



HAL
open science

COVID-19 et sûreté maritime

Yann Tephany

► **To cite this version:**

| Yann Tephany. COVID-19 et sûreté maritime. Neptunus, 2021, 27 (1), pp.1-13. hal-03824273

HAL Id: hal-03824273

<https://hal.science/hal-03824273>

Submitted on 21 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

COVID-19 et sûreté maritime

Yann TEPHANY

Maître de conférences en droit privé et sciences criminelles
Université des Antilles (pôle Martinique)

« Nous sommes confrontés à une crise sanitaire mondiale qui ne ressemble à aucune de celles qu'ont connues les Nations Unies en soixante-quinze ans d'histoire. Une crise qui répand la souffrance chez les hommes, infecte l'économie mondiale et bouleverse la vie des gens. Une récession mondiale - peut-être d'une ampleur inégalée - est une quasi-certitude »¹. Cette déclaration d'une tonalité exceptionnellement grave prononcée le 19 mars 2020, soit quelques jours après que l'Organisation mondiale de la santé ne déclare officiellement l'état de pandémie, par António Guterres, Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, apparaît comme un prodrome des effets dramatiques causés par la diffusion du coronavirus SRAS-CoV2 et de la pathologie COVID-19 à l'échelle internationale. En effet, cette crise sanitaire mondiale a engendré tout au long de l'année 2020 des conséquences dévastatrices à la fois sur le plan humain, économique et social.

Le monde maritime n'est pas en reste. Il subit, lui aussi, les répercussions de cette pandémie dans tous ces aspects². Il suffit pour s'en convaincre de se pencher sur la grande diversité des thématiques traitées dans le numéro spécial « droit maritime et COVID-19 » de la revue le Droit maritime Français de septembre 2020³. Il reste qu'en dépit des riches et passionnants articles consacrés dans les revues juridiques françaises et étrangères sur la crise du COVID-19 et l'industrie maritime, les questions en lien avec la sûreté maritime n'ont été que trop peu abordées. C'est pourquoi il paraît opportun de se pencher sur cet aspect particulier de la pandémie, et ce afin d'assurer un suivi des événements, mais aussi pour analyser l'évolution des normes en résultant.

La notion de sûreté maritime s'est initialement développée dans le cadre des travaux de l'Organisation maritime internationale (ci-après OMI) relatifs à la lutte contre les actes de violence en mer⁴, lesquels

¹ Secretary-General remarks on COVID-19: A Call for Solidarity, 19 mars 2020 : «*We are facing a global health crisis unlike any in the 75-year history of the United Nations — one that is spreading human suffering, infecting the global economy and upending people's lives. A global recession – perhaps of record dimensions – is a near certainty*» (Traduction personnelle).

² Et notamment sur le plan économique. Sur ce point, voir UNCTAD, « Review of maritime transport, 2020 », p. 1 : «*Against the backdrop of a weaker 2019, the short-term prospects of maritime transport and trade darkened in early 2020. While initial expectations were that 2020 would bring moderate improvements in the economy and trade, the unprecedented global health and economic crisis triggered by the COVID-19 pandemic severely affected the outlook. The fallout on maritime transport and trade was dramatic, with all economic indicators pointing downward. Taking into account the prevailing and persistent uncertainty, UNCTAD estimates that the volume of international maritime trade will fall by 4.1 per cent in 2020. Predicting the timing and scale of the recovery is also challenging, as many factors can significantly influence the outlook. Bearing this in mind, UNCTAD projections indicate that maritime trade will recover in 2021 and expand by 4.8 per cent*».

³ Voir le numéro « Spécial Droit maritime et covid-19 », DMF, septembre 2020, p. 673-777.

⁴ OMI / Rés. A.584(14), « Mesure visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages », 20 novembre 1985. Voir ég. M. MEJIA JR, « Maritime

ont abouti à la conclusion de la Convention pour la répression des actes illicites contre la navigation maritime (Convention SUA) en 1988⁵. Cette notion a gagné en importance quelques années plus tard, à la suite de l'onde de choc provoquée par les attentats du 11 septembre 2001⁶. Consciente des menaces susceptibles de peser tant sur les infrastructures portuaires que sur les navires, l'OMI a réagi en adoptant en 2002 le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires⁷, dit code ISPS. Cet instrument juridique est d'importance, puisqu'il constitue le premier texte international à opérer, de façon aussi manifeste, une distinction entre les questions liées à la sécurité maritime (Chapitre XI-I du Code), et celles liées à la sûreté maritime (Chapitre XI-II de ce même Code). Toutefois, aucune définition claire n'est apportée de ce que recouvre la notion de « sûreté maritime ».

Pour comprendre plus clairement la différence entre ces deux notions, il convient de se référer aux travaux de la doctrine juridique, et plus particulièrement à la définition donnée par Philippe Boisson⁸. Selon cet auteur, « *sécurité maritime et sûreté maritime poursuivent les mêmes objectifs : assurer la protection de la vie humaine en mer, des navires et des marchandises qui y circulent et de l'environnement marin en général* »⁹. Autrement dit, ces notions ne partagent pas seulement une étymologie commune, mais elles disposent en sus d'une même finalité : protéger les hommes contre les dangers susceptibles de survenir en mer. Toutefois, l'auteur ajoute une subtile distinction entre ces deux notions. Il précise que « *la sécurité concerne la prévention des risques d'origine naturelle (tempêtes, typhons, cyclones) ou provoqués par la navigation maritime (abordages, échouements, incendies, explosions)* », tandis que « *la sûreté vise à protéger le navire contre les pratiques criminelles dont la mer peut être le théâtre* »¹⁰. En d'autres termes, ces deux notions se distinguent quant au type de danger qu'elles appréhendent. La sécurité maritime se focalise sur les risques présents en mer, c'est-à-dire sur les éléments fortuits, fruits des vicissitudes de la navigation. De son côté, la sûreté maritime se concentre sur les menaces susceptibles de survenir en mer, c'est-à-dire sur les actes d'origine humaine, fruits d'une intention criminelle ou délictueuse.

Ces menaces à la sûreté maritime sont susceptibles de prendre différentes formes¹¹. Il peut s'agir d'actes de violence (piraterie maritime, terrorisme maritime, vols à main armée contre les navires), de

gerrymandering: dilemmas in defining piracy, terrorism, and other acts of maritime violence», *Journal of international commercial law*, vol. 2, 2003, p. 155.

⁵ Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Rome, 10 mars 1988.

⁶ OMI / Rés. A.924(22), « Examen des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers et des équipages et la sécurité des navires », 20 novembre 2001.

⁷ Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), adopté par la Conférence des gouvernements contractants à la Convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 12 décembre 2002.

⁸ P. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », *DMF*, n°640, 2003, p. 722. Voir ég. P. POLERE, « Sûreté maritime : bilan et perspectives du code ISPS », *DMF*, 2006, p. 276.

⁹ P. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », *op. cit.*, p. 722.

