

Dans le cadre de l'Initiative mondiale visant à revitaliser l'engagement politique en faveur du droit international humanitaire (Initiative mondiale en faveur du DIH), **l'Égypte, l'Indonésie et le Comité international de la Croix-Rouge (CICR)** ont le plaisir de vous annoncer la tenue de l'événement suivant :

GROUPE DE TRAVAIL 7

DEUXIÈME CONSULTATION AVEC LES ÉTATS SUR LA GUERRE MARITIME

À l'intention des conseillers juridiques des ministères des Affaires étrangères et de la Défense dans les capitales, ainsi que des représentants des missions permanentes à Genève

JEUDI 6 NOVEMBRE 2025
DE 9H À 18H (UTC+1)

FORMAT : EN PRÉSENTIEL (À L'HUMANITARIUM DU CICR À GENÈVE) ET EN LIGNE (SUR ZOOM)

Contexte

Bien qu'aucune guerre maritime à grande échelle n'ait eu lieu depuis la Seconde Guerre mondiale, les forces navales ont continué à jouer un rôle central dans les conflits armés modernes sur mer. Plusieurs événements à travers le monde ont illustré de façon frappante la vulnérabilité de la marine marchande face à la guerre moderne ainsi que l'impact des conflits armés sur l'économie mondiale et, ce qui est plus important encore, sur le maintien des services essentiels. Au nombre des moyens et méthodes de guerre maritime figurent notamment les armes classiques mer-mer, sol-mer et air-mer, les sous-marins et les mines marines (dont l'emploi est toutefois strictement réglementé), ainsi que le blocus, les visites et fouilles, le déroutement et la capture. La conjugaison des conflits armés, du choix des navires de commerce de passer par des goulets d'étranglement maritimes par souci de rentabilité

et de rapidité, et du volume impressionnant du commerce mondial a eu pour effet d'accroître les risques pour le secteur du transport maritime et les États, y compris les États neutres, ainsi que pour leur population civile. Les conséquences pour la marine marchande sont évidentes : augmentation des coûts opérationnels, risques accrus pour la sécurité et perturbations importantes du commerce. En cas de conflit armé, les navires de commerce ou autres navires civils risquent d'être bloqués pendant longtemps dans des ports – ce qui cause des interruptions des flux de biens essentiels – ou d'être coulés, les marins risquant alors de perdre la vie ou d'être naufragés. Les États et les populations civiles à terre devront alors faire face à des hausses de prix, des pénuries de marchandises et un risque de pauvreté et de malnutrition. Les conséquences indirectes de toute guerre maritime potentielle – qui vont des perturbations de la sécurité alimentaire, des systèmes de communication et des services essentiels aux dégâts causés aux gazoducs et oléoducs en mer, et entraînent des dommages socio-économiques plus larges, y compris pour les États neutres et leur population – mettent en évidence la nécessité urgente d'appliquer plus efficacement le droit international humanitaire (DIH), afin de prendre en considération les répercussions qui peuvent se produire au-delà des zones de conflit immédiates.

Il convient d'examiner plus en détail comment est appliqué le droit international régissant la guerre maritime, en tenant compte en particulier de la présence fréquente sur mer, à notre époque, de civils et de biens civils dont la plupart n'ont aucun lien avec le conflit armé, ainsi que des graves conséquences que les conflits armés sur mer peuvent avoir pour les populations civiles et les biens civils sur terre.

Le groupe de travail sur la guerre maritime offre un espace de réflexion qui permet aux États de se pencher sur plusieurs problématiques humanitaires cruciales liées aux conflits armés contemporains sur mer. Son objectif est que les États s'entendent sur les bonnes pratiques à adopter pour l'application du droit et le respect des principes d'humanité dans la guerre maritime – notamment des lignes directrices opérationnelles claires, une formation appropriée, et un fort attachement aux principes humanitaires afin de prévenir toute violence incontrôlée et de protéger les personnes civiles et les biens civils. Ce groupe de travail œuvre parallèlement au processus de mise à jour du *Manuel de San Remo* actuellement mené par des spécialistes de ce domaine, et peut influencer sur les discussions qui ont lieu dans ce cadre¹.

