



Department of the Treasury Department of State United States Coast Guard

Avis sur les sanctions concernant l'industrie du transport maritime, les secteurs de l'énergie et des métaux, et les communautés connexes

Publié le : 14 mai 2020

Titre : Directives sur les moyens de faire face aux pratiques illicites de transport maritime et de contournement des sanctions

Le département d'État des États-Unis, le Bureau de contrôle des avoirs étrangers (OFAC) du département du Trésor des États-Unis et la Garde côtière des États-Unis publient le présent avis aux fins de procurer aux entités qui exercent, ou participent à, des activités commerciales dans l'industrie du transport maritime et les secteurs de l'énergie et des métaux, des informations complémentaires et des instruments pour lutter contre les tendances actuelles et nouvelles liées aux pratiques illicites de transport maritime et de contournement des sanctions. Le présent avis reflète l'engagement du gouvernement des États-Unis de collaborer avec le secteur privé aux fins d'empêcher le contournement des sanctions, la contrebande, les activités criminelles, la facilitation d'activités terroristes et la prolifération des armes de destruction massive (ADM), une attention particulière étant portée à l'Iran, la Corée du Nord et la Syrie. En parallèle avec les Annexes A et B, le présent avis actualise et développe les avis sur le transport maritime concernant la Corée du Nord publiés par l'OFAC les 23 février 2018 et 21 mars 2019, l'avis sur le transport maritime concernant l'Iran publié par l'OFAC le 4 septembre 2019 et les avis sur le transport maritime concernant la Syrie publiés par l'OFAC les 20 novembre 2018 et 25 mars 2019. Il est possible que l'OFAC publie ultérieurement d'autres mises à jour de cet avis, notamment concernant les listes de navires qui ont figuré dans des avis antérieurs sur le transport maritime.

Le présent avis aborde les risques de sanctions et présente des informations au sujet des pratiques trompeuses de transport maritime répandues et des approches d'ordre général, pour faciliter l'élaboration de politiques et de procédures plus adaptées en matière de vérifications et de respect des sanctions. Il est destiné principalement à fournir des directives aux entités suivantes : armateurs, gestionnaires, exploitants, intermédiaires, fournisseur d'équipements maritimes, registres de pavillon, opérateurs portuaires, compagnies de transport maritime, transitaires, prestataires de services de classification,

négociants en matières premières, compagnies d'assurance et institutions financières¹². Le présent avis comprend à la fois une mise à jour des informations concernant les pratiques trompeuses employées pour se soustraire aux sanctions, et des politiques et procédures que les entités opérant dans les secteurs maritimes spécifiques énumérés ci-dessus pourraient envisager d'adopter dans le cadre d'un programme de conformité aux sanctions fondé sur les risques.

Il est essentiel que les entités du secteur privé établissent de façon appropriée les risques de sanctions auxquelles elles s'exposent et, selon que de besoin, mettent en œuvre des contrôles de conformité dans le but de résoudre les éventuelles lacunes de leurs programmes de conformité. Ceci est particulièrement important pour les activités ayant lieu dans des zones déterminées comme étant à risque élevé, ou à proximité de celles-ci, ce qui peut inclure des régions souvent utilisées pour des activités de transport exposées à des sanctions. Les États-Unis invitent également les entités et les personnes participant aux chaînes de distribution commerciale dans les secteurs de l'énergie et des métaux, notamment les échanges de pétrole brut, de pétrole raffiné, de produits pétrochimiques, d'acier, de fer, d'aluminium, de cuivre, de sable et de charbon, à étudier le présent avis afin de prendre les mesures adéquates jugées nécessaires ou souhaitables.

Pratiques trompeuses de transport maritime

Environ 90 % des échanges mondiaux se font par transport maritime. Des acteurs mal intentionnés recherchent constamment de nouveaux moyens d'exploiter les chaînes de distribution mondiales à leur avantage. Même si elle n'est pas exhaustive, la liste suivante synthétise plusieurs tactiques utilisées pour faciliter des échanges commerciaux illicites par voie maritime qui sont passibles de sanctions ou en lien avec l'Iran, la Corée du Nord et la Syrie. Nous recommandons que les personnes ayant des activités de transport ou de commerce par voie maritime continuent d'exercer la plus grande vigilance à l'égard des tactiques suivantes afin de limiter leur risque d'implication dans des activités passibles de sanctions et illicites, et qu'elles exercent une diligence raisonnable renforcée concernant les cargaisons qui transitent par des zones estimées présenter des risques élevés.

1) Désactiver ou manipuler le système d'identification automatique (AIS) sur les navires

L'AIS est un système mandaté par la communauté internationale qui transmet l'identité d'un navire et ses données de position et de navigation via des ondes radio haute fréquence. La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) *exige* que certaines classes de navires effectuant des voyages internationaux laissent fonctionner leur AIS en permanence, à de rares exceptions près. Tandis que des problèmes de sécurité peuvent de temps à autre provoquer la désactivation légitime de la transmission par AIS, et qu'une mauvaise qualité de transmission peut autrement se produire, des navires menant des activités illicites sont aussi susceptibles de désactiver volontairement leurs transpondeurs AIS ou de manipuler les données transmises dans le but de

¹ Tandis que cet avis aborde principalement les risques de sanctions, il convient que les institutions financières des États-Unis sachent également que, conformément à l'exigence de déclarer les activités suspectes aux termes du Code des règlements fédéraux des États-Unis, 31, chapitre X, si une institution financière a connaissance de, soupçonne ou a des raisons de soupçonner qu'une opération n'a pas de caractère commercial ni d'objet apparemment licite, ou si elle se démarque du type de transaction qu'on attendrait normalement de ce client spécifique, et si l'institution financière ne dispose d'aucune explication raisonnable susceptible de justifier la transaction après examen des informations disponibles, notamment sur les circonstances et le possible objet de l'opération, il convient que ladite institution financière dépose une déclaration d'activité suspecte (SAR). Voir 31 CFR §§ 1020.320, 1021.320, 1022.320, 1023.320, 1024.320, 1025.320, 1026.320, 1029.320 et 1030.320.

² Les directives contenues dans le présent document ne sauraient être exhaustives ni imposer des exigences conformément à la législation des États-Unis ou autrement répondre à des impératifs spécifiques aux termes des dispositions légales ou réglementaires applicables, ni ne devraient non plus être interprétées comme telles.

dissimuler leurs mouvements. La pratique de manipulation des données AIS, ou « spoofing », permet aux navires de transmettre un différent nom, numéro OMI (numéro d'identification unique d'un navire à sept chiffres de l'Organisation maritime internationale), numéro d'identification de station maritime mobile (MMSI) ou autres éléments d'identification. Cette tactique peut aussi masquer le prochain port d'escale d'un navire ou d'autres informations sur son voyage.

2) **Modifier physiquement l'identification du navire**

Les navires à passagers d'un tonnage brut minimum de 100 et les navires de charge d'un tonnage brut de 300 et plus sont tenus d'afficher leur nom et leur numéro OMI dans un endroit visible, soit sur la coque soit sur la superstructure du navire. Le numéro OMI d'un navire est prévu pour être permanent quels que soient les changements de propriétaire ou de nom du navire. Les navires impliqués dans des activités illicites recouvrent souvent de peinture les noms et les numéros OMI de navires pour masquer leur identité et les faire passer pour des navires différents.

3) **Falsifier les documents concernant les marchandises et les navires**

Des documents d'expédition complets et exacts sont essentiels pour veiller à ce que toutes les parties à une opération connaissent les parties, les destinataires, les produits et les navires concernés par un chargement donné. Les connaissements maritimes, certificats d'origine, factures, bordereaux d'expédition, attestations d'assurance et listes des derniers ports d'escale sont des exemples de documents qui accompagnent habituellement une opération de transport maritime. Les autorités ont déterminé que les acteurs qui contournent les sanctions falsifient des documents d'expédition concernant des produits pétrochimiques, du pétrole, des produits pétroliers, des métaux (acier, fer) ou du sable aux fins de dissimuler leur origine. La falsification de certains documents (notamment de documents douaniers et documents de contrôle des exportations) étant illégale dans la plupart des pays, ces irrégularités pourraient fournir des éléments justifiant de retenir un chargement jusqu'à ce que son contenu ait été validé. Qui plus est, les personnes exerçant des activités de transport ou de commerce par voie maritime sont encouragées à faire preuve de diligence raisonnable, le cas échéant, à l'égard de documents qui indiquent ou semblent indiquer que des marchandises proviennent d'une zone qu'elles ont estimée présenter des risques élevés en matière de contournement de sanctions, nonobstant tout lieu d'origine présumé présenter de faibles risques.

4) **Transbordements**

Tandis que les transbordements (le transfert de marchandises d'un navire à un autre en pleine mer) peuvent être effectués à des fins légitimes, ils sont souvent utilisés, surtout de nuit ou dans des zones estimées à haut risque en matière de contournement de sanctions ou d'autres activités illicites, pour échapper aux sanctions en dissimulant l'origine ou la destination de transbordements subreptices de pétrole, de charbon ou d'autres matériaux.

5) **Anomalies de parcours**

Des acteurs mal intentionnés peuvent tenter de masquer la destination finale ou l'origine de marchandises ou de leurs destinataires par le biais du routage indirect, de détours non prévus ou du transit ou transbordement de marchandises par l'intermédiaire de pays tiers. Tandis que le transit et le transbordement sont courants dans le cadre de la circulation mondiale des marchandises, les entités du secteur privé, y compris les entreprises de gestion de registres de pavillons, les opérateurs portuaires, les associations professionnelles de transporteurs maritimes, les armateurs, opérateurs et affréteurs, capitaines de navires, et entreprises d'équipages, sont encouragées à examiner de près les itinéraires et destinations qui s'écartent des pratiques commerciales normales, le cas échéant.

6) Faux pavillons et changements successifs de pavillon

Des acteurs mal intentionnés sont susceptibles de falsifier le pavillon de leur navire pour dissimuler un commerce illicite. Ils peuvent aussi enregistrer leur navire successivement auprès de nouveaux États (« flag hopping », c'est-à-dire changer d'États de pavillon de façon répétée) pour ne pas se faire repérer. Nous recommandons au secteur privé de tenir compte de ces éléments et de dénoncer aux autorités compétentes toute situation concernant un armateur ou un gestionnaire qui continue d'utiliser le pavillon d'un État après qu'il ait été supprimé d'un registre (son pavillon a été révoqué), les cas de navires se réclamant du pavillon d'un État sans autorisation adéquate dudit État, ou encore les cas de navires qui ont souvent changé de pavillon en peu de temps dans des conditions suspectes apparentées à la pratique des changements successifs de pavillon. Des mesures spécifiques concernant différents acteurs du secteur privé sont précisées dans les directives destinées aux différents secteurs qui accompagnent le présent rapport, l'Annexe A.

7) Dispositions complexes relatives à la propriété ou la gestion

Complexe de par sa nature, le transport maritime mondial fait intervenir de nombreuses interactions avec des entités gouvernementales et du secteur privé. Des acteurs malveillants tentent de tirer profit de cette complexité en utilisant des structures commerciales compliquées, notamment en ayant recours à des sociétés fictives et/ou de multiples niveaux de propriété et de gestion, de façon à dissimuler l'identité du propriétaire effectif en dernière analyse des marchandises ou des matières premières dans le but d'échapper aux sanctions ou aux autres mesures d'application de la loi, entre autres. Les acteurs malveillants peuvent aussi procéder à des changements successifs de propriétaires ou de gestionnaires, ou encore de sociétés de gestion de codes internationaux de gestion de la sécurité (codes ISM) qu'ils utilisent. Si les entités du secteur privé ne sont pas en mesure d'identifier raisonnablement les véritables parties intéressées d'une transaction, elles pourraient envisager d'effectuer des vérifications supplémentaires afin de veiller à ce qu'il ne s'agisse pas d'une transaction passible de sanctions ou illicite.

Pratiques d'ordre général pour une identification efficace des pratiques de contournement des sanctions

À mesure que les acteurs de ce secteur mettent en œuvre des programmes de diligence raisonnable et de conformité fondés sur leur évaluation des risques, nous leur recommandons d'adopter continuellement des pratiques commerciales visant à traiter les signaux d'alerte et les autres anomalies susceptibles d'indiquer des comportements illicites ou passibles de sanctions. Des pratiques spécifiques pouvant contribuer à identifier plus efficacement des actes possibles de contournement des sanctions sont présentées ci-dessous. Toutefois, elles ne sauraient être exhaustives ni imposer des exigences spécifiques conformément à la législation des États-Unis ou autrement répondre à des impératifs particuliers aux termes des dispositions légales ou réglementaires applicables, ni ne devraient non plus être interprétées comme telles.

1) Établir des programmes de conformité aux sanctions

Nous recommandons que, selon les besoins, les entités du secteur privé évaluent les risques de sanctions qu'elles courent, mettent en œuvre des programmes de conformité aux sanctions et de diligence raisonnable, et offrent des formations et des moyens à leurs employés pour qu'ils exécutent au mieux ces programmes. Elles pourraient envisager de communiquer avec leurs contreparties, partenaires, filiales et associés pour définir leurs attentes en matière de conformité de façon à respecter les exigences locales applicables.

Selon les besoins, les entités du secteur privé continuent d'être encouragées à développer, mettre en œuvre et adhérer aux politiques de conformité opérationnelle normalisées, aux normes de conduite et aux protections. Ces programmes de conformité pourraient établir que faire preuve d'une conduite passible de sanctions justifie une cessation immédiate des relations commerciales ou un licenciement, ou déterminer que des contrôles appropriés ont été adoptés pour atténuer de façon adéquate les risques potentiels associés à l'activité visée. De plus, une bonne pratique en matière de conformité consiste à ce que les employés qui révèlent des comportements illicites soient protégés contre d'éventuelles représailles, et à ce qu'il existe un mécanisme de confidentialité permettant de dénoncer des activités illicites ou passibles de sanctions, soupçonnées ou avérées. Dans la mesure appropriée, les entités du secteur privé peuvent décider de faire vérifier régulièrement leur programme de conformité aux sanctions par des tiers compétents, comme moyen de veiller à l'amélioration continue.

