

ÉDITORIAL

Texte original en français

GUERRE ET SÉCURITÉ EN MER :
AVIS DE TEMPÊTE

Vincent Bernard, rédacteur en chef

Il peut sembler surprenant de consacrer un numéro de la *Revue* aux questions de guerre et de sécurité dans l'espace maritime aujourd'hui. En effet, ces dernières années, les débats sur le droit et l'action humanitaire ont principalement porté sur les questions liées aux conflits dans les espaces arides d'Asie centrale ou du Sahel, les espaces urbains du Moyen Orient ou encore dans le cyberspace... Pourtant il se joue sur les mers du globe une partie d'échecs géopolitique qui, pour être rarement au centre de l'attention médiatique, ne comporte pas moins des enjeux colossaux : enjeux politiques mais aussi environnementaux et humains, sur fond de réaffirmation des souverainetés, de globalisation de la richesse mais aussi des vulnérabilités. Nos interdépendances se tissent sur les mers, ce « patrimoine mondial », pour le meilleur et pour le pire.

Pour la *Revue*, ces évolutions doivent être appréhendées à l'aune des multiples risques humanitaires qu'elles comportent. La guerre maritime change de visage et il est temps, plus de 20 ans après le dernier numéro de la *Revue* sur ce sujet¹, de faire le point sur ces évolutions. La publication, en mai 2017, par le Comité international de la Croix-Rouge (CICR) de son Commentaire actualisé de la Deuxième Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer du 12 août 1949 (CG II), offre l'occasion de réaffirmer les règles de droit existantes et de discuter des modalités de leur application au vu des réalités contemporaines et des risques – bien réels – de confrontations.

De grands intérêts en haute mer

Un tiers de la production de pétrole et un cinquième de la production de gaz (90 % des réserves) ont lieu en mer. Les mers renferment 84 % des minerais et des matières premières. Elles sont parcourues par environ 90 000 navires de commerce² dont 50 000 assurent 90 % du fret international³. Selon certaines estimations, 99 % des du trafic intercontinental de données passe par des câbles sous-marins, qu'il s'agisse

- 1 « Guerre sur mer », *Revue internationale de la Croix-Rouge*, novembre-décembre 1995, vol. 77, n° 816.
- 2 Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, *Étude sur les transports maritimes 2016*, Doc. NU UNCTAD/RMT/2016, 7 novembre 2016, p. 34, disponible sur : https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2016_fr.pdf (toutes les références Internet ont été vérifiées en 2021).
- 3 Chiffres cités par Patrick Hébrard, « Cybersécurité du domaine maritime », *Défense et Sécurité Internationale*, n° 52, février-mars 2017, p. 54. Voir aussi : <https://www.statista.com/statistics/264024/number-of-merchant-ships-worldwide-by-type/>.

d'Internet, du téléphone et des messages. Ce moyen est plus rapide que les transmissions par satellite⁴. L'activité économique en mer comprend des domaines aussi variés que le transport de passagers et les croisières ; le transport de marchandises, d'hydrocarbures et de matières premières ; les ports ; la pêche et l'aquaculture ; les plates-formes offshore ; les énergies marines renouvelables (éolien, offshore, hydrolien...) ; et la construction navale... Si Internet en est peut-être le symbole, la globalisation de l'économie est effectivement permise grâce aux installations portuaires, aux super porte-conteneurs et autres pétroliers géants.

La perturbation d'une voie maritime stratégique par un conflit, même d'ampleur limitée, aura des répercussions majeures sur un nombre incalculable de personnes qui dépendent de ces activités économiques, directement ou indirectement.

L'explorateur Sir Walter Raleigh affirmait dans les années 1600 : « Qui tient la mer tient le commerce du monde ; qui tient le commerce tient la richesse ; qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même⁵ ». Aux enjeux économiques sont intrinsèquement liés des luttes de pouvoirs : c'est autour de l'Asie que les antagonismes pour le contrôle des mers, des voies maritimes et des richesses sous-marines sont aujourd'hui les plus agus⁶.

La Chine ainsi qu'un certain nombre d'autres États revendiquent aujourd'hui une grande partie de la mer de Chine méridionale⁷ par laquelle transite aujourd'hui la moitié du volume commercial de la Chine... mais aussi la moitié de celui du Japon, de la Corée du Sud, la moitié des transports d'hydrocarbures mondiaux et les quatre cinquièmes des pétroliers en provenance du Moyen-Orient⁸.