¹⁰ *Id.*

¹¹ Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », 11 septembre 2019, A/74/350, para 37, p. 6 : « *Maritime security continued to be threatened by acts of piracy and armed robbery against ships and other crimes at sea, endangering the lives and livelihoods of people and interfering with international trade and navigation and other lawful uses of the oceans. Illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances, intentional and unlawful damage to the marine environment and illegal activities in the fisheries sector and other criminal activities also continued to undermine the ability of States to develop sustainable ocean-based economies. Thus, addressing criminal activities, including in the context of the broader category of transnational organized crimes at sea, remained a priority for the international community* ». Sur les différentes menaces à la sûreté maritime, voir également N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, éd. OUP, 2011, p. 11. Ég. E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, éd. Hart Publishing, 2013, p. 14. Ég. J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law*, éd. Martinus Nijhoff, 2013p. 1. Ég. J. M. SOBRINO HEREDIA, *Sûreté maritime et violence en mer*, Colloque de La Corogne, 2009, éd. Bruylant, 2011, p. xi.

trafics illicites (stupéfiants, migrants, armes), mais aussi d'atteintes intentionnelles à l'environnement marin (pêche illicite, actes de pollution volontaires).

Dès lors, l'enjeu du présent article est de mesurer l'impact de cette pandémie sur la sûreté maritime. Plus précisément, il convient de s'interroger sur l'incidence de cette crise sanitaire sur l'application des mesures de sûreté maritime, mais aussi d'évaluer son impact sur la criminalité maritime, et d'essayer de percevoir les évolutions en cours.

Pour ce faire, il paraît opportun de concentrer l'analyse dans un premier temps sur les actes de violence en mer (I), puis sur les trafics illicites (II) et enfin sur les atteintes intentionnelles à l'environnement (III).

I. La violence en mer

De tout temps, la mer a été le théâtre d'actes violents. L'exemple le plus parlant est sans nul doute celui de la piraterie maritime. Considérée comme la forme la plus ancienne de criminalité internationale¹², cette activité illicite, parfois perçue comme relevant davantage du folklore maritime que de la menace tangible, a connu une recrudescence notable au cours des années 2000. En 2011, pas moins de 237 attaques de navires ont été recensées rien qu'au large des côtes somaliennes¹³. Depuis, la tendance générale semble être à la baisse. Entre l'année 2015 et l'année 2019, le constat qui se dégage est celui d'une diminution continue des actes de piraterie dans le monde, en dépit d'une légère reprise en 2018. D'après le rapport sur la piraterie et les vols à main armée contre les navires rendu par l'ICC International maritime Bureau, 162 attaques ont été perpétrées sur l'année 2019 dans le monde, ce qui confirme que cette activité illicite tend à décliner de façon constante depuis le pic atteint en 2011¹⁴.

Toutefois, la crise liée au COVID-19 a semble-t-il ravivé cette menace. En effet, alors qu'il aurait pu sembler légitime de penser que le ralentissement du commerce maritime mondial se traduirait par un plus faible niveau d'exposition aux attaques, le contexte de pandémie a, au contraire, fait naître un regain des actes de piraterie et de vols à main armée contre les navires. D'après les données compilées par l'ICC international maritime Bureau pour la première moitié de l'année 2020 (1^{er} janvier-30 juin), 98 incidents ont déjà été relevés sur cette période¹⁵. Ce constat est également partagé dans le rapport annuel sur les océans et le droit de la mer rendu par l'Assemblée générale des Nations Unies datant du 9 septembre 2020¹⁶. D'après ce document, « *alors que le nombre d'actes ou de tentatives avait diminué d'environ 13,5 % dans le monde en 2019 par rapport à 2018, on constate une augmentation d'environ 20 % au premier semestre de 2020 par rapport à la même période en 2019* ». Plusieurs

¹² Pour une approche historique de la piraterie, voir notamment V. PELLA, « La répression de la piraterie », *RCADI*, vol. 15, 1926, p. 163. Voir ég. D. GAURIER, « Et voici que revient le pirate que l'on croyait à jamais disparu ! », *ADMO*, T. XXXVI, 2018, p. 280-282. Voir ég. J. M. KOWALSKI, « Du héros épique à l'ennemi public : évolution des représentations antiques du pirate », in M. BATTESTI, *La piraterie au fil de l'histoire, un défi pour l'État*, Colloque de La Rochelle, 2012, éd. Presse de l'Université Paris-Sorbonne, 2014, p. 25-30.

¹³ Rapport du Secrétaire général sur la situation concernant la piraterie et les vols à main armée commis en mer au large des côtes somaliennes, 12 octobre 2015, S/2015/776, para. 3, p. 1 : « *Suivant la tendance observée en 2013, le nombre total d'incidents causés par des pirates basés en Somalie a continué de diminuer, passant de 20 en 2013 à 12 au cours de la période considérée, d'après les chiffres fournis par l'Organisation maritime internationale (OMI). Il s'agit là d'une réduction sensible par rapport aux 78 incidents signalés en 2007, année où les actes de piraterie organisés depuis la Somalie étaient fréquents, et par rapport aux 237 navires pris pour cible par des pirates somaliens en 2011. Le nombre total de marins de grands navires commerciaux otages des pirates somaliens s'élève à 26, contre 37 en octobre 2014* ».

¹⁴ ICC - International maritime bureau, « Piracy and armed robbery against ships report for the period, 1 January – 31 march 2020 », April 2020, p. 6. Voir également ICC international maritime bureau, « Piracy and armed robbery against ships report for the period, 1 January – 30 september 2020 », October 2020, p. 5-7.

¹⁵ *Id.* p. 2 : « *This report is an analysis of incidents of piracy and armed robbery incidents reported by ships to the PRC from 1 January to 30 June 2020. As of 30 June 2020, 98 incidents have been reported to the PRC* ».

¹⁶ Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », 9 septembre 2020, A/75/340, para. 45, p. 9.

zones particulièrement touchées sont identifiées dans ce rapport : c'est le cas de l'Afrique de l'Ouest (principalement le Golfe de Guinée), des détroits de Malacca et de Singapour, et de la mer de Chine méridionale. La situation au large des côtes somaliennes s'est néanmoins nettement améliorée, puisqu'aucune attaque n'a été identifiée en cette première moitié de l'année 2020.

Pour expliquer cette recrudescence globale de la piraterie, ce rapport pointe notamment les « *difficultés liées à la COVID-19* »¹⁷, opérant ainsi un rapprochement direct entre le contexte de pandémie et l'augmentation des actes de violence à l'encontre des navires. Il est en effet à craindre que dans certains États, la crise sanitaire et les conséquences économiques engendrées par la pandémie de COVID-19 conduisent à l'exacerbation de la criminalité en général, et de la piraterie maritime en particulier.

Pour lutter contre cette activité illicite, les États peuvent néanmoins s'appuyer sur un dispositif international opérant.

Il convient à titre liminaire d'indiquer que la piraterie maritime fait l'objet d'une définition relativement précise donnée par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après CNUDM). D'après son article 101, il s'agit de « *tout acte illicite de violence ou de détention ou de déprédation commis par l'équipage ou des passages d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, dirigé contre un navire (...) en haute mer* ». Cette définition met en lumière plusieurs éléments importants.

