

# ANALYSE DE L'EXPERT

## LES NOUVEAUX ENJEUX GÉOSTRATÉGIQUES DES ESPACES MARITIMES LA DROGUE À BORD DES NAVIRES



### DELEBECQUE Philippe

Professeur à l'Université de Paris-I  
(Panthéon-Sorbonne)  
Président de la Chambre arbitrale  
maritime de Paris

Les mers sont avant tout des traits d'union entre les civilisations. Cette dimension est essentielle et doit être privilégiée. Mais les mers sont aussi des vecteurs d'infractions de tout genre. On pense à la piraterie qui a connu un nouvel essor depuis une quinzaine d'années et qui a conduit les armateurs à prendre de plus en plus des précautions en recourant, notamment, aux services de gardes armés à bord<sup>1</sup>. On pense encore aux passeurs qui profitent souvent honteusement de l'état de faiblesse de certaines personnes pour organiser des flux de migrants dans des conditions la plupart du temps dramatiques. La commu-

nauté internationale essaye sans doute de réagir<sup>2</sup>, mais sans beaucoup de résultats. On pense enfin aux trafics de stupéfiants qui malheureusement se développent et mettent en danger des très nombreux jeunes gens.

Les navires de commerce, de plaisance et parfois de pêche favorisent, volontairement ou, plus souvent, à leur insu, de tels trafics. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. En 2017, 71 tonnes de cannabis, 8,5 tonnes de cocaïne, 1,2 million de comprimés d'ectasy et 1 tonne d'héroïne ont été saisis à bord de navires battant pavillon étranger. Le rapport pour 2010 de l'Office des Nations Unies sur

les Drogues et le Crime (UNODC) indiquait déjà que 55% des saisies de cocaïne pendant la période 2013-2017 provenaient du trafic sur les mers (trafficking at sea). On dit aussi qu'en Europe, près de 50 millions de personnes auraient consommé de la drogue au cours des 12 derniers mois. Les pays dits producteurs, en Amérique du Sud, au proche ou en extrême orient ou encore sur le continent africain, recourent aux routes maritimes. Les navires se rendent donc complices, le plus souvent à leur insu, de trafics illicites. Ces réalités existent, peut-être davantage dans la plaisance que dans la marine marchande. Toujours est-il

que l'imagination des trafiquants est grande. La drogue se cache dans les machines, dans les cales, dans les cuisines, quand ce n'est pas dans les marchandises elles-mêmes<sup>3</sup>. Ils ne recourent pas seulement aux conteneurs, fussent-ils scellés, puisque certains n'hésitent pas à utiliser des sous-marins ! On est face à une organisation de plus en plus sophistiquée qui repose parfois sur l'aide de locaux, dockers, etc. L'expertise en la matière est très élevée et certains ports sont devenus de véritables plateformes de réseaux de stupéfiants.

Les infractions et comportements délictueux ne sont cependant pas toujours faciles à incriminer. Leur définition peut varier selon les législations. La notion de drogue en outre n'est pas la même partout, d'autant que certains États n'ont pas hésité à légaliser la consommation de certaines substances, comme le cannabis. La lutte contre les trafics est en tout cas réelle dans la plupart des États. Si elle est avant tout nationale, on comprend qu'elle doit aussi être internationale. Mais on se heurte alors à de sérieuses difficultés. Il ne faut pas oublier que si les eaux intérieures et territoriales sont sous souveraineté nationale, la haute mer reste, en principe, une zone de liberté. Sans doute a-t-on permis aux États, avec la Convention sur le droit de la mer de 1982, d'instituer au-delà de leur mer territoriale une zone contiguë, qui permet précisément aux autorités de l'État côtier d'intervenir plus facilement en matière de stupéfiants. Mais ce n'est pas le cas dans tous les États du monde. Sans doute aussi, dans la haute mer, sous certaines conditions, les



Le trafic de drogue sur les mers a, ainsi, de très nombreux impacts : économiques, sociaux et politiques. En tout cas, si la lutte contre de tels trafics passe par les autorités publiques, elle doit aussi s'appuyer sur les opérateurs privés.



