

LES CAHIERS DU TRADE FINANCE 2020/2021

LES CONNAISSEMENTS ANTIDATÉS

Par Dominique Doise et Valérie Mayer

5 février 2021

Le *trade finance* traditionnel vit actuellement une crise sérieuse. Cette crise découle, d'une part, de la grande volatilité du prix des matières premières (et en particulier, de la première d'entre elles en termes économiques, le pétrole), qui a contribué à la chute de grands acteurs de ce secteur, notamment à Singapour¹ ou aux Émirats Arabes Unis, et d'autre part, des décisions de certaines grandes banques de réduire, voire de totalement supprimer, leurs activités de financement de ces activités. Elles considèrent en effet celles-ci comme dangereuses en termes de conformité ou de risque de crédit, et de nature à les exposer à des critiques d'ONG (au motif que le *trade finance* porterait sur des produits favorisant un réchauffement climatique², ou encore attenterait au commerce équitable³), qui altéreraient leur « image ».

Dans ce contexte, la pratique de présentation de connaissances antidatés, que l'on pensait tombée en désuétude et qui revient à l'ordre du jour (grâce notamment à l'utilisation d'outils informatiques permettant d'avoir accès à une géolocalisation des navires en temps réel), force le questionnement.

Les banques doivent en effet s'interroger sur les risques potentiels découlant de cette pratique des connaissances antidatés, en termes de risque de crédit bien sûr, mais aussi en matière de lutte contre le blanchiment des capitaux et de financement du terrorisme (LCB-FT).

¹ Voir par exemple *Documentary Credit World (DCW)* d'octobre 2020 pp. 6 & s. *Hong Kong Oil Traders hampered by after effects in Singapore Market* ; voir aussi, dans les Échos du 19 janvier 2021, « 2020, année folle pour le trading des matières premières ».

² Voir par exemple, dans les Échos du 27 octobre 2020, le rapport controversé d'Oxfam qui estime que les financements actuels des banques françaises placeraient le monde sur une trajectoire de hausse de température de 4°C.

³ Ainsi, le reproche est parfois fait à certaines banques de financer des achats de matières premières agricoles, telles que le coton ou le café, sans se préoccuper du respect par les fournisseurs des conditions de production au regard des principes régissant le commerce équitable (prohibition du travail des enfants, salaires équitables, etc.) ; cf. *Libération* du 15 décembre 2020 : « Ouïghours – Esclavage moderne dans les champs de coton chinois ».

Nous rappellerons donc la problématique des connaissances antidatées (I), puis nous analyserons les conséquences juridiques en découlant (II) puisque ces connaissances, par principe, sont frauduleux (II.1), mais par exception, peuvent correspondre à des usages acceptables (II.2).

I. LA PRATIQUE DES CONNAISSEMENTS ANTIDATÉS

Si, à l'origine, la grande majorité des législations n'imposait aucune obligation de dater le connaissance, la pratique a rapidement imposé une telle obligation, en distinguant deux types de connaissances :

- ✓ celui qui est un simple reçu de la marchandise ; il est marqué (et daté) « *received for shipment* » (reçu pour embarquement) ;
- ✓ celui qui atteste un embarquement effectif à bord d'un navire dénommé ; il est marqué (et daté) « *on board* » (embarqué).

Les banques émettant des crédits documentaires ont privilégié les connaissances embarqués, car seuls ceux-ci, comme leur nom l'indique, attestent de l'embarquement effectif d'une marchandise⁴, sur un navire déterminé, dans un port déterminé, en partance pour un port de destination déterminé.

Ce type de connaissance « *embarqué* » s'est imposé dans toutes les opérations impliquant un paiement ou le financement d'une expédition de marchandises. Les versions successives des Règles et Usances Uniformes de la Chambre de Commerce Internationale relatives aux crédits documentaires ont repris cette exigence. Ainsi, l'article 20a(ii) de la révision 2007 de ces règles (RUU 600) précise « *qu'un connaissance [...] doit présenter l'apparence [...] d'indiquer que les marchandises **ont été mises à bord** sur un navire dénommé au port de chargement mentionné dans le crédit au moyen d'une mention préimprimée, ou d'une annotation de mise à bord et **indiquant la date à laquelle les marchandises ont été mises à bord*** » (gras ajouté).

