaire démocratique de Corée |
| Pays et territoires pour lesquels le GAFI appelle seulement ses membres à considérer les risques liés aux défaillances associés à chacun des pays ou territoires concernés : les pays et territoires présentant des défaillances stratégique en matière de LBC/FT, mais qui sont déterminés, grâce à un engagement politique de haut niveau, à corriger ces défaillances en mettant en œuvre un plan d'action élaboré en coopération avec le GAFI. | Ethiopie Iraq Serbie Sri Lanka Syrie Trinidad and Tobago Tunisie Vanuatu Yemen |
| Pays et territoires qui ne sont plus soumis au processus continu de conformité du GAFI en matière de LBC /FT | Bosnie and Herzegovina |

Source:

- <http://www.fatf-gafi.org/publications/high-riskandnon-cooperativejurisdictions/documents/public-statement-february-2018.html>
- <http://www.fatf-gafi.org/publications/high-riskandnon-cooperativejurisdictions/documents/fatf-compliance-february-2018.html>

Annexe 2

Exemple de questionnaire Assureur

| Questions | |
|---|--|
| 1. Date de l'escale dans le pays sous sanctions <i>Date of call in sanctioned country</i> | |
| 2. Valeur assurée du bateau <i>Vessel insured value</i> | |
| 3. Souscripteur(s) <i>Policyholder(s)</i> | |
| 4. Associés et bénéficiaires effectifs du souscripteur <i>Policyholder's shareholders and ultimate beneficial owners</i> | |
| 5. Propriétaires du navire (incluant les bailleurs, créanciers hypothécaires, prêteurs - la liste complète doit être incluse) <i>Vessel owners (including lessors, mortgagees, lenders - full list to be included)</i> | |
| 6. Affréteur du navire <i>Charterer</i> | |
| 7. Exploitant du navire <i>Ship manager</i> | |
| 8. Nom du navire <i>Name of Vessel</i> | |
| 9. Numéro IMO et pavillon <i>IMO number & flag of registration</i> | |
| 10. Port d'escale du pays sous sanctions <i>Port(s) of call in sanctioned country</i> | |
| 11. Agent portuaire / Opérateur portuaire / Autre intermédiaire de transport <i>Port agent/ port operator / other transport intermediary</i> | |
| 12. Nom de la ou des banques impliquées si existante(s) <i>If a bank is financing the operation please provide the name of the bank</i> | |
| 13. Qui est le bénéficiaire désigné en cas de sinistre et quelle est sa nationalité ? <i>Who is the designated Loss Payee in case of claim and what is its country of incorporation ?</i> | |

| | |
|---|--|
| <p>14.Éléments d'américanité (biens transportés contenant 10% ou plus de contenu américain, services, technology, devise dollar, US persons) <i>Presence of US elements (does the contract involve any US origin or controlled transported goods (including goods containing 10% or more US content, services, technology, USD currency, US persons ?)</i></p> | |
| <p>15.Avez-vous réalisé des contrôles afin de vous assurer que les parties prenantes ne font pas l'objet de sanctions ? <i>Have you carried out sanctions checks against all parties to ensure that these are not restricted ?</i></p> | |
| <p>Signature du souscripteur de la police, ou de l'intermédiaire (agent général, courtier d'assurance) <i>Signature of the Policyholder or of the (Re)Insurance Agent/ Broker</i></p> | |
| <p>Nom de la personne signataire <i>Print name of person signing</i></p> | |
| <p>Signature et tampon de la société <i>Signature & stamp of the company</i></p> | |
| <p>Date <i>Date</i></p> | |

Liste des pays sous embargo

Country-Based Sanctions Tables (embargoed countries)

1. Corée du Nord¹⁶⁸ (North Korea)
2. Iran (Iran)
3. Syrie (Syria)
4. Région de Crimée (Crimea Region)

Liste des pays sous sanctions globales

Country-Based Sanctions Tables (comprehensive sanctions)

1. Cuba (Cuba)
2. Libye (Libya)
3. Russie / Ukraine hors Crimée (Russia / Ukraine-related except Crimea)
4. Venezuela (Venezuela)

¹⁶⁸ Aucune garantie assurantielle en lien avec la Corée du Nord ne pourra être donnée, en quelque circonstance que ce soit.

No insurance cover involving North Korea will be given, in any circumstances.