marines nationales restent-elles compétentes, mais les dispositions prises, si intéressantes soient-elles, ont une portée limitée. C'est pourquoi la lutte commence à s'organiser chez les armateurs eux-mêmes qui multiplient les précautions. Est-ce suffisant ? Peut-être pas, mais ces mesures internes marquent une prise de conscience du phénomène au sein même de la communauté maritime. Il faut dire que si l'on découvre des stupéfiants à bord d'un navire, les conséquences en termes commerciaux peuvent être considérables : saisie du navire, amendes, poursuites pénales contre le capitaine et l'équipage, etc. Les marins eux-mêmes sont exposés et risquent de devenir eux-mêmes des victimes du trafic. Impact sur le shipping et la carrière même des marins.

Le trafic de drogue sur les mers a, ainsi, de très nombreux impacts : économiques, sociaux et politiques. En tout cas, si la lutte contre de tels trafics passe par les autorités publiques, elle doit aussi s'appuyer sur les opérateurs privés. La même observation s'impose du reste pour la lutte contre la piraterie<sup>4</sup>. On s'efforcera donc de rendre compte ci-après des actions engagées par les autorités publiques et des précautions prises par les opérateurs privés.

### **LES ACTIONS DES AUTORITÉS PUBLIQUES**

Les moyens juridiques à la disposition des autorités publiques pour lutter contre les trafics de drogue à bord des navires ne sont pas négligeables : ils sont effectivement mis en œuvre, mais par la force des choses, les résultats sont encore limités.

### Instruments juridiques<sup>5</sup>

Selon l'article 108 de la Convention sur le droit de la mer (Montego Bay) « tous les États coopèrent à la répression de trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auxquels se livrent en violation des conventions internationales, des navires naviguant en haute mer ». Une obligation de coopération pèse ainsi sur les États signataires. Elle n'a pas de contenu concret, mais postule que les États s'efforcent de surveiller la situation et de prendre les mesures appropriées pour prévenir et réprimer ensemble les trafics. Leur obligation n'est cependant que de moyens.

Le même texte ajoute que « 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. » On notera que la disposition concerne l'État dont le navire coupable d'un trafic porte le pavillon. C'est donc à l'État du pavillon de réagir, ce qui se comprend, car en haute mer, les navires sont sous la seule juridiction de l'État dont ils battent le pavillon. La disposition n'est peut-être pas suffisamment contraignante, car elle n'impose pas d'obligation à la charge des États concernés : elle leur donne simplement la possibilité de faire appel aux autres États qui disposent des moyens de lutte appropriés. La mesure s'inscrit donc dans le droit fil de l'idée de coopération nécessaire entre les États.

La Convention de Vienne de 1988 sur le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes<sup>6</sup> est l'autre instrument de portée internationale à la disposition des autorités publiques. En application de ce texte qui prolonge ce que prévoit la Convention sur le droit de la mer, l'État du pavillon peut notamment autoriser l'État tiers à :

- arraisonner le navire ;
- visiter le navire ;



• apprendre les mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes à bord et de la cargaison si des preuves de participation à un trafic illicite sont découvertes.

Le texte ne confère aucun droit de visite, puisqu'il prévoit en substance que si une partie à la convention a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire battant pavillon d'une autre partie se livre à un trafic illicite, elle peut le notifier à l'État du pavillon en demandant à cet État l'autorisation de prendre des mesures appropriées, mesures qui pourront aller alors jusqu'à l'arraisonnement du navire. Une loi française du 29 avril 1996 est venue préciser les modalités d'application de la convention par les autorités nationales. Une ordonnance n° 2015-1534 du 26 novembre 2015 a, de son côté, défini les modalités de destruction des produits stupéfiants saisis.

Deux affaires importantes, les affaires des navires Winner et Junior, ont donné l'occasion à la jurisprudence d'appliquer ces textes : au demeurant, elles en révèlent en même temps les limites ou les insuffisances.

