

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 48 - Hiver 2018-2019



"Audi alteram partem"

Drogue à bord des navires

Béatrice Favarel

Avocat maritime

On assiste aujourd'hui au développement de deux trafics maritimes particulièrement odieux pour le premier, à savoir le trafic de migrants, ainsi qu'au trafic de substances illicites via l'utilisation des porte-conteneurs et des navires de plaisance. Ce dernier n'est malheureusement pas nouveau mais il s'intensifie grâce à des moyens techniques de plus en plus sophistiqués (drones et conteneurisation).

Un trafic international nécessitant une coopération étatique

Ce véritable détournement du transport maritime a donné lieu, en 2017, pour la France à la saisie de 71 tonnes de cannabis, 8,5 tonnes de cocaïne, 1,2 million de comprimés d'ecstasy et 1 tonne d'héroïne à bord de navires battant pavillon étranger. On estime d'ailleurs qu'en Europe, 46 300 000 de personnes auraient consommé de la drogue au moins une fois au cours des douze derniers mois. Parmi les principaux pays producteurs de drogue, à savoir le Pérou et la Colombie pour la cocaïne, le Maroc et la Mongolie pour le cannabis ou encore l'Afghanistan et la Birmanie pour l'opium, la grande majorité utilise des routes maritimes directes vers l'Europe ou transitant par l'Afrique.

Instrument de liaison internationale, le navire se retrouve aujourd'hui privilégié au cœur du trafic de substances illicites. Si cela contrevient à l'ordre public national et international, les conséquences pour le propriétaire du navire sont souvent très lourdes et engendrent des problèmes particuliers en matière d'assurance maritime. Parmi les divers moyens de transport de stupéfiants, le trafic par mer est le moins employé, cependant les interventions des autorités étatiques permettent l'interception de quantités importantes pouvant représenter une à plusieurs tonnes de drogue par navire. On notera que le trafic des substances illicites se concentre actuellement autour de trois types d'engins, à savoir les porte-conteneurs, les navires de plaisance ainsi que les sous-marins clandestins. Il intervient à tous les stades du transport, de l'embarquement au débarquement et nécessite parfois la complicité d'acteurs locaux, notamment de dockers, comme en atteste le démantèlement récent d'un réseau de trafiquants au Havre dans lequel un docker était impliqué. Cette affaire a montré les limites de la conteneurisation des marchandises. En effet, même si les conteneurs sont scellés pendant le voyage, la sécurité des marchandises est exposée lorsque les dockers, acteurs ayant la possibilité d'ouvrir et de fermer les conteneurs, sont corrompus. En effet, via la technique du "rip-off", les trafiquants placent des sacs de produits illicites dans les conteneurs à l'insu des entreprises expéditrices et les réceptionnent dans les ports d'arrivée. C'est ce qui s'est produit au Havre lorsque la police est intervenue, prenant en flagrant délit un docker et ses cinq complices en train de réceptionner la drogue. Parfois la drogue est également cachée directement dans les tuyaux de circuits de refroidissement ou les cuisines des porte-conteneurs alors que sur les navires de plaisance, elle est souvent dissimulée dans la coque, les réservoirs ou les cabines : on est loin des boîtes de crabes utilisées par le Capitaine Alan dans le "Crabe aux pinces d'or" !

Dès lors, grâce aux progrès de la conteneurisation, les ports du Havre, d'Anvers, de Rotterdam ou encore d'Hambourg sont devenus des plateformes tournantes d'un réseau criminel d'ampleur internationale.

Face à ce phénomène, les États ont adopté des cadres normatifs nationaux et internationaux. Ainsi la Convention de Vienne de 1988 sur le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes et la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 constituent le cadre légal international. En effet, la Convention de Vienne pose en son article 17 les règles relatives au trafic illicite par mer. Elle stipule notamment que "l'État du pavillon peut notamment autoriser l'État requérant à :

- Arraisonner le navire,
- Visiter le navire,
- Si des preuves de participation à un trafic illicite sont découvertes, prendre les mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes qui se trouvent à bord et de la cargaison".

