

**DOCUMENT DE TRAVAIL POUR LA CINQUIÈME CONSULTATION
AVEC LES ÉTATS**

Groupe de travail 7 – GUERRE MARITIME

COPRÉSIDIÉ par l'Égypte, l'Indonésie et le Comité international de la Croix-Rouge

Présentation générale

Dans le monde entier, les océans, les mers et les voies navigables constituent une source de vie : pour des écosystèmes fragiles et une multitude de plantes et d'animaux, pour les millions de pêcheurs qui assurent la sécurité alimentaire mondiale, pour des échanges commerciaux mondiaux dont le volume ne cesse de croître, ainsi que pour les ressources et les infrastructures énergétiques en pleine expansion dont dépendent nos sociétés. Les océans restent un espace mondial commun, utilisé par tous, y compris en temps de conflit armé. Cependant, la guerre maritime s'est considérablement transformée – une transformation qui touche de nombreux domaines et expose les marins et les infrastructures civils, ainsi que les chaînes d'approvisionnement mondiales, à des risques nouveaux et en constante évolution. Au fur et à mesure que les opérations navales se modernisent et que leur complexité et leur interconnexion s'accroissent, il est indispensable que les cadres juridiques établis de longue date restent en phase avec cette évolution afin de pouvoir continuer à remplir leur fonction de protection. Dans le même temps, les États ont des responsabilités légitimes en matière de sauvegarde de leur sécurité et de protection de leurs populations et de leurs intérêts maritimes vitaux. L'application et l'interprétation du droit de la guerre maritime devraient par conséquent viser à protéger ceux qui ne sont pas impliqués dans les combats, notamment les civils et les États neutres (c'est-à-dire qui ne sont pas parties au conflit armé), et prendre en compte des impératifs de sécurité des États, en particulier la protection des voies maritimes, des lignes de communication maritimes et des biens de caractère civil (biens civils), y compris des infrastructures maritimes.

Le droit de la guerre maritime protège les civils et les biens civils en mer, de même qu'il les protège contre les effets sur terre des hostilités en mer, y compris ceux découlant des blocus, des zones d'exclusion maritime et de la lutte contre la contrebande. Sont considérés comme des biens civils les navires marchands, autrement dit les navires utilisés à des fins commerciales ou privées, et les navires d'État qui ne sont pas des navires de guerre ou auxiliaires. En tant que tels, ils sont donc protégés contre les attaques directes et les dommages incidents. Les câbles de communication sous-marins et les pipelines sont également protégés. Les biens civils ne peuvent devenir des objectifs militaires que tant qu'ils apportent une contribution effective à l'action militaire, du fait de leur nature, de leur position, de leur fonction ou de leur utilisation, et si leur destruction totale ou partielle, leur capture ou leur neutralisation offrirait, dans les circonstances considérées, un avantage militaire certain.

Les consultations sur la guerre maritime ont permis de recenser un certain nombre de mesures pratiques et d'élaborer des lignes directrices sur la façon dont le droit de la guerre maritime doit être appliqué au XXI^e siècle de façon à protéger au mieux les populations et les biens civils et à préserver

l'humanité, même lors de conflits armés sur mer, tout en tenant compte des considérations d'ordre opérationnel.

Elles ont également fait ressortir l'importance de respecter la neutralité maritime, à savoir la branche du droit international régissant les droits et les obligations des États neutres en cas de conflit armé sur mer, ainsi que les restrictions les concernant, afin d'empêcher l'expansion géographique de la guerre et de protéger les populations des États neutres, en particulier des États archipélagiques et côtiers.

L'interdépendance entre le droit de la guerre maritime, y compris le droit de la neutralité maritime, et le droit de la mer, en particulier la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM), s'est avérée cruciale. Une attention particulière doit également être accordée aux spécificités géographiques, juridiques et sécuritaires des États archipélagiques et côtiers. Les voies maritimes archipélagiques, les mers territoriales et les eaux environnantes sont essentielles à la subsistance, à la sécurité alimentaire et à la stabilité économique des populations de ces États, ainsi qu'au commerce maritime mondial. Les opérations navales menées dans ces eaux ou à proximité doivent donc respecter les droits, les devoirs et les intérêts en matière de sécurité des États archipélagiques et côtiers en vertu du droit international, y compris du droit de la mer, qui recouvre la protection de la navigation civile, de la pêche et de la connectivité maritime. En outre, le principe d'humanité demeure essentiel pour la protection des civils, tant sur terre qu'en mer, contre le risque de devenir la cible d'attaques et contre les risques découlant des conflits armés sur mer, y compris ceux qui sont liés aux moyens et méthodes de la guerre maritime, comme les blocus, qui exposent les populations à des risques accrus de sous-alimentation, d'insécurité alimentaire et de famine. À cet effet, le groupe de travail a identifié les mesures pratiques exposées ci-après en vue de faire respecter l'humanité en mer et, plus particulièrement, d'améliorer la protection des civils et des biens civils en mer.

Résultats

1. Protéger les civils et les biens civils lors d'une guerre maritime, notamment par l'application des principes de distinction, de proportionnalité et de précaution

Les navires marchands, y compris les porte-conteneurs, les vraquiers, les pétroliers, les navires de transport de passagers, les ferry-boats, les bateaux de pêche, ainsi que les personnes et les cargaisons qu'ils transportent, ne doivent jamais faire l'objet d'attaques, à moins qu'ils ne constituent un objectif militaire au sens du droit international humanitaire (DIH). Même dans ce cas, les principes de proportionnalité et de précaution demeurent applicables pour éviter ou, en tout cas, réduire autant que possible les dommages qui pourraient être causés incidemment aux équipages (y compris aux marins), aux passagers, aux navires situés à proximité, aux infrastructures en mer, aux populations civiles sur terre ainsi qu'à l'environnement marin, et interdisent de lancer des attaques si les conséquences prévisibles sont susceptibles d'être excessives.

Certaines catégories de navires, notamment les petits bateaux de pêche côtière, les embarcations affectées au commerce côtier local, les navires de transport sanitaire et les navires humanitaires, doivent être préservées de toute attaque ou capture, sous réserve de certaines conditions, y compris l'obligation de ne pas participer directement aux hostilités.

