

*Séminaire de Droit militaire
et de Droit de la Guerre*

Association sans but lucratif

*Studiecentrum voor Militair
Recht en Oorlogsrecht*

Vereniging zonder winstgevend doel



**" Le manuel de Sanremo
le nouveau droit des conflits armés
applicable sur mer "**

**" De handleiding van Sanremo
het nieuwe recht der gewapende
conflicten toepasselijk op zee "**

**Journée d'étude
du 24 mai 2002**

**Studiedag
van 24 mei 2002**

Session 2001 - 2002

Sessie 2001 - 2002

***Séminaire de Droit militaire
et de Droit de la Guerre***

Association sans but lucratif

***Studiecentrum voor Militair
Recht en Oorlogsrecht***

Vereniging zonder winstgevend doel



**Journée d'étude
du 24 mai 2002**

**Studiedag
van 24 mei 2002**

**" Le manuel de Sanremo
le nouveau droit des conflits armés
applicable sur mer "**

**" De handleiding van Sanremo
het nieuwe recht der gewapende
conflicten toepasselijk op zee "**

Session 2001 - 2002

Sessie 2001 - 2002

Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever : Colonel d'Avi BEM Hre / Ere Kol v/h Vlw SBH R. REMACLE

Séminaire de Droit militaire et de Droit de la Guerre a.s.b.l.

Auditorat général près la Cour militaire - Palais de Justice - Place Poelaert - B-1000 Bruxelles.

C.C.P. N° 000-0941070-73 de l'a.s.b.l. «Séminaire de droit pénal militaire» Palais de Justice - B-1000 Bruxelles.

Studiecentrum voor Militair Recht en Oorlogsrecht vzw

Auditoraat generaal bij het militair Gerechtshof - Justitiepaleis - Poelaertplein - B-1000 Brussel

P.C.R. N° 000-0941070-73 - van « Studiecentrum voor militair recht » - Justitiepaleis - B-1000 Brussel.

Tel.(02) 508 60 25 - 508 60 82 Fax : (02) 508 60 87 - E-Mail : Bureau.Seminaire@yucom.be

**" Le manuel de Sanremo
Le nouveau droit des conflits armés applicable sur mer "**

**" De handleiding van Sanremo
het nieuwe recht der gewapende conflicten toepasselijk op zee "**

**Composition du Groupe d'Etude
Samenstelling van de Studiegroep**

Président - Voorzitter :CPC (S) BAM Pa Huyghe

Membres – Leden : M. C. Gossiaux, Conseiller général.

LDV M. Burggraeve

Table des matières Inhoudstafel

•	Introduction	p. 1
•	Le Manuel de Sanremo	p. 3
	I. Introduction : considérations générales sur l'évolution du droit de la mer	p. 3
	1. Le droit de la mer est l'une des matières les plus anciennement intégrées dans le droit des gens.	p. 3
	2. la volonté de prise en compte systématique du droit international humanitaire	p. 4
	II. Principes de droit international public	p. 5
	1. Les sources du Droit international public.	p. 5
	§ 1. Mécanisme des sources du droit international	p. 5
	§ 2. Catalogue des sources du droit international	p. 7
	a) L'article 38 du statut de la Cour internationale de Justice	p. 7
	b) Le texte de l'article 38 :	p. 7
	§ 3. Les traités	p. 7
	§ 4. La coutume	p. 8
	La place de la coutume.	p. 8
	<i>Définition de la coutume</i>	p. 8
	A. L'élément matériel	
	1. La pratique ou les précédents	p. 9
	2. Durée de la pratique	p. 10
	3. Extension géographique de la pratique	p. 10
	B. L'élément psychologique	p. 12
	1. L'élément de consentement	p. 12
	2. Forme du consentement	p. 13
	La codification du droit coutumier	p. 13
	<i>La fin des coutumes</i>	p. 14
	§ 5. Les sources du droit de la mer	p. 14
	2. Le principe du non-recours à la force dans les relations internationales	p. 15
	§ 1. Le JUS AD BELLUM	p. 15
	1. La violence : prérogative ou monopole étatique	p. 15
	2. La prohibition du recours à la force	p. 16
	Article premier	p. 16