La mer de Chine méridionale pourrait être l'épicentre d'un conflit régional majeur, attisé par le réveil des nationalismes dans la région et par les besoins de croissance économique de divers États, sous peine de voir leur propre stabilité intérieure s'effondrer. Ces dernières années les tensions ont été parfois vives en mer de Chine orientale, en mer du Japon et, depuis 2014, la Russie et l'OTAN ont repris une posture de guerre froide, en mer Baltique et en mer noire. Le Golfe persique

4 Douglas Main, « Undersea Cables Transport 99 Percent of International Data », *Newsweek*, 2 avril 2015, disponible sur : <https://www.newsweek.com/undersea-cables-transport-99-percent-international-communications-319072>.

5 Sir Walter Raleigh, « A Discourse of the Invention of Ships, Anchors, Compass, &c. », *The Works of Sir Walter Raleigh, Kt.*, vol. 8, 1829 (réédité en 1965), p. 325.

6 Le Council on Foreign Relations' Global Conflict Tracker montre que deux des conflits critiques se situent en mer de Chine méridionale et en mer de Chine orientale ; voir : <https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/?category=us®ion=372&conflictType=1104>. CrisisWatch a aussi la mer de Chine méridionale sur son radar ; voir : www.crisisgroup.org/crisiswatch.

7 Voir, par exemple, Barthélémy Courmont et Eric Mottet, « La mer de Chine méridionale : Une mer chinoise ? », *Diplomatie*, n° 84, janvier-février 2017. Pour le point de vue chinois, voir le *Document de position du gouvernement de la République populaire de Chine sur la question de la compétence dans l'arbitrage concernant la Mer de Chine méridionale initié par la République des Philippines* du 7 décembre 2014, ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine, disponible sur : <https://www.fmprc.gov.cn/fra/wjdt/gb/t1379510.shtml> ; *La Chine s'en tient au règlement par voie de négociation des différends concernés entre la Chine et les Philippines en Mer de Chine méridionale*, ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine, livre blanc, 13 juillet 2016, disponible sur : <https://www.fmprc.gov.cn/fra/wjdt/gb/t1380639.shtml>.

8 Chiffres cités par Alexis Bautzmann, « Tensions en mer de Chine », *Diplomatie*, n° 84, janvier-février 2017, p. 3.

pourrait redevenir une zone de tensions et on pourrait encore citer de nombreuses autres lignes de fractures entre États. Certains sont prompts à affirmer leur souveraineté en rejetant parfois les limites territoriales fixées par le droit de la mer en dessinant eux-mêmes leurs frontières maritimes. Les incidents liés aux revendications territoriales concurrentes pourraient se multiplier dans les prochaines années, dans un climat de repli identitaire et souverainiste où de nombreux États semblent miser davantage sur la puissance militaire que sur le multilatéralisme.

Aux menaces de conflits entre États pour le contrôle des espaces maritimes s'ajoutent d'autres enjeux sécuritaires : les risques posés par le terrorisme en mer, par les trafics en tout genre et par la piraterie qui persiste dans certaines régions du monde.

On se souvient qu'Al-Qaïda a revendiqué plusieurs attentats en mer (comme l'attaque de l'USS Cole à Aden en 2000, l'attaque d'un pétrolier français le Limburg en 2002 et un ferry de passagers au Philippines en 2004). Les terribles attaques de Bombay de novembre 2008 ont aussi été menées par des individus armés infiltrés discrètement depuis la mer. Plus récemment, plusieurs attaques de navires à l'aide de roquettes ou de missiles ont eu lieu dans le canal de Suez en 2013 et dans le Golfe d'Aden en 2016. Les stations touristiques du bord de mer ont été aussi des cibles de choix afin de porter un coup à ce secteur économique, essentiel dans de nombreux pays, notamment les pays d'Afrique, qui ont été les plus durement frappés comme au Kenya (2014), en Tunisie (2015) et en Côte d'Ivoire (2019)⁹.

Entre 2005 et 2014, on estime l'impact de la piraterie maritime au large de la Somalie sur le commerce international à une perte de 18 milliards de dollars¹⁰. La recrudescence de l'activité des pirates somaliens a permis la mobilisation de moyens maritimes de nombreux États avec des résultats significatifs. Si la coalition navale internationale a pu enregistrer des succès dans la lutte contre la piraterie dans l'océan indien au large de la Somalie, la piraterie (« pétro-terrorisme ») est en revanche en augmentation dans le golfe de Guinée, aux Philippines et ailleurs¹¹. Dans tous les cas, la piraterie prolifère dans les zones côtières de non-droit, là où la gouvernance est faible, la corruption courante et les États faillis. La lutte contre les pirates en mer passe par des solutions à terre.