D'abord, il convient de relever que trois types d'actes matériels sont expressément visés par cet article : la violence, la détention, et la déprédation. Cette définition établie par la Convention est suffisamment générale pour englober d'autres actes infractionnels plus précis, tels que le vol, le meurtre, ou encore l'enlèvement et la séquestration par exemple. La CNUDM ajoute que ces actes doivent avoir été menés à « *des fins privées* », formulation peu explicite qui fait l'objet de débats nourris au sein de la doctrine juridique quant à sa signification réelle¹⁸.

Ensuite, il est opportun d'indiquer que la définition posée par la CNUDM subordonne la qualification d'acte de piraterie à l'implication d'au moins deux navires (« *d'un navire [...] et dirigé contre un navire* »). Cela signifie que les actes de violence perpétrés à bord d'un navire, mais qui ne proviennent d'aucune intervention extérieure, dans l'hypothèse d'une mutinerie, d'un sabotage préparé avant le départ en mer d'un navire, ou plus généralement d'une attaque fomentée par des personnes présentes à bord du navire qui en est victime, ne relèvent pas d'un acte de piraterie au sens de l'article 101 de la CNUDM¹⁹.

¹⁷ *Id.* para. 45, p. 9. Un même constat est réalisé par l'International Chamber of Shipping, « *Heroes at sea* », *Annual Review 2020*, p. 38: « *Whilst the attention of the world has been diverted by COVID-19, piracy and armed attacks against ships' crews remain a serious problem* ».

¹⁸ Sur cette question, voir notamment R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, éd. OUP, 2011, p. 61 et s. Voir ég. R. CHURCHILL, « *The piracy provisions of the UN Convention on the law of the sea – fit for purpose?* », in P. KOUTRAKOS & A. SKORDAS, *The law and practice of piracy at sea : European and international perspectives*, Colloque de Bristol, 2012, éd. Hart Publishing, 2010, p. 15. Voir ég. K. MARCINIAK, « *International law on piracy and some current challenges related to its definition* », *PRIEL*, vol. 1, issue 3-4, 2012, p. 120-124. Ég. N. RONZITTI, « *The law of the sea and the use of force against terrorist activities* », in N. RONZITTI, *Maritime terrorism and international law*, Colloque de Castelgandolfo, 1986, éd. Martinus Nijhoff, 1990, p. 2. Ég. H. TUERK, « *Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation* », *U. Miami Int'L & Comp. L. Rev.*, vol. 15, 2008, p. 337 et s. Eg. J. SCHECHINGER, « *An incident of 'Piracy' off the Coast of Suriname? The definition of Piracy and the use (and misuse) of international law terminology* », *MarSafeLawJournal*, issue 6, 2019-2020, p. 20-26.

¹⁹ J. KRASKA, *Contemporary maritime piracy : international law, strategy, and diplomacy at sea*, éd. Praeger, 2011, p. 215-220. Voir ég. S. L. HODGKINSON, « *The governing international law on maritime piracy* », in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON & M. STERIO, *Prosecuting maritime piracy : domestic solutions to international crimes*, éd. Cambridge University press, 2015, p. 18.

Enfin, dernier point important, cet article circonscrit géographiquement le lieu de commission de cette activité criminelle à la haute mer, « *ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État* ». Cette dernière indication désigne implicitement la zone économique exclusive, pan de mer au sein duquel les États côtiers bénéficient certes de droits souverains aux fins d'exploration, d'exploitation et de conservation des ressources biologiques et non biologiques²⁰, mais qui reste néanmoins régi par plusieurs règles propres à la haute mer, en ce compris les dispositions relatives à la piraterie maritime²¹.

Pour lutter contre ces actes, les États peuvent exercer une compétence dite « universelle » fondée sur l'article 105 de la CNUDM. Sur cette base, tout État peut non seulement arraisonner un navire suspecté de la commission d'un acte de piraterie quelle que soit sa nationalité, et ce sans l'accord préalable de l'État du pavillon, mais aussi arrêter les personnes présentes à bord, et les juger²².

Il reste que la circonscription géographique des actes de piraterie à la haute mer ou un espace ne relevant de la juridiction d'aucun État exclut dès lors de cette définition les actes de violence commis dans les eaux territoriales. Pour cette raison, l'OMI a opéré il y a quelques années une distinction entre les actes de piraterie proprement dits, et ceux de « *vols à main armée à l'encontre des navires* ». Cette notion est définie comme « *tout acte illicite de violence ou de détention, ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans une zone relevant de la juridiction d'un État compétent pour connaître de tels délits* »²³. Le Conseil de sécurité des Nations Unies a repris cette distinction dans la résolution 1816(2008)²⁴, ce qui a permis de lui donner une assise juridique plus importante. Pour lutter contre cette activité illicite, le Conseil de sécurité demande aux États, notamment dans la résolution 1846(2008)²⁵ de s'appuyer sur le cadre juridique international en vigueur, et notamment sur la Convention SUA de 1988 qui, bien qu'initialement destinée à lutter contre le terrorisme maritime, vise à réprimer un large ensemble d'actes de violence perpétrés en mer. Il faut cependant indiquer qu'en vertu des dispositions de cette Convention, aucune action ne peut être entreprise à l'encontre d'un navire étranger suspect sans l'aval préalable de l'État du pavillon, à moins que celui-ci n'ait fait le choix d'opter pour un des modes de coopération facultatifs évoqués par l'article 8bis de la Convention telle que modifiée par le Protocole adopté en 2005²⁶. Par ailleurs si un État côtier peut tout à fait intervenir à l'encontre d'un navire suspecté de se livrer à un acte de violence dans ses eaux territoriales, toute intervention à l'encontre d'un navire suspect se trouvant dans les eaux territoriales d'un autre État côtier est soumise à l'autorisation préalable de ce dernier.

En raison de la situation délicate du Gouvernement fédéral de transition somalien et des difficultés rencontrées pour lutter contre les attaques menées dans les eaux relevant de sa souveraineté à la fin de la première décennie des années 2000, le Conseil de sécurité, agissant sous l'empire du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, a adopté en 2008 la résolution 1816(2008) permettant aux États

²⁰ Article 56 de la CNUDM.

²¹ Article 55 de la CNUDM. Voir ég. T. A. CLINGAN, « Freedom of Navigation in a Post-UNCLOS III Environment », *Law and Contemporary Problems*, vol. 46, n°2, 1983, p. 114.

²² E. SOMERS, « Piraterie maritime et droit international », in L. LE HARDÏ DE BEAULIEU, *Criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Colloque de Bruxelles, 2006, éd. Presses universitaires de Namur, 2007, p. 20-24. Voir ég. A. PETRIG, « Piracy », in D. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 861.

²³ OMI / Rés. A.922(22), « Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires », 29 novembre 2001.

²⁴ C. S. / Rés. 1816 (2008), 6 novembre 2008.

²⁵ C. S. / Rés. 1846 (2008), 2 décembre 2008.

