

Thalassopolitique du narcotrafic, la face cachée de la mondialisation ?

II. Le marché mondial des drogues, une maritimisation irrésistible du narcotrafic ?

dimanche 29 septembre 2024, par [Florian MANET](#)

Citer cet article / To cite this version :

[Florian MANET](#), **II. Le marché mondial des drogues, une maritimisation irrésistible du narcotrafic ?**, *Diploweb.com : la revue géopolitique*, 29 septembre 2024.

Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser un "pourboire" (tip) à votre convenance via le site <https://fr.tipeee.com/diploweb> . Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.

Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

Comment le narcotrafic s'inscrit-il dans la dynamique du commerce international tributaire de la mer ? Opacifiant ses opérations logistiques dans le gigantisme des flux marchands, le narcotrafic y trouve opportunément un levier démultiplicateur de puissance et d'influence en facilitant l'expédition de fret illicite de manière massifiée sur des liaisons intercontinentales. La souplesse apportée par la navigation et les vecteurs maritimes est un atout majeur lui laissant le choix de l'autonomie stratégique ou de la contamination des chaînes logistiques internationalisées. Par là-même, ces pratiques illicites exploitent les lacunes des dispositions juridiques balisées par des conventions internationales et de leurs applications régionales. Elles invitent instamment à évaluer les enjeux de sécurité nationale dans un contexte de montée des tensions internationales qui trouvent aussi à s'exprimer sur les espaces maritimes.

Lire le premier article de cette série de quatre [F. Manet, I. Le marché mondial des drogues, une géo-économie singulière particulièrement dynamique ?](#)

INTERCEPTION de *go-fast* en mer des Caraïbes ou au large d'Algésiras en Espagne, saisie de centaines de kilogrammes de cocaïne dans des conteneurs dans le port d'Anvers, découverte de ballots à la dérive au large des côtes normandes... Ces cas d'usage quotidien constituent autant **d'illustrations concrètes d'une maritimisation galopante du narcotrafic international**. En effet, ce commerce illicite est avant tout une affaire de logistique : il convient d'approvisionner **des marchés de consommation toujours plus demandeurs de produits stupéfiants ou de substances psychotropes**. A ce titre, ce segment s'inscrit dans la dynamique irréfragable du [commerce international](#) dont près de 90 % des flux empruntent la voie maritime. Comprendre les processus logistiques développés par les organisations criminelles, c'est s'immerger pleinement dans les rouages complexes d'un commerce globalisé tributaire du vecteur maritime. C'est aussi appréhender **les enjeux de sécurité nationale confrontée à des menaces hybrides s'exprimant au cœur des chaînes d'approvisionnement et sur les espaces maritimes**. C'est enfin s'interroger sur l'« infrastructure » des relations internationales au travers du rôle joué par les ports maritimes et fluviaux ainsi que par les flottes marchandes qui relient les continents les uns aux autres.

Cette géoéconomie souterraine particulièrement dynamique s'inscrit dans la logique irrésistible de maritimisation des activités humaines et du commerce international (1). Pénétrer les chaînes logistiques internationalisées (2) est dès lors le critère de succès des acteurs illicites, éprouvant les dispositions protectrices du droit international.



Florian Manet

Florian Manet publie un nouvel ouvrage intitulé « *Thalassopolitique du narcotrafic international, la face cachée de la mondialisation* » aux éditions EMS (2024). [L'ouvrage complet peut être téléchargé gratuitement sur le site de la Fondation SEFACIL](#)

Manet/Diploweb

1. La maritimisation des trafics illicites est-elle irrésistible ?

L'éminent géographe portuaire, Alain Vigarié [1], énonce qu'« Il faut avoir présent à l'esprit que la [maritimisation du monde](#) est un [phénomène irréversible et croissant](#) ; les nations se tournent de plus en plus vers la mer ; elles développent sans cesse leurs intérêts ». Cette vérité s'applique assurément aux velléités criminelles qui transparaissent dans [le narcotrafic](#). Le recours à la mer est un démultiplicateur de puissance (11) qui apporte la sécurité aux trafics illicites (12).

11. Un démultiplicateur de puissance en réponse à un marché des drogues en expansion

Les organisations criminelles contemporaines spécialisées dans le narcotrafic s'inscrivent totalement dans une logique de développement commercial. Avides de gain et d'influence, elles ne peuvent se détourner durablement des capacités jugées infinies qu'offrent les espaces océaniques comme les vecteurs maritimes, du simple bateau pneumatique hors-bord au *super tanker* sans oublier les flottilles de pêche côtière comme hauturière. Le narcotrafic constitue une illustration parfaite de cette **maritimisation de la criminalité organisée**. Il considère les vecteurs maritimes comme un démultiplicateur de ses capacités et, partant, de son profit.