La détresse des hommes, des femmes et des enfants tentant leur chance sur des embarcations de fortune rappelle des scènes de naufrages d'un autre âge. Si tant de personnes risquent leur vie dans l'espoir incertain de gagner un lieu d'asile, c'est souvent car elles sont contraintes de fuir les dangers encore plus grands des zones de conflits contemporains en Irak, en Syrie ou dans la région du lac Tchad. Si les missions des garde-côtes incluent la lutte contre les trafics en tous genres et le contrôle des frontières, notamment pour empêcher l'immigration irrégulière, ces dernières

9 Attaque du porte-conteneur *Cosco Asia* dans le Canal de Suez le 31 août 2013 ; attaques du HSV2 *Swift*, de l'USS *Mason* et du méthancier *Galicia Spirit* dans le Golfe d'Aden, en octobre 2016 ; attaque de l'Hotel Riu Imperial Marhaba, en Tunisie, le 26 juin 2015 ; attaque à Grand Bassam en Côte d'Ivoire, le 13 mars 2016 ; attaque à Lamu, au Kenya, 5-6 juillet 2014.

10 Louis Arthur Borer et Edouard Pfimlin, « La piraterie maritime en Afrique : d'un golfe à l'autre », *Défense et sécurité internationale*, n° 38, octobre-novembre 2014, p. 61.

11 Organisation maritime internationale, *Rapports d'incidents sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre de navires* : rapport annuel 2016, 30 mars 2017, disponible sur : <https://www.imo.org/ft/OurWork/Security/Pages/Piracy-Reports-Default.aspx>.

années il a fallu avant tout porter assistance à ces personnes en danger. Certaines ONG se sont dotées de navires de sauvetage et les forces navales de plusieurs États participent aussi à ces missions où se mêlent étroitement des enjeux sécuritaires, humanitaires mais aussi politiques et identitaires, sur fond de repli des solidarités et d'exploitation de la peur des étrangers pour engranger des dividendes électoraux.

La guerre sur mer au XXI^e siècle

Le monde n'a connu que de rares batailles navales depuis la Seconde Guerre mondiale, et aucune n'a approché la taille des batailles de 1914-1918 et 1940-1945¹². Les gigantesques croiseurs hérissés de canons de gros calibre rouillent au fond des mers.

En effet, les guerres contemporaines sont principalement des conflits non internationaux dont les acteurs principaux sont toujours les groupes armés. Or, ceux-ci n'ont pas les moyens ou l'intérêt stratégique de se doter d'une capacité maritime, à l'exception notable des Tigres Tamoul durant le conflit au Sri Lanka¹³. À l'inverse, les forces navales étatiques jouent un grand rôle dans les opérations de « guérilla high-tech » (attaques de drones, coup de main des forces spéciales, renseignements, appui au feu de milices alliées etc.) que les États mènent contre les groupes armés sur terre, notamment dans le cadre d'opérations qualifiées d'anti-terroristes.

Désormais, les forces navales – comme les forces terrestres – ne sont plus conçues pour s'affronter dans des confrontations massives et décisives. Leur mission principale est de contrôler les trois dimensions des espaces maritimes (espace sous-marin, surface et espace aérien) et de projeter des moyens aériens et terrestres vers les côtes en participant à des opérations combinées ou, en défense, d'interdire ces opérations. Il faut dire que 80 % de la population du Globe vit dans une zone littorale d'une profondeur de 200 km. Les marines ont donc de plus en plus une mission de « projection de forces » aériennes ou amphibies. Un grand nombre d'opérations terrestres ont été menées en tout ou partie depuis les mers et les océans comme ce fut le cas récemment des opérations en Afghanistan ou en Irak ou encore des frappes aériennes en Syrie.

Ces moyens militaires sont d'ailleurs aussi mobilisés pour répondre à des crises humanitaires : par exemple le Japon et les États-Unis ont ainsi envoyé leurs navires pour porter assistance aux victimes du typhon Haiyan aux Philippines en novembre 2013. Les navires-hôpitaux américains USS Mercy and USS Comfort sont envoyés pour des missions de secours en cas de catastrophes naturelles¹⁴.

12 On peut citer principalement la guerre navale entre l'Inde et le Pakistan en 1971, le conflit armé des îles Falkland-Malvinas entre l'Argentine et la Grande-Bretagne en 1982 ou encore la bataille aéronavale des plateformes pétrolières Sassan et Siri (Pour les américains l'opération « Praying Mantis ») entre l'US Navy et la marine de la République islamique d'Iran en 1988.

13 Voir Malaka Chandradasa, « Learning from Our Enemies: Sri Lankan Naval Special Warfare against the Sea Tigers », *CTX Journal*, vol. 2, n° 2, 2012, disponible sur : <https://nps.edu/documents/110773463/120130624/CTX+Vol+2+No+2.pdf/7e23b091-6c64-0081-b3b9-45e1a0f25072?t=1589935699254#page=5>.

