



PROMOTION P 30  
2022-2023

DES RÈGLES DU XIX<sup>ème</sup> SIÈCLE POUR LA CONDUITE DE LA GUERRE  
NAVALE DU XXI<sup>ème</sup> SIÈCLE



Rencontre entre la frégate Hermione et la FREMM Provence

**Commissaire principal Timothée Sevaistre**

Sous la direction du  
**Commissaire en chef de 1<sup>ère</sup> classe Jean-Emmanuel Perrin**  
Adjoint « action de l'État en mer » auprès du sous-chef d'état-  
major « opérations aéronavales »

Jusqu'au bout, notre guerre aura été une guerre de vieilles gens ou de forts en thème, engoncés dans les erreurs d'une histoire comprise à rebours : une guerre toute pénétrée par l'odeur de moisi qu'exhalent l'Ecole, le bureau d'état-major du temps de paix ou la caserne. Le monde appartient à ceux qui aiment le neuf.

Marc Bloch, L'Étrange défaite, 1940



## **Résumé**

Le droit de la guerre navale présente la particularité de n'avoir que peu évolué depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. À ce titre les règles en vigueur peuvent sembler en décalage avec la réalité actuelle du monde maritime. La distinction entre les différents statuts de navires impliqués dans la guerre navale se trouve remise en cause par la composition de la flotte mondiale qui implique une démultiplication des flottes neutres. Ce fait interroge par conséquent le statut des marins embarqués sur ces navires et qui peuvent participer aux hostilités. Les méthodes de la guerre navale peuvent en outre paraître obsolètes. Il est ainsi possible d'obtenir les effets d'un blocus sans en respecter les formes légales comme le démontre la pratique russe en mer Noire. La pratique de la ruse navale reste au cœur de la tactique du combat naval même si elle doit s'adapter pour rester articulée autour de la protection d'une information vraie et l'intoxication de l'adversaire de façon à se ménager une liberté d'action.

## **Abstract**

The law of naval warfare has the particularity of having changed little since the end of the 19th century. As such, the rules in force may seem outdated with the current reality of the maritime world. The distinction between the different statuses of ships involved in naval warfare is questioned by the composition of the world fleet, which implies a multiplication of neutral fleets. This fact therefore raises questions about the status of sailors on board these ships and who may participate in hostilities. The methods of naval warfare can also seem obsolete. It is thus possible to obtain the effects of a blockade without respecting the legal forms, as demonstrated by Russian practice in the Black Sea. The practice of naval cunning remains at the heart of naval combat tactics even if it must adapt to remain articulated around the protection of true information and the intoxication of the adversary in order to maintain freedom of action.

## Introduction

L'invasion de l'Ukraine par la Russie le 24 février 2022 ne produit pas seulement des effets à terre même si c'est là que se déroulent principalement les combats. Les attaques de l'île aux Serpents à la frontière entre l'Ukraine et la Roumanie par les navires russes, le naufrage du croiseur *Moskva*, coulé le 14 avril par un ou plusieurs missiles tirés depuis la côte ukrainienne, ou encore l'attaque du pont de Kertch possiblement par des drones navals, ont permis de se réinterroger sur les règles de la guerre navale. En effet, si les règles du droit des conflits armés à terre sont connues, les spécificités de la guerre navale le sont beaucoup moins.

Dans un environnement marqué par « l'évolution très défavorable de la situation internationale nous [faisant] entrer dans un nouveau cycle géopolitique et militaire, dans lequel le champ de confrontation s'est élargi et la fréquence des chocs s'est considérablement accélérée », mais également « marqué par le retour de la possibilité d'un affrontement en mer », il apparaît nécessaire de s'interroger sur les règles qui trouveront à s'appliquer dans un prochain conflit en mer. La réflexion autour des règles de la guerre navale s'inscrit dans la nécessité de « remettre la finalité du combat au cœur de notre façon de travailler, de réfléchir, de préparer nos missions, de nous organiser », pour reprendre les termes du chef d'état-major de la Marine, l'amiral Vandier dans sa lettre du 4 novembre 2022 adressée aux lieutenants de vaisseaux.

De construction essentiellement coutumière et partiellement codifié à la fin du XIX<sup>ème</sup> et au début du XX<sup>ème</sup> siècle, le droit de la guerre en mer n'a que très peu été touché par les grands mouvements du droit des conflits armés qui ont eu lieu à l'issue de la Seconde Guerre mondiale. Le droit général de la mer a connu un mouvement relativement similaire et, partant d'une construction historiquement coutumière, il a connu plusieurs tentatives de codifications auxquelles les différentes conventions de Genève de 1958 ont participé. Cependant, le droit général de la mer a connu une évolution majeure avec la négociation et l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer<sup>1</sup> (CNUDM). Constatant que le droit international est régulièrement instrumentalisé par les États, en particulier le droit des traités (à ce titre la CNUDM ne fait pas exception), on peut s'interroger sur le fait de savoir si le droit construit par la coutume pourrait ne pas être épargné par ce phénomène.

Le droit de la guerre en mer dispose de peu de spécialistes, probablement en raison du fait que les derniers affrontements de navires en mer dans le cadre d'un conflit armé international remontent à la guerre des Malouines en 1982<sup>2</sup>, ou que les dernières unités navales endommagées l'ont été dans des conflits armés non

---

<sup>1</sup> Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay. Signée par 168 États, ratifiée par 157 et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1994.

<sup>2</sup> Notamment le torpillage du croiseur argentin *Général Belgrano* par le sous-marin *HMS Conqueror* le 02 mai 1982, la destruction des destroyers britanniques *HMS Sheffield* le 04 mai par des Super-Etendard ou encore le *HMS Coventry* le 25 mai.

internationaux<sup>3</sup> ou dans le cadre d'une action terroriste<sup>4</sup>. Mais aussi parce que les dernières opérations navales se sont toujours inscrites soit dans une logique du fort au faible (lutte contre la piraterie, contrôle d'embargo), en appui d'opérations aériennes ou terrestres (opération Harmattan, opération Hamilton) ou encore relèvent, pour les marines disposant de cette capacité, de la police en mer (lutte contre le narcotrafic, la piraterie ou la pêche illégale).

Par ailleurs, les publications dans ce domaine demeurent une « chasse gardée » des conseillers juridiques et universitaires anglo-saxons comme en témoigne le fait que sur les 19 articles publiés dans la Revue Internationale de la Croix Rouge d'août 2016 relative à la guerre et à la sécurité en mer, un seul est disponible en langue française<sup>5</sup>. Ou encore le fait que les commentaires préparés par les experts juridiques et maritimes internationaux qui ont travaillé à la rédaction du manuel de San Remo ne sont disponibles qu'en langue anglaise. Il m'est donc apparu opportun de profiter de cette année de scolarité pour proposer un mémoire, dans la langue de Molière, portant sur certains aspects juridiques de la guerre navale.

Depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, le droit de la guerre en mer s'articule autour de deux piliers. D'une part celui issu directement des traités (la Déclaration de Paris de 1856 venant interdire la guerre de course, les conventions de La Haye de 1907) et d'autre part celui des manuels qui viennent enrichir le premier pilier par les règlements militaires des grands États et la pratique résultant des principaux conflits (Manuels d'Oxford de 1880 et de 1913). Le manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés en mer adopté le 12 juin 1994 après huit années de réunions d'experts organisées par l'Institut international de droit humanitaire est venu actualiser le Manuel d'Oxford de 1913 suite notamment à l'adoption de la convention de Montego Bay de 1982 et des apports des quatre conventions de Genève de 1949 et de leurs protocoles additionnels de 1977. Bien que n'ayant pas de valeur juridiquement contraignante, le manuel de San Remo sert de référence dans l'immense majorité des marines de guerre et est cité dans les principaux guides à l'usage des commandants. C'est la raison pour laquelle j'ai choisi d'en faire le point de départ des travaux de ce mémoire. Compte tenu du nombre important de règles énoncées dans ce document, 183, le choix a été fait de se concentrer sur les aspects propres aux navires de guerre et à l'environnement dans lequel ils sont appelés à évoluer. Les règles relatives aux aéronefs, civils et militaires ont été écartées, ainsi que celles portant sur les navires bénéficiant d'une protection spéciale (navires hôpitaux, navires affrétés pour le transport de nature sanitaire, embarcations de sauvegarde côtière, etc.).

« Le droit régissant l'emploi de la force sur mer exigeait depuis longtemps une réévaluation, afin de tenir compte de la révolution des méthodes et des moyens de guerre sur mer et des changements

---

<sup>3</sup> Le bâtiment émirien HSV Swift dans le détroit de Bâb-El-Mandeb le 1er octobre en 2016 dans le cadre du conflit entre la coalition arabe menée par l'Arabie saoudite et les Emirats arabes unis contre les Houthis au Yémen.

<sup>4</sup> Le destroyer USS Cole le 12 octobre 2000, le pétrolier Limburg le 6 octobre 2002.

<sup>5</sup> International Review of the Red Cross (2016), 98 (2), 383–392. War and security at sea

importants intervenus dans d'autres domaines du droit international touchant directement cette question.<sup>6</sup> » Ce constat opéré par Louise Doswald-Beck au lendemain de la publication du manuel de San Remo demeure d'actualité tant l'évolution des techniques navales s'est accélérée au tournant du XXI<sup>ème</sup> siècle et que de nouvelles problématiques juridiques viennent interroger les conditions de mise en œuvre du *jus in bello*<sup>7</sup>.

Trente ans après la publication du Manuel de San Remo qui avait opéré une synthèse des règles de la guerre navale, il apparaît nécessaire, au regard des évolutions technologiques, de la recomposition du monde maritime et de la pratique de certains États de les réinterroger. À ce titre, dans quelle mesure les règles du droit de la guerre en mer, regroupées dans le Manuel de San Remo, demeurent-elles pertinentes pour la conduite de la guerre navale moderne ?

Devant initialement s'articuler autour des trois principes fondamentaux du droit des conflits armés, et reprendre ainsi la structure du Manuel de San Remo, les travaux ne s'attacheront cependant qu'à interroger les deux principes de distinction et de précaution. Il s'agit dans un premier temps de s'intéresser à la dichotomie de la guerre navale qui distingue les navires qui ont le droit de conduire des attaques de ceux qui sont considérés comme civils et d'aborder les particularités attachées à leurs équipages dans la participation aux hostilités. Dans un second temps, se sont les principes de précaution dans l'attaque et par là, du choix des moyens et méthodes de la guerre navale qui sont étudiés à travers le blocus naval et la pratique de la ruse, deux cas emblématiques des spécificités de la guerre navale.

---

<sup>6</sup> Doswald-Beck (L.) « Le manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer », Revue internationale de la Croix-Rouge, n°816, Novembre 1995, pp. 635-647

<sup>7</sup> Droit dans la guerre, par opposition au *jus ad bellum*, droit de faire la guerre.

## Partie 1 : Le principe de distinction

Première des règles coutumières du droit international humanitaire, le principe de distinction consiste, pour les parties à un conflit, « à faire en tout temps la distinction entre civils et combattants. Les attaques ne peuvent être dirigées que contre des combattants. Les attaques ne doivent pas être dirigées contre des civils<sup>8</sup> ». Nonobstant, la guerre navale présente la particularité, héritage de son histoire, d'être composite. Elle a toujours compris deux volets difficilement dissociables : d'une part l'annihilation de la flotte de guerre ennemie et d'autre part les attaques contre sa flotte de commerce. Cela conduit à distinguer les navires de guerre, ceux qui peuvent conduire les hostilités et les navires civils qui peuvent constituer des objectifs militaires.

### 1. Les navires ayant le droit de combattre

#### a) Les navires de guerre

La section V, paragraphe 13 (g) du manuel de San Remo pose comme définition du navire de guerre celle d'un navire « qui fait partie des forces armées d'un État et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet État et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire ». Il s'agit là d'une reprise *stricto sensu* de la définition apportée par l'article 29 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM)<sup>9</sup>.