⁴ L'article L. 521-2 du Code de commerce disposait que le créancier, porteur d'un connaissance, était réputé avoir les marchandises en sa possession. Ce créancier disposait alors d'un droit de rétention qui rendait ses droits sur la marchandise particulièrement efficaces, puisqu'il pouvait, en particulier, primer l'administration fiscale ou les douanes. Cette disposition législative a été malencontreusement abrogée, par inadvertance, par l'article 56 de l'ordonnance 2006-346 du 23 mars 2006. Elle a toutefois été récemment remplacée par une disposition de la partie réglementaire du Code des transports : ainsi, l'article R. 5422-16 de ce Code impose désormais au capitaine ou au consignataire du navire une obligation stricte de livraison de la marchandise (i) à celui dont le nom est mentionné dans le connaissance à personne dénommée, (ii) au porteur du connaissance lorsque celui-ci est au porteur ou (iii) au dernier endossataire lorsque le connaissance est à ordre, ce qui permet de préserver un droit de rétention sur les marchandises ; les banquiers auront, malgré tout, intérêt à organiser contractuellement leur droit de gage sur le connaissance et les marchandises correspondantes, étant souligné à cet égard que les conditions générales des banques prévoient généralement, au profit de celles-ci, un droit de gage portant non seulement sur la marchandise, mais également sur les documents.

Lorsqu'il est fait référence à des connaissances antidatées, il s'agit généralement d'antidates de connaissances *embarqués*, c'est-à-dire censés attester du chargement de la marchandise sur un navire spécifique.

L'antidatage quasi systématique des connaissances affecte périodiquement certains ports d'embarquement, notamment parce qu'en raison de difficultés logistiques, le chargement des navires ne peut pas être assuré dans des délais raisonnables.

Parfois, l'antidatage d'un connaissance « *embarqué* » (c'est-à-dire l'antidatage du chargement effectif sur un navire dénommé) se double d'une deuxième difficulté, à savoir le chargement de la marchandise sur un autre navire que celui mentionné sur le connaissance présenté à la banque, cet autre navire faisant néanmoins route vers le port de destination mentionné sur ce connaissance et le destinataire étant néanmoins le même que celui mentionné sur le connaissance. Cette situation s'explique, le plus souvent, par le fait matériel que le premier navire envisagé n'a plus de place pour charger la marchandise mentionnée sur le connaissance, ou encore, parce que le second navire est disponible pour un chargement vers le port de destination mentionné sur le connaissance avant le navire envisagé originellement.

Précisons enfin que l'antidatage d'un connaissance ne rend pas le connaissance fictif (celui qui ne correspond à aucune réalité) : il y a bien eu embarquement des marchandises prévues, allant du point de départ au point d'arrivée convenus.

II. ANALYSE JURIDIQUE

Les réflexions qui suivent sont celles de juristes de droit français. Les situations complexes que l'on est susceptible de rencontrer en pratique peuvent être de nature à justifier une étude du droit applicable dans les différents pays concernés.

A) PAR PRINCIPE, UN CONNAISSEMENT ANTIDATÉ EST FRAUDULEUX

En matière de crédit documentaire, le paiement est dû sauf fraude documentaire, celle-ci étant constituée en présence d'un faux document, qu'il s'agisse d'un faux matériel (document forgé) ou intellectuel (document mensonger).

Or un connaissance antidaté constitue un faux intellectuel, puisqu'il comporte une mention de mise à bord d'un navire déterminé à une date déterminée qui ne correspond pas à la réalité.

À cet égard, le droit français semble retenir une conception objective de la fraude, c'est-à-dire qu'il suffit qu'un document soit faux pour que la fraude soit constituée, sans que l'on se soucie de l'auteur de la fraude. D'autres systèmes juridiques retiennent une conception subjective de

la fraude : il n'y aura alors fraude que si le bénéficiaire en est l'auteur, ou a présenté le document en sachant qu'il était faux.

Ainsi, selon la conception objective, peu importe que le bénéficiaire ait su ou non que le connaissance était antidaté : si cette caractéristique est découverte, il y a fraude, et la banque ne doit pas payer.

Tel est ce qu'a confirmé la Chambre commerciale de la Cour de cassation⁵, dans une espèce où une banque avait escompté un crédit documentaire dans le cadre duquel un connaissance antidaté avait été présenté. Le donneur d'ordre, invoquant une fraude, avait assigné son cocontractant commercial, le transporteur, la banque émettrice et le banquier escompteur, aux fins de faire prononcer l'annulation de la vente commerciale et faire défense à la banque émettrice de rembourser le banquier escompteur.