De surcroît, les programmes de conformité aux sanctions peuvent inclure de communiquer à leurs homologues, parmi lesquels mais sans s'y limiter, les armateurs, gestionnaires, affréteurs et opérateurs, qu'il est attendu de ceux-ci qu'ils disposent de politiques de conformité appropriées répondant à leurs évaluations des risques en interne. Hormis mettre elles-mêmes ces principes en pratique, et s'il y a lieu, les entités du secteur privé sont encouragées à faire savoir à leurs homologues qu'elles attendent d'elles : 1) qu'elles mènent leurs activités selon des modalités conformes aux sanctions des États-Unis et des Nations unies (ONU), selon le cas ; 2) disposent de suffisamment de ressources mises en place pour veiller à l'exécution et au respect de leurs propres politiques de sanctions par leur personnel, par ex., employés embauchés directement, contractuels, employés permanents ; 3) s'assurent que les filiales et entreprises associées se conforment aux politiques concernées, selon le cas ; 4) aient mis en place des contrôles pertinents pour faire un suivi de l'AIS ; 5) aient mis des contrôles en place pour vérifier et évaluer le chargement et le déchargement des marchandises dans les zones qu'elles estiment présenter des risques élevés ; disposent de contrôles pour estimer l'authenticité des connaissances maritimes, selon les besoins, et 7) qu'elles aient mis en place des contrôles conformément aux dispositions du présent avis.

2) **Établir de bonnes pratiques et des exigences contractuelles en matière d'AIS**

La manipulation et la détérioration de l'AIS sont susceptibles d'indiquer l'existence d'activités potentiellement illicites ou passibles de sanctions. En fonction de leurs évaluations individuelles des risques, les entités de l'industrie du transport maritime pourraient envisager d'effectuer des recherches sur les antécédents d'un navire pour identifier d'antérieures manipulations d'AIS et surveiller la manipulation et la désactivation de l'AIS lorsque les marchandises sont en transit. Selon les besoins, les intervenants de l'industrie du transport maritime, les registres de pavillons et d'autres entités du secteur privé, y compris les assureurs et les institutions financières qui ont des relations commerciales avec des armateurs, des affréteurs et des gestionnaires sont encouragés à promouvoir la transmission en continu des données AIS tout au long de la durée de la transaction, conformément à la Convention SOLAS, surtout dans les zones réputées présenter des risques élevés de contournement des sanctions.

Les industries du secteur privé, notamment celles énoncées à l'Annexe A, sont encouragées à rechercher les signes et les signalements de manipulation de transpondeurs AIS avant de conclure de nouveaux contrats avec des navires posant un problème ou de poursuivre des transactions commerciales existantes. Les institutions financières peuvent continuer à évaluer ces activités conformément à leur approche fondée sur les risques et, selon les besoins, mettre en œuvre des contrôles adaptés à leurs clients de l'industrie du transport maritime, particulièrement ceux qui possèdent et exploitent des navires et/ou leur fournissent des services, dans des zones estimées présenter des risques élevés en matière de contournement des sanctions. Les prestataires de services

pourraient envisager de modifier leurs contrats de façon à spécifier que la manipulation ou la désactivation de transpondeurs AIS pour des raisons illicites sont des motifs de résiliation de contrats ou d'enquêtes, qui pourraient entraîner la suppression des services ou la résiliation des contrats si une activité illicite ou passible de sanctions est constatée. Qui plus est, les parties pourraient envisager d'intégrer des dispositions contractuelles interdisant les transferts de marchandises vers des navires clients qui ne transmettent pas les données AIS conformément à la Convention SOLAS, ou qui ont des antécédents de manipulation ou de désactivation du transpondeur AIS pour des motifs illégitimes.

De plus, les autorités chargées du contrôle par l'État du port et des services de trafic maritime sont encouragées à insister, en la réitérant, sur l'obligation qui incombe aux pétroliers et aux grands conteneurs arrivant dans leur juridiction ou la quittant, de transmettre en continu leurs données AIS. Dans le cas où un navire ne peut pas justifier d'historiques de transmission de données AIS en conformité avec la Convention SOLAS, les autorités portuaires pourraient envisager d'enquêter sur l'activité sous-jacente de ce navire aux fins de vérifier qu'elle n'est pas passible de sanctions ou autrement illicite. Si cette activité est jugée illicite, les autorités portuaires pourraient envisager d'interdire à ce navire de pénétrer dans leur port ou prendre d'autres mesures appropriées.

3) Surveiller les navires tout au long de l'ensemble du cycle de vie de la transaction

Selon les besoins, conformément à leurs évaluations des risques, les armateurs, les gestionnaires, et les compagnies d'affrètement sont encouragés à surveiller continuellement les navires, notamment ceux loués à des tiers. Cette surveillance pourrait inclure l'ajout au transpondeur AIS d'un système d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT) et la réception régulière des signaux LRIT sur une fréquence établie par le biais de l'évaluation des risques par l'entité. Dans les zones présentant des risques élevés en matière de contournement de sanctions, les autorités portuaires pourraient envisager de surveiller les navires à l'aide de systèmes LRIT dans leurs zones d'exploitation, à titre de stratégie d'atténuation des risques. Les armateurs et les gestionnaires pourraient envisager des mesures de sensibilisation au sujet des pratiques trompeuses couramment employées parmi les exploitants de navires qui effectuent des transbordements dans des zones identifiées comme présentant des risques élevés. Avant que de tels transbordements puissent être effectués, les exploitants de navires pourraient envisager de vérifier le nom de l'autre navire, son numéro OMI et son pavillon, et s'assurer qu'il continue à transmettre ses données AIS. Dans le cadre de l'identification des signaux d'alerte, les acteurs de ce secteur peuvent également envisager d'être attentifs aux situations dans lesquelles la propriété d'un navire est passée d'une société propriétaire à une autre sous le contrôle du même propriétaire effectif sans qu'il soit possible de discerner de motif légitime pour ce transfert de propriété.

4) Connaissez votre client et contrepartie

Il convient que les administrateurs de registres de pavillons, les assureurs, les institutions financières, les gestionnaires et les affréteurs continuent d'exercer une diligence raisonnable fondée sur les risques, selon les besoins. Cette diligence raisonnable pourrait supposer entre autres de tenir à jour les noms, numéros de passeports ou documents d'identité, adresse(s), numéro(s) de téléphone, adresse(s) de courriel et copies de pièce d'identité avec photo du/des propriétaire(s) effectif(s) de chaque client. Par exemple, si une entité légale souhaite enregistrer un navire sous un pavillon particulier, ou cherche à assurer ou à financer un navire, chacune de ces parties pourrait demander les documents permettant d'identifier le(s) propriétaire(s) effectif(s) en dernière analyse du navire, puis les comparer à tous les documents ci-dessus, le cas échéant et en se fondant sur l'analyse des risques.

5) Diligence raisonnable en matière de chaînes de distribution

Selon les besoins, les exportateurs et les entités intervenant dans la chaîne de distribution maritime sont encouragées à exercer une diligence raisonnable adéquate, selon les besoins, pour veiller à ce que les destinataires et les contreparties à la transaction n'expédient pas et ne reçoivent pas de marchandises susceptibles de déclencher l'imposition de sanctions, telles que du pétrole iranien ou du charbon originaire de Corée du Nord. Ils peuvent aussi envisager de mettre en œuvre des contrôles permettant de vérifier l'origine des marchandises et leur destinataire pour les navires qui effectuent des transbordements, particulièrement dans des zones à risque élevé. Selon les besoins, ils pourraient envisager de demander des copies des licences d'exportation (le cas échéant) et l'ensemble des documents d'expédition exacts, notamment les connaissements maritimes qui permettent d'identifier l'origine ou la destination des marchandises.

Selon les besoins, les entités de transport maritime du secteur privé sont encouragées à examiner les détails du voyage sous-jacent, y compris le navire, les marchandises, l'origine, la destination et les parties à l'opération. Plus particulièrement, et en tenant compte de leur évaluation interne des risques, les parties sont encouragées à étudier les documents pertinents afin de faire la preuve que les biens sous-jacents ont été livrés au port figurant dans les documents et non détourné dans le cadre d'un dispositif illicite ou de contournement des sanctions.

6) Dispositions contractuelles

Les membres de ce secteur sont encouragés à intégrer ces bonnes pratiques dans les contrats définissant leurs échanges commerciaux, financiers et autres relations commerciales dans l'industrie du transport maritime.

7) Échanges d'informations au sein de l'industrie

Les programmes de conformité aux sanctions efficaces reposent souvent sur un travail de sensibilisation à l'échelle de l'ensemble de l'industrie à l'égard des difficultés, des menaces et des mesures d'atténuation des risques. Le département d'État, l'OFAC et la Garde côtière des États-Unis recommandent aux groupes de l'industrie d'encourager leurs membres à fournir les informations pertinentes pour les mutualiser largement avec leurs partenaires, d'autres membres et collègues, conformément aux lois et règlements en vigueur. Par exemple, lorsqu'une compagnie d'assurance protection et indemnisation mutuelle prend connaissance d'une activité illicite ou passible de sanctions, ou de nouvelles tactiques employées pour contourner les sanctions, elle pourrait envisager d'en notifier les autres mutuelles d'assurance protection et indemnisation, selon les besoins, en supprimant les données personnelles ne pouvant être communiquées à des tiers, si nécessaire. De même, les armateurs et clubs de navires sont encouragés à partager leurs informations avec le secteur des finances, pour travailler comme si les autorités compétentes étaient sollicitées, et les administrations du pavillon devraient régulièrement transmettre ces informations à l'OMI et aux parties au Registry Information Sharing Compact (RISC, Pacte relatif au partage des informations des registres).

Ressources complémentaires

Pour obtenir des ressources complémentaires, les parties sont encouragées à consulter les précédentes directives de l'OFAC et de l'ONU sur ces thématiques³. Les États-Unis encouragent toutes les parties intéressées à s'inscrire pour recevoir les mises à jour de l'OFAC à l'adresse suivante (en anglais) :

³ Application du régime des sanctions dans le secteur des transports maritimes publié par le Conseil de sécurité des Nations Unies, Janvier 2015 <<https://undocs.org/S/2015/28>>. Version française : <https://undocs.org/fr/S/2015/28>.

https://public.govdelivery.com/accounts/USTREAS/subscriber/new?topic_id=USTREAS_61. Elles peuvent également s'inscrire pour recevoir les mises à jour régulières de la Counter Threat Finance and Sanctions Division (Division de la lutte contre le financement des menaces et des sanctions) à l'adresse suivante : <https://www.state.gov/subscribe-to-sanctions-alerts/> ou prendre contact avec la division par courriel à l'adresse suivante : sanctions@state.gov⁴.

Pour toutes questions ou préoccupations supplémentaires sur les règlements et les exigences de l'OFAC en matière de sanctions, y compris pour signaler une violation possible des règlements concernant les sanctions imposées par les États-Unis, veuillez vous adresser à l'OFAC par l'intermédiaire de sa ligne téléphonique directe sur la conformité au numéro 1-800-540-6322 ou par courriel en écrivant à OFAC_Feedback@treasury.gov. Les parties peuvent également déposer une demande de licence spécifique de l'OFAC sur son site Web à l'adresse suivante : <https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>.

Aux fins d'appuyer les efforts internationaux visant à faire appliquer les sanctions du Conseil de sécurité de l'ONU à l'égard de la Corée du Nord, le programme Rewards for Justice (RFJ, Récompenses pour la justice) du département d'État des États-Unis offre des récompenses à hauteur de cinq millions de dollars des États-Unis pour toute information conduisant à la perturbation des mécanismes financiers des personnes engagées dans certaines activités de soutien à la Corée du Nord et à ses efforts de contournement des sanctions, notamment par des pratiques illicites de transport maritime, le blanchiment de capitaux, la cybercriminalité ou la prolifération des armes de destruction massive. Pour de plus amples informations ou pour fournir une information, rendez-vous à l'adresse suivante : https://rewardsforjustice.net/english/about-rfj/north_korea.html.

Le programme RFJ offre aussi des récompenses à hauteur de 15 millions de dollars des États-Unis pour des informations conduisant à la perturbation des mécanismes financiers du Corps des Gardiens de la révolution islamique (CGRI) d'Iran et ses organisations satellites parmi lesquelles la force Qods. Le CGRI, une organisation terroriste mondiale expressément désignée, qui a été désignée organisation terroriste étrangère par le gouvernement des États-Unis en avril 2019, a financé de nombreux attentats et activités terroristes dans le monde. La force Qods du CGRI soutient des opérations terroristes à l'extérieur de l'Iran par l'intermédiaire de factions comme le Hezbollah et le Hamas. Pour de plus amples informations ou pour fournir une information, rendez-vous à l'adresse suivante : <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html> (page en français : <https://rewardsforjustice.net/french/irgc.html>).

Si vous souhaitez vérifier des numéros OMI, vous pouvez consulter la base de données de l'OMI des numéros OMI à l'adresse suivante : <https://gis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>. (Accès à la page en français : <https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?App=GISISPublic&ReturnUrl=https%3a%2f%2fgis.imo.org%2fPublic%2fSHIPS%2fDefault.aspx> Pour signaler les radiations d'immatriculations de navires ou d'autres mesures prises, veuillez contacter l'OMI directement (ou des tiers privés mandatés par l'OMI pour actualiser la base de données de l'OMI sous la direction de l'organisation).

⁴ Le site Web de la division se trouve à l'adresse suivante (en anglais) : <https://www.state.gov/economic-sanctions-policy-and-implementation/>.



Department of the Treasury Department of State United States Coast Guard

ANNEXE A : Directives et informations complémentaires pour appuyer les efforts de respect des sanctions dans l'industrie du transport maritime

Le département d'État des États-Unis, le Bureau de contrôle des avoirs étrangers (OFAC) du département du Trésor des États-Unis et la Garde côtière des États-Unis encouragent vivement les personnes relevant de la compétence des États-Unis, ainsi que les ressortissants étrangers qui effectuent des transactions avec les États-Unis ou des ressortissants des États-Unis, ou impliquant ceux-ci, à recourir à une approche fondée sur les risques à l'égard du respect des sanctions. Cette approche peut comprendre le développement, la mise en œuvre et l'actualisation régulière d'un programme de conformité aux sanctions concernant les business modèles spécifiques de ces personnes. Tandis que chaque programme de conformité aux sanctions fondé sur les risques est fonction de toute une gamme de facteurs, comme la taille de l'entité et sa complexité, ses produits et services, clients et contreparties, et implantations géographiques, chaque programme mis en œuvre doit être élaboré à partir de cinq éléments essentiels de conformité au minimum qui y seront intégrés : (1) engagement des gestionnaires ; (2) évaluation des risques ; (3) contrôles internes ; (4) tests et audits et (5) formation. Voir (en anglais) [A Framework for OFAC Compliance Commitments](#) (Un cadre d'engagement pour le respect des dispositions de l'OFAC) pour plus de détails.