Cette définition du navire de guerre, déjà présente dans la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer<sup>10</sup> s'inscrit dans le prolongement de la Déclaration de Paris du 16 avril 1856 qui abolit la guerre de course. Mais aussi plus particulièrement dans la VII<sup>ème</sup> convention de La Haye de 1907 relative à la transformation des navires de commerce en navire de guerre. Si le caractère restrictif de la définition de navire de guerre vise à éviter la privatisation de la guerre navale telle qu'elle a pu exister sous la forme de la « guerre de course » et qu'elle s'inscrit à droit constant, plusieurs interrogations sont néanmoins soulevées.

Tout d'abord, on comprend qu'un navire de guerre n'est pas nécessairement un navire portant de l'armement. Si l'équipage est

---

<sup>8</sup> Henckaerts, Jean-Marie, and Louise Doswald-Beck. *Droit international humanitaire coutumier*. No. BOOK. Bruylant, 2006. page 3

<sup>9</sup> « Aux fins de la Convention, on entend par "navire de guerre" tout navire qui fait partie des forces armées d'un État et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet État et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire. »

<sup>10</sup> Article 8 al 2 de la convention sur la haute mer conclue à Genève le 29 avril 1958 : « [...] l'expression « navire de guerre » désigne un navire appartenant à la marine de guerre d'un État et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité. Le commandant doit être au service de l'État, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire, et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire. »

soumis à la discipline militaire, son commandant inscrit sur une liste et le navire inscrit à la liste navale de l'État, le navire est considéré comme navire de guerre, quelle que soit sa fonction au sein de la flotte. Les navires océanographiques, les voiliers école sont donc admis à conduire des opérations de guerre navale malgré l'absence d'armement « offensif » ou les missions à caractère « civil » qu'ils accomplissent.

La question des marques portées par les navires de guerre est intéressante car il n'y a pas de définition internationale de ce que l'on doit entendre comme étant lesdites « marques ». Le décret n°75-548 du 30 juin 1975 sur le cérémonial dans les forces maritimes et à bord des bâtiments de la marine nationale précise dans son article 1<sup>er</sup> relatif aux pavillons et marques distinctives des bâtiments de la marine nationale précise que « 1. Les bâtiments de la marine nationale arborent : A la poupe ou à la corne, le pavillon national ; En tête de mât, la flamme nationale ou une marque de commandement. 2. Au mouillage, ils arborent en outre un pavillon de beaupré ou une flamme spéciale. 3. Les navires de commerce réquisitionnés ou affrétés par l'État pour un service de guerre et armés par des équipages militaires portent les mêmes pavillons et marques distinctives que les bâtiments de la marine nationale ». Le deuxième article est spécifique aux marques distinctives des autorités. Le règlement français s'inscrit dans une tradition qui intègre la notion de marque à celle de pavillon. Le pavillon indique la nationalité du navire alors que la marque tend à se rapporter à la qualité de la personne qui exerce le commandement à la mer.

On peut considérer en outre que les marques de navires comprennent également le couple « lettre + numéro » qui figure sur la coque des navires. C'est ce que rappelle le ministre des Armées en réponse à la question d'un parlementaire : « Le marquage « Lettre + Numéro », visible sur la coque et/ou les superstructures, affirme sans ambiguïté le statut de navire de guerre de nos bâtiments militaires au regard du droit international et permet à tous d'en identifier le type malgré la barrière de la langue<sup>11</sup> ». La Marine expérimente le fait de ne plus faire figurer sur certains de ses navires son numéro de coque ainsi que son nom. Il s'agit, selon l'état-major de la Marine « de prendre l'initiative en réponse à l'extension des conflits dans le champ de l'information. C'est cohérent avec les annonces du président de la République et [de penser] que l'incertitude sur l'identité des navires peut apporter un avantage tactique<sup>12</sup> ». En considérant que le point nodal de la guerre navale constitue le pavillon des navires, l'expérimentation conduite par la Marine pourrait s'étendre et être pratiquée par d'autres nations. Si le pavillon doit permettre de lever toute ambiguïté sur le caractère du navire de guerre, il pourrait s'avérer insuffisant et être perçu, par un ennemi, comme une forme de dissimulation du statut de navire de guerre, ce qui relèverait de la perfidie.

---

<sup>11</sup> Question N° 23418 publiée au Journal Officiel le 08/10/2019 page 8506. Réponse publiée au JO le 07/01/2020 page 65

<sup>12</sup> <https://www.opex360.com/2022/11/16/guerre-informatiionnelle-la-marine-nationale-veut-brouiller-les-cartes-en-cachant-le-nom-de-ses-navires/>

## b) Les drones navals

Il est possible, pour ne pas dire certain, que le drone naval va changer les méthodes et les règles de la guerre navale ouvrant la voie à de nouvelles formes de guerre navale<sup>13</sup>. Plus que le drone en lui-même, qui est déjà employé par plusieurs marines notamment pour des opérations de collecte de renseignement, de chasse aux mines ou encore à des fins océanographiques, c'est son emploi dans les opérations de guerre navale qui interroge et plus particulièrement le fait de savoir s'il faut accorder à ces systèmes navals le statut de navire de guerre<sup>14</sup>. Les travaux actuellement conduits de rédaction d'un projet de décret fixant les modalités d'application de l'ordonnance n°2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes et précisant le régime d'inspection et de certification des navires professionnels. Ce projet vise à donner la définition et à prévoir le régime, la procédure d'enregistrement, l'identification, le contrôle de sécurité, les sanctions et la formation des opérateurs de drones maritimes. Les articles L.5000-2-1 et L.5000-2-2 du code des transports apportent une distinction entre les navires autonomes et les drones maritimes. Un navire autonome est défini comme « un navire opéré à distance ou par ses propres systèmes d'exploitation qu'il ait ou non des gens de mer à bord » alors qu'un drone maritime « est un engin flottant de surface ou sous-marin opéré à distance ou par ses propres systèmes d'exploitation, sans personnel, passager ni fret à bord et dont les caractéristiques techniques, notamment les limites de taille, de puissance et de vitesse, sont définies par voie réglementaire, sans que sa jauge brute puisse être supérieure ou égale à 100 ».

Le fait est que la CNUDM ne donne pas clairement de définition de ce qu'il convient d'entendre par « navire » au sens général<sup>15</sup>. Dès lors, il est nécessaire de se reporter à la pratique des États pour savoir si les drones navals peuvent être considérés comme des navires. A ce titre, la marine américaine, dans son manuel de droit de la mer, fait entrer les drones dans la catégorie des « embarcations navales<sup>16</sup> ». Cette catégorie comprend, par opposition aux navires de guerre, les navires auxiliaires, les navires appartenant au Military Sealift Command<sup>17</sup>, les petites embarcations et les drones. Les drones y sont qualifiés de « *unmanned systems* » et il est précisé qu'ils peuvent être autonomes ou contrôlés à distance, naviguer à la surface ou sous l'eau et qu'ils peuvent opérer indépendamment comme un navire ou être lancés depuis la surface, sous l'eau, les airs ou depuis la terre<sup>18</sup>. Le statut des

---

<sup>13</sup> R. Veal, M. Tsimplis, A. Surdy, The legal status and operation of unmanned maritime vehicles, *Ocean Dev. Int. Law* 50 (2019) 23–48.

<sup>14</sup> M.N. Schmitt, D.S. Goddard, International law and the military use of unmanned maritime systems, *International Review of the Red Cross* (2016), 98 (2), 567–592.

<sup>15</sup> On peut néanmoins constater que si la version en français de la CNUDM ne mentionne que le terme de « navire », la version en anglais opère une distinction entre « ships » et « vessels ».

<sup>16</sup> Naval craft

<sup>17</sup> Le *Military Sealift Command* est le commandement du transport maritime de l'US Navy. Il s'agit d'une structure mixte étatique et commerciale devant fournir un transport par voie maritime en temps de guerre comme en temps de paix. Ses trois missions principales sont le transport maritime d'urgence, le transport maritime prépositionné et enfin le soutien logistique des flottes à la mer. Les navires mis en œuvres sont soit la propriété du gouvernement (affrètement à coque-nue), soit des affrétés au voyage ou à temps.

<sup>18</sup> NWP 1-14M/MCTP 11-10B/COMDTPUB P5800.7A/MAR 2022 CHAPTER 2, International Status and Navigation of Military Vessels and Military Aircraft, § 2.3.4.

drones navals est en outre précisé dans un paragraphe dédié. « *In all cases, U.S. Navy UMSs are the sovereign property of the United States and immune from foreign jurisdiction. When flagged as a ship, a UMS may exercise the navigational rights and freedoms and other internationally lawful uses of the seas related to those freedoms. Unmanned systems may be designated as USS if they are under the command of a commissioned officer and manned by a crew under regular armed forces discipline, by remote or other means*<sup>19</sup>. »

La qualification ainsi donnée n'est toutefois pas tranchée dans la mesure où le drone peut à la fois disposer d'un pavillon (« *when flagged as a ship*») et donc disposer des immunités souveraines, a minima celles d'un navire d'État, ou être considéré comme un navire de guerre (« *may be designated as USS*») quand il est commandé, même à distance, par un officier et armé par un équipage soumis à la discipline militaire. La position française<sup>20</sup> s'inscrit dans la même logique même si l'on peut comprendre à la lecture de l'article L.5000-2-2 alinéa 5 du code des transports (qui indique que « sauf disposition contraire, les dispositions du présent code ne s'appliquent pas aux drones maritimes en essai ou en service dans la Marine nationale »), que la caractérisation des drones navals militaires n'est pas totalement établie. *In fine*, pour complexe qu'elle soit, la qualification d'un drone tient au fait que rien n'interdit formellement de lui donner la qualité de navire, et que rien ne l'autorise explicitement non plus.<sup>21</sup>

La qualification du drone naval pourrait tenir de la finalité qui est la sienne. Soit le drone est considéré comme une extension de la plateforme à laquelle il est rattaché. À ce titre il est comme le drone d'un navire de guerre. Soit il est pleinement qualifié de navire et auquel cas il bénéficie de l'ensemble des prérogatives associées à ce statut. Cependant, la qualification du drone procède également du fait de savoir s'il est un système d'armes à part entière ou s'il n'est que le vecteur d'un armement.<sup>22</sup> L'attaque combinée de drones maritimes ukrainiens contre le port de Sébastopol en Crimée le 29 octobre 2022 au cours de laquelle un dragueur de mine et une frégate ont été touchés<sup>23</sup>, constituerait la première attaque maritime par un drone dans un conflit armé international. Elle ne permet cependant pas de qualifier le drone de navire, ni de déterminer si le drone constitue un système d'arme autonome ou un simple moyen de transport d'une charge militaire explosive dirigée contre un objectif militaire. Cette attaque, comme celles qui pourraient être conduites par un engin qu'il est difficile de caractériser en droit emporte d'autres enjeux, notamment en termes d'attribution de l'agression à un État partie au conflit.

---

<sup>19</sup> Ibid, § 2.3.5.

<sup>20</sup> Manuel du droit des opérations militaire, avril 2022, p. 239

<sup>21</sup> Pomès, E. J. La difficile qualification des systèmes militaires robotisés maritimes: un navire sans équipage embarqué. *Neptunus, e. revue, Centre de Droit Maritime et Océanique Université de Nantes*, 2013, vol. 19, p. 3.

<sup>22</sup> Tuckett, C. (2023, 23 janvier). UKRAINE SYMPOSIUM – WHAT'S IN A NAME ? GETTING IT RIGHT FOR THE NAVAL "DRONE" ATTACK ON SEVASTOPOL. <https://Lieber.Westpoint.Edu/>.

<sup>23</sup> Cf. « Timeline of 2022 Ukraine invasion: War in the Black Sea », HI Sutton, 22/02/2023: MSO Ivan Golubets (classe Natya-I) et la FFG Admiral Makarov (classe Admiral Gregorovich).