L'article 108 de la Convention de Montego Bay prévoit quant à lui que "tous les États coopèrent à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auxquels se livrent, en violation des Conventions internationales, des navires naviguant en haute mer. Tout État qui a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes peut demander la coopération d'autres États pour mettre fin à ce trafic". Cependant la portée de ces normes est limitée puisqu'elles ne sont pas d'applicabilité directe. Dès lors, tributaire de la bonne volonté des États parties, la répression du trafic de drogue diffère selon la volonté politique des États et leurs moyens d'action. En effet, les États ne sont qu'invités à coopérer et ne sont soumis qu'à une obligation de moyens.

On notera que la définition de "drogue" diffère selon l'ordre juridique des États. Ainsi, à titre d'exemple, on notera que le Canada a récemment légalisé la consommation "récréative" de cannabis par le Cannabis Act du 17/10/2018. Cependant, l'État canadien a rappelé que la consommation du cannabis hors des frontières canadiennes restait illégale. Par ailleurs, le trafic illégal de substance, c'est-à-dire, le trafic non déclaré est toujours pénalement condamnable.

Outre ce cadre normatif peu contraignant, la lutte contre le trafic de stupéfiants est confrontée à des questions classiques de droit public international, notamment lorsque le navire circule dans les eaux internationales. En effet, l'État du pavillon doit autoriser l'intervention de l'État tiers sur le navire suspecté de transporter des stupéfiants. En l'absence d'accord régional ou bilatéral, l'État intervenant devra obtenir une autorisation *ad hoc* qui peut tarder à être obtenue.

Suite de l'article Page 2.

De plus, la validité ou l'étendue de l'autorisation peut faire l'objet de contestations devant les juridictions par les individus interceptés, fragilisant ainsi les mécanismes juridiques internationaux (exemple : CEDH - affaire Medveyev – 29/03/2010).

En réaction, certains États ont ratifié des accords bilatéraux, par exemple le Royaume-Uni et les États-Unis via le *United Kingdom Treaty Series* de 1982 ou encore l'Espagne et l'Italie par un Traité de 1994. De même, certains accords régionaux organisent une coopération visant à renforcer le dispositif international, tel que l'Accord de Strasbourg de 1995 adopté par 15 États parties et l'accord dit de San José de 2003. Ainsi malgré de nombreuses améliorations, le cadre juridique international reste insuffisant face à l'ampleur du phénomène.

Face à cette situation, les actions étatiques s'organisent et les réponses pénales peuvent s'avérer parfois injustes à l'égard des propriétaires de navire, notamment lorsque la drogue a été dissimulée à leur insu. En effet, la découverte par les autorités étatiques de drogue cachée dans un navire entraîne parfois la détention de ce dernier voire sa confiscation : confronté à la perte totale de son bien, le propriétaire, victime des agissements de trafiquants, n'a alors d'autre choix que de se tourner vers son assurance : se pose alors la question de la couverture par les assurances corps de la perte totale du navire lorsque le navire est détenu par un État suite à la découverte de drogue à bord. Cette question s'est justement posée devant la Cour Suprême du Royaume-Uni le 22 mai 2018 dans l'affaire *Navigators Insurance Company Limited and others (Respondents) vs Atlasnavios-Navegacao LDA (Formerly Bnavios-Navegacao LDA) (Appellant)*.

Une lutte anti-drogue portant parfois atteinte aux intérêts du propriétaire de navire : analyse et commentaire de l'arrêt *Navigators Insurance Company v. Atlasnavios-Navegacao*.

Dans cette affaire, le navire "B Atlantic" avait été chargé au Venezuela, en août 2007, d'une cargaison de charbon à destination de l'Italie. Lors d'une inspection, le 13 août 2007, des plongeurs avaient découvert sur la coque du navire trois sacs de cocaïne de 132 kg chacun. La dissimulation de drogue constituant une infraction en application de l'article 31 de la loi vénézuélienne anti-drogue de 2005, le navire fut saisi par les autorités vénézuéliennes. Le 31 octobre 2007, le juge a décidé le maintien de la détention du navire et une décision d'août 2010 a prononcé la confiscation définitive de ce dernier. En parallèle, le propriétaire a déclaré à ses assureurs la perte totale du navire. En effet, ayant souscrit une assurance complémentaire pour risque exceptionnel de guerre ou de grève, la *police Institute War and Strikes Clauses Hulls-time 1/10/83*, le propriétaire souhaitait être indemnisé pour la perte totale de son navire.