La logistique du commerce international, critère de succès

En effet, le narcotrafic international est par nature fortement contraint par la dimension

logistique qui commande l'exportation des produits illicites vers les zones de consommation souvent distantes d'aires de production très localisées. Il s'agit alors de concevoir la manœuvre d'expédition du produit transformé de la zone de culture ou des laboratoires de raffinage vers les marchés de consommation. La chaîne logistique est bien souvent **multimodale**, combinant le transport à dos d'homme dans la forêt équatoriale, dans des pirogues ou des barges sur l'Amazone, puis la voie routière à destination des quais de chargement portuaire et, enfin, la voie maritime. Le conditionnement des substances illicites s'avère très souple et modulable en fonction du contenant envisagé. Il se présente sous la forme de colis isolés de l'ordre du kilogramme rassemblés dans des sacs de sport ou des ballots d'une centaine de kilogrammes. Ainsi, la nature du fret maritime facilite grandement **l'opacification des substances illicites dans le gigantesque flux mondial des marchandises et des vecteurs maritimes**. Elles peuvent, par exemple, être dissimulées dans des conteneurs « équivalent vingt pieds » [2], dans des cargaisons de fruits et légumes, des caches aménagées dans des troncs d'arbre évidés ou dans des engins de chantiers ou des véhicules destinés à l'exportation. L'imagination des narcotrafiants est sans limite comme en témoignent les torpilles soudées sur la coque du navire ou les flottilles de narco-sous-marins (*narco-submarine*) qui appareillent depuis les rivages sud-américains à destination des États-Unis ou de la Péninsule ibérique. Le transport maritime se caractérise avantagement par la massification du fret transporté et sa grande modularité. Bon marché en comparaison de l'aérien, la contrainte majeure demeure, néanmoins, le temps de navigation qui impose l'immobilisation d'un capital important. Il faut compter une vingtaine de jours de mer pour rallier la Rangée nord-européenne depuis les ports brésiliens, le triple pour une transpacifique à la voile entre Panama et l'Australie par exemple selon les saisons.

La souplesse de la navigation maritime épouse les exigences des trafics illicites

Les espaces océaniques sont des voies d'acheminement privilégiées et parfaitement adaptées au regard des quantités à transporter à l'échelle mondiale estimée à plusieurs milliers de tonnes par an. A titre de comparaison, une « mule » transporte, à chaque voyage, quelques centaines de grammes de cocaïne *in corpore*. En fonction de leurs velléités, les organisations criminelles sont confrontées à deux modalités de transport pour leurs expéditions :

. **la sous-traitance** : il s'agit de « contaminer », c'est-à-dire, à l'insu de l'équipage ou du chargeur, insérer des substances illicites à bord du navire, dans ses superstructures ou dans le fret transporté. Cette opération complexe suppose de pénétrer dans [des zones réservées](#) et, bien souvent, de corrompre des acteurs de la chaîne logistique ou des autorités publiques. Dans ce contexte, les coûts de transport se réduisent aux charges des personnels associés ou « fidélisés »,

. **l'autonomie stratégique** : elle consiste dans l'affrètement de flottilles dédiées composées de voiliers, de navires de commerce de deuxième voire troisième main (remorqueur, vraquier, ...). Ce mode d'action exige le recrutement préalable de gens de mer fidélisés et compétents. Ces navires affrétés empruntent des [routes maritimes](#) soit conventionnelles, les « autoroutes des mers », en se fondant dans le flux commercial, soit des routes secondaires se mêlant dans le flux régional.

Le recours à la voie maritime procure un sentiment de sécurité offert par l'immensité océanique et des commodités logistiques facilitant l'expédition d'un fret massifié. Ils sont,

donc, parfaitement intégrés à la chaîne de valeur des substances illicites. Ils en démultiplient la valorisation en sécurisant la mise sur le marché. Ainsi, les océans sont à la fois **vecteurs du fret et, plus rarement, zones de stockage** par immersion de produits au large des côtes.