La Cour d'appel d'Aix en Provence, tout en constatant la fraude découlant de la présentation d'un connaissance antidaté, avait écarté la demande du donneur d'ordre tendant à s'opposer à l'exécution du crédit documentaire (c'est-à-dire au remboursement par la banque émettrice de la banque escompteuse) en retenant que le donneur d'ordre « *ne pouvait se prévaloir de manœuvres dès lors qu'il n'établissait pas que la banque [escompteuse] était à même de constater celles-ci au terme d'un examen formel des documents* ».

La chambre commerciale de la Cour de cassation a cassé cette décision par arrêt du 25 avril 2006⁶, au motif que « *le droit pour le donneur d'ordre de se prévaloir d'une fraude affectant les documents d'un crédit documentaire avant son exécution pour en paralyser le paiement n'est pas subordonné à la condition que cette fraude soit décelable par la banque émettrice au terme d'un simple examen formel* ». Elle a ce faisant confirmé qu'un connaissance antidaté était frauduleux.

Dans son commentaire de cet arrêt, le Professeur Philippe Delebecque⁷ a relevé que « *la Cour de cassation s'en tient à une conception objective de la fraude* » ; en d'autres termes, peu importe que la banque escompteuse ait eu ou non connaissance de l'antidatage du connaissance, sa seule existence suffisait à faire obstacle au paiement du crédit documentaire⁸.

⁵ Com., 25 avril 2006, pourvoi n° 06-15.817

⁶ Rappelons que nous étions alors sous l'empire des RUU 500, et donc avant que ne soit créée la règle de l'article 12b des RUU 600, dont l'application aurait pu conduire à un résultat différent ; voir toutefois nos développements ci-après en partie III sur l'éventuelle opposabilité d'une fraude pourtant non découverte au moment du paiement.

⁷ RTDCom. 2007, p. 269

⁸ Si cette solution pourrait être modifiée sous l'empire de l'article 12b des RUU 600, en revanche elle devrait s'appliquer en cas de méconnaissance de la fraude par le bénéficiaire du crédit documentaire : sous une conception objective, cette fraude découverte avant paiement s'oppose à ce paiement, malgré l'ignorance du bénéficiaire ; cependant malgré cet arrêt, la jurisprudence française ne s'est pas prononcée clairement sur l'adoption d'une conception objective de la fraude, et le doute reste donc malheureusement permis

B) DANS CERTAINS CAS, UN CONNAISSEMENT ANTIDATÉ PEUT ÊTRE RÉGULIER

S'il n'existe pas, à notre connaissance, de jurisprudence récente consacrant le caractère régulier de connaissements antidatés, ce débat a existé dans le passé, et les arguments alors avancés par la doctrine et la jurisprudence nous paraissent toujours pertinents.

1) La force des usages

Il découle d'un arrêt de la Cour de cassation⁹, ancien mais non contredit, « *qu'en matière de droit maritime, les usages locaux possèdent une force obligatoire propre qu'ils tirent de la valeur même qui s'attache à la coutume et non de la volonté implicite des parties* ».

MM. Sandiford et de Juglard¹⁰ ont logiquement déduit de ce principe qu'un antidatage peut-être régulier **s'il correspond à un usage établi** dans le port concerné.

Encore faut-il que cet usage soit prouvé. MM. Epschtein et Bontoux¹¹ ont cité une décision du Tribunal de commerce de la Seine du 21 mars 1953 ayant considéré qu'en l'espèce, l'existence d'un tel usage était démontrée.

Le Tribunal était saisi d'un usage existant alors « *dans les Wharfs de la Côte d'Afrique et notamment à Cotonou* », qui voulait « *que le connaissement on board soit daté, non pas du jour où la marchandise est effectivement chargée, mais de celui de sa réception au Wharf* ».

Le Tribunal expliquait « *qu'en effet, la disposition des lieux et le manque de moyens suffisants de manutention obligent les navires à prendre, lors de leur arrivée en rade, un tour pour leurs opérations de chargement et de déchargement ; qu'ils sont ainsi très souvent mis dans l'obligation de prolonger leur séjour au port pendant plusieurs semaines, alors que la marchandise est à leur disposition sur le Wharf depuis leur arrivée* ».

Il a ainsi considéré que cet usage était établi, et autorisait de ce fait les connaissements antidatés, et sa décision a été confirmée par la Cour d'appel de Paris.