§ 2. Le JUS IN BELLO	p. 17
§ 3. L'interdiction du recours à la force dans la Charte des Nations Unies	p. 18
§ 4. Cas ou l'emploi de la force dans les relations internationales est autorisé par la Charte	p. 19
§ 5. Existe-t-il d'autres cas – non prévus par la Charte – où l'emploi de la force serait autorisé ?	p. 20
1. L'intervention humanitaire	p. 20
2. La protection des biens et des intérêts des ressortissants	p. 20
3. La notion de self-help, d'autoprotection, de réaction de protection ou encore de défense des intérêts vitaux	p. 21
4. Le droit de suite	p. 21
5. Le consentement de la victime	p. 22
6. Les luttes de libération nationale	p. 23
III. Le Manuel de Sanremo	p. 24
• Droit international de la mer - UNCLOS III	p. 27
1. Introduction	p. 27
2. Les navires	p. 27
3. Les zones maritimes	p. 28
3.1. La ligne de base	p. 28
3.2. Les eaux intérieures	p. 29
3.3. La mer territoriale	p. 29
3.4. La zone contiguë	p. 30
3.5. La zone économique exclusive	p. 30
3.6. La haute mer	p. 31
3.7. Les détroits internationaux	p. 31
3.8. Les eaux archipélagiques	p. 33
3.9. Les zones liées à l'exploitation des fonds marins	p. 33
4. La protection et l'exploitation du milieu marin	p. 33
5. Conclusion	p. 34
• Les origines du Manuel de Sanremo	p. 37
1. Introduction : l'évolution du droit applicable aux conflits armés sur mer	p. 37
a. L'évolution du droit de Genève	p. 37
b. L'évolution du droit de La Haye	p. 38
2. Élaboration du Manuel de Sanremo et objectif visé	p. 40

3. L'avenir du Manuel	p. 41
• Droit des conflits armés sur mer - Coutume	p. 43
1. Introduction	p. 43
2. Dispositions générales	p. 44
3. Zones des opérations	p. 45
4. Distinction entre personnes ou biens protégés et objectifs militaires	p. 46
5. Moyens et méthodes de guerre	p. 47
6. Mesures non constitutives d'attaque : le droit de prise	p. 48
7. Personnes protégées et transports sanitaires	p. 50
8. Conclusion	p. 50
• Le Manuel de Sanremo – les principales innovations	p. 51
1. Introduction	p. 51
2. L'utilisation des différentes zones maritimes	p. 52
3. La notion d'objectif militaire dans le Manuel de Sanremo	p. 54
4. Les aéronefs dans le Manuel de Sanremo	p. 57
5. Les méthodes de guerre, la protection de la population civile pouvant être affectée par certaines méthodes de la guerre sur mer	p. 59
6. La protection des personnes protégées	p. 60
7. La protection des navires et aéronefs sanitaires	p. 61
• ANNEXE - BIJLAGE	
Manuel de Sanremo sur le droit international applicable aux conflits Armés sur mer, adopté le 12 juin 1994	p. 65

INTRODUCTION

Par le CPC(S) BAM Pa. HUYGHE,
Président du Groupe d'Etude

Alors que le droit relatif à la guerre sur terre s'est trouvé réaffirmé dans des traités récents, en particulier les deux Protocoles de 1977 additionnels aux Conventions de Genève de 1949, il n'en va pas de même du droit des conflits armés sur mer

En effet, l'essentiel des textes applicables aujourd'hui a été rédigé à la fin du XIXème siècle et durant la première moitié du XXème siècle.

Pourtant, plusieurs facteurs capitaux modifient le cadre juridique qui prévalait alors.

Le premier est l'entrée en vigueur de la Charte des Nations Unies qui interdit le recours à la force si ce n'est que dans les conditions fixées par elle. Ceci modifie radicalement le régime de la neutralité qui est d'une importance cruciale dans le droit des conflits armés applicable sur mer.