### Limites ou insuffisances

Les conventions sur le droit de la mer et sur les trafics de stupéfiants n'ont pas d'applicabilité directe. Elles s'adressent aux États et non aux particuliers. Ces derniers ne peuvent donc s'en réclamer ni

même en être les cibles ce qui se comprend, mais n'est sans doute pas suffisant pour assurer une lutte très efficace contre les trafics. La répression du trafic dépend donc de la bonne volonté des États.

L'État du pavillon reste le maître du jeu, du moins en haute mer. C'est à lui qu'il revient d'autoriser les interventions des autorités publiques étrangères. D'où des retards et surtout des possibilités de contestations devant les tribunaux compétents. L'affaire du Winner permet d'illustrer ces limites. En l'espèce, un navire battant pavillon cambodgien avait été arraisonné, avec l'accord des autorités cambodgiennes, au large des Iles du Cap Vert, alors qu'il transportait plusieurs colis de cocaïne, et dérouté vers le port de Brest par un navire de la Marine nationale française. Plusieurs marins du navire arraisonné avaient considéré que l'arraisonnement était illégal et que leur détention à bord avait un caractère arbitraire. La Cour de cassation avait cependant rejeté leur recours<sup>7</sup>. Les marins avaient persisté et engagé un recours devant la Cour européenne des droits de l'Homme qui finit par leur donner gain de cause, en déclarant leur requête recevable et condamnant la France à leur verser conjointement une somme de 5.000 euros<sup>8</sup>. Deux arguments ont retenu la Cour. Le premier est tiré de l'article 5-3 de la Cour Européenne des Droits de l'Homme (CEDH) qui énonce que



« toute personne arrêtée ou détenue (...) doit être aussitôt traduite devant un juge (...) et a le droit d'être jugée dans un délai raisonnable, ou libérée pendant la procédure ». En l'espèce, les marins n'avaient été présentés au juge d'instruction que 13 à 15 jours après leur arrestation à bord du navire. La Cour a cependant admis que la situation s'expliquait par les circonstances et notamment par les inévitables délais d'acheminement du Winner, arraisonné à plus de 3 500 km de la France. Le second texte invoqué était celui de l'article 5-1 de la même convention aux termes duquel « toute personne a droit à la liberté et à la sûreté (...) nul ne peut être privé de sa liberté, (...) sauf s'il a été arrêté et détenu en vue d'être conduit devant l'autorité judiciaire compétente, lorsqu'il y a des raisons plausibles de soupçonner qu'il a commis une infraction ou qu'il y a des motifs raisonnables de croire à la nécessité de l'empêcher de commettre une infraction ou de s'enfuir après l'accomplissement de celle-ci ». Sur ce point, la Cour a considéré que les dispositions de la Convention de Vienne de 1988 et celles de la loi française du 15 juillet 1994 prise pour son application ne justifiaient pas pleinement les mesures prises par la France. En outre, le procureur de la république devant lequel les marins avaient été conduits, n'était pas « une autorité judiciaire » au sens de la convention.

Si l'on revient un instant sur l'article 5-3 de la CEDH, on observe aujourd'hui un raidissement de la jurisprudence de la Cour de cassation elle-même, comme en témoigne l'arrêt suivant<sup>9</sup>. En l'espèce, les prévenus avaient soutenu que la procédure diligentée contre eux après un arraisonnement de leur voilier suspecté de trafic de drogue en haute mer était irrégulière, car ils n'avaient pas été présentés au juge des libertés et de la détention, à leur arrivée à Nouméa, le 23 octobre 2017. Pour rejeter cette exception, la Cour d'appel avait énoncé qu'à leur arrivée à Nouméa, les prévenus n'avaient pas été soumis à un régime coercitif, mais qu'ils avaient procédé, comme tout étranger entrant en Nouvelle-Calédonie, aux formalités douanières et qu'ils n'avaient fait l'objet d'une nouvelle mesure coercitive, une retenue douanière, qu'à compter de la découverte de produits stupéfiants dans le voilier, puis d'une garde à vue, et qu'ils avaient été présentés au juge des libertés et de la détention, le 25 octobre 2017, aucune présentation devant le juge des libertés et de la détention n'ayant été nécessaire à leur arrivée sur le sol français, en l'absence de placement en garde à vue à ce moment. La solution paraissait équilibrée. La Cour de cassation l'a cependant censurée, dès lors que les demandeurs, privés de liberté depuis l'arraisonnement, intervenu le 20 octobre 2017, avaient