²⁶ R. BECKMAN, « The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery and Maritime Terrorism » in R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN & P. LEHR, *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, éd. CRC Press, 2009, p. 185-203. Voir ég. I. CARACCILO, « International terrorism at sea between maritime safety and national security. From the SUA convention to the 2005 SUA protocol », in A. DEL VECCHIO, *International law of the sea : current trends and controversial issues*, éd. Eleven International Publishing, 2014, p. 109-126.

coopérants d'utiliser les eaux territoriales de cet État « d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie »²⁷. Ces mesures ont été initialement autorisées pour une période de douze mois, et ont été régulièrement renouvelées depuis. Cette résolution (et celles adoptées ultérieurement) est venue étendre la faculté reconnue aux États pour intervenir contre les navires suspectés de se livrer à des actes de vol à main armée dans les eaux territoriales somaliennes, et à réprimer les auteurs²⁸.

Ces mesures ont été depuis renouvelées chaque année, et seront toujours en vigueur pour l'année 2021. En effet, la résolution 2554 (2020) adoptée le 4 décembre 2020 autorise l'intervention dans les eaux somaliennes pour une durée de douze mois supplémentaires, soit jusqu'en décembre 2021²⁹. Il faut souligner ici le fait que l'action du Conseil de sécurité contre la piraterie somalienne a, semble-t-il, porté ses fruits, puisque, comme il l'a été évoqué précédemment, aucune attaque de pirate n'est à déplorer dans cette zone au cours de la période allant de janvier à juin 2020.

En parallèle de cette initiative, le Conseil de sécurité a également adopté d'autres résolutions dédiées cette fois-ci à la situation dans le golfe de Guinée. La résolution 2018(2011)³⁰ appelle principalement à un renforcement de la coopération dans cette zone géographique, et demande en sus aux États d'adopter un arsenal répressif plus adapté pour réprimer les actes de piraterie. La résolution 2039(2012)³¹ appelle de son côté au développement de partenariats plus poussés dans la lutte contre cet acte criminel. Ces résolutions, bien que n'ayant pas été adoptées sur la base du Chapitre VII, ont été suivies d'effets, puisqu'un an plus tard, le Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités illicites en Afrique de l'Ouest et du centre, dit code de Yaoundé³², a été adopté, créant ainsi un cadre de coopération renforcé dans cette partie du globe.

Il n'en demeure pas moins qu'en dépit de ce dispositif international, complété par les différentes résolutions adoptées par le Conseil de sécurité et de la coopération déployée par les États, le Golfe de Guinée reste encore aujourd'hui un lieu très peu sûr pour les navires. La dispersion des actes de piraterie et des vols à main armée dans les eaux relevant de la souveraineté des différents États présents dans cette zone géographique tend à complexifier les opérations de lutte et rend nécessaire une coopération plus poussée. Il faut d'ailleurs indiquer que la coopération n'a pas été abandonnée au cours de la pandémie. C'est du moins ce que le note le rapport du secrétaire général des Nations Unies sur les océans et le droit de la mer de 2020³³. Toutefois, la crise sanitaire a nécessairement rendu la coopération plus difficile. À titre d'exemple, il est possible d'évoquer le fait que le dispositif naval mis en place par la marine nationale dans le golfe de Guinée dans le cadre de la mission Corymbe, dont

²⁷ C. S. / Rés. 1816 (2008), 6 novembre 2008, para. 7.

²⁸ M. VÉLCKEL, « La piraterie entre Charte et Convention : à propos de la résolution 1816 du Conseil de sécurité », *ADMer*, T. XII, 2007, p. 493. Ég. D. GUILFOYLE, « Piracy off Somalia : UN security council resolution 1816 and IMO regional counter-piracy efforts », *ICLQ*, vol. 57, 2008, p. 690-699. Ég. J. C. MARTIN, « La répression des actes de piraterie maritime : développements de poursuites et détention des pirates somaliens », *AFDI*, vol. 56, 2010, p. 511.

²⁹ C. S. / Rés. 2554 (2020), 4 décembre 2020.

³⁰ C. S. / Rés. 2018(2011), 31 octobre 2011.

³¹ C. S. / Rés. 2039(2012), 29 février 2012.

³² Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités illicites en Afrique de l'Ouest et du centre (code de Yaoundé), 25 juin 2013.

³³ Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », 9 septembre 2020, A/75/340, para. 47, p. 9-10 : « La coopération internationale dans la lutte contre la piraterie s'est poursuivie, notamment par l'intermédiaire du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, le Centre de partage d'information concernant l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie et le Groupe des Amis du golfe de Guinée ».

l'objectif est d'assurer de façon continue une présence sur zone des autorités françaises, a été temporairement suspendu au cours du mois du mars 2020 en raison de la pandémie³⁴.

En définitive, il est manifeste que la pandémie actuelle de COVID-19 a sensiblement compliqué la lutte contre la piraterie maritime et les vols à main armée contre les navires. Le maintien de la coopération constitue certes une avancée significative, mais il serait en outre souhaitable qu'un accompagnement supplémentaire en faveur des États les plus fragiles situés dans les zones à risque soit mis en œuvre afin de renforcer l'action menée contre ces actes de violence maritime.

II. Les trafics illicites par voie maritime

La mer est une voie privilégiée pour le commerce international. D'après les données de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), plus des 4/5^{ème} du commerce mondial transite par les océans³⁵. Toutefois, cette voie est également utilisée par différents réseaux criminels pour se livrer à divers trafics, qu'il s'agisse de substances ou de biens illicites, mais aussi de personnes.

S'il est indubitable que le monde du transport maritime sera durablement impacté par la crise du COVID-19, il semble qu'en parallèle, les réseaux criminels internationaux cherchent à tirer parti du tohu-bohu provoqué par la pandémie pour se livrer à leurs forfaits.

Par exemple, en ce qui concerne le trafic de migrants et la traite d'êtres humains par mer, il apparaît qu'en dépit des multiples restrictions de déplacement imposées par de nombreux États après la diffusion mondiale de la pandémie, le nombre de départs n'a pas baissé. Le rapport sur les océans et le droit de la mer de 2020 indique qu'« entre septembre 2019 et juin 2020, environ 71 400 personnes ont traversé la mer Méditerranée pour rejoindre l'Europe »³⁶, principalement à destination des côtes italiennes et maltaises. Plus parlant encore, les données publiées par l'Organisation internationale pour les migrations (ci-après OIM) montrent que le nombre de traversées au départ de la Libye et de la Tunisie vers l'Europe de janvier à mai 2020 a doublé par rapport à la même période de l'année précédente³⁷. L'Europe n'est pas la seule région concernée par le départ en masse de migrants par la voie maritime. Le rapport sur les océans et le droit de la mer évoque en outre le cas de nombreux Rohingyas essayant d'atteindre la Malaisie, ou encore celui de populations originaires de Somalie vers le Yémen, en dépit de la crise humanitaire dramatique qui sévit dans ce territoire jadis surnommé « l'Arabie Heureuse ».

Ce constat général est corroboré par une étude publiée par l'office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) qui ajoute que la fermeture des frontières de plusieurs pays en raison de l'épidémie de COVID-19 a été exploitée par les réseaux de trafiquants de migrants³⁸, lesquels ont su s'adapter au caractère exceptionnel de la situation sanitaire mondiale³⁹.

³⁴ V. GROIZELEAU, « La France travaille à réactiver la mission Corymbe en Afrique », *Mer et Marine*, Le 14 avril 2020. Voir ég. V. GROIZELEAU, « La mission Corymbe en Afrique de l'Ouest suspendue », *Mer et Marine*, le 26 mars 2020.