Refusant l'indemnisation, la compagnie d'assurance avait été attraite devant les juridictions anglaises sur le fondement de l'article 1.5 de la police d'assurance, lequel stipule "*Subject always to the exclusions hereinafter referred to, this insurance covers loss of or damage to the Vessel caused by any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive*". La compagnie d'assurance avait alors soulevé l'exception posée à l'article 4.1.5 selon laquelle "*This insurance excludes loss damage liability or expense arising from arrest restraint detainment confiscation or expropriation under quarantine regulations or by reason of infringement of any customs or trading regulations*". Se posait donc la question de droit privé, de l'interprétation des clauses contractuelles de la police d'assurance *War and Strikes*. Si le juge de première instance, Flaux J., avait accepté l'indemnisation du propriétaire au motif que l'exclusion de l'article 4.1.5, c'est-à-dire l'infraction aux règles douanières, ne s'appliquait pas aux infractions commises par un tiers agissant "*maliciously*", la Cour d'appel infirma le jugement en rejetant l'idée d'une limitation implicite à l'exclusion de l'article 4.1.5 de la police d'assurance. En effet, la Cour d'appel a considéré que la perte trouvait sa cause dans la dissimulation de la drogue et la détention du navire. Or la détention n'étant que la conséquence de l'infraction douanière telle que posée à l'article 4.1.5, la non-indemnisation devait être retenue.

Allant plus loin que les juridictions précédentes dans son raisonnement, la Cour suprême a considéré que la question de l'applicabilité de l'article 4.1.5 ne se posait pas en l'espèce puisque la police ne couvrait pas la perte du navire, la dissimulation de drogue par un tiers n'entrant pas dans le champ de l'article 5.1.

En effet, l'article 5.1 couvre les dommages causés par un acte de terrorisme, un acte commis par une personne ayant l'intention de causer un préjudice ou agissant dans un but politique. Les juges ont alors considéré que la dissimulation de drogue par un tiers, et à l'insu du propriétaire, ne constituait pas un "*malicious act*" au sens de ladite police car l'idée de "*any person acting maliciously*" nécessite la preuve que l'acte a été commis avec l'intention de causer un dommage : "*need to prove that the act was done with spite or ill will*". Or dans l'affaire qui nous occupe, le but des trafiquants de drogue n'était pas de causer un dommage que ce soit au navire ou au propriétaire. Au contraire, l'intention des trafiquants était certainement de transporter les produits illicites en toute discrétion. En conséquence, même si la dissimulation de drogue constitue une infraction au sens de la loi du Venezuela, elle ne remplissait pas les conditions d'application de l'article 1.5, ce qui excluait l'indemnisation du propriétaire par la compagnie d'assurance.

Pour retenir cette interprétation, la Cour suprême a recherché l'intention des rédacteurs de la police type d'assurance. Pour ce faire, les juges ont pu relever que la notion "*acting maliciously*" devait être interprétée à la lumière des autres termes de l'article, à savoir les notions de terrorisme et d'acte politique, lesquels impliquent la recherche d'un dommage. Par ailleurs, la Cour anglaise a pu bénéficier de l'expertise du Juge Mance, *Queen's counsel* spécialisé dans ce domaine en 1983. Enfin, la Cour suprême, selon la règle du précédent, s'est fondée sur deux arrêts antérieurs de la Cour d'appel pour fonder sa décision. En effet, les arrêts *The Mandarin Star* de 1968 et *The Salem* de 1982 avaient déjà retenu la nécessité de prouver l'intention de causer un dommage pour l'application de l'article 1.5 de la police d'assurance. Par ailleurs, la Cour suprême s'est interrogée sur l'intention des parties lors de la signature de la police. Elle a, à cet égard, considéré que rien ne laissait supposer que les assureurs aient accepté de couvrir le risque de dissimulation de drogue par un tiers sur le navire. Elle a donc estimé que, faute de consentement, et sous couvert de la liberté contractuelle, le risque n'était pas entré dans le champ contractuel.