Lors des visites et des fouilles, des opérations de lutte anti-contrebande ou des blocus, tout recours à la force contre des navires marchands qui ne constituent pas des objectifs militaires au sens du DIH doit être strictement limité à la force licite minimale nécessaire pour les obliger à obtempérer ou à se soumettre à la capture.

Pour garantir la protection effective des civils et des biens civils en temps de guerre maritime, il faut intégrer des lignes directrices claires, solides et concrètement applicables dans la doctrine militaire, la formation, la planification et les directives et procédures opérationnelles, en veillant à ce qu'elles soient

adaptées au cadre national. Les mesures suivantes, qui prennent appui sur des dispositions législatives et des bonnes pratiques existantes, sont particulièrement importantes à cet effet :

- a) des exigences concernant la sélection et la vérification des objectifs, des seuils de renseignement et des niveaux d'autorisation permettant d'évaluer avec précision si un navire constitue un objectif militaire au regard du DIH (voir définition dans l'introduction ci-avant) ;
- b) des procédures solides en matière de renseignement, de surveillance et de reconnaissance qui permettent, de manière efficace et fiable, de vérifier les cibles, d'évaluer la proportionnalité, de choisir les moyens et les méthodes de guerre maritime, ainsi que d'identifier tous les effets raisonnablement prévisibles des attaques en mer sur les civils, les biens civils, les autres personnes protégées et les autres biens à préserver de toute attaque ou spécifiquement protégés, et permettent aussi de prendre à bon escient toutes les précautions possibles lors d'hostilités sur mer ;
- c) des mesures visant à préserver, dans toute la mesure du possible, la navigation civile, les activités de pêche et le passage libre, sûr et sans entrave des navires marchands assurant le transport de biens essentiels pendant les hostilités sur mer, notamment au moyen de procédures claires de notification, de coordination et de facilitation ;
- d) l'utilisation, pendant toute la durée des opérations maritimes et dans toute la mesure du possible, de ports, de zones et de mesures, désignés comme sûrs dans des accords entre les États ou les parties au conflit armé, qui permettent de réduire le risque que des marins civils se trouvent pris entre deux feux ou bloqués sur leur navire, et qu'ils soient de ce fait exposés à des conséquences durables sur les plans physique, économique et psychologique.

2. Protéger les civils contre la faim, l'insécurité alimentaire et la famine pouvant résulter de la guerre maritime, notamment des blocus

L'expérience montre que les blocus et les autres opérations d'interdiction maritime, telles que la mise en place de zones d'exclusion et la lutte contre la contrebande, peuvent accroître considérablement le risque de sous-alimentation, d'insécurité alimentaire et de famine. Ils peuvent perturber gravement la circulation des marchandises commerciales, des denrées alimentaires et des fournitures médicales et autres produits de première nécessité, et entraver les opérations d'aide humanitaire, même vers des États neutres. Les opérations prolongées peuvent provoquer un effondrement économique, perturber le commerce mondial, faire obstacle aux activités de pêche ou en lien avec la pêche, mais aussi entraîner une baisse des revenus des ménages, une détérioration des systèmes d'approvisionnement en eau et d'assainissement, de graves conséquences pour la santé publique et une dépendance à long terme vis-à-vis de l'aide humanitaire, et ainsi aggraver les souffrances de la population civile sur terre. Les mesures assimilables à des blocus sont susceptibles d'avoir le même effet.

Les blocus et les mesures assimilables peuvent accroître le risque de violation de l'interdiction d'affamer les civils comme méthode de guerre, en particulier lorsque ces mesures s'ajoutent à des violations de l'obligation de faire en sorte que la population civile qui se trouve sous le contrôle d'un belligérant puisse subvenir à ses besoins essentiels, ainsi qu'à l'obligation de permettre et de faciliter l'aide humanitaire.

Lors de la mise en œuvre de mesures visant à protéger les civils contre la faim, l'insécurité alimentaire et la famine en temps de guerre maritime, il est important de veiller à ce que ces mesures soient appliquées de bonne foi et conformément au droit international, et à ce qu'elles ne soient pas détournées ou déguisées à des fins incompatibles avec leurs objectifs humanitaires. La prévention de la faim, de l'insécurité alimentaire et de la famine devrait également être reconnue comme un élément essentiel des efforts plus généraux déployés par les États et les parties à un conflit armé pour préserver le bien-être des populations civiles et assurer leur sécurité et leur protection. Le principe de distinction implique que le recours à une méthode de guerre particulière, y compris le fait d'affamer ou d'imposer un blocus, qui serait indiscriminée compte tenu des circonstances, est illégal quel que soit l'avantage militaire susceptible d'en être retiré. En particulier, les blocus et les mesures assimilables à un blocus ou d'autres opérations d'interdiction maritime ne doivent pas violer l'interdiction d'affamer les civils comme méthode de guerre. Par ailleurs, un blocus est illégal si l'on peut s'attendre à ce qu'il inflige aux

civils des dommages excessifs par rapport à l'avantage militaire concret et direct escompté. Pour garantir que ces moyens et méthodes de guerre ne sont pas appliqués de manière indiscriminée, il est indispensable de respecter pleinement les obligations en vigueur visant à assurer le libre passage des denrées alimentaires et des autres biens de première nécessité destinés à la population civile. Une puissance occupante ne peut imposer un blocus pour se soustraire à son obligation de subvenir aux besoins fondamentaux de la population civile sous occupation.

Il est interdit d'attaquer et, lorsqu'ils bénéficient d'un sauf-conduit, de capturer les navires participant exclusivement à des missions d'aide humanitaire, notamment ceux qui transportent des fournitures indispensables à la survie de la population civile, ainsi que les navires participant à des actions de secours et à des opérations de sauvetage.