Le problème de la qualification du drone naval tient également au fait que les évolutions technologiques actuelles permettent la transformation des engins navals en fonction de la mission que l'on entend leur confier. Cette réversibilité fait qu'il est possible d'en faire aussi bien un engin de transport et d'emport d'un armement qu'une arme autonome<sup>24</sup>. Cette notion de réversibilité de l'engin est fondamentale dans la mesure où c'est elle qui détermine le droit applicable. Si le drone bénéficie du statut de navire, alors il convient de lui appliquer les dispositions applicables aux navires de guerre. Si le drone entre dans la catégorie des armements, alors le droit applicable est celui de la maîtrise des armements et la démarche afférente de qualification juridique est la même que celle qui avait prévalu en son temps pour les mines navales et les torpilles.

### c) Les navires auxiliaires

Le manuel de San Remo indique qu'un navire auxiliaire est « un navire, autre qu'un navire de guerre, appartenant, ou placé sous le contrôle exclusif des forces armées d'un État, et utilisé à des fins non commerciales par le gouvernement pour une période déterminée<sup>25</sup> ». Il est intéressant de constater que l'occurrence de « navire auxiliaire » ne figure qu'une fois dans la CNUDM et que celle-ci n'intervient qu'à l'article 236 relatif aux immunités souveraines dans le cadre de la protection et de la préservation du milieu marin<sup>26</sup> alors que les navires de guerre bénéficient d'un article qui leur est dédié (l'article 29). De même, la convention de Genève de 1958 relative à la haute mer ne mentionne pas plus les navires auxiliaires, ni n'en donne une définition.

Une règle non écrite mais néanmoins coutumière renvoie au fait que ces navires battent nécessairement le même pavillon que l'État qui en exerce le contrôle exclusif et l'utilise à des fins non commerciales. Ainsi que le précise *The Commander's Handbook on the law of naval operations pour la marine des États-Unis*, « *Auxiliary vessels [...] because they are State owned or operated, and used for the time being only on government noncommercial service, auxiliary vessels enjoy sovereign immunity*<sup>27</sup> ». Il convient de souligner que la notion portée ici dans la doctrine américaine, se rapproche de celle définie à l'article 96 de la CNUDM. Ce dernier indique que « les navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement pour un service public non commercial jouissent, en haute mer, de l'immunité complète de juridiction vis-à-vis de tout État autre que l'État du pavillon ». On retrouve, pour les navires auxiliaires, la notion

---

<sup>24</sup> Chen Haibo, *Law of Sea Warfare Challenges from the Unmanned Ships/Unmanned Underwater Vehicles*. Cité dans "Current Situation and Challenges in the law of armed conflict at sea: Conference report" – Marine Policy, Volume 113, March 2020

<sup>25</sup> Manuel de San Remo, Section V, paragraphe 13, h).

<sup>26</sup> Article 236 de la CNUDM : « Les dispositions de la convention relatives à la protection et à la préservation du milieu marin ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires auxiliaires, ni aux autres navires ou aux aéronefs appartenant à un État ou exploités par lui lorsque celui-ci les utilise, au moment considéré, exclusivement à des fins de service public non commerciales. Cependant, chaque État prend des mesures appropriées n'affectant pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires ou aéronefs lui appartenant ou exploités par lui de façon à ce que ceux-ci agissent, autant que faire se peut, d'une manière compatible avec la convention. »

<sup>27</sup> NWP 1-14M/MCTP 11-10B/COMDTPUB P5800.7A/MAR 2022 CHAPTER 2, International Status and Navigation of Military Vessels and Military Aircraft, § 2.3.1.

d'appartenance ou d'exploitation par un État, de contrôle exclusif par un gouvernement (en l'espèce les forces armées) et enfin l'exercice d'un service public non commercial.

Le manuel de droit de la mer à l'usage des commandants de la marine allemande (*Kommandanten-Handbuch - Rechtsgrundlagen für den Einsatz von Seestreitkräften*) a une approche légèrement différente de la vision américaine même si sur le fond les éléments restent constants. Il y est précisé que les navires, autres que les navires de guerre qui appartiennent à l'État ou sont utilisés par lui dans le but de réaliser des tâches de soutien pour les forces navales mais qui ont un équipage civil sont appelés auxiliaires<sup>28</sup>. Le caractère de l'équipage civil du navire est indiqué également dans les commentaires du manuel de San Remo<sup>29</sup>.

A la différence de la Royal Navy ou de l'US Navy, la marine française ne dispose pas de flotte auxiliaire permanente. Il existe cependant en principe une flotte auxiliaire occasionnelle (FAO) et une flotte maritime de complément (FMC). Ces deux concepts sont toutefois tombés en désuétude après la fin de la Guerre Froide. La FAO avait notamment permis de conduire l'opération Daguet en transportant les troupes françaises et leur matériel depuis la métropole vers le théâtre irakien. Pour répondre à une demande des armateurs français et afin de maintenir une capacité de mobilisation des navires civils au profit des opérations logistiques navales (transport de troupes, de carburant, de matériel), a été instaurée la flotte stratégique française. Nonobstant, la flotte française à caractère stratégique instituée à l'article L. 2213-9 du code de la défense<sup>30</sup> tend à ne pas entrer dans le cadre définissant les navires auxiliaires, même si les missions qui ont vocation à être données à cette flotte peuvent s'inscrire à la suite du soutien apporté aux forces navales comme l'indique le fait de pouvoir « compléter les moyens des forces armées ». Il est prévu que les navires concernés demeurent à la main des armateurs nationaux qui sont soumis à un certain nombre d'obligations telles que leur immatriculation sous pavillon français, la tenue en France de leur gestion technique, nautique et commerciale et la capacité à les armer, dans certaines circonstances spécifiques, avec des personnels qualifiés ressortissants français<sup>31</sup>. Au regard de ces éléments, ces navires, bien que pouvant apporter un soutien aux opérations maritimes conduites par la Marine devraient conserver, en cas de

---

<sup>28</sup> Kommandanten-Handbuch - Rechtsgrundlagen für den Einsatz von Seestreitkräften, paragraphe 85: «*Vessels other than warships which belong to the state or are used by it in order to perform supporting tasks for the (naval) forces but which have civil crews are called auxiliaries*».

<sup>29</sup> San Remo Manual, Louise Doswald-Beck (ed.), San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, 12 June 1994, Prepared by international lawyers and naval experts convened by the International Institute of Humanitarian Law, Cambridge University Press, Cambridge, 1995, paragraphe 13. 22 (h) "auxiliary vessel", p. 90

<sup>30</sup> Article L. 2213-9 : « Les navires battant pavillon français peuvent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communications, des services et des travaux maritimes indispensables ainsi que de compléter les moyens des forces armées. La composition de cette flotte à caractère stratégique et les conditions de sa mise en place sont déterminées par voie réglementaire. »

<sup>31</sup> Article 2 du décret n° 2017-850 du 9 mai 2017 relatif à la composition et à la mise en œuvre de la flotte à caractère stratégique, pris pour l'application de l'article L. 2213-9 du code de la défense.

conflit armé international, leur plein caractère de navire civil. Néanmoins, considérant leur placement possible sous le contrôle effectif du gouvernement, et en fonction des missions qui leurs seraient dévolues, ils pourraient acquérir le statut de navire auxiliaire.

## 2. *Les navires civils*

### a) Les navires de commerce

Les navires de commerce, navires civils ne doivent en principe pas participer aux hostilités. Toutefois, considérant le volet économique de la guerre navale, ils sont nécessairement impliqués dans un conflit qui s'étendrait en mer.

Les navires de commerce sont définis de manière générale *a contrario* des navires de guerre et des navires auxiliaires. Ainsi le manuel de San Remo présente le navire de commerce comme étant « un navire, autre qu'un navire de guerre, un navire auxiliaire ou un navire d'État tel qu'un navire des douanes ou de la police, qui est utilisé à des fins commerciales ou privées<sup>32</sup> ». Cette définition intègre un double mécanisme de détermination en écartant les deux catégories de navires préalablement définies et en venant écarter également les navires d'État, catégorie de navires pour lesquels il n'est pas donné de définition propre mais des exemples. À cet égard, la définition contenue dans le manuel britannique de droit des conflits armés semble mieux rédigée et simplifie le raisonnement sur la qualification des navires : « *'merchant vessel' means a vessel that is not a warship, an auxiliary vessel, or other state vessel (such as a customs or police vessel) and that is engaged in commercial or private service*<sup>33</sup> ». La notion de « navire de commerce » doit être par ailleurs entendue au sens large. Il est en effet communément admis qu'entrent dans cette catégorie les navires utilisés à des fins privées comme les yachts et les embarcations de loisir<sup>34</sup>.

En cas de conflit armé en mer, les règles relatives à la nationalité des navires de droit commun demeurent en vigueur. Ils ne sont pas autorisés à changer de pavillon en cours de voyage. Aussi, les dispositions des articles 91 et 92 de la CNUDM demeurent pertinentes<sup>35</sup>. Le pavillon d'un navire est un élément clef en cas de

---

<sup>32</sup> Manuel de San Remo, Section V, paragraphe 13, i).

<sup>33</sup> The Joint service manual of the law of armed conflict, Joint Service Publication 383, 2004 Edition, Chapitre 13, paragraphe 13.5

<sup>34</sup> San Remo Manual, Louise Doswald-Beck (ed.), San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, 12 June 1994, Prepared by international lawyers and naval experts convened by the International Institute of Humanitarian Law, Cambridge University Press, Cambridge, 1995, paragraphe 13. 22 (i) "merchant vessel", p. 91

<sup>35</sup> Article 91 : « 1. Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire. 2. Chaque État délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

Article 92 : « Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours

conflit armé dans la mesure où il détermine si le navire relève d'une des parties au conflit ou s'il est éligible au statut protecteur de navire neutre. La notion du pavillon et donc de l'immatriculation des navires demeure toutefois problématique au regard de la composition de la flotte mondiale. On peut légitimement s'interroger sur la position, au regard d'un conflit armé, que prendront des États comme Panama, le Libéria, les Îles Marshall, Hong Kong, Singapour, Malte, ou encore les Bahamas, ces derniers figurant parmi les dix premiers pavillons en termes de nombre d'immatriculations. Mais plus encore lorsque des États ont délégué à des sociétés commerciales la gestion de leur registre d'immatriculation. En 2017, une société des Émirats Arabes Unis était chargée de la gestion du pavillon de la Tanzanie, une société libanaise de celui du Togo, une américaine pour le Vanuatu et les îles Marshall ou encore singapourienne pour la Mongolie<sup>36</sup>. Quand les intérêts commerciaux d'une société, qui plus est non nationale, viennent à l'encontre de ceux d'un État qui lui a pourtant délégué une partie de sa prérogative de puissance publique, il existe un risque de voir le statut et le pavillon de ces navires mis à mal par le conflit armé. Il est donc possible d'envisager deux mouvements concernant les navires immatriculés auprès des registres dits « libres ». D'une part un risque de les voir devenir sans nationalité, principalement en raison du faible lien substantiel entre le navire et son État, l'État du pavillon ne souhaitant pas être considéré comme une partie au conflit en raison des actions de navires immatriculés dans son registre. D'autre part constater le développement d'une pratique de réenregistrement auprès d'États disposant de plus de moyens militaires pour protéger leur flotte de commerce. L'affaiblissement de la relation substantielle entre un navire et son pavillon pourra amener un belligérant à privilégier le rattachement du navire au pays auquel appartient la société d'enregistrement, voire à le considérer comme étant réellement sans nationalité, lui octroyant ainsi des prérogatives de visite, de fouille, voire de déroutement, en application de la CNUDM, le statut de navire « neutre » lui étant ainsi dénié.

## b) Les navires d'État

A la différence du navire de guerre ou du navire auxiliaire, Le manuel de San Remo ne donne pas de définition du navire d'État. Il y est fait référence de façon incidente dans la définition du navire de commerce : « [on entend par] « navire de commerce », un navire, autre qu'un navire de guerre, un navire auxiliaire ou un navire d'État tel qu'un navire des douanes ou de la police, qui est utilisé à des fins commerciales ou privées<sup>37</sup>; [...] ». Les commentaires du manuel apportent un éclairage intéressant dans la mesure où il a été considéré que si un navire n'entrait pas dans l'une des trois premières catégories de navires décrites<sup>38</sup>, il était automatiquement considéré comme un navire de commerce. Néanmoins, la rédaction de la définition permet d'exclure les navires des gouvernements qui sont généralement armés

---

d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation.