Liste des pays sous sanctions limitées
Country-Based Sanctions Tables (limited sanctions)

1. Afghanistan (Afghanistan)
2. Les Balkans¹⁶⁹ (The Balkans)
3. Biélorussie (Belarus)
4. Birmanie – Myanmar (Burma / Myanmar)
5. Burundi (Burundi)
6. République centrafricaine (Central African Republic)
7. République Démocratique du Congo (Democratic Republic of the Congo)
8. Egypte (Egypt)
9. Érythrée (Eritrea)
10. Guinée (Guinea)
11. Guinée-Bissau (Guinea-Bissau)
12. Irak (Iraq)
13. Liban (Lebanon)
14. Macédoine (Macedonia)
15. Maldives (Maldives)
16. Mali (Mali)
17. Nicaragua (Nicaragua)
18. Somalie (Somalia)
19. Soudan / Darfour (Sudan / Darfur)
20. Soudan du Sud (South Sudan)
21. Transnistrie (Transnistria)
22. Tunisie (Tunisia)
23. Yemen (Yemen)
24. Zimbabwe (Zimbabwe)

¹⁶⁹ Les Balkans, entendu sous l'angle du régime de sanctions, comprennent : la Serbie, la Bosnie-Herzégovine, le Monténégro et la Moldavie.
The Balkans, heard in terms of the sanctions regime, include : Serbia, Bosnia and Herzegovina, Montenegro and Moldova.

Annexe n°3

Entretien avec Monsieur Frédéric Denéfle, Président du CESAM

Idées générales :

- * Les Sanctions sont applicables économiquement.
- * Le processus d'identification est à la base d'une procédure.
- * La problématique d'assurer une opération qui va être un soutien à un contournement d'embargo.
- * Il faut pour les assureurs et les intermédiaires d'assurance vérifier si le contrat peut ou ne peut pas leur apporter une aide financière.
- * L'élément de connexité pour l'application des sanctions américaines : siège social ou activités sensibles aux Etats-Unis, le dollar utilisé comme monnaie du contrat, et/ou des parties impliquées aux opérations aux Etats-Unis.

> Pouvez-vous me faire part de votre expérience pratique des sanctions ?

Cela est difficile à cause du caractère confidentiel du sujet, du point de vue du processus de souscription. On ne souhaite pas parler des affaires où l'on a touché les sanctions. Il y en a eu.

En revanche il est possible de revenir sur les procédures que les entreprises d'assurances, et les intermédiaires doivent mettre en place.

> Quel contrôle raisonnable doit être mis en place par les entreprises ?

Le processus d'identification est la base d'une procédure. Cela est très difficile en matière maritime. Pour l'exploitation d'un navire, ou vente de marchandises, il y a beaucoup d'intermédiaires. Le système des poupées russes est une image très parlante pour décrire la superposition des acteurs en matière maritime : On voit la dernière, mais pas toutes celles qui ont été impliquées.

Ce qui est attendu des assureurs : faire ce qui est demandé par la loi, c'est à dire faire le nécessaire pour éviter d'apporter leur concours à une personne qui est frappée d'embargo.

> Sur l'évolution de la réglementation :

Avant 2010 cela était relativement simple. Cela change avec le règlement européen de 2010 car "*les assureurs et les assurés ne pourront apporter leur concours à des sociétés ou à des personnes instituées en Iran*" c'est la première fois qu'on identifie les assureurs en tant que tel.

Avant, il y avait un flou sur qui devait réellement respecter l'embargo. On était dans le sillage de l'assuré. Depuis le règlement de 2010, le contrat d'assurance prévoit que si l'assuré est sujet à un embargo, il n'est pas couvert. C'est matérialisé par la CLAUSE SANCTION.

> Sur les sanctions secondaires :

Il s'agit d'un embargo américain beaucoup plus complexe

Il vise les personnes qui ne font pas partie du ressort américain mais d'une manière ou d'une autre ont une dépendance avec les Etats-Unis. Par exemple, si un membre du groupe était aux Etats-Unis ou un américain qui travaille dans l'entreprise.

Les sanctions primaires, « *Primary Sanctions* » : ce qui sont les sanctions en lien avec le territoire américain.

Les sanctions secondaires, « *Secondary Sanctions* » : frappent les personnes qui sont en dehors du territoire américain.

> Sur la clause sanction :

C'est la clause anglaise qui a eu le plus de succès, pour des raisons de rayonnement internationale.

Cette clause vient du fait qu'il faut éviter de couvrir une opération sous sanction mais en plus, ne pas se retrouver par hasard dans une opération qui est soumise aux sanctions.

Par exemple, pour l'assurance d'une marchandise, souvent le vendeur contracte l'assurance pour le compte du destinataire, qui sera tiers bénéficiaire. Or la marchandise peut changer de mains pendant l'expédition.