été remis par l'autorité navale aux fonctionnaires de l'administration des douanes, le 23 octobre 2017, à leur arrivée à Nouméa, puis placés en rétention douanière et en garde à vue sans avoir été présentés au juge des libertés et de la détention. La censure a été prononcée sur le fondement des textes de la CEDH, mais aussi de l'article L. 1521-18 du code de la défense qui prévoit que, dès leur arrivée sur le sol français, les personnes faisant l'objet de mesures de coercition sur un bâtiment de l'Etat, en application de l'art. L. 1521-11, sont mises à la disposition de l'autorité judiciaire et que si elles font l'objet d'une mesure de garde à vue, elles sont présentées dans les plus brefs délais, soit, à la requête du procureur de la République, au juge des libertés et de la détention, soit au juge d'instruction, qui peuvent ordonner leur remise en liberté.

Dans l'affaire du Junior<sup>10</sup>, était encore en cause l'arraisonnement en haute mer d'un navire impliqué dans un trafic de stupéfiants. En l'espèce, le navire, battant pavillon panaméen, avait été arraisonné par une équipe de la Marine nationale française après que celle-ci eut reçu l'autorisation par les autorités militaires de monter à bord, ces autorités ayant préalablement reçu l'assentiment des autorités du Panama, transmis par la voie diplomatique. Cet assentiment légitimait l'intervention, ce que la Cour de cassation, saisie de l'affaire après la procédure engagée par les trafiquants, n'a pas manqué de relever. La légalité de l'arraisonnement du navire et de sa visite, ainsi que des mesures subséquentes (fouille entre autres), dépendait du point de savoir si, précisément les autorisations avaient bien été obtenues antérieurement. La Cour a pris le soin de le dire et de le vérifier. Il fallait également s'assurer de la validité de la garde à vue des suspects, à Brest, à l'issue du transit du navire. Il faut préciser que les intéressés avaient été entretemps retenus à

bord de leur navire, ce qui était illicite faute de texte fondant pareille rétention. La Cour de cassation a répondu à l'argument en faisant observer que dès lors que la garde à vue, qui était fondée sur des raisons plausibles tirées d'éléments de fait, étrangers à la rétention préalable, permettant de soupçonner les membres de l'équipage de participer à des trafics de stupéfiants par mer, était sans lien nécessaire avec ladite rétention, la chambre d'accusation avait justifié sa décision de ne pas donner crédit aux prétentions des suspects.

Cette jurisprudence, comme on le voit, privilégie parfois la protection des libertés individuelles sur les nécessités de la répression. Il est certain qu'il faut assurer un bon équilibre entre les exigences des unes et des autres. Il faut aussi du temps pour que le meilleur équilibre s'installe. En tout, l'ordonnement juridique harmonieux des choses ne dépend pas uniquement des autorités publiques, il s'établit également avec la participation des opérateurs privés eux-mêmes. Dans la lutte contre le trafic des stupéfiants sur les mers et à bord des navires, cette participation est aujourd'hui très active. Elle se traduit par un certain nombre de mesures que le monde maritime s'efforce de mettre en musique.

### LES PRÉCAUTIONS DES OPÉRATEURS PRIVÉS

Dans le monde maritime, nombreux sont les professionnels intéressés par la lutte contre les trafics de tout genre et spécialement contre les trafics de drogue : ce sont les armateurs, les agents maritimes, les commissionnaires, les chargeurs, les manutentionnaires, les assureurs et sans doute les marins eux-mêmes. Ils sont appelés à prendre ainsi toute une série de précautions pour se prémunir contre les trafics et leurs conséquences souvent dramatiques. On s'en teindra ci-après à la situation des armateurs et propriétaires de navires et à celle des équipages.