³⁵ CNUCED, « Études sur les transports maritimes », 2018, p. 23-26.

³⁶ Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », 9 septembre 2020, A/75/340, para. 36, p. 7.

³⁷ E. CUSUMANO & M. VILLA, « Over troubled waters : maritime rescue operations in the central Mediterranean route », in IOM, *Migration in West and North Africa and across the Mediterranean – Trends, risks, development and governance*, IOM Edition, 2020, p. 210 : « Even if nearly all non-governmental rescue operations were suspended in the wake of the COVID-19 crisis, when Italy and Malta declared that their ports would no longer serve as places of safety, irregular departures from Libya and Tunisia from January to May 2020 more than doubled compared with the first five months of 2019 ».

³⁸ UNODC Research Brief, « How COVID-19 restrictions and the economic consequences are likely to impact migrants smuggling and cross-border trafficking in persons to Europe and North America », 2020, p. 6 : « The closure of land, sea and air borders may increase smuggling of migrants, because people have an even greater

Si les traversées ne semblent pas s'être arrêtées après la diffusion massive de la pandémie, les conditions de déplacement par mer ont, de leur côté, empiré. C'est ce qui ressort explicitement d'un rapport du Conseil de sécurité des Nations Unies en date du 6 février 2020. Il est fait mention dans ce document de la fermeture de nombreux ports du sud de l'Europe pour des raisons sanitaires⁴⁰, de la réduction des opérations de recherche et sauvetage (SAR) sur zone, ainsi que du blocage de plusieurs navires d'ONG pour des raisons diverses, comme autant de causes engendrant non seulement une aggravation de la vulnérabilité des personnes migrantes, mais aussi de la dangerosité des traversées par voie maritime⁴¹.

Pour lutter contre le trafic de migrants et la traite d'êtres humains, les États peuvent s'appuyer sur la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et surtout sur les deux protocoles consacrés respectivement à ces deux actes illicites⁴². Dans le premier Protocole, la traite fait l'objet d'une longue définition⁴³ qui insiste sur les « *fins d'exploitation* » de cette activité criminelle. Le trafic illicite de migrants est de son côté défini comme « *le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État Partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet État* »⁴⁴.

Lorsque ces actes prohibés par le droit international ont lieu dans les eaux territoriales d'un État, celui-ci peut, au titre de la CNUDM, intervenir à l'encontre des navires suspectés de se livrer à une telle

need for the services of smugglers in order to cross borders. Closures and restrictions also often result in the use of more risky routes and conditions, and higher prices for smuggling services, exposing migrants and refugees to increased abuse, exploitation and trafficking. Smugglers may also benefit from a situation of increased demand by raising the prices of their services».

³⁹ EUROPOL, European Migrant Smuggling Center - 4th annual report, 2020, p. 12: «*Migrant smuggling attempts appear to have been reduced due to stricter border controls, but smugglers are adapting their modus operandi and both migrant smuggling activities and human trafficking continues*».

⁴⁰ Sur cette question, voir notamment A. CHOQUET & A. SAM-LEFEBVRE, «*Détresse en mer en période de pandémie : des navires de croisière à la recherche d'un port d'accueil*», *RGDIP* 2020, p. 261. Voir ég. R. REZENTHEL, «*Les conséquences de la pandémie du Covid 19 – interdiction pour certains navires de mouiller dans les eaux intérieures et d'entrer dans les ports d'outre-mer*», *DMF*, 2020, p. 378-282. Eg. A. MIRON, «*Port denials and restrictions in time of pandemic : did international law lose its north star*», *EJIL: Talk!*, 22 avril 2020: <https://www.ejiltalk.org/port-denials-and-restrictions-in-times-of-pandemic-did-international-law-lose-its-north/> Eg. A. M. PELLICONI, «*Covid-19 : Italy is not "a place of safety" anymore. Is the decision to close Italian ports compliant with human rights obligations?* », *EJIL: Talk!*, 23 avril 2020: <https://www.ejiltalk.org/covid-19-italy-is-not-a-place-of-safety-anymore-is-the-decision-to-close-italian-ports-compliant-with-human-rights-obligations/> Eg. S. GALANI, «*Persons at sea, international law and Covid-19*», *EJIL: Talk!*, 24 novembre 2020: <https://www.ejiltalk.org/persons-at-sea-international-law-and-covid-19/>

⁴¹ C. S., «*Application de la résolution 2491 du Conseil de sécurité* », rapport du Secrétaire général, 6 avril 2020, S/ 2020/ 275, para 40-49, p. 13-16. Voir ég. UNODC Research Brief, «*How COVID-19 restrictions and the economic consequences are likely to impact migrants smuggling and cross-border trafficking in persons to Europe and North America*», 2020, p. 25.

⁴² Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, New York, 15 juin 2000. Voir ég. Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, 15 décembre 2000. Ég. Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, Palerme, 15 décembre 2000.

⁴³ Article 3(a) du Protocole contre la traite des personnes : «*L'expression "traite des personnes" désigne le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes, par la menace de recours ou le recours à la force ou à d'autres formes de contrainte, par enlèvement, fraude, tromperie, abus d'autorité ou d'une situation de vulnérabilité, ou par l'offre ou l'acceptation de paiements ou d'avantages pour obtenir le consentement d'une personne ayant autorité sur une autre aux fins d'exploitation. L'exploitation comprend, au minimum, l'exploitation de la prostitution d'autrui ou d'autres formes d'exploitation sexuelle, le travail ou les services forcés, l'esclavage ou les pratiques analogues à l'esclavage, la servitude ou le prélèvement d'organes* ».

⁴⁴ Article 3(a) du Protocole contre le trafic de migrants.

activité. En effet, l'article 19 indique que l'« *embarquement ou débarquement de (...) personnes, en contravention aux lois et règlements* » nationaux est constitutif d'un passage non-inoffensif, justifiant le recours par l'autorité côtière de son droit de protection évoqué à l'article 25 de ce même texte⁴⁵. En haute mer, les facultés d'intervention sont moindres. L'article 110 de la CNUDM prévoit néanmoins qu'un État peut intervenir à l'encontre d'un navire étranger lorsque celui est sans nationalité, ou s'il se livre au transport d'esclaves, deux hypothèses possiblement rattachables au trafic de migrants et à la traite de personnes par mer⁴⁶. Cette faculté d'intervention à l'encontre des navires présents en haute mer a été élargie par le Protocole relatif au trafic de migrants. D'après l'article 8 de ce texte, lorsqu'un État suspecte un navire battant son pavillon de se livrer à une telle activité illicite, il peut demander à un autre État de l'assister pour stopper l'embarcation. Ce même article ajoute que lorsqu'un État soupçonne un navire battant cette fois-ci pavillon étranger de faire l'objet d'un trafic de migrants, il peut demander l'autorisation à son État de rattachement de l'arraisonner, de visiter le navire, et de prendre les mesures appropriées à l'égard des personnes présentes à bord⁴⁷.