La première consultation organisée par le groupe de travail sur la guerre maritime a mis en évidence plusieurs questions essentielles, notamment : le rôle des États neutres dans les conflits armés sur mer ; la protection des navires de commerce et de leurs équipages ; la protection des civils – tant en mer que sur terre – et du transport maritime commercial contre les effets des hostilités sur mer ; la prévention des dommages causés aux civils par des mesures d'interdiction maritime telles que les blocus ; et la protection d'infrastructures civiles essentielles telles que les câbles sous-marins. Au cours de la réunion d'experts qui s'est tenue à Jakarta², les spécialistes ont également souligné que les règles relatives à la conduite des hostilités continuaient de s'appliquer sur mer. En d'autres termes, que les civils se trouvent à bord de navires de commerce ou de bateaux de pêche ou soient des personnes déplacées en situation précaire, ils ne doivent jamais faire l'objet d'attaques, et toutes les précautions pratiquement possibles doivent être prises pour les protéger contre les effets des hostilités. Les experts ont également souligné le rôle que les États neutres peuvent jouer dans un conflit armé sur mer et les modalités de la protection dont ils jouissent.

¹ *Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer*, 12 juin 1994 : <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/san-remo-manual-1994>. La phase de rédaction du projet de mise à jour du Manuel a été lancée en décembre 2024 : <https://iihl.org/wp-content/uploads/San-Remo-Manual-Project-Statement.pdf>.

² Dont le rapport sera publié sur le site web [L'humanité dans la guerre](#).

La deuxième consultation examinera plus en détail les conséquences humanitaires de certains moyens et méthodes de guerre maritime, ainsi que l'impact que la conduite des hostilités sur mer peut avoir sur les populations civiles sur terre. Elle visera à mieux comprendre comment les belligérants peuvent, conformément au DIH, respecter l'humanité dans la guerre maritime tout en tenant compte des nécessités militaires. Elle mettra en évidence et examinera le caractère exceptionnel que doit revêtir toute attaque ou destruction de navires de commerce. Elle sera également axée sur la protection des civils, tant sur mer que sur terre, contre les conséquences directes et indirectes de la guerre maritime (qui vont des perturbations de la sécurité alimentaire, des chaînes de communication et des services essentiels à des dommages socio-économiques plus larges). Certaines règles spécifiques feront l'objet d'une attention particulière : par exemple, les États seront invités à discuter de la manière dont les principes régissant la conduite des hostilités devraient être appliqués sur mer afin de protéger les civils et les navires de commerce, y compris ceux des États neutres. Le débat portera en outre sur certains moyens et méthodes, tels que l'interdiction de la famine comme méthode de guerre et l'interdiction des blocus qui privent les civils de nourriture et d'autres biens essentiels à leur survie. Enfin, la consultation visera à élaborer des recommandations précisant comment appliquer le droit dans la pratique.

1. La conduite des hostilités et ses conséquences sur mer

On dit souvent que le droit de la guerre maritime a toujours été un système juridique « axé sur les plateformes » (navires et infrastructures navales), c'est-à-dire qui reposait principalement sur le statut des navires et qui attribuait une importance secondaire aux personnes présentes à bord. Il peut être difficile d'identifier les cibles dans le milieu maritime. Dans les zones de trafic maritime dense, les navires de commerce et les marins risquent davantage de subir des erreurs de ciblage et des dommages accidentels au cours de conflits armés sur mer. Des erreurs peuvent se produire et, en raison du cryptage des communications et de la possibilité d'usurper et de brouiller les systèmes de communication et de navigation, des navires de commerce peuvent être identifiés à tort comme étant des navires ennemis. Le risque d'attaquer et de couler des navires de commerce est réel si toutes les précautions nécessaires ne sont pas prises au préalable.