Le deuxième facteur à prendre en considération est l'émergence d'un nouveau droit de la mer codifié par les Conventions des Nations Unies de 1958 et surtout de 1982.

Un troisième élément est l'influence exercée par le Premier Protocole Additionnel de 1977 dans le domaine du droit humanitaire.

Enfin, il est absolument nécessaire de tenir compte de l'évolution des techniques et méthodes de combat qui ne ressemblent plus du tout à celles que connaissaient les concepteurs des textes en question.

Le conflit des Malouines, en 1982, première opération navale d'envergure depuis la seconde guerre mondiale, provoqua un regain d'intérêt pour ce domaine et entraîna une réaction des partisans de la révision de cette partie très particulière du droit international.

Cette attention nouvelle fut encore aiguisée par la guerre entre l'Iran et l'Iraq (1980-1988) et plus tard par la guerre du Golfe (1990-1991), conflits qui soulignèrent à nouveau l'incertitude afférente au droit international contemporain applicable aux conflits armés sur mer, notamment en matière de zones d'exclusion, de la protection des aéronefs et navires civils, de l'emploi de la mine marine et de l'usage du blocus.

Le processus de révision vit le jour le 31 octobre 1986 lors de l'adoption en séance plénière de la XXVème Conférence Internationale de la Croix Rouge de la VIIème résolution qui "note que quelques aspects du droit international humanitaire relatifs à la guerre sur mer ont besoin d'être réaffirmés et clarifiés, compte tenu des principes fondamentaux qui régissent le droit international humanitaire " et qui "appelle donc les gouvernements à coordonner leurs efforts au sein des instances appropriées en vue d'étudier la nécessité et la possibilité d'une mise à jour des textes pertinents du droit international humanitaire relatif à la guerre sur mer".

La mission consistait donc à d'abord effectuer l'inventaire des textes existant et surtout examiner leur applicabilité au regard des moyens et méthodes de combat utilisés aujourd'hui et à proposer en cas de besoin les modifications nécessaires.

Afin de répondre au besoin formulé par la Conférence, l'Institut International de Droit Humanitaire de Sanremo, en collaboration avec d'autres institutions dont le CICR et certaines Sociétés nationales de la Croix Rouge et du Croissant rouge, décida de convoquer un groupe d'experts et de le charger de cette mission.

La première réunion annuelle eut lieu à Sanremo en 1987 et le "Plan d'Action de Madrid" fut arrêté en 1988.

Les juristes, diplomates et officiers de marine originaires de tous les continents (j'ai eu le privilège de participer aux travaux à partir de 1990), se réunirent annuellement jusqu'à l'adoption en 1994 du

Manuel de Sanremo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer.

Cet ouvrage comporte 183 paragraphes et est subdivisé en six parties :

1. dispositions générales,
2. zones des opérations,
3. règles fondamentales et principe de distinction,
4. méthodes et moyens de la guerre sur mer,
5. mesures non constitutives d'attaque, et
6. personnes protégées, transports et aéronefs sanitaires.

Le Manuel reprend principalement les dispositions conventionnelles ou coutumières en la matière mais propose aussi de nouvelles règles imposées par les exigences des conflits armés actuels.

Il s'agit du premier instrument international exhaustif consacré au droit de la guerre sur mer depuis 1913.

Il ne s'agit nullement d'un texte contraignant mais le Manuel de Sanremo aura très vraisemblablement un impact important, certainement lors de la rédaction des manuels militaires comme il a déjà influencé les dispositions concernant la guerre navale du manuel allemand.

Le Manuel de Sanremo devrait ainsi contribuer au renforcement du droit international moderne en favorisant son développement cohérent au travers d'une diffusion de plus en plus large et par conséquent son respect.