> Sur la notion de bénéfice de l'opération de transport :

En assurance risques de guerres ou risques ordinaires, apporter son soutien à une activité de transport peut conduire à soutenir une activité prohibée dans laquelle est impliqué l'assuré par ailleurs. Ainsi, même si l'armateur est turc ou grec, il est peut-être impliqué dans une activité prohibée bien que l'assurance ne soit pas impliquée.

Ils pourront bénéficier de l'opération de transport, qui, selon les théoriciens des sanctions ne serait pas possible si les assureurs n'apportaient pas leur concours.

Tant vis à vis de l'assurance corps que faculté, on s'est retrouvé à traiter cela : assurer une opération qui va être un soutien à un contournement embargo. La nuance est très fine.

Donc depuis, il existe une procédure pour mettre en place un processus d'identification, à travers un questionnaire.

> Le régime juridique des sanctions :

L'Iran a été enlevé puis remis sur la liste des sanctions. D'autres sanctions se sont aggravées. Par exemple la Syrie, import et export qui pourrait servir au gouvernement.

Les sanctions de plus en plus ciblés depuis l'arrivée de Trump : sur des activités et des personnes.

- PWSA au Venezuela, une entreprise impliquée dans l'acheminement de produits pétroliers

- des embargos contre la Russie s'agissant de l'annexion de la Crimée avec comme corollaire l'impossibilité de travailler avec certaines banques russes.

Il faut pour les assureurs et les intermédiaires d'assurance vérifier si le contrat peut ou ne peut pas leur apporter une aide financière. Par exemple, un crédit documentaire d'une opération d'import export à partir ou vers la Russie. Il faut vérifier s'il y a une des banques qui est frappées d'un embargo. Quelque part, notre certificat d'assurance pourrait leur profiter. Donc engendrer un soutien indirect à une entreprise qui serait sujette à un embargo.

Cela est donc complexe et difficile. D'autant plus que maintenant il y a la fracture suivante :

- embargo d'origine américain
- embargo multilatéraux.

Il faut faire une analyse à deux étages : voir quelles sanctions s'appliquent.
Par exemple, une société qui n'a pas de contact avec les américains doit éviter de souscrire le contrat d'assurance en USD sinon cela donne prise à l'application de la réglementation américaine. La monnaie du contrat est importante.

> La nature de l'obligation de contrôle

Les contrôles qui doivent être faits très en amont, quelle que soit la catégorie (facultés ou corps). De plus, il faut essayer de faire une opération de vérification *a posteriori*.

Les assureurs ne sont pas procureurs. Il n'est pas attendu d'eux qu'ils identifient les sanctions, qu'ils les dénoncent, qu'ils soient les portes drapeaux des sanctions. Il faut qu'il ne prête pas le flan aux opérations frappées d'un embargo.

> Le point d'accroche de l'embargo

La question est de savoir encore une fois si l'embargo nous est ou non applicable.

Double raisonnement : contrôle vis-à-vis sanctions européennes puis si connexité, avec les Etats-Unis, alors vérifier avec les sanctions américaines. Il y a connexité en cas de siège social ou activités sensibles aux Etats-Unis, dollars, et ou des parties impliquées aux opérations aux Etats-Unis.

Par exemple pour l'embargo à l'encontre de PWSA au Venezuela, c'est uniquement les américains qui y sont soumis. Une société italienne qui veut importer du pétrole *via* PWSA a tout à fait le droit de le faire.

Il faut donc regarder si ce point d'accroche ne se retrouve pas dans l'opération pour laquelle les assureurs et les intermédiaires d'assurances sont sollicités. Cette analyse passe par un questionnaire :

Nom du destinataire,

Monnaie utilisée pour faire le contrat et tarifier le risque, pour bannir le plus possible le dollar.

> L'embargo Iranien : deux problèmes

Le problème purement juridique et médiatique avec la volteface américain. Désormais, une série de parties impliquées ne veut plus y aller. Effectivement, les grosses sociétés ont des intérêts américains. Elles courent donc le risque d'avoir des comptes à rendre aux USA. A la difficulté juridique s'ajoute le poids médiatique. Les entreprises veulent éviter les plus grosses difficultés. C'est leur façon d'administrer leur image de marque.