Les mesures suivantes, qui prennent appui sur des dispositions législatives et des bonnes pratiques existantes, sont particulièrement importantes pour garantir aux civils une protection efficace contre la faim, l'insécurité alimentaire et la famine susceptibles d'être causées par des méthodes de guerre maritime :

- a) l'utilisation de moyens de notification maritimes et, le cas échéant, aériens établis pour informer clairement, rapidement et efficacement toutes les parties susceptibles d'être concernées par ces mesures – notamment tous les États (belligérants ou neutres) et les parties au conflit armé, les marins, les autorités locales, ainsi que les navires et les aéronefs se trouvant dans les zones concernées – des opérations d'interdiction maritime qui ont été imposées ;
- b) des procédures visant à ce que la portée, l'étendue géographique, la localisation et la durée d'opérations telles que les blocus et les zones d'exclusion maritime soient strictement dictées par la nécessité militaire et conformes au principe de proportionnalité, et à ce qu'elles respectent les droits des États neutres ainsi que les utilisations légitimes des mers, y compris l'obligation d'éviter de nuire aux utilisations neutres de l'espace maritime et de faciliter le passage en toute sécurité des navires et des aéronefs lorsque ces zones entravent de manière importante l'accès aux ports et aux eaux côtières des États neutres, sauf si la nécessité militaire ne le permet pas ;
- c) l'évaluation régulière de la proportionnalité des opérations telles que les blocus, notamment en anticipant et en surveillant les torts qu'elles peuvent causer à la population civile (tels que des pénuries de nourriture, de médicaments et d'autres biens et services essentiels, et de la malnutrition) – y compris les conséquences résultant de l'effet cumulatif d'autres restrictions ; la vérification que tout avantage militaire invoqué reste concret et ne relève pas de la spéculation ; et le recours aux moyens les moins nuisibles, parallèlement à des mesures visant à atténuer efficacement leur impact sur la population civile ;
- d) des accords internationaux spécifiques ou d'autres accords techniques visant à éviter ou, dans tous les cas, à réduire autant que possible l'interruption des livraisons de denrées alimentaires, d'intrants agricoles, de fournitures médicales et d'autres produits nécessaires aux populations civiles, y compris dans les États neutres ;
- e) lorsqu'une population civile est insuffisamment approvisionnée en denrées alimentaires, en fournitures médicales ou en autres biens de première nécessité, le fait d'autoriser et de faciliter le passage rapide et sans encombre des secours humanitaires de caractère impartial et fournis sans aucune distinction de caractère défavorable, sous réserve du droit des parties d'en prescrire les modalités techniques, y compris les vérifications auxquelles un tel passage est subordonné. Cela implique de faire en sorte que les navires utilisés à des fins exclusivement humanitaires puissent passer en toute sécurité ; de protéger l'acheminement des fournitures médicales et d'autres biens de première nécessité ; de définir des voies et des procédures de passage sûres en coordination avec les parties concernées ; de communiquer ces dispositions et d'adapter les opérations si nécessaire ;
- f) des mesures actives destinées à réduire les entraves à la navigation marchande dont dépendent les populations civiles, notamment en établissant des voies de navigation sûres et en mettant en place des procédures opérationnelles et des dispositions techniques visant à garantir la continuité et la suffisance de l'approvisionnement en denrées alimentaires, en autres produits de première nécessité et en fournitures médicales pour les civils ainsi que pour les membres

des forces armées blessés ou malades, et à exclure ces articles des listes de marchandises illégales, tout en informant clairement les États belligérants et neutres, ainsi que les autorités compétentes, des marchandises faisant l'objet de mesures anti-contrebande.

3. Respecter les règles de DIH régissant les moyens et méthodes de la guerre maritime, y compris ceux qui font intervenir des technologies nouvelles ou émergentes

Les moyens et méthodes traditionnels de la guerre maritime peuvent avoir des effets dévastateurs sur les civils en mer – l'explosion de mines navales, par exemple, qui peut endommager ou détruire des navires civils et blesser, tuer ou faire sombrer les personnes qui se trouvent à bord ; ou les munitions non explosées en mer, qui peuvent constituer un danger à long terme.

Les technologies nouvelles et émergentes sont de plus en plus souvent utilisées dans le domaine maritime, notamment des armes présentant différents degrés d'autonomie et des systèmes faisant intervenir l'intelligence artificielle pour orienter les décisions concernant les cibles et les moyens d'attaque. Alors que ces capacités technologiques peuvent permettre aux belligérants d'atteindre des objectifs militaires sans entraîner systématiquement des dommages, ou en causant moins de dommages aux civils ou aux biens civils que les opérations cinétiques, leur utilisation dans les conflits contemporains est également liée à des activités nuisibles pour les populations civiles, y compris en mer. Certains moyens et méthodes de guerre électroniques, cybernétiques et spatiaux peuvent perturber considérablement le transport maritime commercial, l'aviation et les activités de pêche et porter atteinte aux populations civiles.

Le droit des parties à un conflit de choisir les méthodes ou les moyens à mettre en œuvre dans la guerre maritime n'est pas illimité. Quels que soient les moyens et méthodes de guerre auxquels elles recourent, y compris ceux qui sont fondés sur des technologies nouvelles et émergentes, les parties à un conflit doivent respecter le droit international applicable aux conflits armés sur mer. Avec les progrès de la technologie navale et l'utilisation croissante de systèmes maritimes sans équipage, des questions importantes se posent concernant le statut de ces systèmes, leurs droits de navigation et la mesure dans laquelle ils peuvent se livrer à des actes de belligérance en vertu du droit international applicable aux conflits armés sur mer. Lorsque l'on étudie, met au point, acquiert ou adopte des armes ou des moyens ou méthodes nouveaux dans le domaine de la guerre maritime, il convient de vérifier si le droit international interdirait ou non leur utilisation, en toutes circonstances ou dans certaines circonstances.