Bien que pertinent, ce dispositif international s'est trouvé contrarié non seulement par la multiplication des départs de navires en provenance de Libye, mais aussi et surtout en raison de la situation de cet État profondément déstabilisé par une guerre civile. Le Conseil de sécurité des Nations Unies a réagi par l'adoption, là encore sous l'empire du Chapitre VII, la résolution 2240(2015)⁴⁸, par laquelle il autorise les États coopérants à inspecter tout navire suspecté de se livrer au trafic de migrants ou à la traite d'êtres humains présents dans une zone de haute mer située « *au large des côtes libyennes* », à condition d'avoir préalablement recherché « *de bonne foi* » le consentement du pavillon. Autrement dit, le Conseil de sécurité introduit ici une véritable dérogation à la traditionnelle règle de la compétence exclusive de l'État du pavillon dans les eaux internationales⁴⁹. Initialement prévues pour une période d'un an, ces mesures ont depuis été régulièrement renouvelées, et viennent d'être à nouveau étendues par la résolution 2546(2020) en date du 2 octobre 2020⁵⁰. Il est opportun d'indiquer ici que ce mécanisme d'intervention en mer a été reproduit par la résolution 2292(2016)⁵¹ relative cette fois à l'embargo sur les armes à destination de la Libye. Par conséquent, tout État coopérant peut, s'il suspecte un navire de transporter des armes en provenance ou à destination de la Libye, intervenir à partir du moment où le consentement de l'État du pavillon a été recherché de bonne foi. Ces mesures ont elles aussi été étendues jusqu'en 2021 par la résolution 2526(2020) du 5 juin 2020⁵², et ont permis l'inspection en haute mer de plusieurs navires suspects en cette fin d'année, notamment dans le cadre

⁴⁵ P. MALLIA, *Migrant smuggling by sea : combating a current threat to maritime security through the creation of a cooperative framework*, éd. Brill, 2009, p. 51. Voir ég. A. T. CALLAGHER & F. DAVID, *The international law of migrant smuggling*, éd. Cambridge University Press, 2014, p. 236.

⁴⁶ T. SCOVAZZI, « Human rights and immigration at sea », in R. RUBIO-MARIN, *Human rights and immigration at sea*, Collected courses of the academy of European law, éd. OUP, 2014, p. 216-217. Voir ég. J. COPPENS, « Interception of migrant boats at sea », in V. MORENO-LAX & E. PAPASTAVRIDIS, *'Boat refugees' and migrants at sea : a comprehensive approach : integration maritime security with human rights*, Colloque de Londres, 2014, éd. Brill, 2016, p. 213-214.

⁴⁷ T. OBOKATA, « The legal framework concerning the smuggling of migrants at sea under the Un Protocol on the smuggling of migrants by land, sea and air », in B. RYAN & V. MITSILEGAS, *Extraterritorial immigration control*, éd. Brill Nijhoff, 2010, p. 157-159. Voir ég. J. P. GAUCI & P. MALLIA, « The migrant smuggling protocol and the need for a multi-faceted approach: inter-sectionally and multi-actor cooperation », in V. MORENO-LAX & E. PAPASTAVRIDIS, *'Boat refugees' and migrants at sea: a comprehensive approach: integration maritime security with human rights*, Colloque de Londres, 2014, éd. Brill, 2016, p. 129-133.

⁴⁸ C. S. / Rés. 2240 (2015), 9 octobre 2015.

⁴⁹ I. CARACCILO, « Migration and the law of the sea : solutions and limitations of a fragmentary regime », in J. CRAWFORD, A. KOROMA, S. MAHMOUDI & A. PELLET, *The international legal order : current needs and possible responses : essays in honour of Djamchid Momtaz*, éd. Brill, 2017, p. 286. Voir ég. M. GESTRI, « EUNAVFOR MED : fighting migrant smuggling under UN Security Council resolution 2240 (2015) », *IYIL*, vol. 25, issue 1, 2016, p. 32.

⁵⁰ C. S. / Rés. 2546 (2020), 2 octobre 2020.

⁵¹ C. S. / Rés. 2292(2016), 14 juin 2016.

⁵² C. S. / Rés. 2526(2020), 5 juin 2020.

de l'opération européenne EUNAVFOR Med IRINI (dans un contexte géopolitique pour le moins sous tension⁵³).

Ces initiatives du Conseil de sécurité constituent une avancée positive dans la lutte contre le trafic de migrants et la traite d'êtres humains au départ de Libye. Il reste que les prédictions relatives à l'évolution future de ce type de trafic sont loin d'être encourageantes. D'après plusieurs organismes spécialisés, il faut craindre que l'impact désastreux sur l'économie de la pandémie de COVID-19 n'incite encore plus d'individus à quitter leur territoire et à prendre le risque de franchir la mer par l'intermédiaire de « passeurs » dans les années à venir⁵⁴. Si une poursuite de l'action contre les trafiquants est nécessaire, comme l'a d'ailleurs fait en partie l'opération européenne EUNAVFOR Med SOPHIA au début de l'année 2020⁵⁵, de telles mesures doivent nécessairement être accompagnées d'un déploiement plus important des missions SAR en mer, ainsi que d'une levée des restrictions imposées aux navires de sauvetage des ONG, et ce, afin d'éviter que des migrants et demandeurs d'asile potentiels, victimes d'un trafic ignominieux, ne périssent en mer.

En ce qui concerne le trafic de stupéfiants, les prévisions ne sont guère plus réjouissantes. D'après le World Drug Report de 2020, « *la pandémie de COVID-19 peut conduire à une nouvelle expansion des marchés de la drogue (...) le nombre d'agriculteurs se lançant dans la culture de plantes illicites ou la développant pourrait augmenter, soit parce que les autorités de l'État n'ont pas les mêmes capacités d'exercer leur contrôle, soit parce que la crise économique pourrait inciter plus de personnes à se livrer à des activités illicites* »⁵⁶. Dans ce contexte, il est à craindre que la voie maritime pourrait être encore plus utilisée par les trafiquants qu'à l'accoutumée. En effet, la réduction du trafic aérien et terrestre risque de se traduire par un recours accru à la mer⁵⁷.

Pour lutter contre ces actes, les États peuvent s'appuyer à la fois sur la CNUDM, mais aussi sur la Convention de Vienne contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988⁵⁸. Dans leurs eaux territoriales, les États côtiers peuvent être amenés à exercer leur juridiction pénale à

⁵³ S. TALMON, « Like pirates – Turkey accuses Germany of illegally boarding its merchant vessel on the high seas », *GPIL*, 1er décembre 2020 : <https://gpil.jura.uni-bonn.de/2020/12/like-pirates-turkey-accuses-germany-of-illegally-boarding-its-merchant-vessel-on-the-high-seas/>. Voir également C. JANZ, « The M/V Roseline A incident – On the legality of interdictions in the context of operation IRINI and the arms embargo on Libya », *Völkerrechtsblog*, 9 décembre 2020 : <https://voelkerrechtsblog.org/articles/the-m-v-roseline-a-incident/>