14 Voir Jesus Diaz, « How the US Navy Uses the Largest Hospital Ships in the World to Help Everyone », *Gizmodo*, 10 mars 2012, disponible sur : <https://gizmodo.com/how-the-us-navy-uses-the-largest-hospital-ships-in-the-5948246>.

Même si elles changent de forme, les forces navales restent donc bel et bien essentielles dans l'arsenal des États. Ainsi les bases de Crimée et de Syrie sont des éléments majeurs de la stratégie navale de la Russie. Cette stratégie ne peut être ignorée dans l'analyse des conflits dans ces deux parties du monde. Les marines de l'Australie, de la Chine, du Japon et d'autres pays d'Extrême-Orient sont en pleine expansion. Entre 2006 et 2016, La Chine a presque doublé le nombre de ses destroyers et frégates modernes¹⁵. En avril 2017, elle a lancé son deuxième porte-avion. Si les forces navales de certains États d'Asie se lancent dans une course à l'armement, les mers restent toutefois dominées par l'écrasante supériorité de la Marine des États-Unis, elle-même de plus en plus orientée vers l'Asie.

Le déploiement de la puissance navale permet une « diplomatie de canonnière » : démonstrations de force afin d'afficher sa résolution, intimider un adversaire ou encore asseoir ses revendications de souveraineté. Les flottes concurrentes se livrent à des jeux dangereux : les déploiements des forces navales de l'OTAN et de la Russie sont parfois accompagnés de survols et d'attaques simulées en mer Baltique et en mer Noire. Fort heureusement, ces tensions interétatiques « froides » dégénèrent rarement en affrontements directs. Si des incidents violents surviennent ils demeurent de basse intensité, rapidement contenus par la diplomatie pour éviter l'escalade.

Les organisations régionales peuvent jouer un grand rôle dans la gestion de ces rivalités, c'est le cas de l'ASEAN (Association des nations de l'Asie du Sud-Est) dans la mer de Chine méridionale, comme évoqué par l'Ambassadeur Ong Keng Yong, ancien Secrétaire Général de l'organisation, dans l'entretien en ouverture de ce numéro de la *Revue*. Même s'il est souvent contesté, le rôle de la justice et de l'arbitrage international demeure aussi important pour régler les différends et surtout fixer les règles du jeu¹⁶.

Cet apparent regain de certains États à adopter une posture agressive vis-à-vis des autres, en déployant leur arsenal maritime autour des points chauds des mers, multiplie les risques d'incidents. On peut espérer que les États continueront à éviter une confrontation directe. En revanche, il est possible que des États recourent à d'autres types d'usage limité de la force, que les parties voudront éviter de qualifier de « conflits armés », par le truchement de forces spéciales, voire de « milices maritimes¹⁷ » ou même de bateaux marchands ou de pêche. Sous le seuil des conflits

15 Voir Joseph Henrotin, « Mutations de la guerre navale », *Défense et sécurité internationale*, octobre-novembre 2014, n° 38, 2014, p. 8.

16 Voir, par exemple, Cour permanente d'arbitrage, *arbitrage relatif à la mer méridionale (la République des Philippines c. la République populaire de Chine)*, affaire n° 2013-19, décision, 12 juillet 2016. Mais voir aussi Bill Hayton, « When Good Lawyers Write Bad History: Unreliable Evidence and the South China Sea Territorial Dispute », *Ocean Development and International Law*, vol. 48, n° 1, 2017, selon lequel l'arbitrage n'a pas résolu le litige entre les deux États parties.

17 Voir aussi James Kraska et Michael Monti, « The Law of Naval Warfare and China's Maritime Militia », *International Law Studies*, vol. 91, n° 450, 2015, disponible sur : <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1406&context=ils>. Voir aussi Andrew S. Erickson et Conor M. Kennedy, « China's Maritime Militia: What It Is and How to Deal with It », *Foreign Affairs*, 23 juin 2016, disponible sur : <https://www.andrewerickson.com/2016/06/chinas-maritime-militia-what-it-is-and-how-to-deal-with-it/> ; Andrew S. Erickson et Conor M. Kennedy, « Meet the Chinese Maritime Militia Waging a 'People's War at Sea' », *Wall Street Journal Commentary*, 31 mars 2015, disponible sur : <https://www.wsj.com/articles/BL-CJB-26372>.

armés, ces opérations sont souvent volontairement nimbées de brume quant à leur nature et au droit applicable.