Sécurisation de la navigation : les navires de commerce et les marins courent également le risque de devenir des victimes collatérales. À proximité des voies maritimes et dans les goulets d'étranglement surtout, ces navires peuvent être touchés parce qu'ils se retrouvent près de bâtiments de guerre ou d'autres cibles légitimes, subissant alors des dommages considérables et des pertes humaines. L'utilisation de mines marines, bien que licite dans certaines circonstances précises, peut également avoir des conséquences meurtrières pour les navires de commerce et les personnes qui se trouvent à leur bord. Ces mines peuvent également avoir des effets importants sur l'environnement marin³. La consultation pourrait être l'occasion d'examiner, par exemple, la faisabilité et la nécessité d'établir pendant les conflits armés sur mer des couloirs de navigation sûrs pour tous les navires de commerce empruntant leurs voies maritimes habituelles, ainsi que d'autres recommandations de ce type.

Protection des navires de commerce : le rôle que peuvent jouer les navires de commerce dans les conflits armés ne doit pas être oublié. Ceux-ci peuvent en effet être convertis en bâtiments de guerre ou en navires-hôpitaux, ou jouer le rôle de navires auxiliaires. Ils peuvent (sans le savoir ou délibérément) transporter des marchandises que les belligérants ont déclarées « de contrebande », poser des mines marines, effectuer des sauvetages en mer ou aider à l'évacuation de civils et d'autres personnes protégées. Selon les circonstances, les navires de commerce risquent de perdre leur statut civil protégé et de devenir des objectifs militaires, pouvant par conséquent être attaqués si certaines conditions sont remplies. Il convient également de se demander, dans un monde où toutes sortes de cargaisons, de propriétaires, d'États du pavillon et de capitaines peuvent être associés aux navires, s'il est judicieux

³ Commission du droit international, *Projet de principes sur la protection de l'environnement en rapport avec les conflits armés*, 2022, A/77/10, Nations Unies, Genève, 2022, principes 26 et 27.

que des navires de commerce soient pris pour cible même s'ils répondent aux critères définissant un objectif militaire.

La préférence historique pour la capture plutôt que la destruction des navires de commerce était un des fondements de la guerre navale classique, qui trouvait son origine dans une combinaison de principes juridiques, économiques et humanitaires. Légalement, cette pratique était régie par le droit de prise : un navire de guerre belligérant pouvait arrêter un navire de commerce ennemi, l'aborder et le saisir, puis le présenter devant un tribunal des prises pour jugement. Si le tribunal estimait que le navire était une prise ennemie (p. ex. un navire ennemi ou un navire neutre transportant de la contrebande), l'État qui l'avait capturé devenait propriétaire du bateau et de sa cargaison. La destruction était considérée comme une mesure de dernier recours, à n'exécuter qu'après que les passagers, l'équipage et les documents de bord eurent été mis en lieu sûr. Elle n'était autorisée que dans des circonstances exceptionnelles⁴, notamment dans les cas où le fait d'amener le navire de commerce au port mettrait en danger le navire de guerre qui l'avait capturé. Lors de la rédaction du *Manuel de San Remo*, les experts avaient tenu compte du fait que ces règles avaient été remises en question par l'avènement et la pratique de la guerre sous-marine pendant la Seconde Guerre mondiale. Il pourrait être judicieux de se pencher à nouveau sur ce sujet dans le contexte actuel.

Statut et traitement des marins : si des navires de commerce sont capturés ou déroutés, ils devront être acheminés ou escortés jusqu'à un port et leur équipage et leurs passagers devront être libérés ou placés en détention. Il importera alors de réfléchir à leur statut, à leurs conditions de détention et au traitement qui leur est réservé. Il sera également essentiel de débattre des questions de compétence de l'État du pavillon lorsque celui-ci est un État neutre et de parvenir à une vision commune, car ces questions n'ont pas fait l'objet d'une discussion exhaustive par le passé. Ce point sera examiné de manière approfondie dans le cadre de la troisième consultation, en février prochain.