À cet effet, les mesures suivantes, qui prennent appui sur des dispositions législatives et des bonnes pratiques existantes, sont particulièrement importantes pour s'assurer que la conception et l'utilisation des armes, moyens et méthodes de guerre maritime – notamment ceux qui font intervenir des technologies nouvelles et émergentes – sont conformes au DIH :

- a) des mesures visant à élaborer et à clarifier des cadres juridiques et politiques solides, ainsi que des procédures opérationnelles standard, à appliquer pour utiliser des technologies nouvelles et émergentes lors de conflits armés sur mer – notamment les systèmes maritimes sans pilote et autonomes, ainsi que ceux qui s'appuient sur l'intelligence artificielle ou des capacités spatiales ; ces cadres et procédures devraient définir les rôles et missions autorisés, les limites opérationnelles, les exigences en matière de commandement et de contrôle, les mesures d'atténuation des risques pour les civils et les biens civils, ainsi que les normes en matière de formation et de responsabilité ;
- b) la mise au point et l'amélioration de systèmes et de procédures visant à prévenir ou à atténuer les perturbations des systèmes civils résultant d'activités de guerre cybernétique et électronique – notamment le brouillage et l'usurpation d'identité – susceptibles d'entraîner une identification erronée des cibles, des erreurs de navigation, des collisions et des échouages, et de nuire aux opérations de recherche et de sauvetage ainsi qu'aux opérations portuaires ;

- c) l'utilisation de systèmes aériens et maritimes sans pilote dans le domaine maritime de telle façon à protéger la navigation et l'aviation civiles, notamment en veillant à ce que les attaques soient strictement limitées à des objectifs militaires ; la mise en œuvre de procédures visant à prévenir les erreurs d'identification, les risques de collision et les interférences avec les navires, les aéronefs et les infrastructures offshore de caractère civil ; et la coordination avec les autorités chargées de la gestion du trafic aérien et maritime ;
- d) le déploiement d'opérations de minage naval de façon à éviter, et dans tous les cas à limiter autant que possible, les risques pour la navigation civile, ainsi qu'à respecter les droits des États neutres, notamment :
 - i) en utilisant les mines exclusivement à des fins militaires licites et uniquement contre des objectifs militaires ;
 - ii) en s'abstenant d'utiliser des mines dérivantes, en raison des effets indiscriminés de ces armes ;
 - iii) lors du mouillage de mines dans des eaux belligérantes, en veillant à ce que les navires neutres puissent quitter en toute sécurité la zone minée une fois l'opération de minage commencée ;
 - iv) en interdisant le mouillage de mines et toute autre action hostile en eaux neutres (eaux internationales, mer territoriale, eaux archipélagiques, y compris leur fond et leur sous-sol) ;
 - v) lorsqu'il est nécessaire de mouiller des mines dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'un État neutre, en avertissant celui-ci et en garantissant, entre autres, que les armes en question ne mettent pas en danger les îles artificielles, installations et structures situées dans les zones concernées, et qu'elles n'empêchent pas d'y accéder ; dans toute la mesure du possible, en évitant d'entraver l'exploration ou l'exploitation de la zone par l'État neutre ; et en tenant dûment compte de la protection et de la préservation de l'environnement marin ;
 - vi) en veillant à ce qu'il ne soit pas fait obstacle au droit de passage des navires neutres par les détroits internationaux et les voies maritimes archipélagiques, à moins que des itinéraires alternatifs sûrs et pratiques ne soient prévus ;
 - vii) en tenant dûment compte des utilisations licites, par les États et les navires neutres, des eaux relevant des libertés en haute mer, y compris en prévoyant des voies alternatives sûres et praticables pour la navigation ;
- e) après la cessation des hostilités, en plus de respecter les obligations légales applicables en matière de déminage naval, la conclusion sans délai d'accords entre les parties au conflit armé et, le cas échéant, avec d'autres États et organisations internationales, afin de partager les informations et de fournir une assistance technique ou matérielle – y compris, le cas échéant, par le biais d'opérations conjointes – pour éliminer les champs de mines ou les rendre inoffensifs ;
- f) l'examen juridique des capacités sur mer ou des capacités d'utilisation terrestre susceptibles d'avoir un effet sur mer, et fonctionnant comme des armes, moyens et méthodes de guerre nouveaux, afin de s'assurer dès que possible lors de leur étude, de leur conception, de leur acquisition ou de leur adoption, que leur emploi ne serait pas contraire, dans certaines circonstances ou en toutes circonstances, au droit international. Ces examens doivent inclure, entre autres, la mise à l'essai, l'évaluation, la vérification et la validation rigoureuses desdites capacités, en vue de mieux comprendre leur fonctionnement ainsi que la façon dont elles se propagent et peuvent affecter les populations civiles.

4. Respecter les biens civils en mer, notamment les infrastructures civiles telles que les câbles de communication sous-marins et les pipelines, et les protéger des effets de la guerre maritime

Il existe une grande variété de biens civils en mer, en particulier des infrastructures telles que des câbles de communication sous-marins et des pipelines, des infrastructures énergétiques (par exemple, des fermes éoliennes offshore, des plateformes pétrolières, des câbles électriques, des générateurs marémoteurs, des aides à la navigation, des ports, des infrastructures de mouillage en rade, des installations aquacoles, des usines de dessalement côtières ou offshore, ainsi que des installations de recherche et de sauvetage en mer). Les câbles de communication sous-marins et les oléoducs ou gazoducs sont essentiels à pratiquement tous les aspects de la vie moderne. En même temps, ces infrastructures sont intrinsèquement vulnérables aux attaques ou aux dommages accidentels lors de conflits armés sur mer. Les endommager ou les détruire peut avoir de graves conséquences pour les populations civiles.

La protection des biens civils en mer, y compris des infrastructures offshore telles que les câbles de communication sous-marins et les pipelines, est renforcée par une coopération internationale de bonne foi, tenant compte du fait que nombre de ces installations ont une utilité qui transcende les frontières nationales et sont essentielles à la connectivité mondiale, à la stabilité économique et au bien-être des populations, notamment celles des États archipélagiques et côtiers.

Les principes et règles régissant la conduite des hostilités lors d'un conflit armé sur mer s'appliquent aux attaques et autres opérations militaires susceptibles de porter atteinte à des biens civils en mer, y compris les infrastructures civiles (voir le Résultat 1 ci-dessus). Tous les biens civils, notamment les infrastructures civiles, sont protégés contre les attaques et les représailles en vertu du DIH. Ils demeurent protégés sauf s'ils répondent aux critères stricts énoncés dans la définition des objectifs militaires au sens du DIH, et aussi longtemps qu'ils le font. Même lorsqu'un bien répond à la définition d'un objectif militaire, s'il est simultanément utilisé à des fins civiles, il ne doit pas être attaqué si l'attaque est susceptible de causer incidemment à des civils, à des biens civils ou à l'environnement naturel des dommages qui seraient excessifs par rapport à l'avantage militaire concret et direct attendu.