La guerre sur mer a toujours été fortement marquée par la dimension technologique. Nous voyons aujourd'hui le déploiement en mer, à une vitesse sans précédent, de nouvelles technologies. L'autonomisation et la robotisation qui ne relèvent pour l'instant que du domaine des possibilités du futur dans la guerre sur terre commencent déjà à être déployées en mer ou sous la mer. Ainsi, en 2016, la Marine américaine a lancé le « Sea Hunter » : ce bâtiment peut naviguer non seulement sans équipage mais aussi sans commande à distance, c'est-à-dire de façon autonome. Il dispose d'une autonomie de soixante-dix jours pour patrouiller les océans. Une fois armé, il pourrait devenir le premier destroyer d'une nouvelle génération¹⁸. Toutefois, ces technologies sont extrêmement coûteuses et seuls quelques États y auront accès.

Les attaques cybernétiques présentent aussi une menace de plus en plus importante : les navires et les installations portuaires sont désormais truffés de systèmes informatiques qui sont autant de cibles d'attaques potentielles. Si les profondeurs salées sont accessibles à tous, il en va de même du cyberspace. Les attaques dans cet autre « patrimoine mondial » que constitue désormais le cyberspace, pourraient causer de graves perturbations de l'activité économique, des naufrages, des pollutions. Dans un rapport, l'ENISA (Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité) s'est alarmée des insuffisances des systèmes de protection des systèmes maritimes quand 50 % du transport de marchandises de l'Europe se fait par voie maritime¹⁹.

La guerre sur mer ne sera pas une « guerre propre »

Le temps des batailles entre escadres en haute mer semble heureusement révolu. En l'absence de bataille navale, il n'y a plus d'hécatombes parmi les équipages des navires de guerre. La robotisation des moyens de combat pourrait aussi contribuer à minimiser les pertes militaires à l'avenir. Cela ne signifie pas pour autant que la guerre sur mer moderne sera désormais une « guerre propre ». À notre époque, le problème de la distinction entre navires et avions civils et militaires reste d'actualité. Ainsi plusieurs dizaines de civils ont péri lorsqu'un navire civil a été bombardé récemment au large du Yémen. Les importants stocks de mines navales à travers le monde représentent aussi toujours une menace potentielle grave pour les navires civils.

La guerre littorale peut entraîner des conséquences extrêmement sévères pour les populations. Le bombardement des ports au Yémen²⁰ conjugué avec la

18 Phil Stewart, « US Military Christens Self-Driving “Sea Hunter” Warship », *Reuters*, 7 avril 2017, disponible sur : www.reuters.com/article/us-usa-military-robot-ship-idUSKCN0X42I4.

19 Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité, Analyse des défis relatifs à la cyber-sécurité dans le secteur maritime, rapport, novembre 2011, disponible (en anglais seulement) sur : <https://www.enisa.europa.eu/publications/cyber-security-aspects-in-the-maritime-sector-1>.

20 Voir, par exemple, Stephen Snyder, « The Threat of War over Yemen's main Seaport Is Slowing Delivery of Food Aid », *Public Radio International*, 29 avril 2017, disponible sur : <https://theworld.org/stories/2017-04-29/if-theres-war-around-port-its-going-have-grave-consequences>.

fermeture des frontières terrestres a aujourd'hui un effet désastreux sur la population yéménite qui a toujours été tributaire des importations pour sa survie. L'épidémie de choléra se propage dans une population affaiblie par les pénuries, le manque d'accès aux soins et à l'hygiène. Le blocus est un autre exemple de tactique navale susceptible d'engendrer des problèmes humanitaires et les États y ont toujours régulièrement recours comme récemment, au Yémen ou au Qatar. Depuis des années, le blocus maritime israélien limite les besoins de développement de la bande de Gaza et notamment le secteur de la pêche²¹.

L'environnement marin peut être contaminé par les effets des hostilités : il peut en être ainsi de la contamination par la radioactivité par l'attaque d'une centrale nucléaire sur terre, à l'instar de la pollution engendrée après la destruction de la centrale de Fukushima par une catastrophe naturelle ou par l'attaque de navires à propulsion atomique par exemple. On se souvient aussi de la « guerre des tankers », durant laquelle plusieurs centaines de pétroliers ont été attaqués dans le Golfe Persique entre 1984 et 1988 durant la guerre Iran-Irak. Les mers pourraient être intentionnellement polluées, pour nuire aux populations littorales.

Nous avons évoqué plus haut la situation des personnes qui, pour trouver asile ou chercher une vie meilleure à l'étranger, risquent leur vie en prenant la mer. Ce problème humanitaire majeur sera abordé dans un prochain numéro de la *Revue* consacrée aux déplacements.