LE MANUEL DE SANREMO

Par M. Christian GOSSIAUX Conseiller général DGJM/Synth

I. Introduction : considérations générales sur l'évolution du droit de la mer

1. Le droit de la mer est l'une des matières les plus anciennement intégrées dans le droit des gens. Toutefois, ce qui aujourd'hui paraît être une évidence ne s'est imposé qu'à la suite de controverses dont certaines sont restées célèbres.

En effet, à la fin du Moyen Age et pendant la Renaissance, les grandes puissances maritimes ont prétendu exercer une juridiction exclusive sur certaines parties de la mer au nom soit de la contiguïté (Angleterre), soit de leur contrôle effectif (Gênes sur la mer Tyrrhénienne, Venise sur l'Adriatique), soit d'un titre pontifical (Espagne et Portugal – bulle Inter caetera de 1493). Ces prétentions heurtaient les intérêts des autres puissances qui s'y sont opposées.

C'est dans ce contexte que s'est livrée la plus célèbre « bataille des livres » du passé qui a opposé l'Anglais Selden au Hollandais Grotius, champion de la liberté des mers.

Celle-ci s'est rapidement imposée et le droit coutumier s'est fixé et développé autour de cette notion fondamentale, pour le temps de paix comme pour le temps de guerre.

Dans le passé, les grandes controverses sur le droit de la mer ont surtout visé le contrôle des voies de communications maritimes à des fins tant commerciales que stratégiques.

Si ces préoccupations n'ont évidemment pas disparu aujourd'hui, elles doivent cependant être combinées avec d'autres, suscitées à la fois par le progrès des techniques, qui permet une exploitation plus intensive des ressources traditionnelles ou récemment découvertes, et par l'évolution de la société internationale, qui conduit notamment une majorité d'Etats à demander un droit de regard sur cette exploitation que seuls peuvent mener à bien un petit nombre de pays dotés de moyens techniques et financiers suffisants.

Outre cet aspect économique, la volonté d'assurer le respect des droits de l'homme et de faire respecter le droit international humanitaire ont fait sensiblement évoluer le droit de la guerre maritime.

Sur le plan du droit, les règles coutumières en vigueur ont été codifiées à partir du milieu du XIXème siècle et prolongées par des conventions dont la première à avoir une portée significative fut la Déclaration de Paris de 1856 sur la guerre maritime ; ses règles ont été précisées par la suite, surtout lors de la deuxième Conférence de La Haye en 1907.

A cet égard, la prolifération des traités a entraîné une internationalisation poussée avec pour conséquence la diminution de l'importance des réglementations nationales.

En outre, l'on a assisté depuis 1945 à la multiplication d'organismes internationaux, qui peuvent proposer et adopter des conventions et, éventuellement des réglementations internationales, à l'instar de la F.A.O, compétente en matière de pêche, et surtout, l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I), compétente en matière de navigation et

de transports maritimes. Par ailleurs, des organisations régionales (C.E., OCDE) jouent un rôle important en certains domaines (pêche, protection de l'environnement, crédits à la construction navale).

La multiplication des règles en vigueur nécessitait un effort de rationalisation et de clarification que seule une codification générale permettait d'assurer.

Ces conventions de codification peuvent être réparties en deux catégories : les unes, très nombreuses, portent sur des problèmes particuliers (pollution, sécurité, conservation d'espèces déterminées, ...) les autres entendent codifier le droit de la mer dans son ensemble ou des branches importantes de celui-ci. Citons à cet égard les quatre Conventions de Genève sur le droit de la mer adoptées le 29 avril 1958 et - la plus importante à ce jour - la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982.

2. Si l'évolution du droit général de la mer a été sensible depuis 1960, la volonté de prise en compte systématique du droit international humanitaire à l'occasion de conflits armés se déroulant sur mer a conduit à l'adoption d'instruments juridiques spécifiques.

