



CICR

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), le Comité international de la Croix-Rouge, l'Égypte et l'Indonésie invitent votre État à l'événement suivant :

GFROUPE DE TRAVAIL 7

PREMIÈRE CONSULTATION AVEC LES ÉTATS SUR LA GUERRE MARITIME

À l'intention des conseillers juridiques des ministères des Affaires étrangères et de la Défense, basés dans leur capitale

MERCREDI 4 JUIN 2025

DE 8H30 A 12H30 ET DE 14H00 A 18H00
(UTC+2)

FORMAT : EN LIGNE

En janvier 2024, la flotte marchande mondiale consistait en 109 000 navires d'au moins 100 tonneaux de jauge brute (GT), dont 58 200 navires de plus de 1 000 GT¹. Le transport maritime moderne est devenu la pierre angulaire de l'économie mondiale, en grande partie grâce aux innovations en matière de conteneurisation, de navires spécialisés et de technologies. Pétroliers, vraquiers et porte-conteneurs représentaient 85% de la capacité totale en 2023². Plus de 80% du volume des échanges internationaux de marchandises est transporté par voie maritime³, et 99% des communications numériques mondiales passent par des câbles sous-marins⁴. L'activité civile en mer comprend des domaines aussi variés que le transport de passagers et les croisières ; le transport de marchandises, d'hydrocarbures et de matières premières ; l'activité portuaire ; la pêche et l'aquaculture ; l'exploitation pétrolière et gazière offshore ; le domaine des énergies marines renouvelables (fermes éoliennes et centrales houlomotrices offshore) ; et la construction navale⁵.

Toute perturbation du transport maritime, et en particulier dans des goulets d'étranglement maritimes stratégiques, est susceptible d'avoir des répercussions majeures touchant des populations civiles partout sur la planète. Dans un monde de plus en plus interconnecté et interdépendant, le recours au blocus ou l'interdiction du passage de navires et de communications par des points d'étranglement maritimes au cours d'un conflit armé en

¹ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), *Handbook of Statistics 2024*, Nations Unies, New York, 2025 : https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat49_en.pdf (en anglais seulement, mais voir en français <https://unctad.org/fr/publication/manuel-de-statistiques-2024>). Toutes les adresses web ont été consultées en avril 2025.

² CNUCED, *Handbook of Statistics 2023*, Nations Unies, New York, 2024 : https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat48_FS014_en.pdf (en anglais seulement, mais voir en français <https://unctad.org/fr/news/la-cnuced-publie-le-manuel-de-statistiques-2023>)

³ CNUCED, *Review of Maritime Transport 2021*, Nations Unies, New York, 2021 : <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2021>. (Résumé en français : https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021summary_fr.pdf)

⁴ W. Park, « The deep-sea 'emergency service' that keeps the internet running », *BBC*, 15 octobre 2024 : <https://www.bbc.com/future/article/20241014-the-deep-sea-emergency-service-that-keeps-the-internet-running>.

⁵ V. Bernard, « Guerre et sécurité en mer : avis de tempête », *Revue internationale de la Croix-Rouge*, n° 902, août 2016, p. 5-15.

mer pourrait interrompre la circulation des biens essentiels à la survie de la population civile et perturber l'activité économique, les chaînes d'approvisionnement, l'acheminement de fournitures humanitaires vitales, la sécurité alimentaire mondiale et le transport de l'énergie, pour ne citer que quelques conséquences. En pareilles circonstances, tous les États seraient probablement touchés, en particulier ceux qui sont fortement tributaires des transports maritimes.