Le deuxième problème vient de l'impossibilité matérielle. Il n'est plus possible de faire quoi que ce soit vis à vis de l'Iran. S'il y avait un navire désemparé qui nécessitait une assistance, s'il fallait nommer un expert ou qu'un avocat est désigné avec un acteur en Iran, ou un navire en perdition en Iran, aucun moyen de rien faire... Il n'y a pas de visa pour renvoyer un marin depuis l'Iran, il y a refus des banques européennes de manier des fonds vers l'Iran. Les assureurs sont face à un blocage institutionnalisé. Donc une compagnie d'assurance, ne saura pas administrer un dossier en Iran.

Les montants des primes sont pourtant très bons. Mais, à partir du moment où la porte est ouverte une fois, l'assureur serait sollicité toujours. C'est une situation assez compliquée à manier sur le plan commercial.

Le sujet des sanctions fait appel à un mécanisme de questionnement. Une question traite un point précis. Un questionnement fait par exemple référence à ceci : *qu'est-ce une opération qui peut être frappée d'un embargo ?*

> Ce qui est attendu des entreprises d'assurances

Une réaction d'ensemble sur des critères de contrôle homogène. Ce contrôle sera au fur et à mesure documenté, conservé. Ceci pour être prêt à un audit.

C'est essentiel aussi pour l'intermédiaire d'assurance, qui a la première analyse.

Il ne s'agit pas devenir le *justicier de l'embargo*.

> Comment a été mise en place l'analyse embargo

L'intermédiaire qui a l'analyse du client. Il est nécessaire que les intermédiaires se dotent d'un processus en place avec un degré de profondeur et les compétences adéquates.

Cela est compliqué en risques ordinaire car les services n'ont pas la culture de l'embargo.

Il faut donc une personne en interne qui ait une profondeur juridique et commerciale. Qu'elle soit écoutée autant par le manager que par le souscripteur. Il est très difficile de recruter des profils comme ceux-là.

Par retour des premières expériences, les entreprises recrutent des personnes externes qui font une semaine de formation qui laisse un canevas à une personne désigné.

Longtemps les courtiers ne se sentaient pas concernés car ne prenaient pas la prime. Cela a fait perdre beaucoup de temps. La réalité c'est que les intermédiaires doivent mettre en place le critère embargo ; le processus de la maîtrise du risque embargo.

> Et la Lutte Contre le Blanchiment et le Financement du Terrorisme ?

Cette réglementation est complètement opposable aux intermédiaires. Ils doivent faire attention de ne pas procéder à une opération de conseil à un client qui blanchit ou participe à une activité terroriste.

Ici, réglementation purement européenne. Or là-dessus les intermédiaires n'ont pas été extrêmement regardants.

L'identité du correspondant TRACFIN est une donnée confidentielle de l'entreprise. De-même que les dossiers qui passent au correspondant. Les officiers conformité sont souvent correspondant TRACFIN, mais parfois, le correspondant est au niveau de la DG.

> Dénonciation de contrats présentant un risque sanction, par un intermédiaire en 2018 :

Le point de départ de tt cela :

- 1- d'abord la maîtrise de ce concept en interne
- 2- mise en place processus de prévention
- 3- outil de screening

A partir du moment où cela est mis en place, l'entreprise est proche de pouvoir convaincre que des mesures sont mises en place. Il est possible de laisser passer un dossier mais ce qui est important est de développer une culture interne dans l'entreprise.

Il s'agit du point de départ de la maîtrise du risque confirme.

> La spécificité maritime et la pratique du questionnaire à la souscription

Après pour la matière maritime on ne peut pas tout savoir. C'est pour cela que les assureurs vont plus loin, avec des questionnaires. Il n'y a pas de questionnaire marché. Il y a un questionnaire pour GAREX-SIACI (nom armateur, lieu chargement, lieu déchargement, la monnaie de souscription du contrat). Pour le risque de guerre, il existe un questionnaire qui va avec les affaires. Les assureurs spécialistes du risque de guerre ont des affaires avec des zones où le risque n'est plus garanti, ils ne sont plus assureurs, sauf à faire une demande spécifique. Donc, en matière de risque de guerre, les acteurs ont développé avec aisance un questionnaire *ad hoc* pour un pays qui est frappé d'embargo. Ils possèdent un élément technique, spécifique à leur disposition pour identifier le cas échéant un trafic soumis à un embargo.

Sauf erreur, il n'existe pas de tel questionnaire pour les risques ordinaires. Pour les Corps non... Les facultés encore moins ! Or c'est un très bon filet de sécurité. On pourrait imaginer qu'en risques ordinaires, pour découvrir le client, l'assureur ou l'intermédiaire envoie un questionnaire... Même si ce sont des questions idiotes.