Dans sa résolution VII du 31 octobre 1986, la XXVème Conférence internationale de la Croix-Rouge notait que le droit international humanitaire relatif à la guerre sur terre avait été dans une large mesure réaffirmé et développé, tandis que le droit international humanitaire relatif à la guerre sur mer avait encore besoin d'une réaffirmation et d'une clarification. Elle appela donc les gouvernements à coordonner leurs efforts en vue d'étudier la possibilité d'une mise à jour des textes pertinents, considérant à cet égard comme dépassé par les faits le contenu du Manuel d'Oxford de la guerre maritime adopté le 9 août 1913 par l'Institut de Droit international.

La Conférence invita en outre le CICR à suivre la question et à tenir informée la Conférence internationale de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge. En 1987, l'Institut international de droit humanitaire de San Remo organisa une réunion initiale d'experts à San Remo même pour délibérer sur le sujet. Cette réunion fut suivie par plusieurs réunions ultérieures et aboutit à l'adoption du Manuel.

Si l'élaboration d'un nouveau manuel a été jugée nécessaire, c'est en raison des développements qu'a connus le droit depuis 1913 et qui, pour la plupart, n'ont pas encore été incorporés dans le droit conventionnel récent, la IIème Convention de Genève de 1949 étant essentiellement limitée à la protection des blessés, des malades et des naufragés en mer. Le droit des conflits armés sur mer, en particulier, n'a connu aucun développement comparable à celui du droit des conflits armés sur terre ayant abouti au Protocole I de 1977, additionnel aux Conventions de Genève de 1949.

Certaines dispositions du Protocole I s'appliquent, il est vrai, aux opérations navales. C'est notamment le cas des dispositions qui renforcent la protection accordée par la IIème Convention de Genève de 1949 aux navires et aux aéronefs sanitaires. En revanche, le titre IV du Protocole I concernant la protection des civils contre les effets des hostilités n'est applicable qu'aux opérations navales qui affectent les civils et les biens civils sur terre.

Organisé par l'Institut international de droit humanitaire, en collaboration avec l'Institut de droit international de Pise (Italie) et l'Université de Syracuse (USA), une table ronde

préliminaire sur le droit international humanitaire applicable aux conflits armés sur mer s'est tenue à Madrid en 1988 et a entrepris un premier examen du droit existant. Afin d'assurer la mise en oeuvre du plan d'action adopté à Madrid, plusieurs autres tables rondes annuelles ont été organisées à Bochum (1982), Toulon (1990), Bergen (1991), Ottawa (1992), Genève (1983) et, enfin, Livourne (1994). C'est sur la base de rapports très complets établis à l'issue de chacune des réunions par les rapporteurs, ainsi que des commentaires apportés à ces rapports par les participants et des débats approfondis qui ont eu lieu lors des tables rondes, que le Manuel a été rédigé avant d'être finalement adopté à Livourne en juin 1994, et dont la version anglaise constitue le texte authentique.

II. Principes de Droit international public

L'historique du Manuel de SanRemo ayant été ainsi brossé, il convient de le resituer dans le contexte plus général du droit international public, dont le rappel de certains principes et l'exposé de plusieurs de ses concepts ont pu paraître utiles à la compréhension de cette matière assez particulière du droit.

1. LES SOURCES DU DROIT INTERNATIONAL PUBLIC.

§ 1. MECANISME DES SOURCES DU DROIT INTERNATIONAL

La fonction du droit dans une société donnée est d'ordonner celle-ci et les relations sociales qui y sont mises en oeuvre.

La situation n'est pas différente dans la société internationale.

La question se pose alors de savoir comment naît ce droit ? Comment est-il créé ? Comment peut-il se transformer ?

A. Pour mieux saisir le contraste, partons du droit interne.

1. Ici, la société est fortement organisée et structurée ; les sources du droit sont à titre essentiel des sources autoritaires, c'est-à-dire des sources qui trouvent leur origine en dehors et au-dessus des sujets régis. Les normes sont souvent hiérarchisées : constitution, législation, réglementation.
2. Subsidiairement, le droit interne connaît des sources conventionnelles où jouent les volontés individuelles : règles découlant des contrats.
3. L'évolution des valeurs dans la société régie par le droit interne appelle des modifications constantes de l'ordre juridique. La tension entre l'ordre juridique établi et les besoins de changement se résout avec plus ou moins de retard par des modifications législatives ou judiciaires. Il ne faut pas oublier en effet le rôle fondamental du juge interne pour faire évoluer le droit non seulement dans le système de common law où le juge joue un rôle très particulier, mais encore dans les pays de droit civil par la jurisprudence.