Ensuite, la Cour suprême s'est posé la question de savoir, dans l'hypothèse où l'article 1.5 aurait été applicable, si l'exception posée par l'article 4.1.5 trouvait également à s'appliquer. Selon l'article 4.1.5 : "*This insurance excludes loss damage liability or expense arising from detainment confiscation or expropriation (...) or by reason of infringement of any customs or trading regulations*". Dès lors, la police d'assurance ne couvre pas les dommages causés par la détention, la confiscation ou l'expropriation dues à une infraction aux règles douanières ou commerciales. Après avoir considéré de manière générale que l'article 4.1.5 était applicable aux situations entrant dans le champ de l'article 1.5, la Cour suprême considéra que l'article 4.1.5 excluait bien l'indemnisation du propriétaire du navire lorsque le navire était détenu puis confisqué suite à la dissimulation de drogue à bord. Autrement dit, la Cour anglaise estime qu'il n'y a pas de distinction juridique entre la notion d'acte malveillant de dissimulation de drogue et celle d'infraction aux règles douanières. Quand bien même la Cour suprême aurait accepté de donner une définition plus large du terme "*malicious*", la dissimulation de drogue serait tombée automatiquement sous le couperet de l'article 4.1.5.

Face à cette solution, et en dernier recours, le propriétaire pouvait-il soulever l'article 3 de la police prévoyant l'indemnisation du propriétaire pour perte totale en cas de détention ou confiscation du navire ? Sans surprise, la réponse de la Cour suprême fut négative. En effet, dans le cas d'espèce la dissimulation de la drogue avait engendré la détention du navire qui avait causé un préjudice au propriétaire. Dès lors, le préjudice subi par le propriétaire avait été causé par la combinaison de deux causes. Or en vertu d'un principe général du droit anglais des assurances, lorsqu'un dommage est causé par deux causes, l'une assurée et l'autre exclue du champ de la police, la cause exclue prévaut. Dès lors, les prétentions du propriétaire fondées sur cet article devaient également être rejetées.

[Suite et fin de l'article page 3.](#)

L'enseignement de cet arrêt démontre que les dommages subis par le propriétaire d'un navire confisqué par les autorités étatiques en raison de la dissimulation de drogue à bord ne sont pas couverts par la *police Institute War and Strikes Clauses Hulls-time 1/10/83*, quand bien même la dissimulation se serait faite à l'insu du propriétaire. Votée à l'unanimité des juges, cette solution prône une interprétation stricte de la police d'assurance Risque de guerre et révèle le caractère obsolète de la police *War and Strikes*.

Reste à savoir si l'interprétation restrictive du terme "*malicious*" sera également adoptée par les juridictions anglaises concernant les assurances non maritimes et les contrats commerciaux de manière générale. À défaut, la jurisprudence ferait peser injustement sur le propriétaire de navire le poids de la lutte anti-drogue et le droit des assurances manquerait sérieusement d'harmonie.

Si cette solution est juridiquement fondée, elle porte un coup fatal aux intérêts du propriétaire du navire étranger au trafic de drogue. En effet, la perte du navire ainsi que sa non-indemnisation représentent une perte financière très importante et donc un risque sérieux pour son armateur. Afin de se protéger contre ce type risque, les professionnels ont intérêt à afficher la plus grande vigilance. En outre, les parties aux contrats d'assurance seraient bien inspirées de prévoir une couverture additionnelle spécifique ou de réviser la police *War and Strikes* par l'extension de la couverture et la réduction de l'exclusion. Il est à prévoir que les assurances seront peu enclines à couvrir ce type de risque en raison de la possible complicité du propriétaire ou de l'équipage au trafic de drogue.

En France, le propriétaire d'un navire pourrait faire face à une situation similaire puisque l'article 131-21 du code pénal prévoit que "*la confiscation porte sur tous les biens meubles ou immeubles, quelle qu'en soit la nature, divis ou indivis, ayant servi à commettre l'infraction ou qui étaient destinés à la commettre, et dont le condamné est propriétaire ou, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi, dont il a la libre disposition*". On notera que la police française d'assurance maritime sur corps de tous navires tous risques du 1er janvier 2012 ne couvre pas les risques liés à la confiscation du navire en vertu de son article 1.2.1. Cependant, les conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés stipulent en leur article 1 que sont couverts "*les dommages, pertes, recours de tiers, coûts et dépenses résultant de (...) d) confiscation ou expropriation par tous gouvernements ou autres autorités*".

La formulation extensive de cette disposition pourrait laisser supposer que l'indemnisation du propriétaire demeure possible sans condition de "*malicious act*".

À suivre.