Pour faire en sorte que les câbles de communication sous-marins, les pipelines et les autres infrastructures civiles en mer soient efficacement protégés contre les effets de la guerre maritime, il faut intégrer dans la doctrine militaire, la planification et les directives et procédures opérationnelles des orientations claires, solides et concrètement applicables selon des modalités adaptées au cadre national. Les mesures suivantes, qui prennent appui sur des dispositions législatives et des bonnes pratiques existantes, sont particulièrement importantes à cet effet :

- a) veiller à ce que les civils travaillant à bord ou se trouvant au sein ou à proximité d'infrastructures civiles en mer soient dûment pris en compte dans les évaluations de la proportionnalité et l'application des mesures de précaution ;
- b) s'abstenir de lancer des attaques directes contre les infrastructures civiles offshore, telles que les câbles de communication sous-marins, les plateformes pétrolières et gazières et les pipelines, et éviter, ou dans tous les cas réduire autant que possible, tous les dommages raisonnablement prévisibles qui pourraient être causés incidemment à ces infrastructures lors d'une attaque, et s'abstenir d'utiliser les infrastructures civiles offshore à des fins militaires ;
- c) respecter les mesures de protection spécifiques, notamment celles qui s'appliquent aux biens indispensables à la survie de la population civile ;
- d) envisager de créer des zones protégées ou démilitarisées autour des infrastructures civiles en mer afin de les protéger contre les effets des hostilités maritimes, par exemple par le biais d'accords spéciaux entre les parties au conflit ;
- e) étudier, en temps de paix et avec toutes les parties prenantes concernées, la faisabilité de mesures juridiques, techniques et autres visant à renforcer la protection des infrastructures civiles en mer en cas de conflit armé – notamment analyser et mieux comprendre la fragilité de ces infrastructures ; évaluer et quantifier les coûts humains et environnementaux potentiels, tant sur terre qu'en mer, des opérations militaires ayant un impact sur ces infrastructures ; et

veiller à ce que ces informations soient mises à la disposition des commandants et guident leur planification et leurs décisions ;

- f) renforcer la collaboration, notamment par un meilleur partage d'informations, une meilleure connaissance du domaine maritime et une meilleure coordination civilo-militaire avec les opérateurs des infrastructures civiles concernées, afin de prévenir, d'atténuer et de gérer les risques menaçant ces infrastructures, conformément au droit international.

5. Protéger l'environnement naturel des effets de la guerre maritime

Les conflits armés sur mer peuvent avoir des répercussions importantes et durables sur l'environnement marin et terrestre. Les dommages infligés à des navires lors des combats peuvent causer des déversements d'hydrocarbures, des rejets de substances dangereuses et la dispersion de débris. Les bombardements, les explosions sous-marines et les naufrages peuvent dévaster des écosystèmes et des milieux marins fragiles ; quand des dommages sont infligés à des navires à propulsion nucléaire, il en résulte des risques de contamination radioactive tant pour la population humaine que pour les espèces marines.

L'environnement naturel ne doit pas subir d'attaques, à moins qu'il ne devienne un objectif militaire. Il doit être respecté et protégé conformément au droit international applicable lors d'un conflit armé sur mer.

Pour faire en sorte que l'environnement naturel soit effectivement protégé contre les dommages résultant d'actes illicites commis pendant la guerre maritime, il faut intégrer dans la doctrine militaire, la formation, la planification et les directives et procédures opérationnelles des orientations claires, solides et concrètement applicables selon des modalités adaptées au cadre national. Les mesures suivantes, qui prennent appui sur des dispositions législatives et des bonnes pratiques existantes, sont particulièrement importantes à cet effet :

- a) adopter des mesures visant à prévenir et atténuer les dommages environnementaux, tels que les déversements d'hydrocarbures, les rejets de déchets dangereux et la destruction d'écosystèmes fragiles, y compris les mesures suivantes :
 - i) incorporer, notamment dans les procédures opérationnelles standard et les ordres d'opération, des restrictions appropriées concernant l'utilisation de certaines armes en mer si celles-ci sont susceptibles de causer des dommages étendus, durables et graves à l'environnement naturel, ou d'autres dommages environnementaux illicites, en violation du droit international applicable ;
 - ii) déterminer comment traiter et éliminer correctement les navires détruits ou endommagés ainsi que leur cargaison ;
 - iii) protéger les navires conçus, ou adaptés, exclusivement pour la lutte contre la pollution en milieu marin lorsqu'ils déploient ces activités antipollution, par exemple en leur attribuant un emblème spécial et en veillant à ce que toutes les parties au conflit armé soient informées de leur statut protégé ;
- b) adopter et mettre en œuvre, avant le début et régulièrement au cours des opérations maritimes, des mesures visant à éviter, et dans tous les cas à réduire autant que possible, tous les dommages raisonnablement prévisibles qui pourraient être causés incidemment à l'environnement naturel marin ; par exemple, adopter des indicateurs internationalement reconnus de ces effets et soutenir la recherche scientifique visant à les faire mieux comprendre ;
- c) éviter, lorsque c'est possible, toute action hostile dans les zones maritimes abritant des écosystèmes rares ou fragiles ou constituant l'habitat d'espèces en déclin, menacées ou en voie d'extinction, ou d'autres formes de vie marine, en :
 - i) recensant et désignant – de préférence en temps de paix – les zones maritimes présentant une importance environnementale ou une fragilité particulière, et en communiquant ces informations à tous les États et à toutes les parties au conflit ;

- ii) créant des zones protégées ou démilitarisées autour des aires abritant des écosystèmes marins rares ou fragiles afin de prévenir tout dommage ou toute attaque, grâce à des accords spéciaux entre les parties au conflit ;
- iii) veillant à ce que la protection de ces zones soit intégrée dans un objectif stratégique au plus haut niveau avant le lancement d'opérations militaires et à ce que cet objectif figure dans la doctrine et la formation militaires ;
- d) utiliser les cadres juridiques existants qui régissent et identifient les zones maritimes protégées pour guider les décisions prises au titre du droit de la guerre maritime, y compris lorsqu'il s'agit d'évaluer les dommages environnementaux susceptibles d'être causés par les moyens et méthodes de guerre. À cet égard, il pourra être particulièrement utile de se référer à l'Accord se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale, ainsi qu'à la Convention du patrimoine mondial. Étant donné que l'analyse des zones maritimes protégées requiert des compétences spécialisées, les mécanismes de conservation et de coordination prévus par ces traités sont susceptibles d'apporter des orientations supplémentaires pour guider la planification et la conduite opérationnelles dans une zone déterminée.