M.M Sandiford et de Juglard¹² rapportent pour leur part une décision du Tribunal de commerce de Naples du 30 juillet 1957, qui avait estimé « *que l'usage de l'antidate, tel qu'il est pratiqué à Singapour, n'est pas assez solidement installé pour pouvoir s'imposer aux intéressés* ».

⁹ Chambre civile, section commerciale, 3 juillet 1952, D.M.F 1952, pp. 593 à 595

¹⁰ *Les connaissements antidatés*, D.M.F 1960, pp. 643 à 652 ; cet article a été critiqué par Nicolas Radisic in « *Date du connaissement et commerce Maritime* », Editions du Lloyd anversois, 1963

¹¹ Pp. 50 à 54 de leur ouvrage « *Sécurités et précarités du crédit documentaire* »)

¹² *Op. cit.*, p. 648 & 649

Toute la difficulté consiste donc à pouvoir établir de manière incontestable un usage portuaire rendant réguliers les connaissements antidatés, étant précisé que de tels usages sont souvent mouvants, et peuvent apparaître ou disparaître à la suite, par exemple, de modifications structurelles des installations portuaires, ou pour des raisons conjoncturelles tenant à l'encombrement ou au désencombrement du port¹³.

Le terrain est donc instable, et il y aura en conséquence lieu, pour les banquiers, d'agir avec la plus grande prudence et la plus grande circonspection avant de prendre en compte un tel usage, en actualisant aussi souvent qu'ils le pourront leur connaissance des pratiques locales.

Ils devraient également se faire garantir l'existence d'un tel usage par le bénéficiaire ou par sa banque, en exigeant la fourniture de tous justificatifs d'un tel usage.

Par ailleurs, ils devront apprécier le risque complémentaire que représente pour eux, pendant un temps du moins, un connaissement ne correspondant à aucune marchandise embarquée, contrairement à ses mentions. Afin de réduire ce risque, ils devraient exiger du bénéficiaire qu'il démontre que la marchandise a été spécifiquement stockée (au plus tard à la date du connaissement) dans un espace ou local prévu à cet effet dans le port d'embarquement, et spécialement affecté au navire correspondant au connaissement.

2) Conséquences particulières en matière de LCB-FT

Dès lors que la banque sait que le connaissement antidaté correspond à un usage établi dans le port d'expédition concerné, dans la mesure où le chargement effectif de la marchandise vendue n'est pas attesté par l'émission du connaissement, il existe un risque que la réalité de l'opération financée ne corresponde pas à celle qui aura été présentée au banquier.

En conséquence, et dès lors que la banque sait que le connaissement est antidaté, même si cette antidate peut paraître régulière au regard des usages du port concerné, le risque de blanchiment des capitaux et de financement du terrorisme doit apparaître, au sens des dispositions de l'article L. 561-10-1 du Code monétaire et financier, comme plus élevé que dans le cadre d'une opération de *trade finance* normale, où le connaissement atteste bien du chargement effectif de la marchandise financée. Ce type de concours particulier appelle donc des mesures de vigilance renforcées au sens de l'article L. 561-10-1 du Code monétaire et financier, afin notamment de s'assurer que l'opération financée correspond bien au financement sollicité. Ces mesures de vigilance renforcées devront porter à la fois sur la personne du client et sur l'opération en elle-même.

¹³ Voir par exemple l'article des Échos du 5 janvier 2021 « Pourquoi les prix du fret maritime au départ de la Chine battent des records », faisant état de délais de livraison de conteneurs expédiés de Chine passés de « 4 à 6 semaines » à « 10 à 25 semaines ».

3) Responsabilité envers le donneur d'ordre

Le risque de responsabilité envers le donneur d'ordre ne peut être exclu, dès lors que, même si l'antidate du connaissance est un usage établi, il n'en restera pas moins qu'il aura pu être trompé par une situation apparente (le chargement à une date donnée de la marchandise sur un navire spécifique) attestée par un document (le connaissance) dont la banque savait qu'il ne correspondait pas à la réalité, alors que, par hypothèse, le donneur d'ordre l'ignorait.

Il est donc indispensable, afin d'éviter ce risque, d'informer le donneur d'ordre de ce que le connaissance présenté était antidaté, en lui fournissant les justificatifs reçus du bénéficiaire concernant tant le caractère établi de l'usage d'un tel antidatage dans le port de chargement, que la localisation de la marchandise dans un lieu d'entreposage affecté au navire prévu.

Si le risque se réalise néanmoins, la banque aura bien entendu un recours contre le bénéficiaire, mais si celui-ci est introuvable ou simplement insolvable, il faudra envisager un recours contre le transporteur.