Les gens de mer doivent ainsi bénéficier de toutes les garanties d'une procédure régulière. Cette exigence prend aujourd'hui une importance particulière compte tenu de l'essor du trafic de drogue à bord des navires.

### Les armateurs et propriétaires de navires

L'intervention des autorités publiques ont parfois des effets injustes à l'égard des armateurs et propriétaires de navires : tel est le cas lorsque de la drogue a été dissimulée dans leurs navires à leur insu. De nombreuses questions se posent alors.

La première a trait à la responsabilité de la compagnie maritime dont le navire se trouverait saisi à l'égard de ses propres clients. Si la saisie est à l'origine de retards et de pertes et avaries quant à la marchandise, le transporteur en est, a priori, responsable de plein droit. Peut-il néanmoins s'exonérer en faisant état d'un « fait du prince », c'est-à-dire d'une décision d'une autorité publique ? Le fait du prince est sans doute l'un des cas exceptés de responsabilité visés par les conventions internationales sur le transport de marchandises par mer. Mais il n'est pas certain que ce cas excepté puisse être invoqué lorsqu'il trouve son origine dans un trafic de drogue, fût-il pratiqué à l'insu de l'armateur. À notre connaissance, la jurisprudence n'a pas eu l'occasion de se prononcer sur cette question. Une autre question est de savoir si, lorsqu'un affrètement a été conclu et que le navire est saisi à la suite de la découverte de drogue à bord, qui du fréteur ou de l'affréteur en supporte les conséquences financières. Dans l'affrètement au voyage, le fréteur étant l'armateur, c'est sans doute lui qui est en première ligne. Dans l'affrètement à temps, la situation est plus complexe, car on peut considérer que la qualité d'armateur se divise et est assumée à la fois par le fréteur et l'affréteur. Mais

ce qui compte est avant tout ce qui pourra être prévu dans la charte-partie et l'on ne peut donc qu'inciter les professionnels à stipuler les clauses appropriées permettant de régler la question que l'on se pose. La règle en matière d'affrètement, faut-il le rappeler, est celle de la liberté contractuelle.

Enfin, si le navire est détenu, voire confisqué, et exposé à une perte totale, on peut se demander si son armateur peut se tourner vers l'assureur corps du navire. La question s'est posée devant la Cour suprême du Royaume Uni le 22 mai 2018<sup>11</sup>. 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 pendant le chargement, le 13 août 2007, des plongeurs avaient découvert sur la coque du navire des sacs de cocaïne. D'où, en application de la loi anti-drogue du Venezuela, la saisie du navire et un peu plus tard une décision prononçant la confiscation définitive du navire. L'armateur déclara alors à son assureur<sup>12</sup> la perte totale du navire en se prévalant de la clause (1-5) de la police stipulant : « 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 ». Celui-ci refusa cependant toute couverture en soulevant l'exception prévue par une autre clause (art. 4-1-5) aux termes de laquelle : « this insurance excludes loss damage liability or expense arising from arrest restraint detainment confiscation or expropriation under quarantine regula-

tions or by reason of infringement of any customs or trading regulations ». La question était donc de savoir laquelle de ces deux clauses devait l'emporter. En première instance, le juge Flaux avait considéré que la couverture d'assurance était acquise dès lors que l'infraction aux règles douanières visée par l'article 4-1-5 ne s'appliquait pas aux infractions commises par un tiers agissant « maliciously ». En appel, cependant, la solution opposée fut retenue au motif que la perte du navire trouvait sa cause dans la dissimulation de la drogue et la détention du navire, laquelle n'était que la conséquence de l'infraction douanière.