<sup>36</sup> Les registres : prérogatives étatiques et logiques marchandes, Camille VALERO, Note de Synthèse ISEMAR n°208 - Mars 2019.

<sup>37</sup> Manuel de San Remo, Section V, paragraphe 13, h).

<sup>38</sup> Navires hôpitaux, embarcations de sauvetage côtières et autres transports sanitaires, navires de guerre.

par des employés des gouvernements mais qui n'ont pas de fonctions faisant d'eux des navires auxiliaires<sup>39</sup>.

La lecture du manuel allemand tend cependant à considérer que les navires d'État sont à intégrer dans la catégorie des navires auxiliaires. Il est précisé en effet, immédiatement après la définition des navires auxiliaires, les éléments suivants: « *Also other vessels performing sovereign tasks such as police vessels ("coast guard.") and state-owned yachts are government vessels rather than warships. All these categories of ships have in common that they are engaged in noncommercial service, i.e. they perform sovereign tasks [...]*<sup>40</sup> ».

En français, la distinction entre un navire d'État et un navire auxiliaire pose question dans la mesure où la référence à un service public non commercial interroge la notion même de service public « à la française » et son caractère industriel et commercial ou administratif. En l'absence de définition communément admise de ce qui est entendu comme un « service [public/gouvernemental] non commercial », la marine française considère que la qualification de navire d'État s'apprécie au cas par cas. Ainsi, les navires affrétés pour des missions de service public en mer (assistance, lutte contre la pollution) sont considérés comme des navires d'État. En revanche, les navires affrétés par les armées pour le transport de matériel par voie maritime, ne sont pas considérés comme tel, s'agissant « d'un contrat de droit privé entre une personne publique et une personne privée pour une prestation commerciale de transport, qui ne renvoie donc pas à « un service gouvernemental non commercial »<sup>41</sup> ». La qualification au cas par cas est une mesure qui ne peut être mise en œuvre que dans un contexte du temps de paix. En cas de conflit armé, il appartiendrait aux autorités militaires et civiles d'encadrer plus étroitement, par voie réglementaire, l'attribution de la qualification de navire d'État. En cas de conflit armé cependant, compte tenu de leur mission consistant à réaliser un soutien au profit des forces militaires, ces navires affrétés pourraient bénéficier du statut de navire auxiliaire.

Qu'un navire d'État soit considéré comme un navire marchand ou un navire auxiliaire a une incidence particulière pour la pratique de la guerre navale dans la mesure où certains États côtiers entretiennent des flottes par des administrations qui sont concernées par des actes de belligérance. À cet égard, l'administration des douanes ou celle des Affaires maritimes peut se voir, en cas de conflit armé notamment, confier des missions d'interception, de visite, de fouille, de déroutement et de capture contre un navire battant pavillon de l'ennemi ou neutre le cas échéant. Dans l'hypothèse d'un conflit armé impliquant la France, au titre de la défense opérationnelle du

---

<sup>39</sup> San Remo Manual, Louise Doswald-Beck (ed.), San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, 12 June 1994, Prepared by international lawyers and naval experts convened by the International Institute of Humanitarian Law, Cambridge University Press, Cambridge, 1995, paragraphe 13. 23 (i) "merchant vessel", p. 91

<sup>40</sup> Kommandanten-Handbuch - Rechtsgrundlagen für den Einsatz von Seestreitkräften, paragraphe 85

<sup>41</sup> Note n° 546/ARM/EMM/OPS/EMO-M/DMOA/NP du 09 mars 2020 à l'attention de la direction du personnel militaire de la Marine relative à la qualification juridique des navires affrétés par la Marine Nationale.

territoire, et plus particulièrement de la défense maritime du territoire, il est possible de considérer que s'agissant d'une mission de protection de la souveraineté dans nos approches maritimes ainsi que de lutte contre une menace militarisée qu'il revienne au commandant de zone maritime d'ordonner l'emploi des moyens maritimes de ces administrations.

c) Le cas des équipages des navires civils et la participation directe aux hostilités

La pratique de la guerre en mer et la dichotomie qui la caractérise entre l'annihilation de la flotte militaire adverse et l'attaque de sa flotte de commerce interroge le statut des marins constituant les équipages des navires marchands. Il apparaît en effet que « les marins de commerce, bien que non appelés à jouer un rôle actif dans les hostilités, demeur[aient] armés et susceptibles d'y participer, en fait, à des fins offensives<sup>42</sup> ». Cet aspect est d'autant plus prégnant que la flotte de commerce mondiale a été multipliée par cinq en cinquante ans.

Conformément aux dispositions de l'article 4 A. 5) de la Troisième Convention de Genève relative au traitement des prisonniers de guerre du 12 août 1949, « les membres des équipages, y compris les commandants, pilotes et apprentis, de la marine marchande [...] des Parties au conflit qui ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable en vertu d'autres dispositions du droit international » peuvent bénéficier du statut de prisonnier de guerre. Par statut plus favorable il convient d'entendre celui de personne civile. Or, l'article 50 du PA-I précise qu'« est considérée comme civile toute personne n'appartenant pas à l'une des catégories visées à l'article 4 A. 1), 2), 3), et 6) de la IIIe Convention et à l'article 43 du présent Protocole. [...] ». La lecture croisée de ces deux articles revient à exclure du statut de personne civile protégée les équipages des marines marchandes des parties au conflit dans la mesure où le paragraphe 4 A. 5) de la Troisième Convention de Genève est écarté par le PA-I.

Si le cas des équipages des navires marchands des parties à un conflit est encadré, la problématique des équipages des navires arborant le pavillon d'un État neutre n'est pas abordée. La réalité économique de l'industrie maritime actuelle est telle qu'un navire de commerce devrait être, et sera fréquemment pavillonné dans un État neutre<sup>43</sup>. À titre d'exemple, au regard du volet maritime du conflit russo-ukrainien, parmi les navires évoluant en mer Noire dans le cadre de l'initiative céréalière, seuls deux battaient le pavillon d'une partie au conflit (l'Ukraine) sur les 936 unités marchandes recensées<sup>44</sup>. Cela représente 99,9% de navires battant pavillon neutre. Ainsi donc, même si les proportions de l'exemple retenu n'étaient probablement pas systématiquement atteintes, il est presque certain qu'en cas de

---

<sup>42</sup> Commentaire de 1960 sous l'article 4 de la CG III. <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/gciii-1949/article-4/commentary/1960?activeTab=1949GCS-APs-and-commentaries>

<sup>43</sup> Pour mémoire, le Manuel de San Remo définit le terme de « neutre » comme étant « tout État non partie au conflit ». Cf. Section V, paragraphe 13, d).

<sup>44</sup> Chiffres arrêtés au 17 mars 2023 - <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/vessel-movements>

conflit armé international les marins de commerce soient appelés, en raison de leur activité de transport de marchandises, à participer aux hostilités.

Il demeure constant qu'en principe « les navires de commerce battant pavillon neutre ne doivent pas être attaqués<sup>45</sup> ». Il est toutefois admis un certain nombre d'exceptions à cette règle, notamment si les navires en question se comportent en auxiliaires des forces armées ennemies ou encore « s'ils contribuent effectivement, [...], à l'action militaire ennemie, par exemple en transportant du matériel militaire, et si les forces attaquantes ne sont pas en mesure de permettre aux navires de commerce de placer d'abord les passagers et l'équipage dans un endroit sûr. [...]»<sup>46</sup>. Cette liste des exceptions retenues tend partiellement à se rapprocher de l'article 51 du PA-I qui dispose que « les personnes civiles jouissent de la protection accordée par la présente Section, sauf si elles participent directement aux hostilités et pendant la durée de cette participation ».

Comme le soulignent Jean-Marie Henckaerts et Louis Doswald-Beck dans leur ouvrage, *Droit international humanitaire coutumier*, il n'existe pas de définition précise de la participation directe aux hostilités<sup>47</sup>. Le CICR a néanmoins dégagé plusieurs éléments qui permettent d'en cerner les contours. Par « participation directe », il faut ainsi entendre les actes de guerre que leur nature ou leur but destinent à frapper concrètement le personnel et le matériel des forces armées adverses. C'est seulement pendant cette participation que le civil perd son immunité et devient un objectif licite. Une fois la participation terminée, le civil recouvre son droit à la protection et ne peut plus être attaqué<sup>48</sup>. Les autorités militaires françaises ont retenu la définition suivante : « La PDH est le fait de prendre part à des actes de guerre ou à des activités en rapport avec des actes de guerre qui, par leur nature ou leur but, sont destinés à frapper concrètement des objectifs militaires ou les forces d'une partie au conflit et/ou le fait de prendre part à des actes profitant à une partie au conflit, qui sont destinés à porter atteinte à des personnes ou à des biens protégés contre une attaque directe<sup>49</sup>. » Plusieurs précisions sont apportées sous la forme d'une liste non-exhaustive d'actes constituant des actes de PDH. On peut retenir notamment le fait d'acheminer des armes à proximité immédiate des opérations de combat. Toutefois, le soutien d'un civil à l'effort de guerre ne constitue pas une participation directe aux hostilités. A cet égard, la fourniture de nourriture ou de médicaments aux forces armées, le transport des armes ou de munitions à distance des zones de combat sont considérés comme une participation indirecte au conflit, et n'entraînent pas la perte de la protection des civils contre les attaques<sup>50</sup>. La réalité économique du transport maritime et la dépendance des États par rapport à celui-ci entraînent donc les marins à apporter indirectement leur soutien à

---

<sup>45</sup> Manuel de San Remo, Partie III, Section V, paragraphe 67

<sup>46</sup> *Idem*

<sup>47</sup> Henckaerts, Jean-Marie, and Louise Doswald-Beck. *Droit international humanitaire coutumier*. No. BOOK. Bruylant, 2006. page 112

<sup>48</sup> Commentaire sous l'article 51 du PA-I

<sup>49</sup> Manuel du droit des opérations, Edition 2022, page 112

<sup>50</sup> *Idem*

l'une ou l'autre des parties à un conflit, mais sans leur faire perdre leur protection de civil.

Il existe cependant un biais dans l'assimilation du transport maritime à de la PDH dans la mesure où cette dernière est intimement liée à la personne qui agit. Or, tant le droit de la guerre en mer que la CNUDM ne connaissent pas le marin en tant qu'individu. Il est généralement question dans les conventions internationales du « navire » ou de son « équipage ». La PDH caractérisant l'activité d'une personne à un instant donné, il apparaît difficile d'établir une forme de responsabilité attachée aux membres d'un équipage. La transformation du commerce maritime apportée par apparition des navires en mesure d'embarquer plus de 18 000 containers induit que les commandants de ces navires ne sont pas en mesure de connaître les marchandises transportées<sup>51</sup>. Les membres de l'équipage ne sont pas plus en mesure de connaître les biens transportés.

Cette notion de PDH apparaît donc difficilement transposable dans le domaine maritime pour au moins deux raisons : cet aspect implique d'une part que l'équipage et son navire ne constituent qu'une seule et même entité alors qu'en principe la participation directe aux hostilités est un élément qui s'applique aux individus et non pas à un groupe constitué, organisé autour d'un commandement, même si ce dernier n'est pas militaire ; d'autre part, le transport de matériel ennemi constitue un critère permettant de lever la neutralité d'un navire sans qu'il ne soit fait mention d'une quelconque notion de distance vis-à-vis de l'espace où se déroule le conflit. Il est opéré une forme de distinction entre la participation directe aux hostilités qui nécessite la réalisation d'un acte positif, et la participation effective aux activités ennemies qui peut être passive. Il demeure donc licite, sous certaines conditions de cibler légitimement des navires de commerce battant pavillon neutre et donc armés par des civils qui peuvent donc être également ressortissants d'États qui ne sont pas partie au conflit. Les équipages des navires marchands ne sont donc pas pleinement protégés au titre de la participation directe aux hostilités.