Vous trouverez ci-dessous des directives et des informations supplémentaires destinées à aider les organisations de l'industrie du transport maritime dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de conformité aux sanctions efficace, en accord avec ces cinq dimensions. Plus particulièrement, la présente annexe fournit des directives et des informations pour :

- les compagnies d'assurance maritime – page 9 ;
- les gestionnaires de registres des pavillons – page 11 ;
- les autorités chargées du contrôle par l'État du port – page 13 ;
- les associations de l'industrie du transport maritime – page 14 ;
- les entreprises de courtage, fournisseuses et de commerce de marchandises, régionales et internationales – page 15 ;
- les institutions financières – page 17 ;
- les armateurs, opérateurs et affréteurs – page 18 ;
- les bureaux de classification – page 20 ;
- les capitaines de navires – page 22 et
- les entreprises d'équipages – page 23.

Chaque organisation devrait évaluer ses propres risques puis adopter les éléments présentés dans ces directives de la manière qu'elle juge opportune⁵.

⁵Les présentes directives ne sauraient être exhaustives ni imposer des exigences conformément à la législation des États-Unis ou autrement répondre à des impératifs spécifiques aux termes des dispositions légales applicables, ni ne devraient non plus être interprétées comme telles. Elles visent uniquement à proposer des informations aux entreprises opérant dans l'industrie du transport maritime dont elles pourraient tenir compte lorsqu'elles évaluent leur exposition à des sanctions dans le cadre d'un programme de respect fondée sur les risques.

Directives à l'intention des compagnies d'assurance maritime

Une compagnie d'assurance maritime pourrait envisager de mettre en œuvre les pratiques de diligence suivantes, selon les besoins, pour évaluer et atténuer les risques de sanctions.

- Surveillance des transmissions du système d'identification automatique (AIS) et enquêtes sur les événements suivants impliquant un navire assuré : toute période prolongée sans transmission, qui n'est pas conforme à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) ; navigation avec des variations suspectes d'itinéraires (par ex., changements sans qu'il semble exister de motif légitime apparent justifiant de dévier d'un itinéraire, comme par exemple des ports non sûrs, des conditions météorologiques extrêmes ou des situations d'urgence ; tendance répétée à éteindre le transpondeur AIS selon des modalités ne correspondant pas à la Convention SOLAS, et échanges commerciaux en direction de navires, ou à partir de navires, qui ne transmettent pas de signaux AIS conformément à la Convention SOLAS.
- Y compris dans les demandes de pré-couverture et les réclamations, procédures de vérification qui permettent d'effectuer une évaluation des antécédents en matière d'AIS des navires qui pratiquent des activités potentiellement illégales et opèrent dans des zones déterminées présenter des risques élevés en matière de contournement des sanctions, ces deux critères étant susceptibles d'être des indicateurs d'implication possible dans des activités illicites et justifiant éventuellement des enquêtes complémentaires sur le voyage, l'affréteur et l'armateur du navire, ainsi que d'autres facteurs.
- Veiller à ce que les assureurs qui couvrent les armateurs, fournisseurs, acheteurs, affréteurs et gestionnaires de navires puissent effectuer des recherches concernant les antécédents en matière d'AIS de tous les navires appartenant à ces parties, ou se trouvant sous leur contrôle. Les assureurs peuvent envisager de communiquer également à leurs clients que tous signes de manipulation d'un transpondeur AIS contraire à la Convention SOLAS pourraient éveiller des soupçons et faire l'objet d'une enquête avant que des contrats soient passés avec ces navires, de continuer à leur fournir des services ou d'effectuer d'autres activités avec eux (y compris le traitement des opérations financières liées aux activités de ces navires).
- L'incorporation de dispositions contractuelles et la notification explicite des clients sur le fait qu'une désactivation ou manipulation de transpondeurs AIS contraire à la Convention SOLAS constitue un motif possible pour que l'assureur mène une enquête au sujet des activités du navire, qui pourraient déboucher sur la résiliation de la police d'assurance.
- L'inclusion d'une disposition contractuelle interdisant les transferts de marchandises vers des navires clients, ou à partir de ceux-ci, qui ne transmettent pas les données AIS conformément à la Convention SOLAS ou qui ont des antécédents de manipulation de transpondeurs AIS contraire aux dispositions de la Convention SOLAS.
- Informer les organismes de réglementation/les autorités compétentes, d'autres assureurs, les bases de données commerciales, l'Organisation maritime internationale (OMI) et, s'il est concerné, le Groupe d'experts du Conseil de sécurité des Nations Unies créé par la résolution 1718 (le Groupe d'experts de l'ONU sur la République populaire démocratique de Corée) dans le cas d'un refus d'assurer un navire, ou de la résiliation des services dispensés à ce navire, en lien avec l'activité illicite.

- Informer les entités déclarantes (notamment les propriétaires de navires) que les activités incompatibles avec les sanctions pertinentes des États-Unis ou des Nations Unies peuvent constituer un motif de cessation immédiate de relations commerciales et que la diligence raisonnable sous-jacente et les documents d'immatriculation révélant des informations sur la structure propriétaire sont susceptibles d'être envoyés à l'organe gouvernemental concerné des États-Unis et ou l'organe des Nations Unies à la discrétion de l'assureur.
- Veiller, selon les besoins et conformément aux lois et règlements en vigueur, à ce que les documents de vérification (par ex., documents d'immatriculation pour les registres de pavillons) comprennent une photocopie en couleur des passeports, noms, adresses commerciales et personnelles, numéros de téléphone et courriel de tous les propriétaires *respectifs* du/des navire(s), ainsi que les noms et numéros OMI de tous les navires de la flotte de l'armateur individuel, pour les navires exploités à proximité de zones estimées être à risque élevé en matière de contournement des sanctions ou d'infractions. S'il y a lieu, inclure dans les formulaires recueillant des données personnelles le fait que les assureurs et réassureurs peuvent communiquer ces données aux autorités compétentes si le navire se livre à des activités illicites, comme autorisé par les lois et règlements en vigueur.
- Assurer une communication claire avec les partenaires internationaux, dans la mesure où les dispositions commerciales de transport peuvent faire intervenir des parties soumises aux lois de différentes juridictions. Expliquer clairement les restrictions pertinentes applicables et les mesures requises pour être en conformité avec les régimes de sanctions des États-Unis et des Nations Unies, et encourager toutes les parties intéressées de l'industrie du transport maritime à partager le présent avis avec d'autres intervenants de la chaîne de distribution.
- Incorporer des données telles que l'historique des positions des navires, les informations du registre d'immatriculation et du pavillon du navire, en les accompagnant des informations disponibles du département du Trésor des États-Unis, de l'ONU et de la Garde côtière des États-Unis, aux pratiques de diligence raisonnable.

Directives à l'intention des gestionnaires de registres de pavillons⁶

Un gestionnaire de registre de pavillon pourrait envisager de mettre en œuvre les pratiques de diligence suivantes dans la mesure où il estime que de telles pratiques sont adéquates et utiles pour évaluer et atténuer les risques de sanctions.

- Vérifier le numéro OMI de chaque navire lors de la réception d'une demande d'immatriculation par le biais du module de données sur le navire et l'entreprise du système global intégré d'information de l'OMI (GISIS). Si le numéro OMI et le nom du navire ne correspondent pas parfaitement, il convient de mener une enquête plus approfondie préalablement à l'immatriculation du navire ; de plus, le gestionnaire devrait contacter l'État antérieur du pavillon afin de corroborer la demande et la radiation prévue de l'immatriculation dans le registre précédent.
- Transmettre à l'administration de l'État du pavillon recevant la demande un exemplaire de la Fiche synoptique continue, en vertu de la règle X1-1/5 de la Convention SOLAS couvrant la période pendant laquelle le navire relevait de leur juridiction, ainsi que toute Fiche synoptique continue délivrée auparavant au navire par d'autres États.
- Passer en revue et confirmer la Fiche synoptique continue auprès de l'actuel État du pavillon avant de finaliser l'immatriculation.
- Mener des recherches sur les antécédents de données AIS de navires transportant du pétrole, du pétrole raffiné, des produits pétrochimiques, de l'acier, de l'aluminium, du cuivre, d'autres métaux, du sable et du charbon, afin de déterminer si ces navires présentent des tendances de désactivation ou de manipulation AIS contraire aux dispositions de la Convention SOLAS, ce qui pourrait témoigner d'une implication dans des activités illicites. Tous les signes de désactivation ou de manipulation des transpondeurs AIS contraires à la Convention SOLAS doivent éveiller des soupçons et faire l'objet d'une enquête approfondie avant que soient entreprises d'autres activités avec ces navires.
- Communiquer à d'autres registres de pavillons des bases de données commerciales et à l'OMI les noms et numéros OMI de navires qui se sont vu refuser une immatriculation ou radier leur immatriculation en lien avec des activités de transport maritime illicites ou passibles de sanctions, de façon que les autres registres de pavillons soient informés et puissent prendre des mesures conformément aux dispositions des sanctions des États-Unis et de l'ONU. Informer le Groupe d'experts de l'ONU sur la République populaire démocratique de Corée en cas de refus d'immatriculation ou de radiation d'immatriculation pour des motifs en lien avec la Corée du Nord.
- Prendre note du motif de la radiation de l'immatriculation d'un navire sur le certificat de radiation, particulièrement dans le cas d'activités interdites par l'ONU.
- Acquérir, le cas échéant, les capacités pour surveiller continuellement les transmissions AIS afin de déceler des signes de désactivation ou de manipulation, et compléter le suivi AIS à l'aide du système d'identification et de suivi de navires à grande distance (système LRIT).

⁶Les présentes directives ne sauraient être exhaustives ni imposer des exigences conformément à la législation des États-Unis ou autrement répondre à des impératifs spécifiques aux termes des dispositions légales applicables, ni ne devraient non plus être interprétées comme telles.

- Communiquer à tous les navires et clients associés que les désactivations et manipulations suspectes de transpondeur AIS contraires aux dispositions de la Convention SOLAS peuvent faire l'objet d'enquêtes et entraîner une possible radiation de l'immatriculation.
- Évaluer les antécédents des navires immatriculés en matière de données AIS dans le but d'identifier les éventuelles tendances de désactivation ou de manipulation contraires aux dispositions de la Convention SOLAS, puis procéder à la radiation de l'immatriculation ou refuser d'immatriculer ces navires.
- Demander à signer le Registry Information Sharing Compact (Pacte pour le partage des informations des registres, actuellement dirigé par le Liberia, Panama et les Îles Marshall) par le biais d'un protocole d'entente.
- Organiser des formations et des séminaires au sujet des conséquences des sanctions des États-Unis et de l'ONU pour les armateurs et les gestionnaires de navires immatriculés qui seraient susceptibles de faciliter la commission d'activités passibles de sanctions ou illicites.
- Envisager d'adopter un système de tags (codes QR) ou de code-barres des documents permettant de vérifier facilement l'authenticité, la validité ou la radiation de l'immatriculation à l'aide d'une application pour téléphone mobile ou en accédant au site Web de l'ancien État du pavillon.
- Effectuer des contrôles cycliques des armateurs afin de déterminer si leurs entreprises sont toujours immatriculées. Ceci permettrait de vérifier que les entreprises n'ont pas été dissoutes.
- Coopérer avec les bureaux de classification afin de doter le matériel AIS d'un verrouillage qui n'interfère pas avec les exigences des dispositions de la Convention SOLAS, selon lesquelles le système doit pouvoir être désactivé en cas d'urgence, afin d'assurer l'intégrité de l'identification du navire et de ses données de position. Un tel verrouillage ne permettrait pas d'effectuer des modifications manuelles pendant le voyage mais il permettrait une désactivation si nécessaire en cas d'urgence, tout en laissant les bureaux de classification vérifier le journal et le rapport des changements pour signaler toute manipulation de ces données au cours des vérifications annuelles obligatoires du matériel.
- Utiliser les organes pertinents pour signaler les activités illicites possibles à l'État du pavillon afin de contribuer à atténuer les risques.
- Suggérer aux propriétaires de former tous les commandants de navires susceptibles d'effectuer des transbordements entraînant des conséquences pour le transport maritime des programmes de sanctions pertinents préalablement à leur premier voyage.
- Exiger que l'arrêt, ou autre désactivation, du système LRIT, fasse l'objet d'une notification dans un délai de 24 heures et exiger que des enquêtes soient menées sur les incidents de ce type.
- Informer les entités déclarantes et les propriétaires de navires que les comportements illicites ou passibles de sanctions constitueraient un motif de radiation immédiate du registre des immatriculations et que la diligence raisonnable sous-jacente et les documents d'immatriculation révélant des informations sur le(s) propriétaire(s) sont susceptibles d'être envoyés aux États-Unis et à l'organe de l'ONU concerné à la discrétion du registre et conformément aux lois et règlements en vigueur.

- Veiller à ce que les employés qui révèlent des comportements illicites ou passibles de sanctions soient protégés contre d'éventuelles représailles, et à ce qu'il existe un mécanisme de confidentialité permettant de dénoncer des violations de la loi ou des conduites passibles de sanctions, soupçonnées ou avérées.
- Incorporer des données telles que l'historique des positions des navires, les informations du registre d'immatriculation et du pavillon du navire en les accompagnant des informations disponibles du département du Trésor des États-Unis, de l'ONU et de la Garde côtière des États-Unis, aux pratiques de diligence raisonnable.
- Prévoir que la désactivation et la manipulation des transpondeurs AIS contraires aux dispositions de la Convention SOLAS et que les comportements illicites concernant la date de l'immatriculation deviennent des motifs de radiation et/ou de refus de services, notamment l'interdiction d'accoster dans les ports de l'État du pavillon. De plus, d'autres motifs de radiation pourraient comprendre les transferts de marchandises vers des navires clients qui ne transmettent pas les données AIS conformément à la Convention SOLAS ou qui ont des antécédents indiquant une manipulation et une désactivation de transpondeurs AIS contraire aux dispositions de la Convention SOLAS.