Parallèlement, les progrès rapides des technologies, les nouvelles tactiques et les opérations multi-domaines ont transformé la façon dont la guerre maritime est – et sera – menée. Les marines mettent au point des navires autonomes destinés à la collecte de renseignements et à d'autres fins⁶. Des navires télécommandés ont déjà été utilisés lors d'attaques navales⁷. De plus en plus, il est à prévoir que des systèmes non pilotés et éventuellement autonomes seront intégrés dans le processus de ciblage. La capacité de brouiller, de perturber par d'autres moyens, d'usurper ou de simuler les signaux du Système d'identification automatique (AIS) ou du Système de géolocalisation par satellite (GPS) s'accroît. On ne prend pas encore complètement la mesure des incidences de ces avancées technologiques ni des risques qu'elles représentent pour la navigation civile, la sécurité de la navigation et les opérations de recherche et de sauvetage en mer. Des questions se posent également sur la façon dont, en cas de conflit armé sur mer, l'évolution du contexte maritime affecterait l'application par les belligérants des règles régissant la conduite des hostilités (notamment du principe de distinction), ainsi que sur les conséquences humanitaires qui en résulteraient.

L'évolution du domaine maritime a en outre des répercussions sur ce que signifierait pour les civils un conflit armé sur mer. Aujourd'hui, par exemple, bon nombre de ceux qui travaillent à bord de navires marchands battant pavillon d'États belligérants seraient probablement des ressortissants d'États non impliqués dans le conflit armé. De plus, les voies maritimes sont souvent utilisées par des navires de passagers, qui risqueraient d'être pris entre deux feux, et les navires de pêche en haute mer sont beaucoup plus nombreux qu'au passé. Il faut donc tenir compte de l'impact possible sur des civils lors du ciblage et de l'évaluation de la proportionnalité de toute action.

S'il a été complété par la II^e convention de Genève, par le texte largement accepté du *Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer* (1994), ainsi que – en partie – par les Protocoles additionnels aux Conventions de Genève, le droit de la guerre maritime lui-même a été adopté pour l'essentiel au début du XX^e siècle. Le domaine maritime ayant considérablement changé depuis, nous devons repenser la façon dont les États gèrent les conflits armés sur mer et dont, aujourd'hui, l'application du droit régissant ces conflits intègre les dimensions d'humanité et de protection des civils. Compte tenu de la présence accrue de civils dans le domaine maritime, il faut absolument tenir compte du fait que le seuil d'acceptation des effets négatifs potentiels de ce type de conflit sur les populations civiles est moins élevé aujourd'hui qu'à l'époque où le droit de la guerre maritime a été conçu ; il faut aussi parvenir à un meilleur équilibre entre la notion d'exceptionnalisme qui a accompagné l'élaboration de ce droit, d'une part, et les considérations humanitaires, d'autre part. Dans un environnement maritime interconnecté à l'échelle mondiale, tout conflit armé peut avoir des conséquences majeures pour les populations civiles, tant sur mer que sur terre.

Le groupe de travail traitant de la guerre maritime a donc pour objectif de prendre la mesure de l'évolution du domaine maritime et de la façon dont cette évolution influe sur l'application du droit de la guerre sur mer. Il offrira un espace de réflexion qui permettra aux États de se pencher sur plusieurs problématiques humanitaires cruciales liées aux conflits armés contemporains sur mer, telles que : la protection des infrastructures essentielles dont dépendent les populations civiles ; la nécessité que les voies maritimes restent ouvertes pour le commerce et l'aide humanitaire ; la protection des civils dans tous les domaines ; la protection des blessés, des malades, des naufragés, des prisonniers et des morts en mer ; l'impact environnemental des hostilités sur mer ; la sécurité de la marine marchande et la sécurité des marins civils. Ses efforts tendront à ce que les États s'entendent sur les bonnes pratiques à adopter pour l'application des règles existantes et le respect des principes d'humanité dans la guerre maritime.