12. Une sécurité logistique diminue la prise de risque financier

La transport maritime est une modalité logistique adaptée à des expéditions de fret massifié, bien souvent conteneurisé, permises sur de longue distance, en sécurité. Le commerce international poursuit ainsi l'unification du monde, facilitant l'échange de biens entre continents et accroissant le volume des marchandises échangées. Dans ce contexte, les organisations criminelles y voient aussi une dissimulation possible et une sécurité accrue du transport du fret illicite assurée dans le gigantisme des flux dont seulement 2 % [3] serait contrôlés effectivement. Sur l'espace européen, 10 % des conteneurs originaires d'Amérique du Sud seraient inspectés [4]. Précisons qu'en terme de volume, un quart des marchandises arrivent dans [les grands ports maritimes européens](#) sous forme conteneurisée soit plus de 100 millions d'unité par an. 80 % du flux est traité par 20 % des ports européens, en particulier ceux de [la Rangée Nord-européenne](#). Il faut avoir présent à l'esprit la réalité matérielle à laquelle sont confrontées les autorités publiques. Un navire marchand d'une capacité moyenne de 20 000 « équivalent vingt pieds » ou « boîtes » correspond à un équivalent ferroviaire de 120 kilomètres soit ... la distance séparant Paris d'Orléans. Cette transcription sur une modalité de transport terrestre illustre simplement le **défi du contrôle physique** des flux conteneurisés soumis, par ailleurs, à la pression du temps.

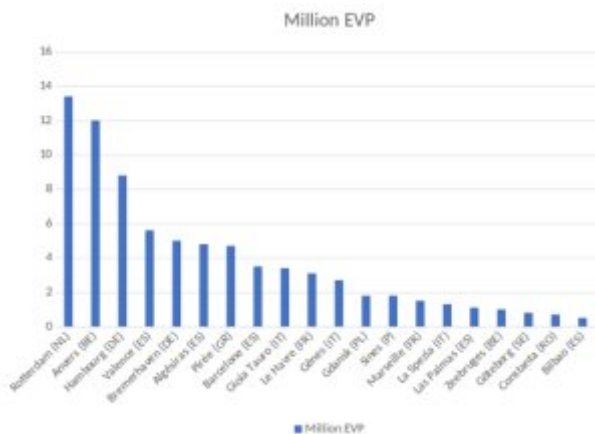


Figure 1 : Volume de conteneurs manutentionnés dans les principaux ports de l'Union européenne en 2021 (en millions EVP)

Source : Eurostat. Réalisé par Guillaume Manet
Manet/Diploweb.com

2. Comment pénétrer les chaînes logistiques mondialisées ?

Lutter contre le narcotrafic, c'est aussi appréhender les réglementations, les procédures et les réalités opérationnelles en vigueur au sein de chaînes d'approvisionnement globalisées et

multimodales. Il s'agit alors pour les narcotrafiquants de contaminer les circuits logistiques (21) en éprouvant les protections juridiques (22).

21. Les techniques de contamination des chaînes logistiques maritimes

Ainsi, les techniques de contamination du fret maritime sont multiples :

1. Le conditionnement du produit aux fins de sa dissimulation dans le fret licite selon des techniques aussi sophistiquées qu'audacieuses et son introduction, ensuite, au sein de la cargaison ou dans les superstructures du navire.

2. La contamination de la cargaison licite par les substances illicites avant le dépotage du conteneur sur un quai de chargement portuaire.

3. « Rip on, Rip Off ». Le processus opérationnel est le suivant. L'organisation criminelle parvient à pénétrer les espaces portuaires. Puis, elle accède à un conteneur par effraction du sceau douanier. Elle y dépose, au milieu de la cargaison, de la drogue conditionnée dans des sacs de sport ou autre contenant de même nature. Cela nécessite de prévoir deux nouveaux sceaux douaniers. Un premier pour la fermeture du conteneur au port départ. Un deuxième pour sa fermeture au port arrivée.

4. L'intégration de colis dans les superstructures du conteneur. Les trafiquants s'efforcent de glisser dans les superstructures du conteneur (parois, plancher ou plafond) ou dans le local technique des conteneurs frigorifiques (*reefers*) donnant accès au système de réfrigération.

S'en suit alors une manœuvre de corruption de l'équipage afin qu'il accepte le fret illicite à bord, à l'insu de l'armateur.