6. Respecter, protéger, rechercher, recueillir et soigner/prendre en charge les blessés, les malades, les naufragés et les morts

Un naufrage en mer est souvent meurtrier, quelle qu'en soit la cause. Lorsqu'un navire est attaqué ou endommagé au cours d'un conflit armé sur mer, les personnes qui sont à bord peuvent être blessées, tomber malades, se retrouver naufragées ou mourir. En temps de paix déjà, les opérations modernes de recherche et de sauvetage en mer doivent faire face à de nombreux défis, tenant à l'immensité de l'océan, à la difficulté de localiser des personnes dans de vastes environnements dynamiques, aux dangers liés à la faune marine, à l'absence de nourriture et d'eau douce, ainsi qu'aux risques liés aux conditions météorologiques et à l'état de la mer. Ces opérations se révèlent infiniment plus périlleuses en temps de conflit armé, particulièrement dans les contextes où les combats sont intenses et menés à grande échelle : les navires et les aéronefs – déjà trop peu nombreux – chargés de recueillir et de prendre en charge les blessés, les malades, les naufragés et les morts risquent fort de se retrouver dans des zones rendues extrêmement dangereuses par les combats.

Venir en aide aux personnes en détresse en mer constitue une obligation juridique fondamentale, tant en temps de paix qu'en temps de conflit armé, comme le prévoient la II^e Convention de Genève et le Protocole additionnel I aux Conventions de Genève, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, la CNUDM, ainsi que le droit international coutumier. Après chaque engagement, les parties au conflit doivent, sans délai, prendre toutes les mesures possibles pour rechercher, recueillir et évacuer les blessés, les malades, les naufragés et les morts, sans aucune distinction de caractère défavorable.

Ces personnes doivent être respectées et protégées en toutes circonstances. En vertu des règles de DIH, les belligérants doivent s'abstenir d'attaquer ces personnes ainsi que les navires-hôpitaux, les embarcations de sauvetage côtier et les autres moyens de transport sanitaire. Les morts en mer doivent être traités avec dignité et ne doivent pas être dépouillés. Les belligérants doivent rechercher les personnes portées disparues, afin d'apporter aux familles des réponses sur le sort de leurs proches et le lieu où ils se trouvent. Les renseignements concernant les blessés, les malades, les naufragés et les morts doivent être recueillis et transmis au belligérant adverse ou à l'Agence centrale de recherches du Comité international de la Croix-Rouge (CICR) afin que les familles et les forces armées concernées soient informées (ceci est également important pour les détenus – voir le Résultat 7).

À cet effet, les mesures suivantes, qui prennent appui sur des dispositions législatives et des bonnes pratiques existantes, sont particulièrement importantes pour faire en sorte que les blessés, les malades, les naufragés et les morts soient traités avec respect, protégés, recherchés, recueillis et évacués :

- a) intégrer dans les tactiques des belligérants la recherche et la prise en charge des blessés, des malades, des naufragés et des morts, afin que ces actes soient considérés comme des fonctions courantes dans toute opération militaire ;
- b) lorsque cela est possible, établir une procédure de communication concertée entre les belligérants qui pourrait inclure la notification du naufrage ou de la présence de naufragés aux autres belligérants ou, le cas échéant, à ceux qui sont en mesure de mener les opérations de recherche et de sauvetage ; la cessation temporaire des hostilités dans les zones concernées ; le partage des coordonnées de voies ou de zones sûres utilisables par les aéronefs, les navires et autres embarcations et les installations apportant de l'aide ; et la création d'une zone humanitaire dans les eaux contestées ;
- c) sans préjudice des obligations incombant aux belligérants en matière de recherche et de sauvetage, mettre en place des mesures leur imposant d'informer, le cas échéant, les autorités chargées de la recherche et du sauvetage, les États côtiers voisins et les navires de pays tiers se trouvant à proximité d'un engagement, de l'heure et du lieu où un navire visé a été touché, ainsi que de toute autre information pertinente qui puisse contribuer à l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage ; veiller à ce que les moyens de recherche et de sauvetage protégés soient clairement identifiables et pris en compte dans les processus de ciblage et de notification des belligérants ; et mettre en place des dispositifs visant à ce que les autres navires susceptibles d'être appelés à participer aux opérations de recherche et de sauvetage ne soient pas attaqués ;
- d) établir des procédures claires visant à ce que les belligérants fassent appel à l'aide humanitaire des commandants de navires marchands ou d'autres embarcations neutres afin qu'ils recueillent à bord et soignent les blessés, les malades ou les naufragés, et récupèrent les morts ; prendre les mesures appropriées pour coordonner l'action avec les navires qui interviennent et leurs États du pavillon, y compris ceux qui apportent leur aide de leur propre initiative ; veiller à ce que tous ces navires bénéficient de la protection spéciale, du soutien et des facilités nécessaires pour s'acquitter efficacement de ces fonctions humanitaires ; et veiller à ce qu'une distinction claire soit établie entre les navires militaires et les navires neutres menant des actions humanitaires, afin que les navires neutres ne risquent pas d'être accusés de rompre leur neutralité ;
- e) déployer de nouvelles technologies pour améliorer la recherche et l'évacuation des blessés, des malades, des naufragés et des morts en mer et apporter l'aide médicale nécessaire, et mettre au point des technologies innovantes pour développer ces capacités ;
- f) intégrer dans la doctrine militaire, les procédures opérationnelles standard et les règles d'engagement les systèmes, formulaires et processus destinés à la collecte d'informations sur toutes les personnes blessées, malades, naufragées et décédées – y compris des procédures selon lesquelles le Bureau national de renseignements ou une entité équivalente informera l'Agence centrale de recherches du CICR aux fins d'une transmission ultérieure à l'État ou à la partie au conflit concernés, ainsi qu'aux familles ;
- g) établir des procédures et des formulaires clairs visant à ce que les personnes décédées en mer soient traitées avec dignité, et notamment normaliser la tenue des registres ; privilégier la solution d'une inhumation digne à terre et, si une sépulture en mer est inévitable, veiller à ce que l'immersion soit faite individuellement et à ce que toutes les informations pertinentes aient été consignées ; utiliser des procédures d'identification normalisées ; et effectuer un examen médical attentif des corps avant qu'une sépulture leur soit donnée ;
- h) encourager les analyses a posteriori, qui devraient servir à évaluer la prise en charge des défunts afin de tirer les enseignements nécessaires en vue des engagements et opérations futurs.