⁵⁴ UNODC Research Brief, « How COVID-19 restrictions and the economic consequences are likely to impact migrants smuggling and cross-border trafficking in persons to Europe and North America », 2020, p. 7: « *The pandemic is forcing governments to shutdown their productive systems; processing plants, farms, factories and offices are closed to reduce the risks of COVID-19 diffusion among employees. This is resulting in a global recession and increasing levels of unemployment. The sharp increase in unemployment rates resulting already seen in many parts of the world is likely to increase cross-border trafficking in persons from countries experiencing the fastest and longest-lasting drops in employment. This trend was observed during the Global Financial Crisis during 2007-2010, when trafficking victims from some countries particularly affected by prolonged high unemployment rates were increasingly detected in other parts of the world* ». Voir également INTERPOL, « L'impact du COVID-19 sur le trafic de migrants et la traite d'êtres humains », 11 juin 2020, <https://www.interpol.int/fr/Actualites-et-evenements/Actualites/2020/L-impact-du-COVID-19-sur-le-traffic-de-migrants-et-la-traite-d-etres-humains>

⁵⁵ C. S., « Application de la résolution 2491 du Conseil de sécurité », rapport du Secrétaire général, 6 avril 2020, S/2020/275, para. 16-30, p. 6-10.

⁵⁶ UNODC, « Résumé analytique – conséquence de la pandémie de Covid-19 sur le marché de la drogue », 2020.

⁵⁷ UNODC, Research brief, « Covid-19 and the drug supply chain: from production and trafficking to use », 2020, p. 5: « *There are indications that the reduction in air traffic to Europe resulting from the COVID-19 measures may already have led to an increase in direct cocaine shipments by sea cargo from South America to Europe. Similarly, reports from Colombia indicate an increase in maritime drug trafficking and a decrease in cocaine trafficking by land. Relatively recent large seizures of cocaine made in European ports demonstrate that the trafficking of large shipments of cocaine is still ongoing* ».

⁵⁸ Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, Vienne, 20 décembre 1988.

l'encontre des navires interlopes étrangers comme l'indique l'article 27 de la CNUDM⁵⁹. De même, l'article 108 de ce même texte prévoit que tout État disposant de raisons sérieuses de penser qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic illicite de stupéfiants en haute mer peut demander l'assistance d'un autre État pour mettre fin à ce trafic⁶⁰. La Convention de 1988 vient compléter ce dispositif en apportant une définition extrêmement précise de ce que recouvre le trafic de stupéfiants⁶¹. Par ailleurs, son article 17 prévoit que tout État suspectant un navire étranger de se livrer à un trafic illicite peut intervenir à son encontre dès lors que l'autorisation de l'État du pavillon a été préalablement obtenue⁶². En plus de ces conventions internationales, un grand nombre d'accords bilatéraux et de partenariats régionaux ont été conclus pour étendre la capacité des États à intervenir contre les embarcations interlopes étrangères⁶³.

Face au risque de recrudescence de trafics de stupéfiants par voie maritime en raison du contexte de pandémie, une vigilance accrue sur cette problématique est plus que nécessaire. Il semble en outre impératif de poursuivre, voire de pousser encore plus loin les mesures de coopération actuelles pour parvenir à endiguer cette activité illicite.

III. Les atteintes intentionnelles à l'environnement

Au cours de l'été 2020, l'échouement du vraquier japonais MV Wakashio au large des côtes de l'île Maurice a mis en lumière une conséquence indirecte de la pandémie du COVID-19. Il semble en effet que cette marée noire ait été causée, du moins en partie, par l'absence de relève d'équipage. Le capitaine et les marins embarqués à bord du navire, épuisés par des mois d'errance en mer, auraient malheureusement relâché leur attention, ce qui aurait entraîné une catastrophe aux conséquences environnementales importantes. Bien qu'il s'agisse d'une pollution accidentelle, cet incident témoigne des liens pouvant exister entre le contexte international de pandémie et les atteintes à l'environnement marin.

Peu de données existent sur une éventuelle recrudescence des actes de pollution volontaire au cours de l'année 2020. Toutefois, en ce qui concerne l'activité de pêche illicite, plusieurs documents émanant d'organismes internationaux mettent l'accent sur une probable recrudescence de la pêche illicite en lien avec le contexte sanitaire international. C'est ce qui ressort notamment de l'addendum au rapport annuel sur la situation mondiale des pêches et de l'aquaculture de 2020 rendu par l'Organisation des

⁵⁹ E. PASTAVRIDIS, « The illicit trafficking of drugs », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law*, vol. III, *Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 463-490. Voir ég. W. C. GILMORE, « Drug trafficking by sea – The 1988 Convention against illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances », *MP*, vol. 15, Issue 3, 1991, p. 183-192.

⁶⁰ A. BELLAYER-ROILLE, « La lutte contre le narcotrafic en mer Caraïbe : une coopération internationale à géométrie variable », *RGDIP*, 2007, p. 365. Voir ég. E. GALLOUËT, *Le transport maritime de stupéfiants*, Thèse, Université d'Aix-Marseille, éd. PUAM, 2013, p. 91.

⁶¹ Article 1 et 3 de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants.

⁶² E. PASTAVRIDIS, « The illicit trafficking of drugs », *op. cit.*, p. 474. Voir ég. J. L. FILLON, « Le droit international de la mer et le trafic des stupéfiants en mer », *ADMer*, T. 1, 1996, p. 73. Eg. B. BOULOC, « Arraînement pour trafic de stupéfiants en haute mer : compétence juridictionnelle et pouvoirs du commandant visitant le navire », *DMF*, 2020, p. 130-134.

⁶³ M. J. WILLIAMS, « Bilateral Maritime agreements enhancing international cooperation in the suppression of illicit maritime narcotics trafficking », in M. H. NORDQUIST & J. N. MOORE, *Oceans policy : new institutions, challenges, and opportunities*, Colloque de Montego Bay, 1998, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p. 180. Voir ég. A. BELLAYER-ROILLE, « Vers un rôle accru de l'Union européenne dans la lutte contre les trafics illicites en mer ? : exemples des trafics de migrants et de stupéfiants », in A. CUDENNEC & G. GUEGUEN-HALLOUËT, *L'Union européenne et la mer : vers une politique maritime de l'Union européenne*, Actes du Colloque de Brest, 2006, éd. Pedone, 2007, p. 288.

Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (ci-après FAO)⁶⁴. Selon ce document, la pandémie de COVID-19 a rendu plus difficile la gestion des stocks des pêches (recueil de données, évaluations scientifiques de l'état des stocks) ainsi que le contrôle de cette activité, faisant ainsi craindre que « *les niveaux de pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) augmentent* »⁶⁵. Aussi, même si les mesures de confinement et la fermeture des ports ont contraint une majorité de pêcheurs à mettre fin temporairement à leur activité, l'exploitation illicite des ressources halieutiques de son côté n'a semble-t-il pas été freinée par la crise née de la propagation du COVID-19.