Directives à l'intention des autorités chargées du contrôle par l'État du port⁷

Les autorités chargées du contrôle par l'État du port et les autorités douanières concernées pourraient envisager de mettre en œuvre les pratiques de diligence suivantes dans la mesure où elles estiment que de telles pratiques sont adéquates et utiles pour évaluer et atténuer les risques de sanctions, conformément aux lois et règlements locaux.

- Exiger que les navires qui arrivent dans un port continuent de transmettre les données AIS, conformément aux dispositions de la Convention SOLAS.
- Notifier les parties concernées, notamment les capitaines de navires, les gestionnaires et d'autres intervenants, que la désactivation ou la manipulation de l'AIS contraire aux dispositions de la Convention SOLAS est un indicateur d'activité illicite possible et qu'elle pourrait faire l'objet d'une enquête des autorités compétentes.
- Refuser l'entrée au port à des navires ayant des antécédents de désactivation ou de manipulation des données AIS en violation de la Convention SOLAS.
- Étudier les connaissements maritimes pour confirmer l'origine des marchandises. Les connaissements faisant figurer du pétrole, des produits pétrochimiques, du combustible et des métaux en provenance de zones estimées à risque élevé en matière de contournement des sanctions doivent être examinés avec une diligence raisonnable accrue.
- Exiger, et passer en revue, la documentation d'expédition complète et exacte, y compris les connaissements identifiant la provenance de marchandises, auprès des personnes physiques et des entités chargées du traitement des opérations portant sur des cargaisons concernant des produits à destination ou en provenance d'Iran, de Corée du Nord ou de Syrie. Comme c'est généralement le cas, ces documents d'expédition devraient refléter les détails du voyage sous-jacent, y compris le(s) navire(s), les marchandises, l'origine, la destination et les parties prenant part à l'opération. Tout signe de manipulation de documents d'expédition, en lien ou non avec ces zones ou d'autres, peut constituer un signal d'alerte sur la possibilité d'activités illicites et devrait faire l'objet d'une enquête approfondie avant de dispenser des services.
- Veiller à ce que les employés de l'autorité de l'État du port qui révèlent des comportements illicites ou passibles de sanctions soient protégés contre d'éventuelles représailles, et à ce qu'il existe un mécanisme de confidentialité permettant de dénoncer des violations de la loi ou des conduites passibles de sanctions, soupçonnées ou avérées.
- Incorporer des données telles que l'historique des positions des navires, les informations du registre d'immatriculation et du pavillon du navire en les accompagnant des informations disponibles du département du Trésor des États-Unis, de l'ONU et de la Garde côtière des États-Unis, aux pratiques de diligence raisonnable.
- Faire circuler les informations concernant la récompense offerte dans le cadre du programme Rewards for Justice (RFJ, Récompenses pour la justice) à hauteur de cinq millions de dollars des États-Unis pour toute information conduisant à la perturbation des mécanismes financiers de personnes engagées dans certaines activités de soutien à la Corée du Nord, notamment par des

⁷Les présentes directives ne sauraient être exhaustives ni imposer des exigences conformément à la législation des États-Unis ou autrement répondre à des impératifs spécifiques aux termes des dispositions légales applicables, ni ne devraient non plus être interprétées comme telles.

pratiques illicites de transport maritime, le blanchiment de capitaux, la cybercriminalité ou la prolifération des armes de destruction massive (AMD). Pour de plus amples informations ou pour fournir une information, rendez-vous à l'adresse suivante : www.rewardsforjustice.net ou envoyez un courriel à northkorea@dosinfo.com.

- Faire circuler l'information concernant la récompense offerte par le programme RFJ, à hauteur de 15 millions de dollars des États-Unis, pour des informations conduisant à la perturbation des mécanismes financiers du Corps des Gardiens de la révolution islamique (CGRI) d'Iran et ses organisations satellites, parmi lesquelles sa force Qods. Pour de plus amples informations ou pour fournir une information, rendez-vous à l'adresse suivante :
<https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>
(Page en français : <https://rewardsforjustice.net/french/irgc.html>)

Directives à l'intention des associations de l'industrie du transport maritime⁸

Les associations de l'industrie du transport maritime pourraient envisager de mettre en œuvre les pratiques de diligence raisonnable suivantes dans la mesure où elles estiment que de telles pratiques sont adéquates et utiles pour évaluer et atténuer les risques de sanctions.

- Diffuser le présent avis à leurs membres ou créer leur propre avis pour aborder ces questions et le communiquer à leurs membres pour attirer l'attention sur les pratiques de transport maritime trompeuses et les moyens qu'elles peuvent utiliser pour atténuer les risques de participation à des activités illicites de transport maritime.
- Fournir régulièrement des études de cas et des mises à jour concernant les activités illicites dans des circulaires distribuées à l'ensemble du secteur, notamment en relation avec le transport de pétrole et de produits pétroliers.

⁸Les présentes directives ne sauraient être exhaustives ni imposer des exigences conformément à la législation des États-Unis ou autrement répondre à des impératifs spécifiques aux termes des dispositions légales applicables, ni ne devraient non plus être interprétées comme telles.

Directives à l'intention des entreprises de courtage, fournisseuses et de commerce de marchandises, régionales et internationales⁹

Les entreprises de courtage, fournisseuses et de commerce de marchandises, régionales et internationales pourraient envisager de mettre en œuvre les pratiques de diligence raisonnable suivantes selon les besoins, pour évaluer et atténuer les risques de sanctions.

- Surveiller les transmissions AIS de clients affrétés, particulièrement dans le cas de navires se trouvant dans des zones estimées présenter des risques élevés en matière de contournement de sanctions par le biais de transbordements.
- Identifier les navires qui, au cours des deux dernières années, ont eu tendance à désactiver ou à manipuler les transpondeurs AIS en violation des dispositions de la Convention SOLAS et éventuellement mettre un terme aux relations commerciales avec les clients qui continuent d'utiliser ces navires.
- Adopter des dispositions contractuelles avec les clients affrétés qui intègrent une clause « extinction d'AIS », permettant la résiliation du contrat si le client affrété fait preuve d'une tendance récurrente à la désactivation ou à la manipulation du transpondeur AIS contraire aux dispositions de la Convention SOLAS.
- Inclure une disposition contractuelle interdisant les transferts de marchandises vers des navires qui ne transmettent pas leurs données AIS pour des motifs contraires aux dispositions de la Convention SOLAS.
- Adopter une disposition contractuelle intégrant un mécanisme permettant de suivre si les transactions de marchandises ont lieu tel que présenté conformément aux dispositions du contrat initial et de tout addendum audit contrat.
- S'assurer que, dans les transactions comportant des transbordements, les parties à l'opération s'efforcent de prendre note de tous les numéros OMI des navires concernés et de vérifier les journaux des navires et le certificat d'origine des marchandises, afin d'établir une chaîne de conservation pertinente de la marchandise en question.
- Sensibiliser les clients aux risques possibles de sanctions en lien avec des activités impliquant des ports iraniens, nord-coréens ou syriens.
- Fournir régulièrement des études de cas et des mises à jour concernant les activités illicites dans des circulaires distribuées à l'ensemble du secteur, notamment en relation avec le transport de pétrole et de produits pétroliers. Ces informations devraient comprendre les dispositions spécifiques des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU liées à la Corée du Nord au sujet des transbordements, UNSCR 2375 (OP 11) et UNSCR 2397 (OP 13), qui expriment leur inquiétude que des navires associés à la Corée du Nord violent délibérément l'obligation de laisser leurs transpondeurs AIS allumés pour se soustraire à la surveillance des sanctions aux termes des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU.

⁹Les présentes directives ne sauraient être exhaustives ni imposer des exigences conformément à la législation des États-Unis ou autrement répondre à des impératifs spécifiques aux termes des dispositions légales applicables, ni ne devraient non plus être interprétées comme telles.

- Reconnaître que les acquisitions de pétrole brut et raffiné, de produits pétrochimiques et de métaux à des tarifs sensiblement inférieurs aux prix du marché peuvent constituer des signaux d’alerte indiquant un comportement illicite.
- Exiger, et passer en revue, la documentation d’expédition complète et exacte, y compris les connaissances identifiant la provenance de marchandises lorsque des personnes physiques et des entités traitent des transactions portant sur des cargaisons concernant des produits à destination ou en provenance d’Iran, de Corée du Nord ou de Syrie. Ces documents d’expédition devraient refléter les détails du voyage sous-jacent, y compris sur le(s) navire(s), les marchandises, son origine, sa destination et les parties à la transaction. Toute indication que des documents d’expédition ont été falsifiés doit éveiller des soupçons sur la possibilité d’activités illicites et devrait faire l’objet d’une enquête approfondie avant de poursuivre l’opération.
- Veiller à ce que les employés qui révèlent des comportements illicites ou passibles de sanctions soient protégés contre d’éventuelles représailles, et à ce qu’il existe un mécanisme de confidentialité permettant de dénoncer des violations de la loi ou des conduites passibles de sanctions, soupçonnées ou avérées.
- Communiquer avec les partenaires internationaux, dans la mesure où les dispositions commerciales de transport maritime peuvent faire intervenir des parties soumises aux lois de juridictions distinctes. Expliquer les restrictions pertinentes aux termes des régimes de sanctions des États-Unis et de l’ONU aux parties à une transaction est susceptible d’en faciliter plus efficacement le respect. Les États-Unis encouragent toutes les parties intervenant dans l’industrie du transport maritime à communiquer le présent avis aux acteurs de leur chaîne de distribution.
- Incorporer des données aux pratiques de diligence raisonnable de plusieurs organisations qui en fournissent sur le transport maritime commercial, telles que la position des navires, les informations du registre d’immatriculation et du pavillon, accompagnées des informations disponibles du département du Trésor des États-Unis, de l’ONU et de la Garde côtière des États-Unis.
- Exiger des dispositions contractuelles qui présentent la désactivation et la manipulation des transpondeurs AIS comme étant contraires à la Convention SOLAS et constituant une conduite passible de sanctions, dès la date du contrat comme motif possible de résiliation du contrat et de suppression et de refus de services. Qui plus est, les parties pourraient intégrer des dispositions contractuelles interdisant les transferts de marchandises vers des clients qui ne transmettent pas les données AIS conformément à la Convention SOLAS, ou qui ont des antécédents de manipulation du transpondeur AIS indiquant des pratiques contraires à la Convention SOLAS.

Informations utiles pour aider les institutions financières à évaluer les risques posés par leurs clients de l'industrie du transport maritime¹⁰

Comme pour l'approche de diligence raisonnable à l'égard des clients menée pour tout client, les institutions financières doivent compter sur leurs évaluations internes des risques pour leurs clients dans l'industrie du transport maritime, afin d'utiliser des mesures d'atténuation des risques adéquates conformément aux lois et règlements applicables des États-Unis qui sont conçus pour lutter contre le blanchiment de capitaux ainsi que le financement et la prolifération du terrorisme¹¹. Cette approche à l'égard de la conformité peut comprendre des politiques et des procédures appropriées de diligence raisonnable comme requises par les lois et règlements telles que, le cas échéant, les exigences à l'égard de la diligence raisonnable et de la propriété effective concernant le client du Réseau de répression des crimes financiers (FinCEN)¹².

Les facteurs de risque que les institutions financières pourraient prendre en compte dans le cadre de cette évaluation, comprennent, mais de façon non limitative :

- L'identification des marchandises et des couloirs commerciaux vulnérables aux transbordements et de la mesure dans laquelle ils sont utilisés par un client du secteur de l'industrie du transport maritime d'une institution.
- Les résultats d'une évaluation de la nature de l'activité de chaque client, notamment le(s) type(s) de services offerts et leur implantation géographique.
- L'activité du client à l'égard de transactions incompatibles avec ses pratiques commerciales habituelles, à inclure lorsque les clients acquièrent de nouveaux navires.
- L'acquisition ou la vente par les clients de navires afin de vérifier que les actifs du client ne comprennent pas d'avoirs gelés.

¹⁰Les présentes informations ne sauraient être exhaustives ni imposer des exigences conformément à la législation des États-Unis ou autrement répondre à des impératifs spécifiques aux termes des dispositions légales applicables, ni ne devraient non plus être interprétées comme telles.

¹¹ Voir les exigences concernant le programme de lutte contre le blanchiment de capitaux établi dans le Code des règlements fédéraux des États-Unis 31 CFR 1021.210 applicables à certains types d'institutions financières dans 31 CFR 1020.210 (banques), 1021.210 (casinos), 1022.210 (entreprises de transferts de fonds), 1023.210 (valeurs), 1024.210 (fonds communs de placement), 1025.210 (assurance), 1026.210 (instruments à terme), 1027.210 (métaux précieux), 1028.210 (systèmes de cartes de crédit), 1029.210 (prêts ou financements) et 1030.210 (entités garanties par le gouvernement pour des prêts au logement).

¹² Voir les exigences concernant le programme d'identification des clients établi dans le Code des règlements fédéraux des États-Unis 31 CFR 1010.210 applicables à certains types d'institutions financières dans 31 CFR 1020.210 (banques), 1023.210 (valeurs), 1024.210 (fonds communs de placement), et 1026.210 (instruments à terme). Voir également les exigences concernant la propriété effective à l'égard des entités légales clientes établies dans 31 CFR 1010.230.

Directives à l'intention des armateurs, opérateurs et affréteurs¹³

Les armateurs, opérateurs et affréteurs pourraient envisager de mettre en œuvre les pratiques de diligence raisonnable suivantes dans la mesure où ils estiment que de telles pratiques sont adéquates et utiles pour évaluer et atténuer les risques de sanctions.