7. Respecter et protéger les personnes privées de liberté en mer

L'abordage, l'inspection et la saisie de navires en mer peuvent tous conduire à des détentions. De même, une fois que les blessés, les malades et les naufragés ont été recueillis après un engagement, certains d'entre eux peuvent être identifiés comme devant être détenus. Les personnes privées de liberté, quelles que soient les circonstances, sont intrinsèquement vulnérables – ce qui est d'autant plus vrai en cas de détention en mer pendant un conflit armé. Pour assurer de bonnes conditions de détention, par conséquent, il faut respecter certaines obligations, telles que l'enregistrement des détenus et la mise en place de garanties procédurales. Dans le cadre d'un conflit armé international, les personnes recueillies en mer peuvent également remplir les critères requis pour le statut de prisonniers de guerre au titre de la III^e Convention de Genève, ou de personnes protégées au titre de la IV^e Convention de Genève.

Les personnes privées de liberté en mer doivent être transférées dès que possible vers des lieux de détention à terre conformes au DIH. Dans certains cas, le transfert à terre est requis par le droit : la III^e Convention de Genève interdit strictement l'internement de prisonniers de guerre en mer. Les dispositions de DIH applicables à tous les détenus prescrivent des conditions de vie minimales et des garanties procédurales. En outre, le fait de détenir sans nécessité des personnes à bord d'un navire de guerre ou d'un autre objectif militaire en mer risque de violer plusieurs règles : l'interdiction de détenir des personnes dans des lieux où elles sont exposées aux dangers des hostilités, l'obligation de protéger les civils contre les effets des attaques et, plus généralement, l'obligation de veiller constamment à épargner la population civile lors des opérations militaires. Conformément à ce que prescrit le droit, toute personne privée de liberté doit être détenue dans le respect du DIH, et notamment des normes minimales en matière de conditions de détention et de traitement. Lorsque des personnes sont détenues pour des raisons sans rapport avec le conflit, leur détention doit être conforme au droit des droits de l'homme applicable. De même, les détenus doivent bénéficier des garanties procédurales et judiciaires pertinentes au regard des motifs de leur détention, dans la mesure des moyens dont dispose l'autorité de détention jusqu'à leur débarquement. Dans certaines circonstances, les États neutres peuvent être tenus d'accueillir et d'interner des personnes privées de leur liberté en mer.

À cet effet, les mesures suivantes, qui prennent appui sur des dispositions législatives et des bonnes pratiques existantes, sont particulièrement importantes pour garantir le respect et la protection des personnes détenues en mer :

- a) incorporer les obligations découlant du DIH en matière de détention en mer dans les manuels et la doctrine militaires, les règles d'engagement, la formation et la planification opérationnelle, notamment en prévoyant des procédures visant à limiter au strict minimum la détention temporaire ou le temps passé en mer, à garantir des conditions de détention à bord adéquates et la présence de personnel qualifié, à assurer le transfert rapide des détenus vers des installations terrestres appropriées – y compris, si nécessaire, grâce à une coordination avec des États neutres (par exemple sous forme d'accords de mise en commun des ressources) – et à garantir l'application des garanties judiciaires et procédurales pertinentes ;
- b) intégrer, dans les cadres juridiques et politiques nationaux, la doctrine militaire et la planification opérationnelle, des systèmes et des procédures visant à ce que les informations relatives à toutes les personnes placées en détention en mer soient recueillies et transmises, par l'intermédiaire du Bureau national de renseignements de la partie détentrice ou d'une entité équivalente, à l'Agence centrale de recherches du CICR en vue de leur transmission ultérieure à l'État ou à la partie au conflit armé concernés et aux familles ; et veiller à ce que le CICR ait accès aux personnes privées de liberté pour des raisons liées au conflit, qu'elles soient internées ou détenues ;
- c) veiller à la libération rapide de tous les équipages et passagers de navires marchands capturés en mer, sauf s'ils ont participé directement aux hostilités ;
- d) élaborer des lignes directrices et du matériel pédagogique relatifs à la protection des personnes détenues en mer, et procéder à des échanges de bonnes pratiques ;

- e) s'assurer que les États neutres disposent des cadres juridiques et politiques ainsi que des procédures opérationnelles nécessaires pour accepter, prendre en charge et héberger les personnes privées de liberté en mer, conformément à leurs obligations juridiques au regard du droit conventionnel et du droit coutumier.

8. Protéger le commerce maritime neutre et veiller à ce que les échanges commerciaux mondiaux se poursuivent, car toute perturbation aurait des conséquences néfastes pour les populations civiles du monde entier

Lors d'un conflit armé international en mer, les relations entre belligérants et États neutres sont régies, entre autres, par le droit de la neutralité maritime. La neutralité maritime trouve son origine dans la volonté de limiter l'extension géographique de la guerre et de protéger les intérêts des États qui ne sont pas impliqués dans un conflit armé, ainsi que leurs populations. Ses principes établissent les droits et les devoirs des États neutres, ainsi que ceux des États belligérants à l'égard des États neutres (les autres droits et devoirs des belligérants sont régis par le DIH).

L'un des piliers du droit de la guerre maritime est le droit qu'ont les États neutres de poursuivre leurs échanges commerciaux entre eux et avec les belligérants, sous réserve de restrictions telles que les règles régissant la contrebande et le blocus. De nos jours, des interruptions du commerce mondial, en particulier du commerce de biens et services essentiels, y compris les ressources énergétiques, pourraient nuire aux populations civiles à travers le monde. L'exercice par les navires marchands des droits et libertés de navigation que leur confère le droit international doit être respecté. Tous les navires neutres doivent se voir garantir un passage sûr, par exemple, à travers une zone d'exclusion maritime si cette zone empêche d'accéder librement et en toute sécurité aux ports neutres, ainsi que dans d'autres cas où les voies de navigation normales sont affectées. Les navires neutres doivent être autorisés à quitter les eaux territoriales d'un État belligérant en toute sécurité et à reprendre leur activité commerciale. Les infrastructures maritimes et portuaires essentielles des États neutres doivent être protégées.