2. La conduite des hostilités et ses conséquences sur terre

Si la problématique des conséquences humanitaires potentielles des blocus, notamment pour les populations sur terre, est expressément reconnue et traitée – par exemple dans le *Manuel de San Remo*⁵ et dans les manuels militaires de nombreux États –, celle des effets sur terre d'autres aspects d'un conflit armé sur mer est souvent négligée dans les discussions sur la guerre maritime. Le commerce international est par nature interconnecté et interdépendant, et le transport maritime en est un vecteur essentiel. Il est indispensable de maintenir des voies de communication maritimes ouvertes pour assurer l'acheminement des denrées alimentaires et autres biens indispensables à la survie des populations civiles sur terre. Lorsque les voies maritimes sont bloquées et que les belligérants imposent un trop lourd fardeau aux navires de commerce et aux entreprises qui les exploitent, cette situation peut entraîner une augmentation du prix des biens et du carburant essentiels aux civils non seulement dans les États belligérants, mais aussi dans les États neutres, et avoir des conséquences humanitaires considérables.

Impact sur la sécurité alimentaire : en particulier, la mise en place de zones d'exclusion maritime et l'application de mesures anti-contrebande ou éventuellement de mesures de prise peuvent avoir un impact sur le transport maritime international : les compagnies peuvent être peu disposées à transporter certaines marchandises en passant par tel ou tel endroit, et à modifier leur trajet par crainte de subir une attaque ou une capture ou de contrevenir à des listes de contrebande peu claires. Une telle situation peut avoir des conséquences négatives pour les populations civiles tant des États neutres que des États belligérants en risquant de perturber le commerce maritime de marchandises essentielles à

⁴ *Procès-verbal concernant les règles de la guerre sous-marine prévues par la Partie IV du Traité de Londres du 22 avril 1930*, Londres, 6 novembre 1936.

⁵ *Manuel de San Remo*, par. 102-104.

la survie de ces populations – et ce, dans un contexte de mondialisation accrue où l'on dépend souvent des importations, notamment de denrées alimentaires.

Protection des infrastructures en mer : les attaques contre les câbles sous-marins et les pipelines représentent un autre risque susceptible de porter atteinte à la population civile sur terre. Des attaques contre les principaux câbles sous-marins pourraient perturber les communications entre régions, ce qui se répercuterait sur tous les secteurs d'activité et affecterait aussi bien le fonctionnement des entreprises commerciales que celui des hôpitaux et des services d'urgence, entre autres. Ces câbles acheminent plus de 99% des communications électroniques intercontinentales de la planète, y compris la plupart des transactions financières. La perte d'infrastructures énergétiques à la suite d'attaques contre des pipelines sous-marins pourrait également causer des problèmes d'ordre humanitaire et économique. En outre, la destruction d'un pipeline pourrait polluer l'environnement naturel marin et côtier et avoir des conséquences économiques, y compris au-delà des régions directement approvisionnées par le pipeline en question.

Les infrastructures offshore telles que les plateformes pétrolières et gazières, les pipelines et les fermes éoliennes sont très vulnérables aux attaques lors de conflits armés. Ces installations, vitales pour les réseaux énergétiques et réseaux de communication mondiaux, risquent d'être endommagées tant par des frappes cinétiques que par des cyberopérations. Bien que ce soient en principe des biens civils, elles peuvent perdre leur protection dès lors qu'elles deviennent des objectifs militaires au regard du DIH. En outre, la présence de travailleurs civils sur ces sites introduit une dimension humanitaire cruciale dont il faut tenir pleinement compte.