La pêche dite illicite, non déclarée et non réglementée fait l'objet d'une longue définition se trouvant dans le plan d'action de la FAO visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN datant de 2001⁶⁶. Pour lutter contre ces atteintes aux ressources biologiques marines, les États disposent d'un large panel de compétences au titre de la CNUDM. Les États côtiers peuvent réglementer l'activité de pêche jusqu'à la limite extérieure de la zone économique exclusive, et intervenir à l'encontre de tout navire, national ou étranger, ne respectant pas les prescriptions adoptées en interne⁶⁷. Par ailleurs, des organismes régionaux de gestion des pêches (ORGP) ont également un rôle fondamental dans l'aménagement et le développement des pêcheries dans leur zone de compétence couvrant plusieurs pans de la haute mer⁶⁸. Au surplus, il convient d'indiquer que la FAO a adopté en 2009 l'accord dit de l'État du port⁶⁹, venant renforcer le contrôle des navires de pêche à destination. Cet ensemble normatif international forme un socle relativement cohérent pour lutter contre la surexploitation des ressources halieutiques.

Il n'en demeure pas moins que pendant l'émergence et le développement de la pandémie à l'échelle mondiale, ce dispositif conventionnel n'a pu être pleinement mis en œuvre. La levée progressive des mesures de confinement à la fin du printemps 2020 a permis de déployer plus de moyens en mer pour étendre les mesures de contrôle des navires. Les autorités françaises peuvent à cet égard s'enorgueillir de quelques résultats satisfaisants. Par exemple, rien que dans les départements français d'Amérique (Guadeloupe, Guyane et Martinique), d'importantes saisies ont été réalisées à bord de navires transportant illégalement certaines espèces halieutiques (poisson⁷⁰, lambis⁷¹) à l'automne 2020. Un renforcement accru des contrôles de ce type est bien évidemment indispensable pour mettre fin à l'exploitation illicite des ressources biologiques marines.

⁶⁴ FAO, « Addendum to the state of world fisheries and aquaculture 2020 – Summary of the impact of the Covid-19 pandemic on the fisheries and aquaculture sector », 1er juin 2020.

⁶⁵ *Id.* p. 3: « *The impacts of COVID-19 have affected fisheries management processes. Some fish assessment surveys have been reduced or postponed, obligatory fisheries observer programmes have been temporarily suspended, and the postponement of science and management meetings will delay implementation of some necessary measures, and the monitoring and enforcement of these measures. A lack of monitoring and enforcement may encourage a less responsible level of management, monitoring and control of fishing operations and there is a risk that levels of illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing will increase.* »

⁶⁶ Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, FAO, Rome, février 2001, paragraphe 3.

⁶⁷ Sur cette thématique, voir notamment J. A. DE YTURRIAGA, *The international regime of fisheries: from UNCLOS 1982 to the presential sea*, éd. Martinus Nijhoff publishers, 1997, 326 p. Voir ég. R. RAYFUSE, *Non-flag state enforcement in high seas fisheries*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2004, 444 p.

⁶⁸ Sur ce point, voir l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà des zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrants, New York, 8 septembre 1995. Voir ég. R. RAYFUSE, « Regional fisheries management organizations », in D. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 439-462.

⁶⁹ Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, FAO, Rome, 22 novembre 2009.

⁷⁰ <https://www.defense.gouv.fr/operations/actualites2/fag-lutte-contre-la-peche-illicite-17-tonnes-de-poisson-et-17-kg-de-vessies-natatoires-saisis>

⁷¹ <http://www.martinique.gouv.fr/Politiques-publiques/Mer-littoral-et-securite-maritime/Securite-maritime/Saisie-de-1-5-tonne-de-lambis>

Conclusion

La crise sanitaire liée au COVID-19 a manifestement eu un impact sensible sur l'application des mesures de sûreté maritime. La présente analyse fait ressortir deux points principaux.

D'une part, il apparaît qu'après l'émergence de la pandémie, les États ont légitimement focalisé leur attention sur l'urgence sanitaire à l'intérieur de leurs frontières terrestres, ce qui semble avoir conduit à ce que les contrôles en mer soient opérés de façon moins fréquente qu'à l'accoutumée. Ce constat ressort très clairement du rapport de l'Assemblée générale des Nations Unies sur les océans et le droit de la mer, selon lequel « *la COVID-19 a eu d'importantes répercussions dans le secteur du transport maritime et sur les gens de mer et les pêcheurs, y compris concernant l'application des mesures de sûreté maritime, telles que les inspections, les certifications et les mesures visant à garantir la sécurité maritime, notamment les activités de police maritime et de répression, qui ont été limitées* »⁷².

D'autre part, il apparaît également que cette crise sanitaire internationale n'a pas ralenti l'action des groupes criminels transnationaux. Bien au contraire, ces derniers ont cherché à tirer parti de la situation de chaos mondial pour se livrer à leurs forfaits, et ils ont pour ce faire eu largement recours à la voie maritime. À cet égard, il convient d'indiquer que les différents rapports émanant des instances internationales s'intéressant aux actes illicites perpétrés par voie maritime se montrent, dans leur ensemble, pour le moins pessimistes dans leurs prévisions pour les années à venir. Il faut ajouter à ce constat peu enthousiasmant le spectre des « *nouvelles menaces pesant sur la navigation* »⁷³ que sont les cyberattaques, dont le nombre semble avoir également augmenté au cours de l'année 2020⁷⁴.

Pour se défaire d'une criminalité maritime qui semble en expansion, il est souhaitable que les États portent une attention plus spécifique encore sur les enjeux maritimes et qu'ils réinvestissent la mer dans le but d'opérer plus de contrôle des embarcations suspectes (ce qui semble d'ailleurs être le cas en cette fin d'année). Surtout, il est primordial que la coopération internationale soit poussée plus loin encore pour espérer mettre fin aux menaces qui pèsent sur le commerce maritime international et les ressources des océans.

Décembre 2020.

⁷² Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », 9 septembre 2020, A/75/340, para. 42, p. 8.

⁷³ AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 1er septembre 2015, A/70/74, p. 15.

⁷⁴ UNCTAD, « Review of maritime transport » 2020, p. XIV : « *Cybersecurity becoming a major concern. Increased cyberattack in shipping during the COVID-19 crisis were exacerbated by the limited ability of companies to sufficiently protect themselves, including because of travel restrictions, social distancing measures and economic recession. With ships and ports becoming better connected and further integrated into information technology networks, the implementation and strengthening of cybersecurity measures are becoming essential priorities. New IMO resolutions encourage administrations to ensure that cybersecurity risks are appropriately addressed in safety-management systems. Owners who fail to do so are not only exposed to such risks but may have their ships detained by port State control authorities that need to enforce this requirement. Cybersecurity risks are likely to continue to grow significantly as a result of greater reliance on electronic trading and an increasing shift to virtual interactions at all levels. This deepens vulnerabilities across the globe, with a potential to produce crippling effects on critical supply chains and services* ». Voir également les pages 119-122 & 139-140 de ce même document. Sur les questions en lien avec la cybersécurité maritime, voir l'article de P. A. ROCHAS, « Cybersécurité des activités maritimes : analyse d'un cadre juridique en devenir », *ADMO*, T. XXXVII, 2019, p. 297-326. Sur la cybercriminalité en contexte de pandémie, voir l'article de M. MILANOVIC & M. N. SCHMITT, « Cyber attacks and cyber (mis)information operations during a pandemic », *Journal of national security law & Policy*, vol. 11, 2020, p. 247-284.