À cet effet, les mesures suivantes, qui prennent appui sur des dispositions législatives et des bonnes pratiques existantes, sont particulièrement importantes pour limiter les effets de la guerre maritime sur les États neutres :

- a) permettre aux navires neutres de naviguer en toute sécurité, conformément au droit international applicable aux conflits armés sur mer, en prenant des mesures de protection et en maintenant et gérant des couloirs maritimes sûrs afin de garder des voies de navigation ouvertes pour le passage en toute sécurité de la marine marchande neutre, et, au minimum lorsque des perturbations du commerce mondial ne peuvent être évitées, veiller à ce que les belligérants accordent une attention particulière aux biens essentiels ;
- b) intégrer les protections applicables au commerce neutre et aux territoires neutres en cas de conflit armé sur mer dans la doctrine militaire, les procédures opérationnelles standard et les règles d'engagement ;
- c) prendre des mesures de sensibilisation au domaine maritime pour faire en sorte que les belligérants prêtent une attention suivie au commerce neutre, notamment aux mouvements des navires, aux cargaisons et aux équipages et autres membres du personnel, en vue d'atténuer les risques susceptibles de porter atteinte à la sûreté et la sécurité de ce commerce lors d'hostilités sur mer, y compris par une notification effective des activités militaires dans les zones potentiellement dangereuses pour la marine marchande ;
- d) élaborer des lignes directrices sur la protection des marins neutres contre les effets des conflits armés sur mer, en veillant notamment à ce que, dès le déclenchement des hostilités, les navires marchands neutres soient autorisés à quitter en toute sécurité les eaux territoriales ou les ports des belligérants et soient protégés contre toute attaque au moment où ils le font, y compris, si nécessaire, en les plaçant sous escorte ;

- e) limiter les mesures de visite et de fouille des navires marchands neutres aux situations où il existe des motifs raisonnables de penser que le navire peut licitement être capturé au regard du droit international applicable aux conflits armés sur mer, et veiller à ce que ces mesures soient appliquées en tenant pleinement compte de la sécurité de l'équipage, de la protection des cargaisons civiles et de la continuité du commerce neutre licite ;
- f) faire en sorte que les gouvernements et le secteur du transport maritime procèdent à des échanges de pratiques et de politiques afin de protéger les navires marchands contre les retards ou les effets indus résultant de l'application de mesures anti-contrebande ;
- g) veiller à ce que les enquêtes soient menées promptement et à ce que les responsables rendent des comptes lorsque les préjudices causés à des marins ou les dommages infligés à des navires civils sont susceptibles d'aller à l'encontre du droit international applicable aux conflits armés sur mer.

9. Renforcer la formation, le dialogue et la coopération concernant le droit de la guerre maritime, sa mise en œuvre et son application

Formation des forces navales, coopération entre services gouvernementaux et dialogue international sont essentiels pour faire mieux comprendre et respecter le droit de la guerre maritime, y compris les dispositions pertinentes du DIH. En outre, ces mesures de coopération permettraient de mieux comprendre l'interaction entre le droit de la guerre maritime, y compris le DIH, et le droit de la mer, en particulier la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (CNUDM).

À cet effet, les mesures suivantes, qui prennent appui sur des dispositions législatives et des bonnes pratiques existantes, sont particulièrement importantes pour assurer une formation, un dialogue et une coopération efficaces en matière de droit de la guerre maritime :

- a) intégrer systématiquement les dispositions de droit international applicables aux conflits armés sur mer (notamment DIH, droit de la neutralité maritime, droit de prise, droit de la mer, droit de l'environnement, droits de l'homme, etc.) dans la doctrine militaire, la planification opérationnelle, la conduite des opérations et les procédures opérationnelles standard ;
- b) promouvoir la clarification des interactions entre le droit de la mer et le droit de la guerre maritime, telles que l'obligation des États de garantir la sécurité et l'accessibilité des voies maritimes, notamment des voies maritimes archipélagiques et des détroits utilisés pour la navigation internationale ;
- c) insister auprès des commandements sur l'importance cruciale de disposer, à tous les niveaux et dans tous les domaines, de conseillers juridiques connaissant bien le droit international applicable aux conflits armés sur mer ;
- d) mettre en place des programmes complets de formation continue dans le domaine du droit international applicable aux conflits armés sur mer à l'intention de toutes les forces armées susceptibles d'être appelées à combattre en mer, et former dans ce domaine les autres membres du personnel gouvernemental susceptibles d'être concernés par des opérations maritimes ;
- e) élaborer et adopter toutes les dispositions législatives, réglementaires et autres, notamment, le cas échéant, des sanctions pénales, afin de prévenir et de faire cesser les violations du DIH commises par des personnes ou sur des territoires placés sous la juridiction ou le contrôle des belligérants au cours des opérations navales ;
- f) encourager la coopération à des fins de renforcement des capacités et de partage des compétences pertinentes, y compris, le cas échéant, le transfert de technologies en matière de recherche et de sauvetage, en vue de réduire les écarts de capacités et de renforcer l'aptitude des États à mettre en œuvre et à appliquer efficacement le droit international relatif aux conflits armés sur mer ;
- g) clarifier les points de vue des États sur la façon dont le droit international relatif aux conflits armés sur mer s'applique lors de conflits armés non internationaux ;

- h)** soutenir le processus de mise à jour du *Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer* (1994) ;
- i)** engager au niveau international un dialogue et une coopération soutenus afin de parvenir à une compréhension commune des défis juridiques, humanitaires et militaires posés par la guerre maritime contemporaine, dans le but de mettre au point collectivement des réponses et des solutions concrètes. À cet égard, les États sont encouragés, sur une base volontaire et conformément à leurs cadres nationaux, à échanger expériences, meilleures pratiques et enseignements tirés, notamment par le biais du dialogue et du partage d'informations, en vue de renforcer l'application effective du droit de la guerre maritime et d'améliorer la protection des civils et des biens civils en mer.