5. L'insertion de la cargaison illicite dans les superstructures d'un navire.

Une autre méthode consiste à approcher le navire, en discrétion, au mouillage et à y insérer des produits conditionnés dans des sacs étanches. Un navire de commerce regorge de possibilités dans les superstructures. Cette manœuvre peut, aussi, être rendue possible par la participation de l'équipage. S'en suit alors une manœuvre de corruption de l'équipage afin qu'il accepte le fret illicite à bord, à l'insu de l'armateur. Charge, ensuite, aux marins de dissimuler le produit à bord. Ce système nécessite au préalable la connaissance de la route maritime de ce vecteur et, principalement, de convenir des conditions de récupération du produit au port de destination. Deux scénarii sont envisageables : soit une récupération en mer dans les mêmes conditions (« *Drop off* ») que lors du transit du navire, soit directement dans un conteneur sur le quai de chargement ;

6. Les opérations en mer : le *Drop Off* .Il s'agit pour des trafiquants à bord d'un semi-rigide d'approcher un navire en mouvement. Cette opération se déroule, bien souvent, dans les eaux territoriales au large d'une aire de consommation. D'autre part, les produits illicites

conditionnés de manière étanche peuvent, aussi, être passés par dessus bord, dérivant avant que d'être récupérés par une équipe complice en mer.

Ainsi, **les côtes françaises de la Manche et de la mer du Nord sont régulièrement le théâtre de manœuvre de *Drop Off***. Certaines sont de véritables et cuisants échecs à l'image du mois de février 2023 où plus de 2 tonnes de cocaïne ont été découvertes échouées sur les plages de la Manche. Les produits étaient conditionnés dans des sacs étanches solidarités à l'aide de cordages, munis de gilets de sauvetage et de bidons vides, garantissant la flottabilité requise. Des dispositifs de géolocalisation ont été retrouvés dans ces paquets étanches. Lors de patrouilles aériennes, des sacs vides de type « *big bag* » ont également été détectés.

Ces opérations complexes nécessitent une rigoureuse préparation en amont, la sélection préalable de compétences maritimes (plongeurs, propulsistes...), une étude précise du vecteur cible et de sa cinématique maritime sans omettre les scénarii d'introduction et de récupération du fret illicite dans les ports départ puis arrivée. Les besoins préalables en [renseignement](#) sur l'identification du navire cible, les mesures de coordination sur deux voire trois continents, la mobilisation de compétences rares et de matériels spécifiques et leur projection au port départ / arrivée, l'immobilisation sur de longue période d'un capital financier important démontrent la puissance des organisations criminelles impliquées dans ces trafics d'envergure internationale. Ils disent, aussi, le faible nombre d'impétrants capables d'agir dans la cour des très grands.

Les modes opératoires sont adaptés aux réalités du terrain et aux flux maritimes. Ainsi, l'Observatoire de la Criminalité Organisée de l'Équateur, a identifié des variantes selon les ports de ce pays de transit fortement exposé :

- . Port de Manta : *Rip-on/ Rip-off* sur le vrac, la pollution étant réalisé en amont du port ;
- . Port de Bolivar (El Oro) : usage des doubles fonds des conteneurs de fruits et légumes à destination des États-Unis et de l'Europe ;
- . Port de Contecon (Guayaquil) : tous les modes opératoires sont rencontrés, notamment du fait de l'accessibilité aisée aux installations portuaires.

22. Le droit international de la mer à l'épreuve du narcotrafic

Quel que soit le mode opératoire retenu, ces manœuvres de contamination du fret maritime interroge sur la sûreté des installations portuaires comme des vecteurs. Plus largement, **la question de la sûreté globale du commerce international est posée** dans un contexte où les rivalités interétatiques comme la menace terroriste sont évaluées comme très importantes. Comment justifier alors que des conteneurs scellés puissent être ainsi ouverts sur des quais ou à bord de navire ? Comment expliquer que des colis soient insérés dans la superstructure du navire marchand à l'insu de l'équipage ou des personnels en charge de la sécurité des installations portuaires ? Le problème prend encore davantage d'acuité si l'on remplace les produits stupéfiants par des substances explosives ou chimiques. Ou encore, si l'on envisage le scénario d'embargos qui restreignent l'export de certains types de produits nommément définis.

Le droit maritime s'est très vite emparé des problématiques de sécurité liées aux risques

d'origine naturelle et ceux en lien avec la navigation maritime (réglementation du nombre de gilets et de dromes de sauvetage au *pro rata* du nombre de passagers et de membres d'équipage). Par différence, les premières références normatives dédiées à la sûreté maritime c'est-à-dire la malveillance humaine se font jour, uniquement, à la fin du XX^{ème} siècle à la suite d'un épisode malheureux qui a cristallisé la coopération internationale : le détournement de l'Achille Lauro [5]. Cet événement a donné lieu à la Convention de Rome dite SUA (« *Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Navigation* ») relative à la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, enrichie de protocoles additionnels [6]. Signée en 1988, elle vise la capture d'un navire par la force, les voies de fait contre les personnes se trouvant à bord comme l'introduction à bord de dispositifs propres à détruire ou endommager le navire.