---

<sup>51</sup> International Review of the Red Cross (2016), 98 (2), 419–447. War and security at sea

## **Partie 2 : Le principe de précaution dans l'attaque et le choix des moyens et méthodes de guerre**

Règle fondamentale du droit des conflits armés, le principe de précaution dans l'attaque se définit comme étant le fait de veiller constamment, dans la conduite des opérations militaires, à épargner les personnes civiles et les biens à caractère civil ; à prendre toutes les précautions pratiquement possibles en vue d'éviter, et en tous cas de réduire au minimum les pertes en vies humaines dans la population civile, les blessures aux personnes civiles et les dommages aux biens à caractère civil qui pourraient être causés incidemment<sup>52</sup>. Il découle de ce principe, réaffirmé à l'article 57 du PA-I<sup>53</sup>, que les parties à un conflit doivent prendre toutes les précautions possibles quant au choix des moyens et méthodes de guerre. À cet égard, les évolutions technologiques dans le domaine de la guerre navale pourraient permettre de remettre en cause des pratiques coutumières de conduite des hostilités en mer.

### **1. La précaution dans l'attaque et sa réponse**

Le principe de précaution dans l'attaque a été formalisé pour la première fois à l'article 2, alinéa 3 de la Convention (IX) de La Haye de 1907. Il y est disposé que si, pour des raisons militaires, une action immédiate est nécessaire contre des objectifs militaires ou navals situés dans une ville ou un port non défendus, et si aucun délai ne peut être accordé à l'ennemi, le commandant de la force navale « prendra toutes les dispositions voulues pour qu'il en résulte pour cette ville le moins d'inconvénients possible ». Tournée initialement vers la protection des populations civiles évoluant dans les ports et dans les zones littorales à portée des bombardements maritimes, la précaution dans l'attaque vise désormais la conduite de l'ensemble des opérations militaires. Il s'agit de faire tout ce qui est pratiquement possible pour vérifier que les objectifs à attaquer sont des objectifs militaires et non des personnes civiles, des biens à caractère civil ou bénéficiant d'une protection spéciale<sup>54</sup>. Il appartient à ceux qui conduisent l'attaque de prendre en temps utile les mesures d'identification nécessaires.

L'article 57 paragraphe 4 du PA-I dispose que « Dans la conduite des opérations militaires sur mer ou dans les airs, chaque Partie au conflit doit prendre, conformément aux droits et aux devoirs qui découlent pour elle des règles du droit international applicable dans les conflits armés, toutes les précautions raisonnables pour éviter des pertes en vies humaines dans la population civile et des dommages aux biens de caractère civil ». Il convient de noter que le vocabulaire utilisé dans le cadre de la guerre navale diffère de celui employé dans le cadre général de la précaution dans l'attaque. En effet, au lieu de devoir « faire tout ce qui est pratiquement possible pour vérifier que les

---

<sup>52</sup> Henckaerts, Jean-Marie, and Louise Doswald-Beck. *Droit international humanitaire coutumier*. No. BOOK. Bruylant, 2006. Règle 15. page 69

<sup>53</sup> Article qui n'a fait l'objet d'aucune réserve par les États parties.

<sup>54</sup> PA-I, art. 57, para 2, al. a), i).

objectifs à attaquer ne sont ni des personnes civiles, ni des biens de caractère civil, et ne bénéficient pas d'une protection spéciale, mais qu'ils sont des objectifs militaires [...], et que les dispositions [...] n'en interdisent pas l'attaque<sup>55</sup>», dans le domaine naval, chaque partie doit « prendre [...] toutes les précautions raisonnables ». La nuance peut paraître tenue entre les deux dispositifs, mais elle n'en existe pas moins. Dans les deux cas il s'agit d'une obligation de moyen, ainsi que cela a été précisé par les autorités françaises dans les réserves et déclarations interprétatives concernant l'adhésion de la France au PA-I. Néanmoins, il est possible de considérer que l'obligation de moyens portée dans le cadre général est plus importante que dans le cadre spécifique de la guerre navale.

Cette distinction peut s'expliquer par le fait que le milieu maritime était par nature inoccupé de manière permanente et en perpétuel mouvement il est plus difficile d'y établir des normes visant à s'assurer de l'absence de risque pour les populations et les biens à caractère civil. En effet, les éléments rencontrés en mer ne peuvent en principe que relever d'une des trois catégories suivantes: soit il s'agit d'un navire de sa propre flotte, soit de la flotte adverse, soit enfin appartenant à une flotte neutre. Cette répartition catégorielle permet de simplifier les démarches de vérification de la qualité de l'objectif faisant l'objet d'une attaque. Par ailleurs, l'utilisation de moyens de guerre électronique tels que le relevé de la signature électronique des radars des navires de guerre ou l'emploi de certains moyens de communications spécifiques permet de catégoriser plus aisément un objectif militaire. Le cas le plus emblématique dans ce domaine est celui des radars de navigation. Actuellement les bandes de fréquence utilisées par les radars militaires diffèrent généralement de celles utilisées par les navires militaires. Le but des navires de guerre est donc de limiter au maximum ses émissions radio-radar afin de ne pas donner à l'adversaire une signature qui viendrait immédiatement la caractériser comme navire militaire. Il convient cependant de souligner que l'on constate que de plus en plus de marine développent des radars de navigation se rapprochant des caractéristiques civiles, permettant ainsi de se fondre dans les rails de navigation plus aisément.

Les personnes ou les biens à caractère civil se déplaçant par voie maritime étant, malgré leur augmentation croissante, relativement limités, les marines de guerre développent de plus en plus d'outils se fondant sur l'intelligence artificielle pour caractériser la nature militaire d'un navire. Le but des navires de guerre étant de se fondre dans la masse des flux maritimes, l'objectif est de déceler, dans la masse des données disponibles (AIS, assurances, vidéos de surveillance des ports...) celles qui permettent de discriminer les navires de guerre des navires civils. Il ne s'agit pas de décider face à l'incertitude, mais de décider dans une multitude de certitudes.

Le DIH exige de la partie qui se défend des attaques de l'ennemi sur son territoire ou le territoire qu'elle contrôle, de s'efforcer d'éloigner les objectifs militaires du voisinage des personnes et des biens civils,

---

<sup>55</sup> PA-I, art. 57, para 2, al. a), i).

d'éviter de placer des objectifs militaires à l'intérieur ou à proximité de zones fortement peuplées et enfin de prendre toutes les autres précautions nécessaires pour protéger les personnes et les biens civils des opérations militaires en les écartant des zones où se déroule la conduite des hostilités<sup>56</sup>. Cette obligation est prise en compte dans la conduite de la guerre navale avec la mise en place possible de zones d'exclusion. Si ces zones, qui ont pu avoir plusieurs dénominations<sup>57</sup> au cours du XX<sup>ème</sup> siècle, ne figurent pas dans les différents traités relatifs à la conduite des opérations de guerre navale, il est généralement admis que ces zones sont une réalité dans les opérations maritimes. C'est ce qui a été fait par la Grande-Bretagne lors de la guerre des Malouines en 1982 quand une zone d'exclusion maritime a été proclamée autour de l'archipel envahi par les troupes argentines. Il en est de même actuellement en mer Noire où la Russie a instauré une zone d'exclusion au nord d'une ligne qui va des rives de la Crimée jusqu'au territoire ukrainien. L'existence de ces zones, si elles ne sont pas déclarées par les parties à un conflit et donc avoir une forme d'existence reconnue et admise par la communauté maritime internationale, se voient exister incidemment à travers les zones de risque déclarées par les assurances maritimes.

## **2. De la pertinence du blocus naval comme méthode de guerre**

### a) La technique du blocus naval

Les opérations navales conduites par la coalition arabe au Yémen, celles conduites par la flotte israélienne au large de Gaza ou contre le Hezbollah au Liban, ou encore par la marine russe en mer Noire face à l'Ukraine interrogent régulièrement la pratique du blocus naval comme méthode de guerre dans le cadre d'un conflit armé.

« Le blocus correspond à un acte d'hostilité par lequel un État belligérant déclare l'interdiction des communications entre la haute mer et un littoral ennemi en vue d'empêcher l'effort de guerre adverse de bénéficier de tout ravitaillement par voie maritime.<sup>58</sup> » Il doit être distingué d'autres mesures coercitives qui peuvent être décidées par le Conseil de sécurité des Nations-Unies telles que l'embargo ou des opérations de contrôle de zone. Pour être considéré comme valide le blocus doit répondre à deux conditions : il doit être déclaré et être effectif. La déclaration étant faite par le gouvernement ou par le commandement naval, et il doit être maintenu par une force suffisamment importante et suffisamment proche pour que la zone maritime visée pour qu'elle puisse en interdire l'accès aussi bien aux navires de l'ennemi qu'aux navires battant le pavillon d'un État neutre.

La réduction des formats des forces navales d'une part et le développement d'armement permettant de frapper depuis la terre

---

<sup>56</sup> Manuel de droit des opérations militaires. Para 3.4.2, page 119

<sup>57</sup> On a ainsi pu parler en fonction des conflits de « zone d'exclusion (maritime) », de « zone de guerre », de « zone d'opérations » ou encore de « zone interdite ».

<sup>58</sup> La Russie impose-t-elle un blocus naval en mer Noire ? CRC2 Christophe Mommessin, Brèves Marines n°269.

vers la mer d'autre part, remettent profondément en cause le principe d'effectivité du blocus. Le missile tiré contre la corvette israélienne ISN *Hanit* lors du conflit entre Israël et le Hezbollah en 2006, ou plus récemment, le naufrage du croiseur russe *Moskva*, touché le 13 avril 2022 par deux missiles P-360 Neptune tirés depuis une batterie côtière ukrainienne<sup>59</sup> viennent interroger la possibilité de la permanence d'un blocus naval. Dès lors que des missiles tirés depuis la terre sont en mesure d'atteindre des cibles en mer situées à des distances comprises entre 250 et 300 kilomètres du trait de côte, il apparaît extrêmement compliqué de maintenir à la mer une flotte évoluant sous cette menace permanente, tout en maintenant le bouclage de la zone maritime. Même si la coutume internationale n'impose pas de distance en-deçà ou au-delà de laquelle la marine qui conduit le blocus doit se tenir, et que cette notion relève des besoins militaires propres au théâtre<sup>60</sup>, il est possible de considérer qu'au-delà d'une certaine distance de la côte l'effectivité du blocus est interrogée. Par conséquent, c'est la légalité même du blocus qui est remise en cause.

Les deux guerres mondiales avec l'apparition de l'arme sous-marine avaient commencé à distendre la notion d'effectivité du blocus en introduisant le concept de « blocus à longue distance<sup>61</sup> ». Alors que près de 50 États disposent désormais d'une marine disposant de sous-marins, contre moins d'une dizaine d'État en 1945, la pertinence d'un blocus naval contre un pays doté d'une force sous-marine s'avère plus complexe en raison de la menace que les sous-marins font peser sur les navires de surface. En outre, pour être effectivement maintenu, un blocus nécessite de disposer d'une force suffisante pour conduire les opérations de visite et de contrôle des navires neutres franchissant le blocus. Or, si l'on considère que la flotte de commerce mondiale a quadruplé au cours des 50 dernières années, et continue de grossir, le nombre de navires de guerre qui seraient disponibles pour les contrôler a nettement diminué dans le même laps de temps<sup>62</sup>.

Considérant ces éléments, il apparaît que le blocus tel que communément admis dans la pratique de la guerre navale serait excessivement difficile à maintenir, si ce n'est impossible. C'est la conclusion à laquelle arrive l'US Navy dans son manuel : « *Developments in weapons systems and platforms—particularly submarines, supersonic aircraft, and cruise missiles—have rendered the in-shore blockade exceedingly difficult, if not impossible, to*

---

<sup>59</sup> « D'une portée de 280 à 300 km et bénéficiant d'une électronique améliorée, le missile P-360 Neptune, développé à partir du Kh-35 soviétique, est entré en service au sein des forces ukrainiennes en mars 2021. Il est mis en œuvre par un système de défense côtière comprenant notamment un lanceur mobile monté sur un camion USPI-360 et un véhicule de commandement et de contrôle RCP-360. Subsonique, il se dirige vers sa cible grâce à un système de radar actif. » <https://www.opex360.com/2022/04/14/navire-amiral-de-la-flotte-russe-de-la-mer-noire-le-croiseur-moskva-a-ete-gravement-endommage/>

<sup>60</sup> Manuel de San Remo, Partie IV, Section II, paragraphe 96. « La force chargée de maintenir un blocus peut être stationnée à une distance déterminée par les besoins militaires. »

<sup>61</sup> Il ne s'agit plus de délimiter un champ de bataille mais d'interdire aux États neutres de commercer avec l'ennemi.