En effet, aux termes de l'article L. 5422-5, al. 1^{er}, du Code des transports, « *toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissance sans réserves, sont nulles et sans effet à l'égard des tiers ; toutefois, ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur* ».

Ce texte devrait permettre un recours contre le transporteur, car l'émission d'un connaissance antidaté mentionne faussement un embarquement qui n'a pas eu lieu, ce dont il résulte que le transporteur a consenti à délivrer un connaissance qui ne comporte pas la réserve essentielle du défaut d'embarquement.

III. CONCLUSION

La résurgence des connaissances antidatés a pu contribuer à altérer la confiance de nombreux acteurs du *trade finance*, mais il s'agit, en fait, du simple rappel de la nécessité, pour le banquier, de ne jamais considérer qu'une opération est acceptable pour le seul motif qu'elle est usuellement pratiquée, ou pour le motif que, malgré le risque inhérent à tel ou tel type de schéma décelé au départ, ce risque ne s'est pas réalisé pendant un certain temps, créant ainsi un faux sentiment de confiance dans le fait qu'il n'existerait finalement pas.

Une opération doit toujours être appréciée au cas par cas, tant dans sa globalité que dans ses composantes, sa finalité économique doit être comprise, et l'analyse des risques qu'elle est susceptible de comporter ne doit jamais être négligée. Comme toujours, outre une parfaite maîtrise de toutes les techniques bancaires, le banquier devra faire preuve de sagesse dans son appréciation tant des opérations concernées que de l'honorabilité et de la capacité commerciale de ses clients.

La désaffectation de certaines grandes banques pour le *trade finance* paraît n'être que temporaire, tant le financement du commerce international est une nécessité. Il a commencé il y a 25 siècles avec le financement par les banquiers athéniens des achats de blé dans le Pont-Euxin et des exportations vers la Grande Grèce, et l'on peut donc supposer qu'il va se poursuivre.

Les marges importantes et le manque de transparence des circuits de paiement des entités non réglementées, qui tendent actuellement à se substituer aux banques, entraîneront à notre sens nécessairement une renaissance, peut-être sous des formes partiellement nouvelles, du financement du *trade finance* par les grands établissements bancaires.

Parmi ces formes nouvelles, il faut certainement compter sur l'utilisation des outils de géolocalisation des navires en temps réel¹⁴ (ci-après « AIS »).

Jusqu'à un passé récent, cette utilisation par les banques était essentiellement recommandée aux fins de contrôles de conformité dans le cadre de lutte contre le blanchiment d'argent et de financement du terrorisme, ou de contournement des dispositions législatives ou réglementaires relatives aux sanctions internationales et au gel des avoirs¹⁵. Cela pourrait être donc considéré comme entrant dans le seul cadre des obligations spéciales de vigilance mises à la charge des banques par le Code monétaire et financier, et la Cour de cassation¹⁶ a eu l'occasion d'indiquer, pour écarter une action en responsabilité dirigée contre une banque par l'un de ses clients, que « *la victime d'agissements frauduleux ne peut se prévaloir de l'inobservation d'obligations résultant [de la législation anti-blanchiment] pour réclamer des dommages-intérêts à l'établissement financier* ».

Il existe toutefois un risque réel que l'utilisation d'outils de traçage de navires devienne une norme dans le cadre du devoir **général** de vigilance des banques finançant des opérations d'achat de marchandises transportées par mer.

¹⁴ Par exemple Purple Track, mais il en existe beaucoup d'autres. Ces outils, généralement dénommés en français systèmes d'identification automatique (SIA), sont plus connus sous la dénomination anglaise *Automatic Identification System* (AIS), ou de manière plus développée *Automatic identification system movement tracking devices* ; voir sur ce sujet Byron McKinney, « *As illicit shipping becomes more prevalent, how banks can best respond* », DCW, octobre 2020, pp. 25 & s., ou encore Dennis Noah, « *Vessel tracking and AIS* », DCW, novembre/décembre 2020, pp. 16 & 17.

L'Organisation Internationale Maritime (International Maritime Organisation), agence spécialisée de l'ONU, impose depuis 1996 l'attribution, à chaque navire de commerce d'une jauge brute (gross tonnage) égale ou supérieure à 100, d'un numéro d'identification composé des lettres IMO suivies de 7 chiffres. Depuis 2007, chaque navire de commerce ainsi identifié doit, dès lors que sa jauge brute est égale ou supérieure à 300, être équipé d'un système d'identification automatique permettant aux navires et aux systèmes de surveillance du trafic maritime de connaître l'identité, le statut, la position et la route de ces navires.