Même si le terrorisme s'était déjà manifesté sur mer [7], cette menace est clairement prise en compte dans les années 2000 dans le sillage de l'attentat visant le *Limburg* [8] et les attentats du 11 septembre 2001. Ainsi, la Convention SOLAS intègre dans son chapitre XI-2 le Code ISPS (*International Ship and Port Facilities Security*) entré en vigueur le 1er juillet 2004. S'imposant à tous les acteurs de la navigation maritime internationale, ce code vise à garantir un niveau de sûreté élevé aussi bien sur les installations portuaires qu'à bord des navires appareillant sur des liaisons internationales. De ce fait, même si le terrorisme est visé en priorité, le narcotrafic n'en éprouve pas moins quotidiennement ces dispositions réglementaires et leurs applications sur le terrain. Cette grande nature invite à une réflexion approfondie de la sûreté du transport maritime.

Ces conventions internationales ont été complétées par des réalisations régionales qui démontrent l'adaptation des règles de droit et la définition d'outils de sûreté internationaux dans le but de contrecarrer les velléités criminelles. Il s'agit, alors, de concilier les principes fondamentaux du droit international de la mer avec les réalités d'États souverains fragiles ou de taille critique [9]. Ceux-ci sont amenés à partager leur compétence répressive avec de grandes puissances implantées dans la région. Ainsi, les accords de San José de Costa Rica résultent des accords d'Aruba signés le 10 avril 2003 entre les États caribéens et les États européens implantés dans la région. Ils s'inscrivent dans le cadre du renforcement de la coopération en vue de la répression du trafic illicite de produits stupéfiants et de substances psychotropes par voie maritime comme aérienne dans les Caraïbes. Conséquence directe de l'article 17 de la convention de Vienne [10], ils facilitent la détection, l'identification, la surveillance comme l'interception des navires suspects grâce à une coopération opérationnelle renforcée. Ces textes adaptent l'exercice de la souveraineté nationale dans une zone où les frontières maritimes sont très ténues. Des aménagements dérogatoires du droit de la mer ont, ainsi, été négociés en matière de droit de poursuite, d'arraisonnement de navire ou encore d'usage des armes. De plus, des accords bilatéraux promus par les États-Unis d'Amérique dès 1999 ont été signés avec une majorité d'États caribéens. En vertu de « *shiprider agreements* », les garde-côtes américaines patrouillent ainsi dans les eaux territoriales d'États-tiers et contribuent à la sûreté des espaces océaniques. De manière très opérationnelle, ces accords sont complétés par les « *hot pursuit agreements* » qui les autorisent à prolonger la poursuite d'un navire suspect dans les eaux territoriales sans la présence à bord d'un représentant de cet État souverain [11].

Au total, un corpus normatif s'est développé autour de ce texte fondateur de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer. Il vise à prendre acte des évolutions sécuritaires récentes

observées sur les eaux du globe. Cependant, les opérateurs illicites ne sont pas ... signataires de ces conventions internationales et, donc, peu impliquées par ces objectifs universels.

*

Ainsi, le narcotrafic s'inscrit totalement dans la dynamique du commerce international tributaire de la mer. Opacifiant ses opérations logistiques dans le gigantisme des flux marchands, il y trouve opportunément un levier démultiplicateur de puissance et d'influence en facilitant l'expédition de fret illicite de manière massifiée sur des liaisons intercontinentales. La souplesse apportée par la navigation et les vecteurs maritimes est un atout majeur lui laissant le choix de l'autonomie stratégique ou de la contamination des chaînes logistiques internationalisées. Par là-même, ces pratiques illicites exploitent les lacunes des dispositions juridiques balisées par des conventions internationales et de leurs applications régionales. Elles invitent instamment à évaluer les enjeux de sécurité nationale dans un contexte de montée des tensions internationales qui trouvent aussi à s'exprimer sur les espaces maritimes.

Quels sont ces opérateurs criminels particulièrement dynamiques et entreprenants ? Comment sont-ils organisés ? Comment ont-ils su maritimer leurs modes d'action et leurs organisations ?