Le droit à l'épreuve de la réalité

Espace ouvert qui cristallise à la fois les rivalités et la nécessité d'entente entre nations, la mer est un terrain de prédilection du développement normatif international. Ainsi, l'interdiction de la piraterie est une règle ancienne du droit de la mer. Dans le développement du droit international, les pirates ont été très tôt définis comme *hostis humani generis* (ennemis de l'humanité) et tout État qui les capturerait avait compétence pour les juger, ce qui constitue le premier exemple de compétence universelle.

Pendant des décennies, les arrêts rendus par la C.I.J. dans des affaires maritimes ont permis de définir les grands principes du droit international comme l'affaire du *détroit de Corfou*²², l'affaire du *plateau continental de la mer du Nord*²³, l'affaire des *activités militaires et paramilitaires au Nicaragua*²⁴.

Différents corps de droit sont appropriés pour traiter des questions de violence en mer et doivent être interprétés de manière complémentaire : le droit de la mer dont la source la plus importante est la Convention des Nations Unies de

21 Voir Ezz Zanoun, « Work at Sea: The Daily Struggle of Gaza's Fishermen », collection de photos, CICR, 15 décembre 2016, disponible sur : <https://www.icrc.org/en/document/photo-gallery-gaza-fishermen#photo-32596>.

22 C.I.J., *Affaire du Détroit de Corfou* (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord c. Albanie), arrêt, 9 avril 1949, C.I.J. Recueil 1949, p. 4.

23 C.I.J., *Plateau continental de la mer du Nord*, 20 février 1969, arrêt, C.I.J. Recueil 1969, p. 3.

24 C.I.J., *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci*, (Nicaragua c. États-Unis d'Amérique), fond, arrêt, 27 juin 1986, C.I.J. Recueil 1986, p. 14.

1982 sur le droit de la mer (CNUDM²⁵), le droit international humanitaire (DIH), le droit des droits de l'homme, le droit de la neutralité et le droit de l'environnement.

Les grands principes du DIH, qui concernent principalement la protection des non-combattants, sont identiques quels que soient les espaces où le combat se déroule : terre, mer, air, espace extra-atmosphérique ou cyberspace. Dans la guerre sur mer, la protection est un principe cardinal reposant sur l'obligation qui incombe aux belligérants de prendre toutes les mesures possibles pour porter secours aux naufragés, sans distinction²⁶. En effet, dans une guerre maritime, quand leur embarcation est coulée, non seulement les marins survivants sont *de facto* placés hors de combat mais, en l'absence de secours, ces naufragés seront condamnés à une mort lente et atroce. L'obligation de leur porter secours est présente dans la conscience universelle depuis des siècles²⁷.

L'obligation de porter secours aux naufragés s'applique d'ailleurs aussi en temps de paix²⁸ et a pris une importance toute particulière ces dernières années, au vu du nombre de personnes qui risquent leur vie en Méditerranée pour chercher asile ou émigrer vers l'Europe.

Jusqu'à la Première Guerre mondiale, les conflits armés sur mer étaient principalement régis par les Conventions de La Haye de 1907 et le droit coutumier. Les développements des deux guerres mondiales ont soulevé la question de savoir si, en mer, l'équilibre établi par le DIH entre les besoins militaires et les nécessités humanitaires était encore respecté. Par exemple, les moyens et méthodes de guerre tels que le recours à des sous-marins, les mines navales, de missiles à longue portée ou encore le rôle de plus en plus important de l'aviation, ont entraîné de nombreuses attaques contre des navires neutres, des navires civils ou des navires-hôpitaux²⁹.

La sécurité des civils, le recours au blocus et la création de zones d'exclusion maritime ont continué de soulever des questions, notamment lors du conflit des îles Falkland-Malvinas, de la guerre Iran-Irak et de la guerre du Golfe de 1991. Un groupe constitué d'experts et de représentants gouvernementaux a travaillé, entre 1987 et 1994, sur des directives non contraignantes, recueillies dans le Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer (manuel de San Remo³⁰), adopté en 1994. Pour l'essentiel, l'analyse du droit international conventionnel et coutumier applicable aux conflits armés sur mer proposée par le Manuel de San Remo, est aujourd'hui, toujours valable³¹.

25 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1833 RTNU 3, 10 décembre 1982, (entrée en vigueur le 16 novembre 1994).

26 Deuxième Convention, art. 18 ; Quatrième Convention, art. 16.

27 Emer de Vattel, *Le droit des gens ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains*, vol. 1, Londres, 1758, p. 170.

28 Par exemple, l'article 98 de la CNUDM.

29 Voir Louise Doswald Beck, « Le manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer », *Revue Internationale de la Croix-Rouge*, novembre-décembre 1995, n° 816, pp. 635-647.