- Selon les besoins, surveiller continuellement les navires, notamment les navires loués à des tiers, et veiller à ce que le transpondeur AIS fonctionne en continu, conformément à la Convention SOLAS, et ne soit pas manipulé. Les parties peuvent également envisager d'utiliser un système LRIT pour compléter le transpondeur AIS et recevoir des signaux de LRIT toutes les trois heures.
- La surveillance des transmissions AIS des navires, surtout dans le cas de ceux capables de transporter des marchandises et qui sont prédisposés aux transbordements que l'on sait utilisés dans le contournement des sanctions (par ex., charbon, pétrole et produits pétroliers, et produits pétrochimiques).
- Insister auprès des clients sur le fait que tous les navires font l'objet d'un suivi pour détecter les cas de manipulation du transpondeur AIS et que les situations de désactivation de transpondeurs AIS contraires aux dispositions de la Convention SOLAS peuvent faire l'objet d'une enquête et d'un signalement.
- Identifier les navires qui, au cours des deux années antérieures, ont eu tendance à pratiquer la manipulation de transpondeurs AIS en violation des dispositions de la Convention SOLAS, et mettre un terme aux relations commerciales avec les clients qui continuent d'utiliser ces navires.
- Évaluer les antécédents en matière de données AIS de tous les nouveaux clients et refuser d'entretenir des relations commerciales avec les navires qui ont des antécédents de manipulation de transpondeurs AIS en violation des dispositions de la Convention SOLAS.
- Adopter des dispositions contractuelles avec les clients, sous la forme d'une clause « extinction d'AIS », permettant aux armateurs, affréteurs et opérateurs de mettre un terme aux relations de travail avec tous les clients qui font preuve d'une tendance récurrente à manipuler les transpondeurs AIS selon des modalités contraires aux dispositions de la Convention SOLAS.
- Le maintien de dossiers et, dans la mesure du possible, de photographies ainsi que leur analyse concernant les livraisons et les navires receveurs et/ou des bénéficiaires situés dans les ports lorsque c'est possible, afin d'accroître les vérifications relatives à l'utilisation finale.
- Fournir régulièrement des études de cas et des mises à jour concernant les activités illicites dans des circulaires distribuées à l'ensemble du secteur, notamment en relation avec le transport et l'affrètement de pétrole et de produits pétroliers. Ces informations devraient inclure les dispositions des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU spécifiquement liées à la Corée du Nord au sujet des transbordements UNSCR 2375 (OP 11), ainsi que UNSCR 2397 (OP 13), qui expriment leur préoccupation que les navires associés à la Corée du Nord violent délibérément l'exigence de maintenir les transpondeurs AIS en marche, pour se soustraire à la surveillance des sanctions conformément aux résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU.

¹³Les présentes directives ne sauraient être exhaustives ni imposer des exigences conformément à la législation des États-Unis ou autrement répondre à des impératifs spécifiques aux termes des dispositions légales applicables, ni ne devraient non plus être interprétées comme telles.

- Communiquer aux homologues lorsque cela est nécessaire et approprié (par ex., armateurs, gestionnaires, affréteurs, opérateurs) qu'on attend d'eux qu'ils disposent de politiques adéquates et appropriées, qui pourraient inclure : 1) exercer leurs activités de façon conforme aux sanctions des États-Unis et des Nations Unies, selon le cas ; 2) disposer de suffisamment de ressources en place pour veiller à l'exécution et au respect de leurs propres politiques de sanctions par leur personnel, par ex., employés embauchés directement, contractuels et employés permanents ; 3) dans la mesure où c'est applicable, assurer que les filiales et entreprises associées se conforment aux politiques concernées ; 4) disposer de contrôles pertinents mis en place pour faire un suivi de l'AIS ; 5) disposer de contrôles pour vérifier et évaluer le chargement et le déchargement des marchandises dans les zones qu'ils estiment présenter des risques élevés ; (6) disposer de contrôles pour examiner l'authenticité des connaissances maritimes, selon les besoins, et 7) qu'ils aient mis en place des contrôles conformes aux dispositions des présentes directives.
- Veiller à ce que les employés qui révèlent des comportements illicites ou passibles de sanctions soient protégés contre d'éventuelles représailles, et à ce qu'il existe un mécanisme de confidentialité permettant de dénoncer des conduites passibles de sanctions, soupçonnées ou avérées.
- Comme les dispositions commerciales en matière de transport maritime peuvent faire intervenir des parties soumises aux lois de juridictions distinctes, communiquer les restrictions pertinentes conformément aux régimes de sanctions des États-Unis et de l'ONU aux parties à une transaction peut en faciliter plus efficacement le respect. Les États-Unis encouragent toutes les parties intervenant dans l'industrie du transport maritime à communiquer le présent avis aux acteurs de leur chaîne de distribution.
- Incorporer des données aux pratiques de diligence raisonnable de plusieurs organisations qui fournissent des données sur le transport maritime commercial, telles que la position des navires, les informations du registre d'immatriculation et du pavillon, accompagnées des informations du département du Trésor des États-Unis, de l'ONU et de la Garde côtière des États-Unis.
- Exiger des dispositions contractuelles explicites qui présentent la désactivation et la manipulation des transpondeurs AIS comme étant contraires à la Convention SOLAS et une activité passible de sanctions à la date du contrat comme motif de résiliation du contrat et de suppression et de refus de services. Qui plus est, les parties pourraient intégrer des dispositions contractuelles interdisant les transferts de marchandises vers des clients qui ne transmettent pas les données AIS ou qui ont des antécédents en matière d'AIS qui indiquent une manipulation en violation de la Convention SOLAS.
- Faire circuler les informations concernant la récompense offerte dans le cadre du programme Rewards for Justice (RFJ, Récompenses pour la justice) à hauteur de cinq millions de dollars des États-Unis pour toute information conduisant à la perturbation des mécanismes financiers des personnes engagées dans certaines activités de soutien à la Corée du Nord, notamment par des pratiques illicites de transport maritime, le blanchiment de capitaux, le contournement des sanctions, la cybercriminalité ou la prolifération des armes de destruction massive (ADM). Pour de plus amples informations ou pour fournir une information, rendez-vous à l'adresse suivante : www.rewardsforjustice.net ou envoyez un courriel à northkorea@dosinfo.com.
- Faire circuler l'information concernant la récompense offerte par le programme RFJ, qui peut atteindre 15 millions de dollars des États-Unis, pour des informations conduisant à la perturbation des mécanismes financiers du Corps des Gardiens de la révolution islamique (CGRI) d'Iran et ses

organisations satellites parmi lesquelles sa force Qods. Pour de plus amples informations ou pour fournir une information, rendez-vous à l'adresse suivante : <https://rewardsforjustice.net/english/ircg.html>.

Directives à l'intention des bureaux de classification¹⁴

Les bureaux de classification pourraient envisager de mettre en œuvre les pratiques de diligence raisonnable suivantes dans la mesure où ils estiment que de telles pratiques sont adéquates et utiles pour évaluer et atténuer les risques de sanctions.

- Conserver des dossiers, y compris des photographies, sur les livraisons et/ou les bénéficiaires situés dans les ports lorsque c'est possible, afin d'accroître les vérifications relatives à l'utilisation finale.
- Adopter des mesures de diligence raisonnable pour « connaître votre client » dans la mesure où c'est approprié.
- Sensibiliser les clients aux risques possibles de sanctions en lien avec des activités impliquant des ports iraniens, nord-coréens ou syriens.
- Fournir régulièrement des études de cas et des mises à jour concernant les activités illicites dans des circulaires distribuées à l'ensemble du secteur. Elles devraient inclure les sanctions spécifiques du Conseil de sécurité de l'ONU à l'égard des transbordements avec des navires battant pavillon nord-coréen et sur la désactivation ou la manipulation des données AIS contraire aux dispositions de la Convention SOLAS à la rubrique « Modalités et conditions » du site Web de l'entreprise, notamment pour ce qui est du transport maritime et de l'affrètement de pétrole et de produits pétroliers.
- Informer les entités déclarantes et les propriétaires de navires que les comportements passibles de sanctions pourraient constituer un motif de résiliation immédiate des relations commerciales et que la diligence raisonnable/les documents d'immatriculation révélant des informations sur les propriétaires sont susceptibles d'être envoyés aux États-Unis et à tout organe concerné des Nations Unies à la discrétion du bureau de classification et conformément aux lois et règlements en vigueur.
- Communiquer aux homologues lorsque cela est nécessaire et approprié (par ex., armateurs, gestionnaires, affréteurs, opérateurs) qu'on attend d'eux qu'ils disposent de politiques adéquates et appropriées, qui pourraient comprendre : 1) exercer leurs activités de façon conforme aux sanctions des États-Unis et de l'ONU, selon le cas ; 2) disposer de suffisamment de ressources en place pour veiller à l'exécution et au respect de leurs propres politiques de sanctions par leur personnel, par ex., employés embauchés directement, contractuels et employés permanents ; 3) dans la mesure où c'est applicable, assurer que les filiales et entreprises associées se conforment aux politiques concernées ; 4) disposer de contrôles pertinents mis en place pour faire un suivi de l'AIS ; 5) disposer de contrôles pour vérifier et évaluer le chargement et le déchargement des marchandises dans les zones qu'elles estiment présenter des risques élevés ; (6) disposer de contrôles pour examiner l'authenticité des connaissements maritimes, selon les besoins, et 7) avoir mis en place des contrôles conformes aux dispositions des présentes directives.
- Veiller à ce que les documents de diligence raisonnable (par ex., documents d'immatriculation pour les registres du pavillon) comprennent une photocopie couleur des passeports, les noms, adresses commerciale et personnelle, numéros de passeport et pays de délivrance, numéros de téléphone et

¹⁴Les présentes directives ne sauraient être exhaustives ni imposer des exigences conformément à la législation des États-Unis ou autrement répondre à des impératifs spécifiques aux termes des dispositions légales applicables, ni ne devraient non plus être interprétées comme telles.

courriels de tous les propriétaires *respectifs* du/des navire(s), ainsi que les noms et numéros OMI de tous les navires de la flotte dudit armateur, s'il y a lieu.

- Veiller à ce que les employés qui révèlent des comportements illicites ou passibles de sanctions soient protégés contre d'éventuelles représailles, et à ce qu'il existe un mécanisme de confidentialité permettant de dénoncer des violations de la loi ou des conduites passibles de sanctions, soupçonnées ou avérées.
- Comme les dispositions commerciales en matière de transport maritime peuvent faire intervenir des parties soumises aux lois de juridictions distinctes, communiquer les restrictions pertinentes conformément aux régimes de sanctions des États-Unis et de l'ONU aux parties à une transaction peut en faciliter plus efficacement le respect. Les États-Unis encouragent toutes les parties intervenant dans l'industrie du transport maritime à communiquer le présent avis aux acteurs de leur chaîne de distribution.
- Incorporer des données aux pratiques de diligence raisonnable issues de plusieurs organisations qui fournissent des données sur le transport maritime commercial, telles que la position des navires, les informations du registre d'immatriculation et du pavillon, accompagnées des informations disponibles du département du Trésor des États-Unis, de l'ONU et de la Garde côtière des États-Unis.
- Exiger des dispositions contractuelles qui présentent la désactivation et la manipulation des transpondeurs AIS comme étant contraires à la Convention SOLAS et une activité passible de sanctions à la date du contrat comme motif de résiliation du contrat et de suppression et de refus de services. Qui plus est, les parties pourraient intégrer des dispositions contractuelles interdisant les transferts de marchandises vers des clients qui ne transmettent pas les données AIS ou qui ont des antécédents en matière d'AIS qui indiquent une manipulation en violation de la Convention SOLAS.

Directives à l'intention des capitaines de navires¹⁵

Les gens de mer pourraient envisager de mettre en œuvre les pratiques de diligence raisonnable suivantes dans la mesure où ils estiment que de telles pratiques sont adéquates et utiles pour évaluer et atténuer les risques de sanctions.

- Connaître les réglementations concernant l'AIS exigées par l'OMI, qui incluent la transmission constante des données AIS conformément aux dispositions de la Convention SOLAS, et veiller à ce que vos officiers de pont y soient sensibilisés.
- Diffuser, à des fins de sensibilisation, les informations relatives aux directives communiquées par l'OMI en ce qui concerne les pratiques illicites de transport maritime.
- Faire savoir aux armateurs et affréteurs que le navire sur lequel vous dirigez un équipage fera l'objet d'une surveillance quant à d'éventuelles désactivations des transpondeurs AIS et que des enquêtes seront menées en cas de désactivation.
- Effectuer des recherches sur les antécédents de votre navire en matière d'AIS pour contribuer à déterminer s'il a éventuellement été impliqué dans des activités illicites.
- Veiller à ce que les capitaines de navires effectuant des transbordements dans des zones à risques élevés en matière de contournement des sanctions soient conscients qu'il est possible que des navires gelés, ou des navires transportant des marchandises dont le transport est interdit par les sanctions des États-Unis et de l'ONU, utilisent des pratiques trompeuses pour dissimuler leur identité, y compris en employant de faux noms ou numéros OMI. Dans la mesure appropriée, les capitaines de navires devraient faire en sorte de vérifier le nom du navire, le numéro OMI et le pavillon avant de participer à ce type de transfert, et que ce transbordement a lieu pour des motifs commerciaux légitimes.
- Faire circuler les informations concernant la récompense offerte dans le cadre du programme Rewards for Justice (RFJ, Récompenses pour la justice) à hauteur de cinq millions de dollars des États-Unis pour toute information conduisant à la perturbation des mécanismes financiers des personnes engagées dans certaines activités de soutien à la Corée du Nord, notamment par des pratiques illicites de transport maritime, le blanchiment de capitaux, le contournement des sanctions, la cybercriminalité ou la prolifération des armes de destruction massive (AMD). Pour de plus amples informations ou pour fournir une information, rendez-vous à l'adresse suivante : www.rewardsforjustice.net ou envoyez un courriel à northkorea@dosinfo.com.
- Faire circuler l'information concernant la récompense offerte par le programme RFJ, à hauteur de 15 millions de dollars des États-Unis, pour des informations conduisant à la perturbation des mécanismes financiers du Corps des Gardiens de la révolution islamique (CGRI) d'Iran et ses organisation satellites parmi lesquelles sa force Qods. Pour de plus amples informations ou pour fournir une information, rendez-vous à l'adresse suivante : <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

¹⁵Les présentes directives ne sauraient être exhaustives ni imposer des exigences conformément à la législation des États-Unis ou autrement répondre à des impératifs spécifiques aux termes des dispositions légales applicables, ni ne devraient non plus être interprétées comme telles.

Directives à l'intention des entreprises d'équipages¹⁶

Les entreprises d'équipages pourraient envisager de mettre en œuvre les pratiques de diligence raisonnable suivantes dans la mesure où elles estiment que de telles pratiques sont adéquates et utiles pour évaluer et atténuer les risques de sanctions.