> Les points bloquants à la pratique du questionnaire

Le problème sur le marché c'est la peur que le client s'enfuit. L'aspect concurrentiel chasse la bonne pratique de conformité. La dimension commerciale qui est trop forte. Nous ne sommes pas à une maturité de marché avec un canevas commun.

Et c'est chronophage et facteur d'énormément de tensions. Cette année, il y a eu de nombreux accrochages entre acteurs sur le marché : des opérateurs qui considéraient qu'ils en avaient fait assez.

> L'éventualité d'un dossier commun entre les acteurs de l'assurance maritime

Cela poserait peut être un problème concurrentiel. Il faudrait voir ce que l'on mettrait dedans, car cela pourrait poser un problème de concurrence (concertation entre assureurs et courtiers).

Et puis, la maîtrise du thème de conformité n'arrive pas aux mêmes standards entre les uns et les autres. Certains n'ont pas les piliers en tête. Par exemple, une entreprise d'assurance qui ne fait que de l'Europe. Le jour où il se retrouve face à un commissionnaire complètement international avec 50 agences, cet acteur de l'assurance ne sera pas prêt.

Il y a d'ailleurs eu un point au colloque au rdv de l'assurance de mai 2019. Cela a été demandé L'UCAMAT, pour mettre en place des standards de marché. Le problème, c'est qu'assez rapidement standards se heurtent à des entreprises américaines qui ont une grande culture embargo. Par exemple, la compagnie Suiss RE. Une intervention a été faite aux RDV de l'assurance Transport en mai 2019. L'intervenant soulignait la force de la RSE (ne pas travailler avec des pays douteux). Pour une situation donnée (celle de l'Iran était prise), certes, il n'y a pas embargo légalement applicable, mais en termes de RSE, la compagnie ne peut apporter son soutien au régime iranien. Cela fait référence à la politique d'image de marque et l'administration juridico-médiatique.

Le standard est difficile à atteindre de ce point de vue-là.

> Convenir d'un standard de processus

Mais pour cela, il faut avoir des intermédiaires plus vaillants. Pour l'instant, cela donne l'impression d'une mise au point avec les clients, chargé de compte par chargé de compte.

Il n'y a pas de solidarité entre les intermédiaires sur un sujet commun. La concurrence reprend ses droits. Pose un problème de mise place. Peut être qu'un jour l'entreprise laissera passer un dossier. Elle est en droit de ne pas l'avoir vu. En revanche, il lui sera reproché de ne pas avoir mis en place le processus pour le détecter.

> Que pensez-vous de l'entreprise devenue « agent de contrôle » de l'Etat ?

Oui, nous sommes devenus les substituts de la force publique en matière d'enquête préalable. C'était la volonté d'Obama

Trump est actuellement « pour la liberté d'entreprendre ». Certes. Mais dès que quelque chose ne lui plaît pas, il intervient comme dans un Etat communiste. L'image est ainsi tronquée. De fait, cela est totalement imprévisible pour ses ennemis, mais également les alliés. Par exemple sur les exportations de vin, sur

la réglementation aux GAFAs. On assiste à une schizophrénie dans les relations. La situation rend difficile toute relation pour l'avenir. La croissance chinoise, et de certains pays commencent à baisser et cela à cause de l'instabilité du commerce international.

Ainsi, un point clé est de maîtriser de la documentation en matière de gestion de sinistres. *C'est à ces conditions-là que vous mettez le maximum de chances de votre côté.* Et puis, si ces moyens sont mis en place et bien alimentés, avec une vision technique partagée entre les salariés alors l'entreprise n'y a pas d'obligation de résultats d'identifier tous les embargos, ce qui est extrêmement difficile.

A côté, aussi la maîtrise technique. On ne fait pas de bon commercial en matière de prestation de service intellectuel sans domestiquer la technique s'agissant d'une activité réglementée. Nous sommes dans une activité réglementée, avec des comptes à rendre à des actionnaires, à l'autorité de contrôle, à nos partenaires. C'est le 3e pilier : arriver avec la justification d'un outil.

1- à chaque nouveau contrat, contrôle préalable

2- ensuite analyse risques par risque avec le questionnaire idoine (qui aura été validé par les grands apériteurs)

3- la **culture interne et la documentation liée à cela**. Cf. rapport d'activité sur l'évolution des risques de l'entreprise. Cf. GAREX, CESAM : font des synthèses techniques, factuelles, structurées de connaissances que vous mettez à disposition de vos *alter egos* avec qui vous travaillez. Cette pratique est un très puissant levier d'action.