Aux fins de ce groupe de travail, le droit de la guerre maritime est considéré comme englobant les règles internationales régissant les conflits armés sur mer, notamment le DIH applicable en mer, le droit de prise et le droit relatif à la neutralité maritime. En ce qui concerne le DIH applicable en mer, la II^e Convention de Genève, relative à la protection des blessés, des malades, des naufragés et des morts des forces armées sur mer, reste l'une des pierres angulaires. Les III^e et IV^e Conventions de Genève ainsi que les Protocoles additionnels I et II sont également applicables en partie aux conflits armés sur mer. Le *Manuel de San Remo*, qui a été incorporé dans les manuels militaires à travers le monde, apporte un complément à ces traités. Dans ce groupe de travail, il est également reconnu qu'il existe plusieurs branches du droit qui se chevauchent et interagissent avec le droit de la

⁶ D. Molina Coello, « Is UNCLOS ready for the era of seafaring autonomous vessels? », *Journal of Territorial and Maritime Studies*, vol. 10, n° 1, hiver/printemps 2023, p. 21 et 23.

⁷ S. Lindsay, « Sufficiency of existing legal frameworks for addressing maritime security challenges surrounding autonomous vessels », *Australian Naval Review*, n° 2, décembre 2020, p. 104 et 109.

guerre maritime, notamment le droit de la mer, à savoir la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) et d'autres traités maritimes.

Il convient de noter que le groupe de travail sur la guerre maritime est lancé en même temps que les discussions relatives à la révision du *Manuel de San Remo*⁸. Lorsque le manuel a été adopté en 1994, l'objectif était de réaffirmer le droit international applicable aux conflits armés sur mer tout en tenant compte des développements intervenus au cours des 100 années précédentes (notamment l'élaboration de traités tels que les Conventions de Genève et leurs Protocoles additionnels, et la pratique des États). Depuis, ce manuel a acquis une importance unique au niveau international, puisqu'il a été incorporé dans des manuels militaires nationaux partout dans le monde⁹. Il a été généralement accepté par les gouvernements, les universitaires et les cours et tribunaux internationaux comme l'interprétation faisant autorité du droit international applicable aux conflits armés sur mer. Aujourd'hui, cependant, une mise à jour s'impose afin qu'il continue à refléter l'état actuel du droit – notamment l'évolution au cours des années de la pratique des États et de l'*opinio juris* (expression de ce qu'un État considère comme étant le droit)¹⁰, et l'évolution des opérations navales dans les conflits armés contemporains évoquée plus haut. Le plan de révision du *Manuel de San Remo* prévoit actuellement des consultations avec les États aussi bien au cours du processus qu'à la fin de celui-ci¹¹. Ce processus de révision et l'activité du groupe de travail sur la guerre maritime dans le cadre de l'Initiative mondiale en faveur du DIH sont donc complémentaires.

OBJECTIF

Cette consultation d'États doit permettre de parvenir à une compréhension commune des changements intervenus dans le contexte maritime et des questions essentielles qui se posent aujourd'hui concernant les moyens d'insuffler de l'humanité dans la guerre maritime. Elle sera l'occasion de réfléchir aux conséquences humanitaires, aux questions de protection et aux implications juridiques de la guerre maritime.

Les discussions seront axées sur les objectifs suivants :

- parvenir à une meilleure compréhension des difficultés actuelles et futures à surmonter pour qu'il y ait de l'humanité dans la guerre maritime, et identifier des solutions possibles ;
- recueillir les points de vue des États sur les difficultés à surmonter pour mettre en œuvre le droit de la guerre maritime d'une façon qui tienne compte des conséquences humanitaires de ce type de conflit armé, ainsi que sur les moyens possibles de surmonter ces difficultés ;
- recueillir les points de vue des États et, le cas échéant, des informations sur leurs pratiques concernant les droits et obligations des États neutres en matière de respect des principes d'humanité dans la guerre.

PROCHAINES ÉTAPES

- Les résultats de la première consultation avec les États seront compilés dans le rapport intérimaire complet sur l'Initiative mondiale en faveur du DIH, qui sera publié en septembre.
- Des discussions interactives sur des sujets spécifiques auront lieu plus tard en 2025 ; elles seront axées sur les thèmes qui ressortiront de la consultation.