- Connaître les directives diffusées par l'OMI au sujet du transport maritime illicite et les raisons pour lesquelles ces pratiques sont imprudentes, et veiller à ce que les membres de votre équipage les connaissent.
- Faire savoir aux clients que les navires sur lesquels vos équipages seront affectés feront l'objet d'un suivi en matière de désactivation de données AIS et qu'une enquête sera menée dans de tels cas.
- Effectuer des recherches sur les antécédents de votre futur navire en matière d'AIS pour contribuer à déterminer si le navire pourrait éventuellement être impliqué dans des activités illicites.
- Veiller à ce que les employés qui révèlent des comportements illicites ou passibles de sanctions soient protégés contre d'éventuelles représailles, et à ce qu'il existe un mécanisme de confidentialité permettant de dénoncer des violations de la loi ou des conduites passibles de sanctions, soupçonnées ou avérées.
- Faire circuler les informations concernant la récompense offerte dans le cadre du programme Rewards for Justice (RFJ, Récompenses pour la justice) à hauteur de cinq millions de dollars des États-Unis pour toute information conduisant à la perturbation des mécanismes financiers des personnes engagées dans certaines activités de soutien à la Corée du Nord, notamment par des pratiques illicites de transport maritime, le blanchiment de capitaux, le contournement des sanctions, la cybercriminalité ou la prolifération des armes de destruction massive (AMD). Pour de plus amples informations ou pour fournir une information, rendez-vous à l'adresse suivante : www.rewardsforjustice.net ou envoyez un courriel à northkorea@dosinfo.com.
- Faire circuler l'information concernant la récompense offerte par le programme RFJ, à hauteur de 15 millions de dollars des États-Unis, pour des informations conduisant à la perturbation des mécanismes financiers du Corps des Gardiens de la révolution islamique (CGRI) d'Iran et ses organisations satellites parmi lesquelles sa force Qods. Pour de plus amples informations ou pour fournir une information, rendez-vous à l'adresse suivante : <https://rewardsforjustice.net/english/irgc.html>.

¹⁶Les présentes directives ne sauraient être exhaustives ni imposer des exigences conformément à la législation des États-Unis ou autrement répondre à des impératifs spécifiques aux termes des dispositions légales applicables, ni ne devraient non plus être interprétées comme telles.



Department of the Treasury Department of State United States Coast Guard

ANNEXE B : Informations sur les sanctions concernant l'industrie du transport maritime en lien avec la Corée du Nord, l'Iran et la Syrie¹⁷

CORÉE DU NORD

La présente section fournit des informations sur les sanctions des États-Unis et de l'ONU applicables à l'industrie du transport maritime frappant la Corée du Nord, notamment une liste non exhaustive des raisons pour lesquelles des personnes pourraient être sanctionnées par le gouvernement des États-Unis. Elle procure également des informations complémentaires au sujet des pratiques trompeuses de transport maritime employées par la Corée du Nord. En parallèle avec les autres documents composant cet avis sur les affaires maritimes mondiales, la présente annexe actualise et développe les avis sur le transport maritime concernant la Corée du Nord publiés par le Bureau du contrôle des avoirs étrangers (OFAC) du département du Trésor des États-Unis les 23 février 2018 et 21 mars 2019. Ces informations sont à jour à la date du présent avis, mais il convient que les parties consultent régulièrement le site Web de l'OFAC pour obtenir des informations complètes sur les programmes de sanctions concernant la Corée du Nord¹⁸. Il est possible que l'OFAC publie ultérieurement d'autres avis actualisés, notamment à l'égard des listes de navires qui ont figuré dans des avis antérieurs sur le transport maritime. L'OFAC tient une liste complète, récapitulative et interrogeable des personnes sanctionnées ainsi que des navires identifiés comme étant des avoirs gelés, sur la Liste des nationaux spécifiquement désignés et des personnes dont les avoirs ont été gelés¹⁹.

Interdictions du gouvernement des États-Unis et de l'ONU concernant des comportements en lien avec la Corée du Nord

¹⁷Le présent document est un document explicatif qui n'a pas force de loi. Il ne complète ni ne modifie d'autorités statutaires, de décrets lois ou de règlements.

¹⁸ OFAC, « North Korea Sanctions » (Sanctions frappant la Corée du Nord, en anglais), <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/pages/nkorea.aspx>.

¹⁹ OFAC, « Liste des nationaux spécifiquement désignés et des personnes dont les avoirs ont été gelés » (List of Specially Designated Nationals and Blocked Persons, SDN List, en anglais), <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx>.

Les États-Unis interdisent en général²⁰ toutes transactions ou négociations concernant des avoirs ou une participation à des avoirs du gouvernement de la Corée du Nord ou du Parti des travailleurs de Corée ainsi que l'exportation directe ou indirecte par la Corée du Nord de presque tous les biens, services et technologies. Il est interdit de faire escale dans un port des États-Unis aux navires dans lesquels un ressortissant étranger possède un intérêt qui ont fait escale dans un port de la Corée du Nord au cours des 180 jours antérieurs et aux navires dans lesquels un ressortissant étranger possède un intérêt qui ont effectué un transbordement avec un tel navire au cours des 180 jours antérieurs. Il est également interdit aux ressortissants des États-Unis d'immatriculer un navire en Corée du Nord, d'obtenir une autorisation permettant à un navire de battre pavillon nord-coréen et de posséder, louer, exploiter et assurer tout navire battant pavillon nord-coréen.

Les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU exigent que les États Membres interdisent, entre autres, la possession, la location, l'exploitation d'un navire battant pavillon nord-coréen, ou la fourniture d'une classification, certification ou autre service afférent et assurance audit navire ; la fourniture de services de classification à tout navire au sujet duquel les États Membres ont des motifs raisonnables de croire qu'il est impliqué dans des activités interdites par les résolutions concernées du Conseil de sécurité ; et de fournir des services d'assurance ou de réassurance à des navires appartenant à, contrôlés ou exploités par la Corée du Nord ou au sujet desquels les États Membres ont des motifs raisonnables de croire qu'ils ont été impliqués dans des activités ou dans le transport d'articles interdits par les résolutions pertinentes²¹. De plus, les États Membres sont tenus d'interdire la fourniture de services de soutage ou autres à des navires nord-coréens s'ils disposent d'informations leur apportant des motifs raisonnables de croire que lesdits navires sont en train de transporter des articles interdits. Les résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU limitent également l'entrée dans un port à tout navire désigné par le Conseil de sécurité des Nations Unies comme frappé de l'interdiction d'entrer dans un port, ou si un État dispose d'informations donnant des motifs raisonnables de croire qu'un navire est possédé, contrôlé ou exploité par des personnes ou des entités désignées par le Conseil de sécurité de l'ONU, sauf rares exceptions.

Le gouvernement des États-Unis interdit l'importation aux États-Unis de marchandises en provenance de la Corée du Nord en l'absence d'exemption ou d'autorisation. Dans le même temps, les résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU exigent que les États Membres interdisent l'importation d'une large gamme de marchandises de Corée du Nord, notamment celles qui suivent :

- Charbon
- Textiles
- Argent
- Minerai de titane
- Métaux des terres rares
- Machines
- Matériel électrique

²⁰Ces interdictions s'appliquent aux transactions menées par un ressortissant des États-Unis ou sur le territoire des États-Unis, y compris celles qui sont traitées par l'intermédiaire du système financier des États-Unis ou le font intervenir. Pour de plus amples renseignements sur les interdictions de l'OFAC concernant la Corée du Nord, veuillez consulter le site Web www.treasury.gov/ofac.

²¹Tous les États Membres de l'ONU ont l'obligation de mettre en œuvre les mesures contraignantes stipulées par les résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU. Les résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU relatives à la Corée du Nord se trouvent sur le site Web du Comité 1718 à l'adresse <https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>. Site en français : <https://www.un.org/securitycouncil/fr/sanctions/1718>

- | | | |
|--|--------------------------------------|--|
| • Fruits de mer, y compris droits de pêche | • Minerai de vanadium | • Terre et roche, notamment magnésite et magnésite |
| • Fer et minerai de fer | • Statues et monuments | • Bois |
| • Plomb et minerai de plomb | • Produits alimentaires et agricoles | • Armes classiques |
| • Cuivre | • Zinc | • Navires |
| • Nickel | • Or | |

En l'absence d'exemption ou d'autorisation applicable, le gouvernement des États-Unis interdit l'exportation ou la réexportation de marchandises vers la Corée du Nord à partir des États-Unis ou par des ressortissants des États-Unis, où qu'ils se trouvent. Les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU exigent que les États Membres interdisent l'**exportation** d'un ensemble de marchandises vers la Corée du Nord, notamment celles qui suivent :

- | | | |
|---|--|---|
| • Pétrole raffiné* (au-delà de 500 000 barils par an) | • Carburant pour fusées | • Fer, acier et autres métaux |
| • Pétrole brut* (au-delà de 4 000 000 de barils par an) | • Condensats et liquides de gaz naturel | • Armes classiques |
| • Carburant avion (à l'exception du carburant nécessaire à un aéronef civil de passagers pour aller en Corée du Nord et en revenir) | • Machines industrielles | • Missiles balistiques |
| | • Tous véhicules de transport (notamment véhicules à moteur, camions, trains, navires, aéronefs, hélicoptères) | • Armes de destruction massive et composantes |
| | • Navires | • Produits de luxe |

**Les transferts n'atteignant pas le plafond annuel établi par le Conseil de sécurité de l'ONU sont recevables mais (a) doivent faire l'objet d'un rapport soumis au Comité des sanctions établi conformément à la résolution 1718 du Conseil de sécurité de l'ONU (Comité 1718) dans un délai de 30 jours, (b) ne doivent pas impliquer des personnes physiques ou des entités associées aux programmes de missiles nucléaires ou balistiques de la Corée du Nord ou à d'autres activités interdites par le Conseil de sécurité de l'ONU et (c) doivent être effectués exclusivement à des fins de subsistance de ressortissants de la Corée du Nord et ne pas avoir de lien avec la génération de revenus pour les programmes de missiles nucléaires ou balistiques de la Corée du Nord ou d'autres activités interdites par le Conseil de sécurité de l'ONU. Si l'une quelconque de ces trois conditions n'est pas remplie, alors les opérations qui n'atteignent pas le plafond annuel autorisé ont lieu en violation de la résolution 2397 du Conseil de sécurité de l'ONU.*

Mesures adoptées par le Conseil de sécurité de l'ONU dont la mise en œuvre incombe aux États membres de l'ONU :

Actions en haute mer :

- Inspection des navires par les États Membres avec le consentement de l'État du pavillon, si l'État Membre effectuant l'inspection dispose d'informations lui donnant des motifs raisonnables de penser que le navire transporte certaines marchandises interdites (**mesure discrétionnaire**).

- Coopération de l'État du pavillon à ces inspections (**mesure discrétionnaire**).
- Instruction donnée par l'État du pavillon aux navires soupçonnés de se rendre dans un port approprié et commode pour que les autorités locales effectuent l'inspection requise si l'État du pavillon refuse d'autoriser l'inspection en haute mer (**mesure obligatoire**).

Actions dans les eaux territoriales ou les ports :

- Saisie, inspection et gel (confiscation) par l'État Membre de tout navire dans un port d'un État Membre lorsqu'il y a des motifs raisonnables de penser qu'un navire transporte des articles interdits ou a été utilisé pour des activités interdites impliquant la Corée du Nord (**mesure obligatoire**).
- Saisie, inspection et gel (confiscation) par l'État Membre de tout navire soumis à la compétence d'un État Membre dans ses eaux territoriales s'il y a des motifs raisonnables de penser que ce navire a transporté des articles interdits ou a été utilisé pour des activités interdites impliquant la Corée du Nord (**mesure discrétionnaire**).
- Inspection par l'État Membre de marchandises en partance pour ou arrivées de Corée du Nord, qui ont été négociées ou facilitées par la Corée du Nord ou par des personnes ou entités désignées, ou qui sont transportées par des navires battant pavillon nord-coréen (**mesure obligatoire**).

Actions en haute mer ou dans les eaux territoriales/les ports :

- Saisie et neutralisation par l'État Membre de tous les articles trouvés lors des inspections dont la fourniture, la vente, le transfert ou l'exportation sont interdits par une résolution du Conseil de sécurité de l'ONU (**mesure obligatoire**).

Immatriculation et autres responsabilités de l'État du pavillon :

- Radiation de tout navire par les États Membres des registres d'immatriculation et interdiction de lui fournir des services de classification lorsque l'État du pavillon a des motifs raisonnables de penser qu'il a été utilisé pour des activités, ou a transporté des articles interdits par des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU, et radiation de l'immatriculation de tout navire qui est possédé, exploité ou contrôlé par la Corée du Nord, ainsi que refus d'immatriculer les navires qui ont été radiés des registres d'immatriculation par d'autres États membres ou registres de pavillon conformément aux résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU concernant la Corée du Nord (**mesure obligatoire**).
- Radiation immédiate par les États du pavillon des registres d'immatriculation de tout navire désigné par le Comité 1718 pour être radié (**mesure obligatoire**).

Autorités de sanctions du gouvernement des États-Unis

Si nécessaire aux fins du présent avis, la législation des États-Unis exige du gouvernement des États-Unis qu'il impose des sanctions à l'encontre de toute personne dont il a été établi que, sciemment, de façon directe ou indirecte, elle :

- Fournit des quantités importantes de carburant ou de fournitures, procure des services de soutage ou facilite une opération ou des opérations importantes pour exploiter ou

entretenir un navire ou un aéronef qui est désigné en vertu d'un décret-loi²² ou d'une résolution du Conseil de sécurité de l'ONU²³ portant sur la Corée du Nord, ou qui est possédé ou contrôlé par une personne désignée en vertu d'un décret-loi ou d'une résolution du Conseil de sécurité de l'ONU portant sur la Corée du Nord.