¹⁵ Voir par exemple le document publié par le Trésor US : *Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices* (<https://home.treasury.gov/policy-issues/financial-sanctions/recent-actions/20200514>).

¹⁶ Com., 28 avril 2004, pourvoi n° 02-15.05

Or les AIS¹⁷ permettent de savoir entre quelle et quelle date un navire se trouvait dans tel port, et cette information est accessible aux banques. Accéder à cette information permet ainsi potentiellement de déceler l'antidate d'un connaissance, si la date indiquée est antérieure à celle de l'arrivée du navire désigné au port concerné¹⁸.

Toute la question est alors de savoir si un banquier qui sait, ou devrait savoir, grâce aux AIS, qu'un connaissance est antidaté, peut s'exonérer de toute responsabilité dans l'hypothèse où il n'aurait pas rejeté ce connaissance, sans preuve de l'existence d'un usage établi rendant cette antidate légitime. Notamment, la fraude peut-elle dans un tel cas lui être opposée pour lui refuser tout remboursement, ou peut-il s'abriter derrière les stipulations des articles 12, 14 et 34 des RUU 600 pour exiger un tel remboursement ? De même, qu'en est-il du banquier qui accepte un connaissance daté du jour ou de la veille de la date limite d'expédition stipulée au crédit documentaire, alors qu'il sait ou devrait savoir que ce connaissance est antidaté ?

À notre sens, la réponse est qu'il risque alors de perdre ses recours en remboursement fondés sur les RUU 600, voire d'engager sa responsabilité, ainsi que l'a jugé la Cour de cassation dans une espèce où les manquements constatés l'étaient à la fois au regard des dispositions légales et réglementaires relatives au blanchiment et au regard du devoir général de vigilance¹⁹.

¹⁷ L'Organisation Internationale Maritime (International Maritime Organisation), agence spécialisée de l'ONU, impose depuis 1996 l'attribution, à chaque navire de commerce d'une jauge brute (gross tonnage) égale ou supérieure à 100, d'un numéro d'identification composé des lettres IMO suivies de 7 chiffres. Depuis 2007, chaque navire de commerce ainsi identifié doit, dès lors que sa jauge brute est égale ou supérieure à 300, être équipé d'un système d'identification automatique permettant aux navires et aux systèmes de surveillance du trafic maritime de connaître l'identité, le statut, la position et la route de ces navires.

¹⁸ Le contrôle d'une parfaite exactitude n'est pas possible, mais cela permet de déceler les antidates les plus flagrantes.

¹⁹ Com., 22 novembre 2011, pourvoi n° 10-30.101 ; le pourvoi arguait que « l'obligation de vigilance imposée aux organismes financiers en application de [...] l'article L. 563-3 du code monétaire et financier, n'a pour seule finalité que la détection de transactions portant sur des sommes en provenance du trafic de stupéfiants ou d'activités criminelles organisées ; que la victime d'agissements frauduleux ne peut se prévaloir de l'inobservation d'obligations résultant de ce texte pour réclamer des dommages-intérêts à l'établissement financier ».

La Cour de cassation a rejeté le moyen, au motif notamment que « c'est sans se référer aux obligations de vigilance imposée aux organismes financiers par [...] l'article L. 563-3 du code monétaire et financier, que la cour d'appel a retenu que le fonctionnement du compte de la société Sheen, qui présentait des mouvements très nombreux sans justification apparente et des virements de sommes ainsi créditées sur des comptes étrangers, ouverts en Suisse ou aux Bahamas, ne pouvait qu'attirer l'attention, s'agissant d'opérations qui font nécessairement l'objet d'une surveillance accrue ».

*
* * *

La connaissance de la problématique des connaissances antidatés pourrait être enrichie par l'expérience des membres de Crédimpex. Nous leur serions donc reconnaissants de bien vouloir répondre aux quelques questions suivantes :

- 1) *Quelle est votre expérience des connaissances antidatés ?*
- 2) *Vos clients connaissent-ils cette pratique ? En font-ils mention ? Suggèrent-ils ou proposent-ils des précautions particulières ?*
- 3) *Utilisez-vous des outils de traçage des navires ? Dans l'affirmative, à quelles fins ? Uniquement conformité ou également suivi des opérations de trade ?*

Dominique Doise & Valérie Mayer