Devant la Cour suprême, une autre clause fut invoquée, celle de l'article 5-1 prévoyant la couverture des dommages causés par un acte de terrorisme ou un acte commis par une personne ayant l'intention de causer un préjudice ou agissant dans un but politique. Et les juges de considérer que la dissimulation de drogue par un tiers à l'insu de l'armateur ne constituait pas un « malicious act » au sens de l'article 1 : la notion de « person acting maliciously » renvoyant à la preuve d'un acte commis avec l'intention de causer un dommage et le but des trafiquants de drogue n'étant pas de causer un dommage au navire ou encore à son propriétaire, leur seule intention étant de faire transporter de la drogue en toute discrétion. D'où le refus de toute indemnisation, les conditions d'application de l'article 1-5 n'étant pas remplies. En d'autres termes, le risque de détention du navire en raison de la découverte de drogue placée à l'insu de l'armateur n'était pas dans le champ contractuel.

L'arrêt de la Cour suprême est d'autant plus important qu'il prend la peine d'ajouter qu'à supposer que l'acte ait été considéré comme « malicious », l'article 4-5 conduisait à exclure toute indemnisation dès lors que la dissimulation de drogue constitue bien une infraction à la



réglementation douanière. En outre, est-il précisé, à supposer que le préjudice de l'armateur fût le résultat de deux causes – la dissimulation de drogue et la détention du navire –, la règle, en droit anglais des assurances, est que lorsqu'un dommage provient de deux causes, l'une assurée, l'autre non, la cause exclue doit prévaloir.

Cette jurisprudence doit pousser les armateurs à accepter n'être pas couverts, en cas de dissimulation de drogue à leur insu dans leur navire, par les polices corps habituelles, mais aussi par la police War and Strikes clauses. À eux de prendre des couvertures plus précises, mais naturellement plus onéreuses<sup>13</sup>, étant précisé que les assureurs sont peu enclins à couvrir le type de risque en cause, compte tenu des éventuelles complications des membres de l'équipage au regard des trafics. D'où l'importance du contrôle sur les équipages.

#### **Les membres des équipages**

Récemment toute une série de directives ont été adoptées dans le but de garantir que les gens de mer soient

traités équitablement après un événement de mer. Les gens de mer doivent ainsi bénéficier de toutes les garanties d'une procédure régulière. Cette exigence prend aujourd'hui une importance particulière compte tenu de l'essor du trafic de drogue à bord des navires. Des mesures de prévention, relayées par les fédérations d'armateurs ont dès lors été prises pour limiter les risques. On énumèrera ci-après les principales :

- Le navire doit prendre en compte la gravité de la menace dans le port de chargement ou de déchargement. Une information complète sur le port doit être obtenue auprès de l'agent local avant l'arrivée du navire.

- Une évaluation approfondie des risques doit être faite par le responsable de la sécurité du navire (SSO) en étroite collaboration avec le responsable de la sécurité de la compagnie (CSO) et le responsable de la sécurité des installations portuaires (PFSO).

- Dans les zones connues de trafic de drogue, les armateurs sont invités à embaucher des gardiens de

sécurité supplémentaires auprès de personnes agréées à terre.

- Le capitaine et le SSO doivent organiser des sessions de formation de l'équipage relativement au code ISPS, sur les tâches de sécurité, les opérations portuaires et plus généralement quant à la sensibilisation générale pour réduire les menaces à la sécurité.

- Sensibiliser les membres de l'équipage sur l'usage et la possession de drogues à bord des navires et informer les membres de l'équipage que toute complicité ou coopération avec des trafiquants est sévèrement punie et entraîne nécessairement d'importantes conséquences.

- Les coffres de gouvernail, les ouvertures à la mer, les propulseurs d'étrave sont des espaces susceptibles d'être utilisés par les trafiquants pour stocker des substances illicites. Il est par conséquent recommandé d'installer des barrières physiques pour empêcher tout accès non autorisé dans de tels espaces.

- La liste des visiteurs admis à monter à bord doit être tenue avec vigilance. L'accès au navire doit faire l'objet de contrôles stricts. Les visiteurs peuvent être exposés à des fouilles.

- Le navire doit tenir un registre précis de toutes les activités du navire. Les agents de sécurité doivent pouvoir le consulter.