- Assure, immatricule, facilite l'immatriculation, ou gère une assurance ou l'immatriculation d'un navire appartenant au gouvernement de la Corée du Nord ou contrôlé par celui-ci.
- Vend ou transfère un nombre appréciable de navires à la Corée du Nord, sauf expressément approuvé par le Conseil de sécurité de l'ONU.
- Exerce une activité appréciable pour affréter, assurer, immatriculer, faciliter l'immatriculation, ou gérer l'assurance ou l'immatriculation d'un navire appartenant à un ressortissant nord-coréen ou contrôlé ou commandé par lui, ou encore composé d'un équipage fourni par lui.
- Exerce une activité d'importation de ou d'exportation vers la Corée du Nord de quantités appréciables de charbon, textiles, produits de la mer, fer, minerai de fer, produits pétroliers raffinés ou pétrole brut dépassant les limites fixées par le Conseil de sécurité, et avec lesquelles que les États-Unis sont d'accord.
- Exerce une activité d'importation de produits de luxe en provenance de la Corée du Nord, ou d'exportation ou de réexportation vers ce même pays.

La législation des États-Unis requiert que gouvernement des États-Unis impose des sanctions à toute institution financière étrangère que le secrétaire du Trésor, en consultation avec le secrétaire d'État, estiment avoir sciemment, à partir du 18 avril 2020 inclus, fourni des services financiers appréciables à toute personne désignée pour l'imposition de sanctions en lien avec la Corée du Nord, conformément aux décrets lois et résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU concernant la Corée du Nord, ou la North Korea Sanctions and Policy Enhancement Act (loi relative aux sanctions à l'égard de la Corée du Nord et au renforcement des politiques), telle que modifiée. Ces sanctions peuvent inclure le gel d'avoirs ou des restrictions sur les comptes de correspondants ou « de passage » (payable-through).

De surcroît, le gouvernement des États-Unis, entre autres, recherche également de façon active pour les désigner toute personne qui a exercé au moins une activité appréciable d'exportation vers ou d'importation à partir de la Corée du Nord, de quelconques produits, services ou technologies, ainsi que toute personne qui exerce une activité dans certains secteurs de l'industrie nord-coréenne, notamment le transport, l'exploitation minière, l'énergie et les services financiers.

Autorités de sanctions de l'Organisation des Nations Unies

Le Conseil de sécurité de l'ONU ou le Comité 1718 peuvent désigner pour les soumettre à des sanctions ciblées (gel des avoirs et, pour les personnes physiques, interdiction de voyager) toutes les personnes physiques ou les entités participant ou apportant leur soutien, y compris par

²² Les décrets lois concernant les sanctions frappant la Corée du Nord sont les décrets lois 13382, 13466, 13551, 13570, 13687, 13722 et 13810.

²³ Les résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU sont : 1695 (2006), 1718 (2006), 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016), 2356 (2017), 2375 (2017) et 2397 (2017).

d'autres moyens illicites, aux programmes de la Corée du Nord portant sur les armes nucléaires, d'autres armes de destruction massive et les missiles balistiques, ou encore impliquées dans certaines autres activités interdites par le Conseil de sécurité de l'ONU.

Le Comité 1718 peut également désigner des navires au sujet desquels il possède des informations indiquant qu'ils sont, ou ont été, impliqués dans des activités interdites par les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU. Par exemple, comme l'autorise le paragraphe 12 de la résolution 2321 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU, il peut désigner des navires qui ont pris part à certaines activités interdites, en exigeant des États Membres qu'ils prennent l'une quelconque ou toutes les mesures suivantes : (a) retrait du pavillon, (b) instruction de se diriger vers un port déterminé à des fins d'inspection et d'actions ultérieures, (c) interdiction d'accoster dans un quelconque port dans le monde et/ou (d) gel des avoirs.

Enfin, lorsque les États Membres disposent d'informations sur des navires se trouvant en haute mer leur donnant des motifs raisonnables de penser que les marchandises transportées dans ces navires comprennent des articles dont la fourniture, la vente, le transfert ou l'exportation sont interdits par des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU, et que les navires ou les États du pavillon ne coopèrent pas, le Comité 1718 peut prendre diverses mesures. Si l'État du pavillon du navire ne consent pas à une inspection en haute mer ni n'ordonne au navire de se rendre dans un port approprié et commode pour l'inspection exigée, ou si le navire en question refuse d'obtempérer à l'instruction de l'État du pavillon d'autoriser l'inspection en haute mer ou de se rendre dans un tel port, le Comité 1718 peut désigner le navire en vue d'un gel de ses avoirs et d'autres mesures autorisées au paragraphe 12 de la résolution 2321 du Conseil de sécurité de l'ONU. De plus, lorsque le Comité 1718 procède à la désignation, l'État du pavillon concerné doit immédiatement radier ce navire des registres d'immatriculation. Tout État qui n'obtient pas la coopération de l'État du pavillon d'un navire soupçonné de transporter des marchandises illicites en haute mer doit adresser rapidement au Comité 1718 un rapport contenant des informations détaillées pertinentes sur l'incident, le navire et l'État du pavillon, que le Comité 1718 publiera sur son site Web de façon régulière.

Pratiques trompeuses

Exportations de charbon et de sable :

Charbon : selon le rapport final de 2020 du groupe d'experts de l'ONU sur la République populaire démocratique de Corée, la Corée du Nord a exporté 3,7 millions de tonnes de charbon entre janvier et août 2019, principalement dans la zone du port de Ningbo-Zhoushan et ses environs. La majorité de ces exportations se sont produites au moyen de transbordement de navires battant pavillon nord-coréen vers des barges locales dans les eaux territoriales de la Chine. Livrant vraisemblablement des marchandises à la Chine, les automoteurs sont le second moyen de transport de choix pour l'exportation de charbon de la Corée du Nord. Ceci comprend des livraisons directes en provenance de la Corée du Nord vers trois ports situés dans la baie de Hangzhou en Chine.

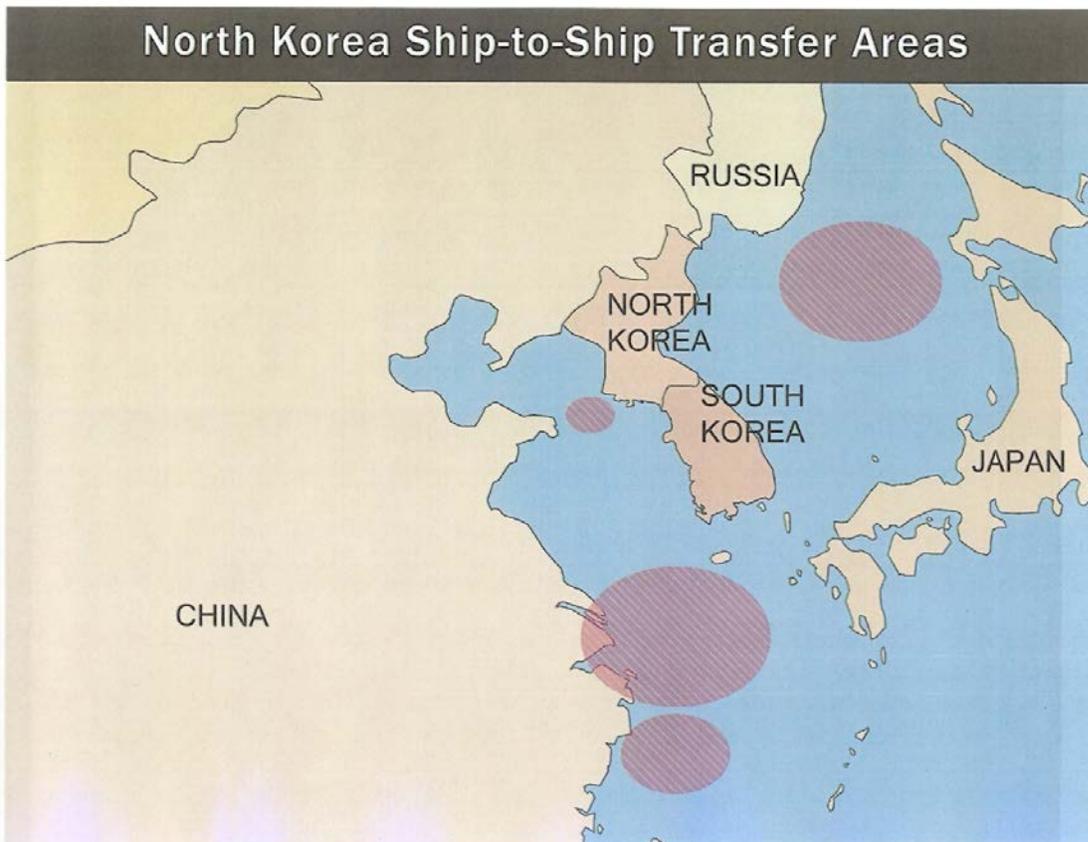
Sable : depuis au moins avril 2019, des automoteurs non nord-coréens et d'autres navires de marchandises ne battant pas pavillon nord-coréen chargent des cargaisons de sable à Haeju et

alentours (province de Hwanghae) et Sinchang (province de Hamgyong du sud), pour les exporter vers la Chine.

Importations de pétrole raffiné :

La résolution 2397 du Conseil de sécurité de l'ONU limite les importations de pétrole raffiné de la Corée du Nord à un maximum de 500 000 barils par année civile. De janvier à octobre 2019, des ports de la Corée du Nord ont réceptionné au moins 221 livraisons de navires-citernes de pétrole raffiné, dont au moins 157 qui ont pu se faire grâce à des transbordements illicites auxquels ont participé des navires nord-coréens. Si ces pétroliers étaient à pleine charge quand ils ont fait leurs livraisons, la Corée du Nord aura importé 3,78 millions de barils, soit plus de sept fois et demie le volume de pétrole raffiné (à savoir 500 000 barils par an) autorisé par la résolution 2397 du Conseil de sécurité de l'ONU.

Zones de transbordements des navires citernes nord-coréens :



Acquisition de vieux navires :

Selon le rapport final de 2020 du groupe d'experts de l'ONU sur la République populaire démocratique de Corée, la Corée du Nord acquiert de vieux navires voués à la démolition pour les intégrer à sa flotte de navires pour le transport de charbon et d'autres biens.

Emploi de barges qui ne naviguent pas en mer :

Selon le rapport final de 2020 du groupe d'experts de l'ONU sur la République populaire démocratique de Corée, la Corée du Nord emploie parfois des barges qui ne naviguent pas en mer, et ne transmettent donc pas de signaux AIS, afin de transporter illégalement des biens originaires de Corée du Nord vers la Chine. Il est possible que ces barges ne soient pas adaptées pour naviguer en toute sécurité en haute mer.

Pour de plus amples précisions et des descriptions de techniques connues pour se soustraire aux sanctions, veuillez vous reporter à la partie principale du présent « Avis sur les sanctions concernant l'industrie du transport maritime, les secteurs de l'énergie et des métaux, et les communautés connexes », à « Annexe A : Directives et informations complémentaires pour appuyer les efforts de respect des sanctions dans l'industrie du transport maritime » pour prendre connaissance des bonnes pratiques de diligence raisonnable à employer pour lutter contre le contournement des sanctions dans l'industrie du transport maritime et à « [A Framework for OFAC Compliance Commitments](#) » (Un cadre d'engagement pour le respect des dispositions de l'OFAC, en anglais), un document fourni par l'OFAC qui présente au secteur du transport maritime de bonnes pratiques d'ordre général concernant le respect des sanctions.

IRAN

La présente section fournit des informations sur les sanctions des États-Unis applicables à l'industrie du transport maritime frappant l'Iran, dont une liste non exhaustive des raisons pour lesquelles des personnes pourraient être sanctionnées par le gouvernement des États-Unis. En parallèle avec les autres documents composant cet avis sur les affaires maritimes mondiales, la présente annexe actualise et développe l'avis sur le transport maritime concernant l'Iran publié par le Bureau du contrôle des avoirs étrangers (OFAC) du département du Trésor des États-Unis le 4 septembre 2019. Ces informations sont à jour à la date du présent avis, mais il convient que les parties consultent régulièrement le site Web de l'OFAC pour obtenir des informations complètes sur les programmes de sanctions concernant l'Iran²⁴. Il est possible que l'OFAC publie ultérieurement d'autres avis actualisés, notamment à l'égard des listes de navires qui ont figuré dans des avis antérieurs concernant le transport maritime. L'OFAC tient une liste complète, récapitulative et interrogeable des personnes sanctionnées ainsi que des navires identifiés comme étant des avoirs gelés, sur la Liste des nationaux spécifiquement désignés et des personnes dont les avoirs ont été gelés²⁵.

Interdictions imposées par les États-Unis concernant les activités en lien avec l'Iran

L'OFAC gère et veille à l'application de sanctions complètes ainsi qu'un programme de blocage gouvernemental à l'encontre de l'Iran, tel que présenté dans les Iranian Transactions and Sanctions Regulations (ISTR, Règlements concernant les transactions et les sanctions liées à l'Iran), 31 CFR, partie 560. Les ISTR interdisent la majorité des transactions directes et indirectes faisant intervenir l'Iran ou le gouvernement de l'Iran, effectuées par des ressortissants des États-Unis ou des entités étrangères appartenant à des ressortissants des États-Unis ou contrôlées par eux, sauf autorisation de l'OFAC ou exemption par ordonnance. De surcroît, les ISTR permettent de geler les avoirs et la participation à des avoirs se trouvant aux États-Unis, qui entrent par la suite aux États-Unis ou qui sont en la possession de, contrôlés par ou passant sous le contrôle d'un quelconque ressortissant des États-Unis, du gouvernement de l'Iran, comme le définit la section 560.304 des ISTR, y compris toutes entités appartenant au gouvernement de l'Iran ou contrôlées par celui-ci. De plus, en l'absence d'exemption applicable ou d'autorisation de l'OFAC, il est interdit aux ressortissants étrangers, y compris aux institutions financières étrangères, de traiter des transactions en direction ou en provenance des États-Unis, en violation de ces interdictions, notamment les opérations passant par des comptes de correspondants ou pour le compte d'institutions financières iraniennes, d'autres personnes physiques se trouvant en Iran ou encore pour lesquels l'avantage de ces services est autrement reçu en Iran.

Autorités de sanctions du gouvernement des États-Unis

Qui plus est, les ressortissants de pays autres que les États-Unis, notamment les institutions financières étrangères, risquent de s'exposer à des sanctions des États-Unis pour facilitation en

²⁴ OFAC, « Iran Sanctions » (Sanctions relatives à l'Iran, en anglais), <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/programs/pages/iran.aspx>.