30 Louise Doswald Beck (dir.), *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 1995.

31 Certains considèrent toutefois qu'il est temps d'envisager l'actualisation de certaines parties du Manuel de San Remo. Voir notamment Wolff Heintschel von Heinegg, « How to Update the San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea », *Israel Yearbook on Human Rights*, vol. 36, 2006.

La deuxième Convention de Genève de 1949 traite de la protection des membres des forces armées qui sont blessés, malades ou naufragés. En mai 2017, le CICR a publié une version actualisée du Commentaire de la Deuxième Convention de Genève³² afin de mettre à jour les interprétations juridiques de diverses dispositions de la Convention. En effet la pratique et le droit ont évolué depuis le premier Commentaire de 1960, notamment avec l'adoption de la CNUDM ainsi que d'autres traités adoptés sous les auspices de l'Organisation maritime internationale³³. Les capacités militaires ont aussi évolué, notamment du fait de la portée de plus en plus grande des frappes, transformant profondément le visage de la guerre. Les nouvelles technologies, telle que l'imagerie satellite, permettent aussi une meilleure localisation des navires en détresse ou des naufragés. La localisation des corps après un naufrage est aussi facilitée par l'utilisation de robots sous-marins. Ces évolutions sont prises en compte dans le Commentaire actualisé.

Il subsiste néanmoins plusieurs zones grises et questions ouvertes face aux développements récents. Par exemple, faut-il mieux définir la notion d'usage de la force en mer au vu de la pratique des États ? Il existe en effet une ligne très fine entre « incidents en mer » et « conflit armé » : comment distinguer les simples « incidents » d'un véritable conflit international dont le seuil de déclenchement en vertu du DIH est particulièrement bas ? Comment mieux encadrer l'activité de robots et de navires autonomes ? Ont-ils un droit de passage en application de la CNUDM ? Devraient-ils être qualifiés de navires de guerre et, ce faisant, être autorisés à participer à des combats ?

Répondre aux conséquences humanitaires

Bien que ceci reste exceptionnel, des acteurs humanitaires peuvent participer à des opérations de sauvetage en mer. Ainsi, au moment de la rédaction de cet article, Médecins Sans Frontières déploie trois bateaux, en partenariat avec SOS Méditerranée, pour secourir les migrants en mer Méditerranée³⁴.

En outre, alors que les opérations navales modernes visent surtout à la projection de force vers la terre, l'utilisation de navires par des organisations humanitaires permet le déploiement rapide de moyens médicaux ou d'évacuation en cas de crises dans les régions proches des côtes. Ces dernières années, le CICR a aussi utilisé des bateaux pour évacuer des blessés³⁵, pour rapatrier des détenus, les ramener chez eux

32 Voir CICR, « Les Commentaires mis à jour apportent un éclairage contemporain de l'importance, toujours actuelle, des Conventions de Genève pour la guerre en mer », 4 mai 2017, disponible sur : <https://www.icrc.org/fr/document/les-commentaires-mis-jour-apportent-un-eclairage-contemporain-de-limportance-toujours>.

33 Voir le site internet de l'Organisation maritime internationale, disponible sur : <https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/ListOfConventions.aspx>.

34 Voir Médecins Sans Frontières, « Dix choses à savoir sur la crise en Méditerranée », 2 décembre 2016, disponible sur : <https://www.msf.ch/nos-actualites/articles/dix-choses-savoir-crise-mediterranee-0>.

35 Au Sri Lanka en 2009, voir Morven Murchison, « Sri Lanka: organizing medical evacuations by sea », entretien, CICR, 26 février 2009, disponible sur : <https://www.icrc.org/eng/resources/documents/interview/sri-lanka-interview-260209.htm>.

en toute sécurité et réunir des membres de familles séparées³⁶ ou apporter des secours dans des situations de conflits, comme tout récemment au Yémen³⁷.

L'accès des organisations humanitaires aux zones de combats en mer présente les mêmes difficultés d'acceptation que sur terre. Ainsi, selon une humanitaire en charge des évacuations de blessés durant la guerre au Sri Lanka :

Amener un bateau dans une zone de combats est une entreprise délicate dans laquelle nous ne pouvons-nous engager que si les deux protagonistes nous garantissent la sécurité nécessaire. Ils le font en raison du caractère de notre action, neutre et impartiale. C'est seulement lorsque la sécurité de notre personnel, de notre bateau et de nos passagers est garantie que nous pouvons organiser une évacuation par mer³⁸.

Comme l'a mentionné le Président du CICR Peter Maurer, dans son discours à l'occasion du lancement du Commentaire mis à jour de la Deuxième Convention de Genève, le CICR examine la possibilité de se doter de navires-hôpitaux « [p]our s'adapter à la réalité complexe de la guerre moderne et aux défis croissants que pose l'assistance aux victimes de conflits armés ». Il a relevé que « [c]ela lui permettrait de renforcer considérablement sa capacité de réponse aux situations d'urgence complexes, tout en innovant et en s'adaptant à un monde en rapide mutation³⁹ ».