- La vigilance doit être maintenue au port ou au mouillage, y compris par des patrouilles de sécurité. L'éclairage doit être parfaitement assuré. Toute activité suspecte observée à proximité du navire doit être signalée au capitaine et, à son tour, le capitaine doit signaler cette situation aux autorités. Des inspections peuvent alors être entreprises. Le soutage doit se faire avec une entreprise connue.

- Les membres de l'équipage doivent également être informés des possibilités de complicité avec les manutentionnaires et les dockers à terre. Tout incident doit être déclaré au capitaine.

- Une fouille de tous les compartiments du navire doit être faite avec le départ du navire et à nouveau après le débarquement du pilote.

- Lorsque des substances illicites sont trouvées à bord, les membres de l'équipage doivent garder leur calme et suivre les instructions de la compagnie (conformément au code ISM et système de gestion de la sécurité de la compagnie, SMS). Les objets suspects ne doivent pas être appréhendés et la zone doit être bouclée. Des photos peuvent être prises. Des mesures doivent être immédiatement prises pour informer les autorités locales par l'intermédiaire des agents, des Clubs P&I, des correspondants locaux et l'État du pavillon. L'équipage est appelé à collaborer étroitement avec les autorités locales et le capitaine doit s'assurer qu'un enregistrement complet des échanges est bien conservé.

Ces protocoles de sécurité sont certainement appelés à se ren-

forcer et à se diversifier. C'est à ce prix que l'on pourra lutter efficacement contre les trafics de stupéfiants qui font malheureusement des ravages considérables. Il faut éduquer, sensibiliser, dissuader et garder une vigilance continue. Ne pas oublier non plus toutes les sources possibles de trafics, qu'elles tiennent aux visiteurs, aux fournisseurs, aux équipes de réparation et de nettoyage et aux chargeurs eux-mêmes. Le trafic de drogue est devenu un nouveau péril de la mer, et l'on ne peut que constater que les navires et les cargaisons sont de plus en plus instrumentalisés dans ces actes illicites. La communauté maritime est très soucieuse du problème : elle a pris d'importantes mesures pour rétablir l'ordre naturel des choses. Il faut l'y aider et surtout l'accompagner dans son action. Les juristes y veillent avec la plus grande attention. ■

## RÉFÉRENCES :

1. V. G. Loonis-Quélen, Les gardes armés à bord, thèse Paris-I, 2020.
2. Cf. Convention de Hambourg du 27 avr. 1979 (Search and Rescue, SUA).
3. Parfois même dans des liquides, étant précisé qu'à destination la drogue est récupérée avec de l'acétone.
4. Ph. Delebecque, Droit maritime, Précis Dalloz 2020, n° 1064 s.
5. Aux conventions internationales dont on fera ici état, il faudrait ajouter les nombreuses conventions bilatérales : cf entre le Royaume Uni et les Etats Unis, United Kingdom Treaty Series de 1982. Entre l'Italie et l'Espagne (1994). Egal. les Accords régionaux de San José, auxquels il faudra peut-être ajouter une jour les accords entre l'UE et le Maroc.
6. A. Gallouet, Le transport maritime de stupéfiants, PUAM, 2007.
7. Cass. crim. 15 janv. 2003, DMF 517 ,2003, obs. B. Rajot.
8. Cour européenne, 10 juill. 2008, requête n° 03/3394, D. 600 ,2009, note Rennucci.
9. Cass. crim. 11 mars 2020, n° 84.307-18.
10. Cass. crim. 29 avr. 2009, DMF 922 ,2009, obs. A. Bellayer-Roille.
11. Navigators Insurance Cy Ltd. and others vs Atlasnavios-Navegacao LDA.
12. L'assurance couvrirait le risque exceptionnel de guerre ou de grève (Police Institute War and strikes Clauses Hulls-time).
13. En droit français, la police corps tous risques (du 1er janv. 2012) ne couvre pas les risques liés à la confiscation du navire. Les conventions spéciales contre les risques de guerre, de piraterie et de terrorisme et risques assimilés prévoient cependant que sont couverts « les dommages, pertes, recours de tiers, coûts et dépenses résultant de (...) d. confiscation ou expropriation par tous gouvernements ou autres autorités ».