²⁵ OFAC, « Liste des nationaux spécifiquement désignés et des personnes dont les avoirs ont été gelés » (List of Specially Designated Nationals and Blocked Persons, SDN List, en anglais), <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/sdn-list/pages/default.aspx>.

connaissance de cause de transactions appréciables en faveur de, ou prestation d'un certain appui matériel à des ressortissants iraniens figurant sur la Liste des nationaux spécifiquement désignés et des personnes dont les avoirs ont été gelés (liste SDN), comme la National Iranian Oil Company (NIOC), la National Iranian Tanker Company (NITC) et les Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL), une exception étant consentie à l'égard des établissements de dépôt iraniens non désignés²⁶. Ces autorités bénéficient en général de certaines dérogations et exceptions, notamment (i) une exception relative à l'exportation vers l'Iran de produits alimentaires, de produits pharmaceutiques, de dispositifs médicaux et de produits agricoles et (ii) une exception liée à l'assistance à la reconstruction et au développement économique pour l'Afghanistan. Même dans le cas où une exception ou une dérogation est applicable, certaines transactions impliquant le Corps des Gardiens de la révolution islamique (CGRI) de l'Iran ou toute autre personne désignée en lien avec l'appui de l'Iran au terrorisme international ou à la prolifération des armes de destruction massive, ou encore leurs moyens de livraison, peuvent s'exposer à un risque de sanctions de la part des États-Unis.

Pétrole, produits pétroliers et produits pétrochimiques :

À partir du 5 novembre 2018 inclus, les personnes prenant part sciemment à une transaction appréciable en vue de l'achat, de l'acquisition, de la vente, du transport ou de la commercialisation de pétrole, de produits pétroliers (par ex. essence d'aviation, essence moteur, carburant diesel) ou de produits pétrochimiques en provenance d'Iran, et certaines autres associées à des navires qui transportent du pétrole brut iranien, s'exposent à des sanctions de la part des autorités de sanctions des États-Unis en lien avec l'Iran, sauf en cas d'exception ou de dérogation applicable²⁷. Pour de plus amples informations sur les définitions relatives au pétrole, produits pétroliers et produits pétrochimiques, veuillez vous reporter à la section 16 du décret-loi 13846.

Métaux et secteurs supplémentaires identifiés dans l'économie de l'Iran :

Les personnes qui prennent part aux activités des secteurs iraniens du fer, de l'acier, de l'aluminium ou du cuivre, ou qui participent sciemment à une opération significative de vente, fourniture ou transfert vers l'Iran de biens et services appréciables utilisés en lien avec ces secteurs ou pour l'achat, l'acquisition, la vente, le transport ou la commercialisation de fer, d'acier, d'aluminium ou de cuivre en provenance d'Iran, risquent d'être frappées de sanctions conformément au décret-loi 13871, sauf si une exception ou une dérogation est applicable. De même, les personnes qui, sciemment, vendent, fournissent ou transfèrent, directement ou indirectement, de et vers l'Iran, des métaux précieux ou certaines matières, notamment du charbon, du graphite ou certaines matières premières ou métaux manufacturés tels que de l'aluminium ou de l'acier, s'exposent à des sanctions si lesdits métaux ou matières sont prévus pour certaines utilisations finales ou utilisateurs finaux²⁸. De plus, les personnes qui exercent des

²⁶ Voir l'Iran Freedom and Counter-Proliferation Act (IFCA, Loi pour la liberté et la lutte contre la prolifération en Iran), §§ 1244(c) et 1247 (a) ; Comprehensive Iran Sanctions, Accountability, and Divestment Act (CISADA, Loi exhaustive pour le désinvestissement, la redevabilité et les sanctions à l'encontre de l'Iran), § 104 ; décret-loi 3846, §§ 1 et 2.

²⁷ Voir le décret-loi 13846, §§ 2 et 3 ; Iran Sanctions Act (ISA, Loi sur les sanctions relatives à l'Iran), § 5(a)(7) et (7).

²⁸ Voir, par ex., IFCA § 1245.

activités dans les secteurs du bâtiment, de l'exploitation minière, de la fabrication et du textile de l'économie iranienne, ou qui participent sciemment à une opération significative de vente, fourniture ou transfert de et vers l'Iran de biens et services appréciables utilisés en lien avec ces secteurs s'exposent à des sanctions conformément au décret-loi 13871, sauf en cas d'exception ou de dérogation applicable.

Il est conseillé à l'industrie du transport maritime de passer en revue les Iranian Sector and Human Rights Abuses Sanctions Regulations (Réglementations concernant les sanctions relatives aux violations des droits de la personne et dans le secteur de l'économie iranienne), 31 CFR, partie 562, ainsi que les directives présentées sur le site de l'OFAC concernant les secteurs iraniens du fer, de l'acier, de l'aluminium, du cuivre, du bâtiment, de l'exploitation minière, de la fabrication et du textile pour de plus amples directives concernant la portée de ces nouveaux pouvoirs. Il convient de noter la période de réduction progressive des activités décrites dans le décret-loi 13871, venu à échéance le 6 août 2019 ; la période de réduction progressive des activités décrites dans le décret-loi 13902, venu à échéance le 9 avril 2020. Faute de mener à terme, dans les périodes spécifiques de réduction progressive, des transactions en cours passibles de sanctions en relation avec ces secteurs, les personnes s'exposent à des sanctions, à moins que la/les transaction(s) ne soi(en)t couverte(s) par une dérogation ou une exception applicable.

Services aux navires :

Les personnes risquent d'être passibles de sanctions si elles fournissent en connaissance de cause certains services de soutage à des navires iraniens ou non iraniens transportant des marchandises, notamment du pétrole ou des produits pétroliers en provenance d'Iran, pour des ressortissants iraniens figurant sur la Liste des nationaux spécifiquement désignés et des personnes dont les avoirs ont été gelés, sauf si une dérogation ou une exception est applicable. De plus, elles s'exposent à des sanctions si elles fournissent sciemment des services de souscription, d'assurance ou de réassurance à des ressortissants iraniens, ou pour leur compte, figurant sur la Liste des nationaux spécifiquement désignés et des personnes dont les avoirs ont été gelés, notamment les IRISL, la NIOC, la NITC, à ou pour le compte de toute personne en ce qui concerne ou avantage toute activité dans les secteurs iraniens de l'énergie, du transport maritime ou de la construction navale, concernant lesquels certaines sanctions des États-Unis ont été imposées contre l'Iran, sauf si une exception ou une dérogation est applicable²⁹. Pour en savoir plus, veuillez consulter les Questions fréquemment posées sur le site Web de l'OFAC.

Pratiques trompeuses de transport maritime

À mesure que la communauté internationale accroît sa pression sur le régime iranien, certaines personnes associées à l'industrie du transport maritime de produits pétroliers continuent de déployer des pratiques trompeuses afin de faciliter les transactions iraniennes. Comme l'attestent les désignations du département du Trésor et les mesures prises par des partenaires de par le monde, des acteurs, tels que la force Qods du CGRI de l'Iran, tentent de se soustraire aux sanctions des États-Unis en obscurcissant l'origine, la destination et les destinataires de cargaisons de pétrole. Il est rappelé que l'utilisation de telles tactiques trompeuses n'est ni l'apanage de l'Iran, ni celui de l'industrie pétrolière de l'Iran.

²⁹ Voir, par ex., IFCA § 1246.

Veillez vous reporter à la partie principale du présent « Avis sur les sanctions concernant l'industrie du transport maritime, les secteurs de l'énergie et des métaux, et les communautés connexes », à « Annexe A : Directives et informations complémentaires pour appuyer les efforts de respect des sanctions dans l'industrie du transport maritime » pour prendre connaissance de pratiques possibles de diligence raisonnable à employer pour lutter contre le contournement des sanctions dans l'industrie du transport maritime et à « [A Framework for OFAC Compliance Commitments](#) » (Un cadre d'engagement pour le respect des dispositions de l'OFAC, en anglais), un document fourni par l'OFAC qui présente au secteur du transport maritime de bonnes pratiques d'ordre général concernant le respect des sanctions.

SYRIE

La présente section fournit des informations sur les sanctions des États-Unis applicables à l'industrie du transport maritime frappant la Syrie, dont une liste non exhaustive des raisons pour lesquelles des personnes pourraient être sanctionnées par le gouvernement des États-Unis. En parallèle avec les autres documents composant cet avis sur les affaires maritimes mondiales, la présente annexe actualise et développe les avis sur le transport maritime concernant la Syrie publiés par le Bureau du contrôle des avoirs étrangers (OFAC) du département du Trésor des États-Unis les 20 novembre 2018 et 25 mars 2019. Ces informations sont à jour à la date du présent avis, mais il convient que les parties consultent régulièrement le site Web de l'OFAC pour obtenir des informations complètes sur les programmes de sanctions concernant la Syrie. Il est possible que l'OFAC publie ultérieurement d'autres avis actualisés, notamment à l'égard des listes de navires qui ont figuré dans des avis antérieurs sur le transport maritime. L'OFAC tient une liste complète, récapitulative et interrogeable des personnes sanctionnées ainsi que des navires identifiés comme étant des avoirs gelés, sur la Liste des nationaux spécifiquement désignés et des personnes dont les avoirs ont été gelés (liste SDN).

Conduite interdite par le gouvernement des États-Unis concernant la Syrie

Les États-Unis interdisent en général que soient effectuées des transactions par des ressortissants des États-Unis ou à l'intérieur des États-Unis qui, directement ou indirectement, concernent le gouvernement de la Syrie ou d'autres entités frappées de sanctions conformément aux dispositions des Syrian Sanctions Regulations (Réglementations concernant les sanctions à l'encontre de la Syrie), 31 CFR, partie 542. Par « gouvernement de la Syrie », l'on entend : (a) l'État et le gouvernement de la République arabe syrienne, ainsi que toute sous-division politique, tout organisme ou intermédiaire de celui-ci, y compris la Banque centrale de Syrie, (b) toute entité appartenant à ou contrôlée par, directement ou indirectement, ceux qui précèdent, notamment toute grande entreprise, tout partenariat, toute association ou toute autre entité au sein de laquelle le gouvernement de la Syrie possède 50 % des parts ou davantage ou une participation majoritaire, et toute entité qui est autrement contrôlée par ce gouvernement, (c) toute personne qui agit, depuis un certain temps ou non, ou prétend agir pour ou pour le compte de l'un quelconque des intéressés précédents et (d) toute autre personne estimée appartenir aux catégories (a) à (c) par l'OFAC.

Les États-Unis interdisent aussi l'importation de pétrole ou de produits pétroliers d'origine syrienne aux États-Unis, ainsi que toute transaction concernant, ou liée à, du pétrole ou un produit pétrolier d'origine syrienne par un ressortissant des États-Unis, ou facilitation à cet égard, conformément aux dispositions du décret-loi 13582.

Qui plus est, les États-Unis comprennent que, en raison de l'environnement complexe et changeant de la Syrie, d'autres acteurs illicites sévissent dans le secteur maritime, y compris des personnes liées au terrorisme et à des activités illicites en rapport avec l'Iran ou la Russie³⁰.

³⁰ Pour de plus amples précisions sur les interdictions de l'OFAC liées à la lutte contre le terrorisme, l'Iran ou la Russie, voir (en anglais) <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Pages/default.aspx>

Risques de sanctions et autorités de sanctions du gouvernement des États-Unis concernant la Syrie

La législation des États-Unis prévoit des sanctions obligatoires à l'encontre des ressortissants étrangers qui sont estimés avoir sciemment fourni un appui financier, matériel ou technologique significatif en faveur de, ou a effectué, en toute connaissance de cause, une transaction significative avec le gouvernement de la Syrie ; ou qui ont sciemment vendu ou fourni, en quantité appréciable, des biens, services, technologies, informations ou autre appui qui facilite de façon significative la maintenance ou le développement de la production intérieure de gaz naturel, de pétrole ou de produits pétroliers du gouvernement de la Syrie. Il peut s'agir d'entités ou de personnes qui livrent ou financent des cargaisons de pétrole pour le gouvernement de la Syrie ou des entités étatiques, comme la Syrian Company for Oil Transport ou la Baniyas Refinery Company.

Pratiques trompeuses de transport maritime

Les États-Unis se sont engagés à demander des comptes au gouvernement de la Syrie, au régime de Bachar el-Assad et à tous ceux qui continuent de les appuyer, pour leurs actes de brutalité et les meurtres de civils syriens. À cette fin, la chaîne de distribution et les cargaisons liées au pétrole engendrent des risques de sanctions significatifs pour les acteurs de l'industrie du transport maritime. Des pays tels que l'Iran et la Russie ont été impliqués dans des opérations visant à fournir du pétrole et d'autres biens au gouvernement de la Syrie. En lien avec cette activité, en septembre 2019, l'OFAC a frappé de sanctions Maritime Assistance LLC et trois personnes physiques pour avoir facilité la vente et la livraison de kérosène aux forces armées russes en opération à Baniyas, en Syrie. Séparément, en novembre 2018, l'OFAC a sanctionné des entités iraniennes et russes des secteurs public et privé qui étaient impliquées dans une opération visant à livrer du pétrole iranien à la Syrie. Cette opération avait recours à un mécanisme de compensation selon lequel la vente et la livraison de pétrole iranien à la Syrie permettait aux groupes terroristes interposés, comme le Hezbollah, le Hamas et la force Qods du CGRI d'accumuler des centaines de millions de dollars.

Pour de plus amples précisions et descriptions des techniques connues en matière de contournement des sanctions, veuillez vous reporter à la partie principale du présent « Avis sur les sanctions concernant l'industrie du transport maritime, les secteurs de l'énergie et des métaux, et les communautés connexes », à « Annexe A : Directives et informations complémentaires pour appuyer les efforts de respect des sanctions dans l'industrie du transport maritime » pour prendre connaissance de bonnes pratiques de diligence raisonnable à employer pour lutter contre le contournement des sanctions dans l'industrie du transport maritime et à « [A Framework for OFAC Compliance Commitments](#) » (Un cadre d'engagement pour le respect des dispositions de l'OFAC, en anglais), un document fourni par l'OFAC qui présente au secteur du transport maritime de bonnes pratiques d'ordre général concernant le respect des sanctions.