<sup>62</sup> Steven Haines, *War at sea: Nineteenth-century laws for twenty-first century wars?* International Review of the Red Cross (2016), 98 (2), 419–447.

*maintain during anything other than a local or limited armed conflict. The characteristics of modern weapon systems will be a factor in analyzing the effectiveness of contemporary blockades*<sup>63</sup> ».

#### b) Un contournement du blocus : le cas russe en mer Noire

Si le naufrage du croiseur *Moskva* a rappelé à tous la dimension maritime du conflit russo-ukrainien mis en exergue par les activités russes en mer Noire. En bloquant tout mouvement depuis les ports de Chornomorsk, de Yuzhny/Pivdennyi et d'Odessa, y compris aux navires neutres, la marine russe a obtenu des effets qui s'apparentent à ceux d'un blocus.

Il convient préalablement au développement ci-après de rappeler que l'Ukraine est le cinquième pays exportateur de blé et le quatrième pays exportateur de maïs dans le monde. La Russie et l'Ukraine représentent à eux deux près de 30% de la production mondiale de maïs et de blé, et plus de la moitié de l'offre mondiale d'huile de tournesol<sup>64</sup>. L'accès aux ports de la mer Noire est crucial pour la sécurité alimentaire mondiale d'autant que lors des cinq dernières années, près de 60% de l'ensemble des exportations de blé a été dirigée vers l'Asie et un tiers vers l'Afrique ; ces exportations se faisant quasi-exclusivement par voie maritime<sup>65</sup>. La problématique de l'exportation des céréales a été prise en compte par la communauté internationale dès le début du conflit principalement sous l'angle de la sécurité alimentaire mondiale, amenant les Nations-Unies à rechercher un mécanisme permettant d'atténuer les effets du mécanisme de déni d'accès par voie maritime mis en place par la flotte russe en mer Noire.

La pratique russe en mer Noire laisse apparaître que les conditions fixées par le droit de la guerre navale ne sont pas réunies pour considérer le mécanisme maritime en place comme étant un blocus. Ainsi, le soi-disant blocus<sup>66</sup> n'a fait l'objet ni d'une déclaration préalable, ni ne répond au critère d'effectivité. La configuration tactique de la côte ouest de la mer Noire ne permet pas à la marine russe de disposer d'une permanence à la mer de navires de guerre à proximité des ports ukrainiens. La perte du contrôle de l'île aux Serpents, de plusieurs unités navales chargées de son ravitaillement et le naufrage du croiseur *Moskva* ne permettent pas aux Russes de peser de manière contraignante sur l'ensemble des navires évoluant en mer Noire. À cela s'ajoute la menace permanente des drones ukrainiens, aériens et navals, des missiles tirés depuis le littoral, ainsi que des mines sous-marine dont un certain nombre sont dérivantes<sup>67</sup>. Le

---

<sup>63</sup> NWP 1-14M/MCTP 11-10B/COMDTPUB P5800.7A/MAR 2022 CHAPTER 7, The Law of Neutrality, § 7.7.5 Contemporary Practice

<sup>64</sup> <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/food-security-and-affordability/#ukraine>

<sup>65</sup> 90% des produits agricoles ukrainiens sont exportés par voie maritime.

<sup>66</sup> Étant entendu que le terme de blocus n'a pas été utilisé par les autorités russes.

<sup>67</sup> Il est rappelé que l'usage de mines dérivantes est prohibé par le droit de la guerre en mer. Les mines dérivantes en question seraient principalement des mines qui se seraient détachées de

blocus, comme méthode de guerre se révèle un mode d'action trop contraignant pour la flotte de Sébastopol: maintien d'une permanence à la mer de navires pour contrôler des zones étendues principalement en mer Noire (la mer d'Azov devenant de facto une mer intérieure russe du fait de l'annexion de ses rives occidentales, marquée par la conquête des villes industrielles de Marioupol et de Berdiansk, dont les ports sont essentiels pour les exportations de céréales ou d'acier); maintien de ces mêmes unités navales pour arraisonner les navires contrevenant en y envoyant une équipe de visite en mesure d'en inspecter la cargaison, etc...

Si la marine russe n'a pas déclaré de blocus elle a néanmoins notifié une zone maritime au nord du parallèle 45°21N dans laquelle toute navigation est interdite. La mise en place de cette zone s'inscrit, selon le narratif russe dans le cadre de la lutte contre le terrorisme. Ainsi, la déclaration de cette zone d'interdiction procède de la logique selon laquelle, conduisant une « opération spéciale », la marine ne s'estime pas liée par les dispositions du droit de la guerre en mer. Au cours des premières semaines du conflit, la marine russe a ainsi ciblé délibérément des navires civils battant un pavillon neutre. Au titre de cette opération « de lutte contre le terrorisme », il est rapporté qu'au moins deux navires, le *Namura Queen* (pavillon Panama) et le *Millennium Spirit* (pavillon Moldave) auraient été atteints par des missiles russes<sup>68</sup>. Plus largement, on estime qu'une douzaine de navires civils, dont certains à quai dans les ports ukrainiens, auraient fait l'objet d'un usage indiscriminé de la force par les forces navales russes.

En refusant de considérer que les règles de la guerre navale s'appliquent au conflit en cours en mer Noire, la Russie laisse en principe ouverte la possibilité aux navires battant pavillon neutre (c'est-à-dire de tout État non partie au conflit) de commercer avec l'Ukraine. Cette liberté de commerce à destination ou en provenance des ports ukrainiens est cependant très largement contrainte par le mécanisme de contrôle des navires mis en place dans le cadre de l'« initiative céréalière de la mer Noire / *Black Sea Grain Initiative* » sous couvert des Nations-Unies et de la Turquie. Il s'agit, sous la coordination d'un centre commun installé à Istanbul et regroupant des représentants Russes, Ukrainiens, Turcs et des Nations-Unies, d'établir des corridors maritimes sécurisés permettant aux navires d'exporter des céréales, des engrais et autres denrées alimentaires depuis l'Ukraine<sup>69</sup>. Mis en place à partir du 27 juillet 2022, le mécanisme n'autorise que l'exportation de trois items comme l'indique à deux reprises le formulaire auquel les navires doivent se soumettre. Dès le quatrième paragraphe de ce dernier, dans la section relative aux instructions générales on peut lire: « *The Initiative can only authorize the export of cargo from the Ukrainian ports. The*

---

leur orin. Le droit de la guerre en mer impose cependant que les mines ainsi détachées soient équipés d'un mécanisme de neutralisation

<sup>68</sup> <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/02/russia-ukraine-conflict-what-happened-in-the-black-sea-so-far/>

<sup>69</sup> <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative>

*Initiative cannot authorize the import of cargo into the Ukrainian Ports*». Interdiction qui est renouvelée aux paragraphes 16 et 24. Le paragraphe 24.2 spécifiant plus particulièrement que « *For outbound vessels, only the following cargoes are authorized: a) Grains; b) Other Foodstuffs, as authorized by the JCC (Sections I-IV of Harmonized System Codes (HS Code 2017-Current); c) Fertilizer, including ammonia; [...]*<sup>70</sup>».

Parmi les 936 navires concernés par le mécanisme de contrôle<sup>71</sup> et inspectés, 37 pavillons étaient représentés dont le pavillon ukrainien (deux navires). Le mécanisme de l'initiative céréalière en mer Noire, s'il a permis de rétablir partiellement les exportations maritimes de l'Ukraine, demeure un moyen pour la Russie de détournement des flux maritimes. Si la navigation vers et depuis les ports ukrainiens n'est pas totalement interdite, les contraintes qui pèsent sur les navires permettent de ralentir considérablement l'activité des ports ukrainiens et cela à moindre coût pour la marine russe dans la mesure où les mécanismes d'inspections procédant de la mise en place d'un blocus sont « sous-traité » au centre commun de coordination auquel participent notamment les Turcs, les Russes et les Ukrainiens. Ce type de mécanisme s'inscrit dans une logique de guerre navale, même si la Russie ne veut l'admettre. À cet égard, le fait que les documents officiels relatifs à cette initiative soient signés par des officiers généraux russe<sup>72</sup> et turc<sup>73</sup>, alors que le chef de la délégation ukrainienne était une personnalité civile, tend à indiquer que le mécanisme s'inscrit dans une démarche militaire et non civile.

On peut donc considérer que bien que ne répondant pas aux critères de licéité d'un blocus naval, la tactique russe en mer Noire visant à contraindre les mouvements des navires en provenance et à destination des ports ukrainiens répond néanmoins aux critères du blocus. D'une part les conditions de l'accord sont connues de l'ensemble des acteurs maritimes opérant dans la zone, sa publicité ayant été assurée notamment par le Secrétaire général des Nations-Unies qui a promu le mécanisme. Le critère de déclaration et de publicité du blocus peut donc s'en trouver *de facto* rempli. D'autre part, l'ensemble des navires vers l'Ukraine est soumis à une inspection. Ainsi, le critère d'efficacité est réuni dans la mesure où, avec des moyens militaires limités (en l'espèce des inspecteurs présents en Turquie), tous les navires sont criblés. Enfin, la coercition s'exerce de manière impartiale au sens où tous les navires sont inspectés, quel que soit leur pavillon (neutre ou ukrainien). La Russie a donc obtenu les effets d'un blocus naval sans y mettre les moyens maritimes traditionnellement associés.

---

<sup>70</sup> [https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/jcc\\_shipping\\_procedures\\_26\\_aug\\_2022.pdf](https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/jcc_shipping_procedures_26_aug_2022.pdf)

<sup>71</sup> Chiffres arrêtés à la date du 17 mars 2023

<sup>72</sup> Contre-amiral Eduard Luik

<sup>73</sup> Contre-amiral Nejat Inanir

### 3. La ruse dans la guerre navale

La guerre navale, qui se traduit dans les états-majors par des réflexions sur la possibilité d'un retour de la lutte anti-navire de haute intensité garde, comme principe guidant l'action pour conserver l'initiative, la surprise et la ruse. Il s'agit de masquer ses intentions à l'adversaire pour le surprendre. À cet effet, une phase consistant à le leurrer préalablement à l'engagement demeure nécessaire.

La ruse de guerre désigne « tout moyen employé dans le combat pour induire l'ennemi en erreur et le surprendre. La ruse peut donc être définie comme un procédé tactique combinant la dissimulation et la tromperie dans le but de provoquer la surprise »<sup>74</sup>. Elle s'articule principalement autour de deux formes que sont la dissimulation d'une part qui consiste à protéger une information vraie de façon à se ménager une liberté d'action<sup>75</sup>, et la déception d'autre part qui est une fausse information que l'on diffuse afin d'intoxiquer l'adversaire et l'induire en erreur<sup>76</sup>.

#### a) Une déception : le *spoofing* AIS et la notion de pavillon

Les règles de la guerre navale diffèrent de celles de la guerre à terre en ce qui concerne ce qui est considéré comme de la ruse ou de la perfidie. Si à terre « il est interdit d'utiliser indûment les drapeaux ou pavillons, symboles, insignes ou uniformes militaires de l'adversaire<sup>77</sup> », mais également ceux « d'États neutres ou d'autres États non-partie au conflit<sup>78</sup> », en mer une telle pratique est largement admise<sup>79</sup>. L'histoire navale se fait régulièrement l'écho de combats marqués par des usurpations de pavillons, principalement du fait de navires corsaires. Mais pas seulement. Les forces navales peuvent battre le pavillon ennemi ou d'un État neutre pour tromper l'adversaire, cependant, les navires de guerre, ainsi que les navires auxiliaires, doivent arborer leurs vraies couleurs au moment de lancer l'attaque<sup>80</sup>.