Les hostilités sur mer ont donc des répercussions profondes et souvent dévastatrices bien au-delà du théâtre immédiat des opérations ; non seulement elles mettent directement en danger la vie et les moyens de subsistance des marins ainsi que l'environnement maritime, mais elles portent atteinte aux populations civiles à travers le monde. Le commerce maritime moderne étant par nature interconnecté, les dommages subis par les navires de commerce, la capture de leurs équipages ou les interruptions du fonctionnement d'infrastructures vitales telles que les câbles sous-marins et les pipelines peuvent déclencher des crises en cascade, allant de la perturbation des communications à de graves pénuries de nourriture et de carburant en passant par des difficultés économiques. En définitive, le manque de protection adéquate des activités maritimes civiles lors des conflits armés sur mer a des conséquences désastreuses. Cela ne fait que rendre plus évidente la nécessité urgente de la consultation dont traite le présent document, et du dialogue qu'elle implique, si l'on veut assurer un respect constant des principes humanitaires visant à préserver le bien-être des populations civiles dans le monde entier.

Objectifs

Cette consultation visera les objectifs suivants :

- **Faire le point sur les progrès accomplis par le groupe de travail, notamment :**
 - informer les participants des conclusions de la première consultation, compilées dans le rapport intérimaire, ainsi que des enseignements tirés des événements connexes qui ont eu lieu ultérieurement ;
 - présenter les prochaines étapes en vue de l'élaboration des recommandations finales du groupe de travail.
- **Examiner la façon dont les règles et principes régissant la conduite des hostilités devraient être appliqués en mer**, en veillant particulièrement à ce que les civils, tant sur mer que sur terre, soient protégés contre les conséquences directes et indirectes de la guerre maritime (conséquences qui vont des perturbations de la sécurité alimentaire, des chaînes de communication et des services essentiels à des dommages socio-économiques plus larges).
- **Comprendre en quoi les populations civiles sur terre sont affectées** par les moyens et méthodes de la guerre maritime.
- **Examiner comment les navires de commerce** (servant notamment au transport et au commerce internationaux), **les marins et les populations civiles en situation de risque** peuvent être adéquatement protégés contre les effets de la conduite d'hostilités sur mer.
- **Élaborer des recommandations** indiquant comment appliquer le droit dans la pratique.

Prochaines étapes

Les résultats de cette consultation viendront alimenter la réflexion plus générale menée au sein du groupe de travail sur la guerre maritime et conduiront à la formulation de recommandations concrètes. Le groupe de travail organisera en 2026 une consultation thématique supplémentaire, qui portera sur la façon dont les marins sont recueillis et pris en charge lorsqu'ils sont blessés, malades, naufragés, détenus ou décédés. Cette nouvelle consultation thématique débouchera à son tour sur la formulation de recommandations concrètes. Toutes les recommandations seront présentées au cours du deuxième trimestre de 2026 et seront débattues plus avant par l'ensemble des États.

Les consultations seront complétées par des ateliers interactifs d'experts consacrés à des thèmes spécifiques. Tous les événements connexes seront annoncés sur le site web [L'humanité dans la guerre](#).

Participants

- La consultation se déroulera principalement en présentiel, à Genève. Il sera également possible de participer en ligne.
- La consultation est **ouverte à tous les États intéressés**. Pour ce qui est des participants, le choix devrait se porter de préférence sur des experts militaires et des représentants des ministères concernés (en poste dans les capitales) dotés d'une solide connaissance du droit international applicable aux conflits armés sur mer, ainsi que des représentants des missions permanentes à Genève.

- D'autres représentants disposant d'une expertise spécifique dans le domaine concerné (p. ex. membres d'organisations internationales, de la société civile et des milieux universitaires) pourront également participer à la consultation, sur invitation.
- Les inscriptions sont ouvertes jusqu'au 2 novembre 2025 inclus, à l'adresse <https://forms.office.com/e/bG5CgdbTFB>.