Un autre domaine dans lequel les acteurs internationaux peuvent s'investir davantage est la formation et la prévention de violations du DIH. Les experts en formation militaires du CICR observent avec inquiétude que les règles du droit international humanitaire, encore appelé droit des conflits armés (DICA) applicables aux opérations maritimes sont relativement peu connues et peu enseignées au sein des forces de la marine. Il n'existe d'ailleurs qu'un nombre très limité de spécialistes de ces questions aujourd'hui. Le CICR a mis en place depuis quelques années des séminaires spécialisés⁴⁰ pour renforcer la connaissance du droit des conflits armés en Asie notamment. Le cours « LOAC at Sea for Naval Operators Workshop » en est à sa quatrième édition et d'autres événements auront lieu en 2017 : « LOAC at Sea for Military Lawyers Workshop » et « Maritime security course for Police and security forces ». L'institut international de droit humanitaire de San Remo organise aussi régulièrement des cours sur les opérations navales et le droit⁴¹. Par ce numéro, la *Revue* espère aussi contribuer à renouveler l'intérêt pour les questions humanitaires et les règles du droit applicables à la guerre et la sécurité sur mer.

36 En Libye, en 2011, voir CICR, « Libye : le CICR réunit des centaines de familles », communiqué de presse, 23 juin 2011, disponible sur : <https://www.icrc.org/fr/doc/resources/documents/news-release/2011/libya-news-2011-06-23.htm>.

37 En 2015, voir CICR, « Les opérations de secours de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge au Yémen », 8 octobre 2015, disponible sur : <https://www.icrc.org/fr/document/yemen-secours-croix-rouge-croissant-rouge>.

38 M. Murchison, *op. cit.* note 35.

39 Le texte de son discours est reproduit dans ce numéro de la *Sélection française* de la *Revue*.

40 Voir, par exemple, CICR, « Indonesia: Naval Officers Discuss Law of War at Sea », 21 novembre 2016, disponible sur : <https://www.icrc.org/en/document/indonesia-naval-law-war-sea-maritime>.

41 Voir Institut de droit international, « Naval Operations and the Law », disponible sur : <http://www.iihl.org/naval-operations-and-the-law/>.

Un coup de semonce

Dans leur « techno-thriller », *Ghost Fleet*, Peter W. Singer et August Cole envisagent une troisième guerre mondiale qui commence dans le cyberspace mais qui se déroule principalement sur mer, mettant en œuvre des technologies futuristes⁴². Les deux auteurs ne sont pas des romanciers de science-fiction mais des experts reconnus pour leurs analyses d'avant-garde sur les questions de conflits. Les systèmes d'armes qu'ils décrivent font déjà partie des arsenaux ou reflètent les tendances militaires actuelles.

En effet, on assiste à un durcissement des positions des États autour de nombreuses zones de tensions sur les mers du Globe. Ces tensions, conjuguées à la croissance rapide des forces navales et à leur déploiement agressif, créent un risque d'incidents voire de confrontations autour de points chauds. Le golfe Persique, la mer Baltique ou la mer de Chine méridionale pourraient être le théâtre du premier conflit régional important du vingt-et-unième siècle. Par le jeu de la mondialisation, un conflit dans ces espaces maritimes interdépendants entraînerait inévitablement des conséquences, à court ou à long terme, sur les économies de très nombreux États et sur la vie d'innombrables personnes. Outre ces risques, il y a aujourd'hui de nombreuses autres situations dans lesquelles il est fait usage de la force en mer : trafics, attaques terroristes et, encore et encore, la piraterie qui ne semble pas prête de s'arrêter.

Face à ces menaces, les acteurs humanitaires n'ont que peu d'expérience et de moyens pour intervenir en mer. De leur côté, les protagonistes de la guerre sur mer n'ont pas une connaissance suffisante des règles applicables. Plus encore que sur terre, la rapidité des évolutions techniques et stratégiques des opérations maritimes exige une réflexion continue sur l'adaptation du droit à une réalité changeante. Toutefois, aucune des évolutions dans les tactiques ou les technologies ne remet en cause l'applicabilité des principes généraux du DIH sur mer. Apprendre et appliquer le droit en vigueur relève d'abord et avant tout d'une obligation pour les tacticiens, les ingénieurs et les combattants navals. Ils pourraient très vite avoir besoin de sa protection.

42 Peter W. Singer et August Cole, *Ghost Fleet: A Novel of the Next World War*, Mariner Books, Boston, MA et New York, 2015.