A suivre : Florian Manet, Thalassopolitique du narcotrafic, la face cachée de la mondialisation ? III. La thalassocratie criminelle, moteur du narcotrafic international ? Publication prévue en octobre 2024. [Abonnez-vous à la Lettre du Diploweb.com pour avoir l'information en temps réel](#)

Copyright Septembre-2024-Manet/Diploweb.com

Plus

[L'ouvrage complet de Florian Manet, « Thalassopolitique du narcotrafic international, la face cachée de la mondialisation » peut être téléchargé gratuitement sur le site de la Fondation SEFACIL](#)

Plus

[Tous les podcasts géopolitiques de l'émission Planisphère depuis septembre 2024, en un clic. Et avec en bonus une synthèse rédigée, c'est possible ? Oui, ici.](#)

P.-S.

L'auteur s'exprime à titre personnel. Colonel de la gendarmerie nationale, Florian Manet est essayiste, expert en sûreté globale, chercheur associé à la Chaire « Mers, Maritimités et Maritimisation du monde » de Sciences Po Rennes. Auteur du « *Crime en bleu. Essai de Thalassopolitique* » publié aux éditions Nuvis (2018), il publie un nouvel ouvrage intitulé « *Thalassopolitique du narcotrafic international, la face cachée de la mondialisation* » aux éditions EMS avec le soutien financier et scientifique de la Fondation de prospective maritime et portuaire SEFACIL et avec le partenariat opérationnel d'IRENA GROUP et de « *Global Initiative Against Transnational Organized Crime* » (GI-TOC). Cet ouvrage est préfacé par le général de corps d'armée (Gendarmerie) Jean-Philippe Lecouffe, directeur exécutif adjoint en charge des opérations à EUROPOL, l'agence européenne de police, tandis que Pierre Verluise, docteur en Géopolitique et fondateur du *Diploweb.com* clôture par la post-face cette réflexion géopolitique thalassocentrée.

[L'ouvrage complet de Florian Manet, « Thalassopolitique du narcotrafic international, la face cachée de la mondialisation » peut être téléchargé gratuitement sur le site de la Fondation SEFACIL](#)

Notes

[1] Né le 20 janvier 1921 au Havre, mort le 21 décembre 2006. Ce géographe français s'est spécialisé dans la géostratégie des océans. Il a fixé sa réflexion innovante dans de nombreux ouvrages et articles.

[2] Ou EVP ou Équivalent Vingt Pieds (en anglais TEU : *Twenty-Foot-Equivalent Unit*) est une unité de mesure internationale définissant une longueur normalisée de 20 pieds pour les conteneurs (longueur : 6,058 mètres - largeur : 2,438 mètres et hauteur de 2,591mètres).

[3] EU Commission - EU Science Hub, *Monitoring container traffic and analysing risk*, https://joint-research-centre.ec.europa.eu/scientific-activities-z/monitoring-container-traffic-and-analysing-risk_en,

[4] Europol, *Report of meeting with Security Steering Committee of the ports of Antwerp, Hamburg/Bremerhaven and Rotterdam*, La Haye, 25/01/2023.

[5] Navire à passagers détourné, en mer Méditerranée, le 7 octobre 1985, par des terroristes du Front de Libération de la Palestine.

[6] Comme en 2005, le protocole relatif à la sécurité des plates formes fixes situées sur le plateau continental.

[7] Le mouvement palestinien, l'IRA ou les Tigres tamouls.

[8] Attaque d'un pétrolier français par un bateau-suicide dans le golfe d'Aden le 6 octobre 2002 revendiquée par l'Armée islamique d'Aden-Abyane.

[9] La configuration de l'espace caribéen offre de très nombreuses facilités pour les malfaiteurs et confronte les services répressifs à d'insolubles problèmes. Certains États possèdent des centaines îles ou îlots. Ainsi, Saint-Vincent-et-les-Grenadines est un archipel composé de trente-deux îles dont neuf seulement sont habitées.

[10] Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, signée à Vienne le 20 décembre 1988. Elle renforce la coopération internationale en matière de criminalité organisée et favorise la prise en compte juridique de l'arraisonnement d'un navire en haute mer soupçonné de se livrer au trafic de drogue, en complément des dispositions de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer. Ainsi, l'article 17 stipule que l'État du pavillon peut autoriser l'État requérant à arraisonner et à visiter le navire soupçonné. En cas de découverte, ce dernier peut « prendre les mesures appropriées ».

[11] En contradiction avec l'article 111 de la CNUDM qui stipule que « *le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'État dont il relève ou d'un autre État* ».