Modalités d'organisation

- Les langues de travail seront **l'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol, le français et le russe**. Des services d'interprétation simultanée seront fournis.
- Nous prions les États de bien vouloir limiter la durée de leurs interventions à **quatre minutes**, afin que tous les participants aient la possibilité de s'exprimer. Au terme de chaque séance, et une fois que tous les participants souhaitant s'exprimer auront pu le faire, les États et les autres participants auront l'occasion de débattre des idées proposées par d'autres intervenants.
- Pour préparer leurs interventions, les participants sont priés de se reporter aux **questions-guides** présentées dans l'ordre du jour ci-après.
- Étant donné les difficultés techniques inhérentes aux réunions hybrides, nous encourageons les délégations présentes dans la salle à faire leurs déclarations en personne et, dans tous les cas, à accorder toute leur attention aux délégations prenant la parole à distance.
- Tout au long de la consultation, les discussions devront rester **inclusives, constructives, non politisées et orientées vers la recherche de solutions**. Si, lors des consultations, les participants sont encouragés à faire part de la pratique en vigueur dans leur pays, ils sont priés de s'abstenir d'évoquer des situations spécifiques ou la pratique d'autres États.
- Afin de faciliter le travail des interprètes, nous invitons les participants à transmettre le texte de leurs déclarations d'ici au 3 novembre 2025, par courrier électronique à l'adresse ihlinitiative@icrc.org, avec en objet la mention : « Deuxième consultation sur la guerre maritime ». Nous encourageons également les participants à envoyer le texte intégral de leurs déclarations par courrier électronique à l'issue de la réunion. **Sauf demande expresse de confidentialité, ces déclarations seront publiées sur le site [L'humanité dans la guerre](#).**
- La consultation sera enregistrée, mais l'enregistrement ne sera pas rendu public.

Ordre du jour

Guerre maritime Deuxième série de consultations

6 novembre 2025, de 9h à 18h
Humanitarium (CICR), 17 avenue de la Paix, 1202 Genève

** Les horaires ci-dessous ne sont fournis qu'à titre indicatif et sont sujets à modification.*

Enregistrement et café / Login et connexion	8h30-9h00
Ouverture de la réunion et introduction	9h00-9h30
Séance 1 : La conduite des hostilités et ses conséquences sur mer	9h30-11h00
Introduction par les experts Questions-guides 1. Comment les principes de distinction, de proportionnalité et de précaution régissant la conduite des hostilités peuvent-ils être appliqués plus efficacement dans le milieu maritime ? 1.1. En ce qui concerne les règles régissant la conduite des hostilités au cours d'un conflit international ou non international sur mer, comment les États interprètent-ils et appliquent-ils le principe de distinction (à l'égard des personnes civiles et des biens civils), en particulier en ce qui concerne les navires de commerce et les infrastructures offshore, mais aussi la présence de civils à bord de ces navires et sur ces infrastructures ? 1.2. Quels sont les facteurs pertinents à prendre en compte pour évaluer la proportionnalité dans le milieu maritime, et en quoi celle-ci présente-t-elle des similitudes ou des différences par rapport à la proportionnalité dans d'autres milieux ? 1.3. Quelles mesures pratiques doivent être prises lors de l'application sur mer du principe de précaution, y compris les mesures visant à réduire la pollution et d'autres dommages portant atteinte à l'environnement naturel ? 2. Comment le droit international peut-il être mis en œuvre à notre époque pour remédier à la vulnérabilité de la marine marchande et des marins ? 2.1. Comment les belligérants détermineraient-ils que des navires sont devenus des objectifs militaires dans un conflit armé contemporain sur mer ? Est-il approprié d'utiliser une approche fondée sur le seul navire ? Quels problèmes posent la diversité des cargaisons (de contrebande ou autres) pouvant se trouver à bord d'un même navire, ainsi qu'une éventuelle divergence entre les nationalités des membres de l'équipage, l'État du pavillon et le lieu de propriété du navire ?	