PROFIL ATTENDU DES PARTICIPANTS

- Tous les États sont invités à participer et à inscrire un ou deux représentants dotés d'une solide connaissance du DIH, et en particulier de la guerre maritime ou du droit de la mer. Le choix devrait se

⁸ *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>.

⁹ Institut international de droit humanitaire, *Statement: Launching the Draft Phase of the Project*, Institut international de droit humanitaire, San Remo, 16 décembre 2024 : <https://iihl.org/wp-content/uploads/San-Remo-Manual-Project-Statement.pdf>.

¹⁰ Le droit international coutumier est constitué de règles qui découlent d'« une pratique générale acceptée comme étant le droit » et qui existent indépendamment du droit des traités. Le DIH coutumier revêt une importance cruciale dans les conflits armés d'aujourd'hui parce qu'il comble certaines lacunes du droit des traités, renforçant ainsi la protection dont bénéficient les victimes : <https://www.icrc.org/fr/droit-et-politique/le-droit-coutumier>.

¹¹ Institut international de droit humanitaire, *Statement: Launching the Draft Phase of the Project*.

porter sur des conseillers juridiques des ministères des Affaires étrangères et de la Défense, basés dans leur capitale.

- Les inscriptions sont ouvertes jusqu'au 9 mai 2025 inclus, à l'adresse <https://forms.office.com/e/BriA6DvdG6>.

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.
- Deux séances identiques sont proposées pour faciliter la participation depuis différents fuseaux horaires. Il est demandé à chaque État de s'inscrire à la séance dont l'horaire lui convient le mieux. Toutefois, les États qui souhaiteraient assister à toutes les discussions peuvent s'inscrire aux deux séances, mais ils ne pourront prendre la parole qu'à l'une des deux.
- Nous prions les États de bien vouloir limiter la durée de leur intervention initiale à quatre minutes, de façon à ce que tous les participants aient la possibilité de s'exprimer. Des questions-guides sont proposées ci-dessous.
- La teneur des consultations sera résumée dans un rapport intérimaire qui sera publié en septembre. Les consultations seront enregistrées pour faciliter la rédaction du rapport, mais l'enregistrement ne sera pas rendu public et le rapport ne mentionnera pas les noms des auteurs des interventions.
- Les discussions devront rester inclusives, constructives, non politisées et orientées vers la recherche de solutions tout au long de la consultation.
- Si, au cours des consultations, les participants sont encouragés à faire part de la pratique en vigueur dans leur propre pays, ils sont priés d'éviter de mettre en débat des situations spécifiques ou la pratique d'autres États.
- Pour préparer leur intervention, les États sont invités à se reporter aux questions-guides proposées ci-après.

QUESTIONS-GUIDES

Quels sont, selon vous, les principaux sujets de préoccupations relatifs à l'humanité dans la guerre maritime ?

Quels sont en particulier, selon vous, les principaux sujets de préoccupation relatifs aux civils et aux infrastructures civiles dans la guerre maritime ?

Sur la base des sujets de préoccupation que vous avez identifiés, quels domaines du droit de la guerre maritime considérez-vous comme difficiles à appliquer pour préserver l'humanité dans la guerre moderne sur mer ?

À ce stade, quelles solutions vous sembleraient susceptibles de contribuer à la résolution de ces problèmes ?

PROGRAMME

Après une brève introduction et des exposés présentant les principaux enjeux humanitaires et juridiques liés à cette thématique, la parole sera donnée aux États jusqu'au terme de la consultation. Les deux séances se dérouleront selon le même programme :

- Allocutions de bienvenue
- Exposés
- Interventions des États, ponctuées de temps de pause
- Discussion
- Discours de clôture

Les noms des orateurs qui seront chargés des allocutions de bienvenue, des exposés et du discours de clôture seront communiqués ultérieurement.