Héritage d'un temps où le combat naval s'effectuait systématiquement en vue de l'ennemi, le développement des armes avec une portée transhorizon, et donc nécessairement en dehors de la portée visuelle de l'ennemi, vient quelque peu battre en brèche ce principe. Hors de portée de la flotte ennemie, y compris de ses extensions aériennes (aéronefs à voilure fixe ou tournante), il n'est en effet pas possible de s'assurer du pavillon du navire au moment du

---

<sup>74</sup> Holeindre, J. V. (2017). *La ruse et la force*. Perrin, 2017. Page 19

<sup>75</sup> *Idid.*

<sup>76</sup> Holeindre, J. V., & Ramel, F. (2010). *La ruse et les formes contemporaines de la guerre. La guerre: des origines à nos jours, Auxerre, Éditions Sciences Humaines, 47-63.*

<sup>77</sup> *Idid.* Règle 62. page 285

<sup>78</sup> *Idid.* Règle 63. page 291

<sup>79</sup> Manuel de San Remo, Partie IV, Section III, paragraphe 110. « Les ruses de guerre sont autorisées. [...] ».

<sup>80</sup> Manuel de San Remo, Partie IV, Section III, paragraphe 110. « [...] il est interdit aux navires de guerre et auxiliaires de lancer une attaque en arborant un faux pavillon ou, à quelque moment que ce soit, de simuler intentionnellement le statut de [sept types de navires] ».

début de l'attaque. La Convention SOLAS<sup>81</sup>, est venue imposer à l'ensemble des navires de plus de 300 tonneaux de disposer d'un système d'identification automatique, *Automatic Identification System* (AIS) en anglais. Cette technologie civile vise à éviter les abordages et permet d'identifier les navires lorsque la reconnaissance visuelle ou radar n'est plus possible (nuit, temps de brume, faible échos radars). Il pèse une obligation juridique sur les navires civils d'embarquer un transpondeur AIS, et sur les États côtiers de disposer d'infrastructures nécessaires aux radiocommunications. Cependant, conformément aux dispositions de la règle du chapitre V de la Convention SOLAS relatif à la sécurité de la navigation, les « navires de guerre, [les] navires de guerre auxiliaires et autres navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploités par lui et utilisés exclusivement pour un service non commercial<sup>82</sup> » ne sont pas concernés par les dispositions énoncées qui ont vocation à s'appliquer pourtant « à tous les navires pour tous les voyages ».

Étant une technologie civile non sécurisée, l'AIS présente un intérêt tactique pour les navires militaires qui n'ont pas l'obligation d'en être équipés. Ainsi, les navires de guerre peuvent choisir soit de s'intégrer de façon normale dans le réseau AIS<sup>83</sup> à travers la réception des données envoyées par la flotte civile et la maîtrise des émissions, soit modifier les données qu'ils envoient. La modification des données, ou *spoofing*, vise à perturber l'analyse de la situation navale par l'adversaire ou à en orienter les manœuvres et les réactions. Pour cela les actions que peuvent accomplir les navires de guerre sont de trois ordres. Tout d'abord modifier les informations relatives à leur unité (identité, pavillon principalement) ou leurs données dynamiques (route, vitesse, position) en décalant leur position. Ils peuvent ensuite réduire la précision de la position qu'ils transmettent au système (imprécision dans l'utilisation du GPS). Enfin ils peuvent créer et diffuser de fausses pistes. Ces trois modes d'action n'étant pas exclusifs l'un de l'autre.

Dans la guerre navale, il est admis qu'il est possible de porter le pavillon de l'ennemi ou d'un État neutre. Compte tenu des données portées par l'AIS, il est possible de s'interroger sur leur valeur juridique, notamment au regard de la nationalité du pavillon indiqué. En effet, la nationalité du pavillon arboré au moment de l'attaque est clef, et elle se retrouve dans les règlements des différentes marines<sup>84</sup>. L'article D3223-44 du code de la Défense précise qu'« en aucun cas le commandant d'élément de force maritime ne doit engager le combat sans pavillon ou sous un autre pavillon que le pavillon français [...]». Cette disposition ne s'applique pas aux sous-marins en plongée ni aux formations de combat à terre ». Le Manuel de l'US Navy précise pour

---

<sup>81</sup> Convention relative à la Sauvegarde de la vie humaine en mer (« *safety of life at sea* » - SOLAS) adoptée en 1974 qui vise à définir des normes relatives à la sécurité, la sûreté et l'exploitation des navires.

<sup>82</sup> Convention SOLAS, chapitre V, règle 1.

<sup>83</sup> Généralement en indiquant « *warship* » et sa nationalité. Par exemple : « *French warship* ».

<sup>84</sup> Voir par exemple les manuels militaires de l'Allemagne (*idid.*, par 1022) ou des États-Unis (*idid.*, par 12.3.1).

sa part que « *It is unlawful for a warship to go into action without first showing her true colors* <sup>85</sup> ».

La question sous-jacente en terme de *spoofing* est de savoir quelle est la valeur juridique à accorder au pavillon indiqué dans le cadre d'une manœuvre de déception impliquant le recours à de fausses données AIS. Considérant dans un premier temps qu'en droit français la marque d'un navire de guerre est le pavillon national arboré à la poupe ou à la corne<sup>86</sup>, dans un second temps que les données portées dans l'AIS ont principalement une vocation de sécurité nautique et de prévention des accidents en mer, sans qu'il soit accordé de valeur juridique particulière qui viendrait se substituer à celle du pavillon, il est possible d'admettre qu'une attaque conduite sous faux AIS, mais en arborant le vrai pavillon du navire de guerre ne constitue pas une perfidie.

b) Une dissimulation : la dissolution dans l'environnement maritime

Ainsi que le souligne Steven Haines, dans son article *War at sea : Nineteenth-century laws for twenty-first century wars?*, une caractéristique notable de la loi qui s'applique en mer, est qu'elle permet aux navires de guerre de se déguiser, y compris en abordant un faux pavillon jusqu'au moment où ils lancent une attaque, bien que de telles « ruses de guerre » ne soient probablement pas aussi importantes qu'elle l'ont été autrefois<sup>87</sup>. Dès lors, et compte tenu du fait que la technologie navale a fait évoluer les flottes militaires et civiles dans des directions opposées : la course au gigantisme du côté civil, avec des navires pouvant transporter jusqu'à 24 000 conteneurs, d'une part, et la recherche d'une plus grande furtivité du côté militaire, et donc une certaine forme de limitation de la taille et des tonnages des bâtiments d'autre part, on peut se demander comment les navires militaires peuvent se fondre le plus possible dans leur environnement afin de surprendre l'adversaire.

Afin de se fondre dans le trafic maritime, les cinématiques des navires de guerre tendent le plus possible à se rapprocher de celles des navires civils et, quand la taille de certaines unités le permet, de recourir à une forme de camouflage. Il n'est ainsi pas rare que des navires militaires viennent évoluer dans les rails de navigation à proximité relativement immédiate de navires de commerce. Le but de la manœuvre est de leurrer les radars de l'adversaire en comptant sur la confusion des échos générés par les deux navires. Se couvrant ainsi, le navire militaire profite du fait que sa signature radar soit moins importante que celle de son « voisin » et est donc soustrait à la « vue »

---

<sup>85</sup> NWP 1-14M/MCTP 11-10B/COMDTPUB P5800.7A/MAR 2022 CHAPTER 12, Deception during Armed Conflict, § 12.3.1. Neutral flag, insignia, and uniforms at sea

<sup>86</sup> Cf. Article 1er du décret n°75-548 sur le cérémonial dans les forces maritimes et à bord des bâtiments de la marine nationale

<sup>87</sup> Steven Haines, *War at sea: Nineteenth-century laws for twenty-first century wars?* International Review of the Red Cross (2016), 98 (2), 419-447.

de l'adversaire. Cette pratique ne demeure cependant « possible » que dans un environnement maritime qui ne serait pas marqué par une très nette diminution du commerce civil. En effet pour se dissimuler, le navire militaire doit trouver un « vecteur ». Or, compte tenu des répercussions d'une guerre sur le trafic maritime, il est probable que les flux maritimes soient pour le moins perturbés, voire limités par l'instauration de zones d'exclusion. Cette forme de dissimulation pourrait toutefois être assimilée à l'utilisation d'un élément civil comme bouclier avant de procéder à une attaque, ce qui ne saurait constituer un mode licite d'attaque.

La protection d'une information vraie passe désormais par le recours à des technologies qui dépassent le cadre strictement maritime. La photographie spatiale permet ainsi de connaître avec un temps de rafraichissement relativement régulier quelle est la position dans un port ou dans un autre espace donné des navires de l'adversaire. Les caméras de surveillance installées dans de nombreux ports sont également une précieuse source d'information sur les mouvements de navires. Il en est de même de la présence de *spotters* dans des détroits (par exemple le détroit du Bosphore) qui alimentent en temps réel les réseaux sociaux de leurs informations. Il s'agit désormais pour les navires de guerre, compte tenu de cette masse d'informations disponibles en sources ouvertes, de chercher à dissimuler autant que faire se peut d'une part ses mouvements, et d'autre part ses intentions. L'expérimentation précédemment mentionnée (cf. paragraphe relatif aux navires de guerre) en cours dans la Marine Nationale consistant à masquer les numéros de coque ainsi que les noms de ses navires participe de cette volonté de dissimulation.

## Conclusion

Il est constant que le droit de la guerre navale n'a, depuis qu'il a été codifié au début du XX<sup>ème</sup> siècle, que relativement peu évolué. Parallèlement, l'encadrement de la conduite des hostilités dans le milieu maritime n'a pas connu les évolutions qui ont été celles des conflits terrestres, principalement à l'issue des deux guerres mondiales et des conflits liés à la décolonisation ou plus récemment ceux qui se sont déroulés dans les Balkans. Même la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer de 1982 est restée relativement muette sur le sujet de la guerre navale en ne se contentant que de venir fixer certaines définitions relatives aux navires, notamment celle de « navire de guerre ».

Le droit de la guerre navale se trouve aujourd'hui dans une situation qui est relativement similaire à celle qui avait été la sienne à la veille des deux conflits mondiaux lorsque de nouvelles technologies et une relative transformation du milieu maritime s'opérait. Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, nos anciens s'interrogeaient sur la licéité de l'emploi de la mine navale ou de la torpille. Aujourd'hui c'est la place du drone naval dans les opérations qui soulève des questionnements relativement similaires.

La transformation du monde maritime à travers d'une part, l'augmentation des flottes de commerce, et d'autre part la dilution du lien qui existait entre un pays avec sa flotte marchande, introduit de nouveaux paradigmes qu'il est nécessaire d'intégrer dans la conception d'une opération militaire en mer. Le statut des navires neutres, des membres des équipages de ces mêmes navires, le recours à des navires de commerce pour accompagner les flottes militaires dans la conduite de leurs opérations doit s'analyser au regard des éléments de droit qui demeurent le fondement du droit de la mer.

Il apparaît également nécessaire de préserver la spécificité du droit de la guerre navale comme branche particulière du droit des conflits armés. La particularité du milieu maritime impose de disposer de normes qui, sans déroger aux principes généraux de la conduite des hostilités, prennent en compte la nature spéciale du monde maritime. Toutes les règles des conflits à terre ne sont pas strictement transposables, et en mer, la référence n'est pas l'individu en tant que tel mais le navire dont le marin est en quelque sorte une forme de démembrement. Cette particularité, que l'on retrouve dans les différentes conventions sur le droit de la mer, implique éventuellement de s'interroger sur la place que l'on entend donner au marin en tant qu'individu dans la pratique des opérations navales à venir.