2.2. Dans quelle mesure les États neutres sont-ils tenus de veiller à ce que leurs navires de commerce ne transportent pas de marchandises de contrebande ni d'autres biens susceptibles d'offrir un avantage militaire aux belligérants ? 2.3. Historiquement, le principal mode d'action d'un belligérant contre un navire de commerce était en général la capture, et ce n'était que dans des circonstances exceptionnelles qu'un tel navire pouvait être détruit. Dans les conflits maritimes contemporains, dans quels contextes ce mode d'action demeure-t-il la norme pertinente et appropriée, et l'application de cette norme doit-elle être réaffirmée ? Quels problèmes pose l'utilisation de systèmes maritimes sans équipage dans l'exercice de ce que l'on appelle souvent les « droits des belligérants » contre des navires de commerce ? 2.4. Comment appliqueriez-vous le droit dans un conflit armé non international ? 2.5. Y a-t-il des mesures pratiques (p. ex. des systèmes de notification ou des protocoles de transit unanimement approuvés) qui devraient être mises en place tant par les États belligérants que par les États neutres afin de protéger les navires de commerce ? Quelles mesures pouvez-vous mettre en place pour que les marins soient protégés contre les effets d'une attaque ?	
Pause café	11h00-11h20
Séance 2 : La conduite des hostilités et ses conséquences sur mer (suite)	11h20-12h30
Questions-guides Poursuite des discussions de la séance 1, le cas échéant.	
Pause déjeuner (repas non fourni)	12h30-13h30
Séance 3 : La conduite des hostilités et ses conséquences sur terre	13h30-15h00
Introduction par les experts Questions-guides 1. Comment les États menant des opérations militaires peuvent-ils tenir compte des répercussions indirectes plus larges de ces opérations sur les populations civiles à terre, y compris dans les États neutres, et les atténuer efficacement ? (Ces répercussions peuvent être des perturbations de la sécurité alimentaire et des services essentiels, des dommages socio-économiques plus généraux, des effets négatifs sur le commerce maritime et des conséquences néfastes pour les civils, comme cela est exposé plus haut.) 1.1. Comment interpréteriez-vous le droit existant pour assurer la protection des personnes civiles et des biens civils sur terre ? Faut-il conserver et réexaminer certaines lois et pratiques de la guerre maritime classique ? Faudrait-il en considérer quelques-unes comme obsolètes ?	

1.2. En quoi faudrait-il réévaluer la mise en œuvre des mesures de prise, de lutte contre la contrebande et d'autres opérations d'interception maritime si elle a un impact sur le commerce maritime mondial, ainsi que des conséquences humanitaires importantes pour les populations civiles sur terre ? 1.3. Quelles sont les limites juridiques restreignant le recours à des opérations de blocus maritime ? Quand l'imposition de blocus doit-elle être considérée comme une violation du droit international relatif aux conflits armés sur mer ? Quelles obligations les puissances occupantes ont-elles en matière d'accès de la population civile aux denrées alimentaires, aux fournitures médicales et aux services essentiels ? 2. Quelles mesures, tant juridiques que pratiques, peuvent être prises pour assurer la protection des infrastructures civiles essentielles – telles que les câbles de communication et gazoducs et oléoducs sous-marins, ainsi que d'autres infrastructures offshore – contre les attaques, la destruction ou d'autres dommages au cours de conflits armés sur mer ? 2.1. Au moment du choix des cibles, comment prendriez-vous en considération l'impact sur la population civile des dommages que risqueraient de subir les câbles et pipelines sous-marins ainsi que d'autres infrastructures offshore ? 2.2. Quelles mesures les États peuvent-ils mettre en place pour protéger la population civile des effets qu'auraient des attaques contre des câbles et pipelines sous-marins et d'autres infrastructures offshore, ou des dommages causés à ces équipements ? 2.3. Avez-vous, dans votre pratique, votre formation ou vos manuels militaires, des exemples de la façon de procéder pour ce faire ?	
Pause café	15h00-15h30
Séance 4 : La conduite des hostilités et ses conséquences sur terre (suite)	15h30-17h30
Questions-guides Poursuite des discussions de la séance 3, le cas échéant.	
Observations finales et prochaines étapes	17h30-18h00