Aussi, au regard de ces éléments, si le droit de la guerre navale peut paraître désuet sur certains aspects, notamment son attachement à des symboles issus d'une époque où la guerre navale s'opérait directement au contact de l'ennemi et où il était relativement aisé de faire le lien entre un navire, sa cargaison et sa destination finale, il s'avère que ses principes généraux gardent leur pertinence malgré les

évolutions technologiques et les profondes transformations du milieu maritime. Ainsi que le souligne le vice-amiral américain Darse E. "Del" Crandall Jr. dans son article *International Law Considerations for 21<sup>st</sup> Century Engagements at Sea* publié dans *l'International Law Studies*, « le déroulement de cette guerre [le conflit russo-ukrainien] et la manière dont le monde y réagit, notamment [...] par les développements technologiques, pourraient préparer le terrain pour la guerre navale dans les décennies à venir et éclairer notre réflexion sur les conflits futurs potentiels<sup>88</sup>. »

Si certains aspects de la guerre navale de demain ne sont pas aujourd'hui tranchés et qu'il n'existe pas encore de réponse quant au statut et à l'usage qui peut ou pourra être fait des nouveaux moyens et méthodes des guerres à venir, le Manuel de San Remo continuera à demeurer une référence cardinale pour l'ensemble des marines dans leur préparation des conflits futurs. Il est toutefois nécessaire de régulièrement interroger les principes qui y sont exposés afin de les confronter à la pratique des États.

En novembre 2022, devant les officiers stagiaires de l'École de Guerre, l'amiral Vandier, chef d'état-major de la Marine, expliquait à propos de l'évolution du droit de la guerre navale, que ce dernier procédait de la technique qui conduisait à des pratiques nouvelles et que c'était de ces dernières que naissaient les nouvelles normes. La construction juridique du début du XX<sup>ème</sup> siècle marqué par l'arrivée de la guerre sous-marine, des torpilles et des mines s'inscrit dans cette dynamique qui est aujourd'hui à l'œuvre avec l'apparition des drones navals, des systèmes automatisés de traitement des données issues du monde maritime et des nouvelles technologies. Alors que la territorialisation des mers et l'accaparement de certaines richesses par des nations tend à rendre l'émergence d'un conflit en mer de plus en plus probable, toutes les règles qui naîtront de cette confrontation navale ne sont pas encore connues. Certaines demeureront, certaines seront définitivement caduques, d'autres enfin sont à écrire.

Aussi, pour ne pas se faire imposer des pratiques, et donc de nouvelles règles par des acteurs n'ayant pas les mêmes intérêts que nous, il est nécessaire d'associer les juristes spécialistes du droit de la mer aux travaux de réflexion sur la conduite des opérations futures en mer. L'amiral Vandier indique dans son article publié par la *Harvard Business Review*, *Comment s'adapter à un monde d'incertitudes ?*, « L'ennemi a lui aussi une capacité à nous surprendre, à déjouer nos prévisions, à nous attaquer quand nous ne sommes pas prêts. Dans le nouveau modèle d'entraînement, la seule règle est qu'il n'y a « pas de règle »<sup>89</sup>. Il convient de nuancer ce propos et d'inculquer aux plus bas échelons tactiques de la Marine que le corpus juridique de droit de la guerre en mer demeure *in fine*, même imparfait, en vigueur.

---

<sup>88</sup> « *How this war unfolds and how the world reacts to it—particularly through our alliances and partnerships and through technological developments—could set the stage for naval warfare in the coming decades and in-form our thinking about potential future conflicts.* » - Vice Admiral Darse E. "Del" Crandall Jr. (2022). *International Law Considerations for 21st Century Engagements at Sea*. *International Law Studies*, 99.

<sup>89</sup> [Comment s'adapter à un monde d'incertitudes ? - Harvard Business Review France \(hbrfrance.fr\)](https://www.hbrfrance.fr/Comment-sadapter-a-un-monde-d-incertitudes-?)

## Bibliographie et sources

### Références bibliographiques:

- Eric David, *Principes de droit des conflits armés*, 5e éd, Bruxelles, Bruylant, 2012
- Eric David, Françoise Tulkens et Damien Vandenmeersch avec la collaboration de Sylvie Ruffenach, *Code de droit international humanitaire*, 5e éd, Bruxelles, Bruylant, 2012
- Henckaerts, Jean-Marie, and Louise Doswald-Beck. *Droit international humanitaire coutumier*. No. BOOK. Bruylant, 2006.
- San Remo Manual, Louise Doswald-Beck (ed.), *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, 12 June 1994, Prepared by international lawyers and naval experts convened by the International Institute of Humanitarian Law, Cambridge University Press, Cambridge, 1995
- Holeindre, J. V., & Ramel, F. (2010). La ruse et les formes contemporaines de la guerre. *La guerre: des origines à nos jours*, Auxerre, Éditions Sciences Humaines, 47-63.
- Holeindre, J. V. (2017). *La ruse et la force*. Perrin. Page x
- Antoine Pilet, *Les Conventions de La Haye du 29 juillet 1899 et du 18 octobre 1907, étude juridique et critique*, Paris, A. Pedone éditeur, 1918

### Articles en français:

- Jeangène Vilmer, J.-B. (2014). Review of [Abdelwahab Biad et Paul Tavernier, dir, *Le droit international humanitaire face aux défis du XXIe siècle*, Bruxelles, Bruylant, 2012
- Marco Sassòli, Antoine A Bouvier et Anne Quintin avec la collaboration de Juliane Garcia, *Un droit dans la guerre? Cas, documents et supports d'enseignement relatifs à la pratique contemporaine du droit international humanitaire*, 2e éd, Genève, Comité International de la Croix-Rouge, 2012]. *McGill Law Journal / Revue de droit de McGill*, 59(3), 741–757.
- Doswald-Beck (L.) «Le manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer», *Revue internationale de la Croix-Rouge*, n°816, Novembre 1995, pp. 635-647
- Pomès, E. J. La difficile qualification des systèmes militaires robotisés maritimes: un navire sans équipage embarqué. *Neptunus, e. revue*, Centre de Droit Maritime et Océanique Université de Nantes, 2013, vol. 19, p. 3.

- Mommessin, Christophe. « La Russie impose-t-elle un blocus naval en mer Noire ? », Brèves Marines n°269, 2023.
- Poitou, Ludovic. « Lutter contre l'hybridité en mer », Revue Défense Nationale, vol. h-, no. HS4, 2021, pp. 113-124.
- Les registres : prérogatives étatiques et logiques marchandes, Camille Valero, Note de Synthèse ISEMAR n°208 - Mars 2019.

Articles en anglais :

- Vice Admiral Darse E. "Del" Crandall Jr. (2022). International Law Considerations for 21st Century Engagements at Sea. International Law Studies, 99.
- Steven Haines, War at sea: Nineteenth-century laws for twenty-first century wars? International Review of the Red Cross (2016), 98 (2), 419–447.
- M.N. Schmitt, D.S. Goddard, International law and the military use of unmanned maritime systems, I International Review of the Red Cross (2016), 98 (2), 567–592.
- R. Veal, M. Tsimplis, A. Surdy, The legal status and operation of unmanned maritime vehicles, Ocean Dev. Int. Law 50 (2019) 23–48.
- Tuckett, C. (2023, 23 janvier). Ukraine symposium – What's in a name? Getting it right for the navale "drone" attack on Sevastopol. <https://Lieber.Westpoint.Edu/>.
- Robertson, Horace B. Jr., "The "New" Law of the Sea and The Law of Armed Conflict at Sea" (1992).Newport Papers. 2.

Droit de la mer :

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982)
- Convention de Genève sur le droit de la mer (1958)
- Convention relative à la Sauvegarde de la vie humaine en mer (1974)

Droit des conflits armés :

- Deuxième Conférence internationale de la Paix, La Haye 15 juin - 18 octobre 1907, Actes et Documents, La Haye, 1907, Vol.I, pp.689-723
- III. Convention relative à l'ouverture des hostilités.
- VI. Convention relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités.
- VII. Convention relative à la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre.
- VIII. Convention relative à la pose de mines sous-marines automatiques de contact.

- IX. Convention concernant le bombardement par des forces navales en temps de guerre.
- X. Convention pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève.
- XI. Convention relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime.
- XII. Convention relative à l'établissement d'une Cour internationale des prises.
- XIII. Convention concernant les droits et les devoirs des Puissances neutres en cas de guerre maritime.
- Conventions de Genève (1949)
- Premier Protocole aux Conventions de Genève (1977)
- Commentaire de 1960 sous l'article 4 de la CG III.
- Commentaire sous l'article 51 du PA I

#### Manuels de droit des conflits armés:

- Allemagne: Kommandanten-Handbuch - Rechtsgrundlagen für den Einsatz von Seestreitkräften - Commander.'s Handbook - Legal Bases for the Operations of Naval Forces – 2002
- Australie: Australian Defence Doctrine Publication 06.4— Law of Armed Conflict – 2006 Edition
- États-Unis: The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations (NWP 1-14M/MCTP 11-10B/COMDTPUB P5800.7A/MAR – 2022)
- France: Manuel du droit des opérations, Edition 2022
- Norvège: Manual of the Law of Armed Conflict – English Edition 2018
- Royaume-Uni: The Joint Service Manual of the Law of Armed Conflict, Joint Service Publication 383, 2004 Edition

#### Documents du CICR

- International Review of the Red Cross (2016), 98 (2), 383–392. War and security at sea

#### Corpus juridique français

- Code de la défense
- Code des transports
- Décret n° 2017-850 du 9 mai 2017 relatif à la composition et à la mise en œuvre de la flotte à caractère stratégique, pris pour l'application de l'article L. 2213-9 du code de la défense.
- Question N° 23418 publiée au Journal Officiel le 08/10/2019 page 8506. Réponse publiée au JO le 07/01/2020 page 65
- Note n° 546/ARM/EMM/OPS/EMO-M/DMOA/NP du 09 mars 2020 à l'attention de la direction du personnel militaire de la Marine relative à la qualification juridique des navires affrétés par la Marine Nationale.

Sites Internet :

<https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/food-security-and-affordability/#ukraine>

<https://www.navalnews.com/naval-news/2022/02/russia-ukraine-conflict-what-happened-in-the-black-sea-so-far/>

<https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative>

[https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/jcc\\_shipping\\_procedures\\_26\\_aug\\_2022.pdf](https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/jcc_shipping_procedures_26_aug_2022.pdf)

<https://www.opex360.com/2022/04/14/navire-amiral-de-la-flotte-russe-de-la-mer-noire-le-croiseur-moskva-a-ete-gravement-endommage/>

<https://www.opex360.com/2022/11/16/guerre-informationnelle-la-marine-nationale-veut-brouiller-les-cartes-en-cachant-le-nom-de-ses-navires/>

<https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/gciii-1949/article-4/commentary/1960?activeTab=1949GCs-APs-and-commentaries>

<https://www.shipmentlink.com/>

<https://www.youtube.com/live/yYWZbAoNeDE?feature=share>

[Comment s'adapter à un monde d'incertitudes ? - Harvard Business Review France \(hbrfrance.fr\)](#)

# Table des matières

<b>Résumé</b> .....	3
<b>Introduction</b> .....	4
<b>Partie 1: Le principe de distinction</b> .....	7
1. Les navires ayant le droit de combattre .....	7
a) <i>Les navires de guerre</i> .....	7
b) <i>Les drones navals</i> .....	9
c) <i>Les navires auxiliaires</i> .....	11
2. Les navires civils .....	13
a) <i>Les navires de commerce</i> .....	13
b) <i>Les navires d'État</i> .....	14
c) <i>Le cas des équipages des navires civils et la participation directe aux hostilités</i> .....	16
<b>Partie 2: Le principe de précaution dans l'attaque et le choix des moyens et méthodes de guerre</b> .....	19
1. La précaution dans l'attaque et sa réponse .....	19
2. De la pertinence du blocus naval comme méthode de guerre	21
a) <i>La technique du blocus naval</i> .....	21
b) <i>Un contournement du blocus: le cas russe en mer Noire</i> .....	23
3. La ruse dans la guerre navale.....	26
a) <i>Une déception: le spoofing AIS et la notion de pavillon</i> .....	26
b) <i>Une dissimulation: la dissolution dans l'environnement maritime</i> .....	28
<b>Conclusion</b> .....	30
<b>Bibliographie et sources</b> .....	32