B. La situation est, encore une fois, bien différente en droit international public.

1. La société internationale interétatique ne connaît aucun pouvoir supérieur aux Etats : pas de constituant ni de législateur, aucune autorité douée d'un pouvoir réglementaire. Dans cette société d'Etats composée de souverainetés juxtaposées, les règles trouvent leur source dans l'accord des Etats. Le droit international public accuse par conséquent une prédominance des sources conventionnelles.

Ainsi, les traités sont des accords écrits, les coutumes, dans la plupart des cas, des accords tacites. Les actes dits unilatéraux ne sont généralement qu'un élément d'un concours de volonté implicite ou explicite ; les principes généraux du droit trouvent aussi leur force obligatoire dans une acceptation tacite des Etats.

2. Le phénomène de l'organisation internationale favorise cependant une apparition timide de sources autoritaires.

Peu de secteurs de la vie humaine échappent à des aspects internationaux : les maladies, la faim, les ouragans, la pollution ne s'arrêtent pas aux frontières. Aussi, la coopération internationale s'établit dans les domaines les plus divers et s'accroît chaque jour. Une de ses formes est la création d'organisations internationales. Ces organisations ont tendance à traiter les problèmes pour l'ensemble des Etats de la communauté internationale et à favoriser l'éclosion de normes universelles selon des formules diverses (directives, règlements, résolutions, etc.)

3. L'évolution des valeurs dans la société régie par le droit international appelle, comme dans les sociétés internes, des modifications constantes de l'ordre juridique. Les moyens de faire évoluer l'ordre juridique sont cependant beaucoup moins développés en droit international. La fonction législative – si l'on entend par là les règlements des organisations internationales – a une place très limitée.

Les traités sont empreints d'une grande rigidité ; leur révision est très compliquée et au demeurant rare ; leur interprétation est difficile car en droit international le juge, on le verra, n'a qu'une place très réduite. La coutume, qui est spontanée se prête mieux aux évolutions. Mais sa formation est lente.

Les pratiques des Etats pris individuellement mais surtout collectivement – en particulier dans le cadre de l'ONU favorisent en revanche les évolutions nécessaires, permettent l'évolution de l'ordre juridique international par des moyens pacifiques (ce que l'on appelle en anglais le « *peaceful change* ») : l'utilisation par l'Assemblée générale des Nations Unies de la technique des déclarations ou du consensus est le témoignage du souci des Etats de trouver des moyens plus adaptés à l'époque contemporaine pour faire évoluer le droit.

§ 2. CATALOGUE DES SOURCES DU DROIT INTERNATIONAL

- a) L'article 38 du statut de la Cour internationale de Justice – annexé à la Charte de l'ONU du 26 juin 1945 - est traditionnellement cité comme une liste revêtue d'une autorité particulière des sources du droit international.
- b) Le texte de cet article est le suivant :
- « 1. *La Cour, dont la mission est de régler conformément au droit international les différends qui lui sont soumis, applique :*
- a. *les conventions internationales, soit générales, soit spéciales, établissant des règles expressément reconnues par les Etats en litige ;*
 - b. *la coutume internationale comme preuve d'une pratique générale, acceptée comme étant de droit ;*
 - c. *les principes généraux de droit reconnus par les nations civilisées ;*
 - d. *sous réserve de la disposition de l'article 59, les décisions judiciaires et la doctrine des publicistes les plus qualifiés des différentes nations, comme moyen auxiliaire de détermination des règles de droit.*
2. *La présente disposition ne porte pas atteinte à la faculté pour la Cour, si les parties sont d'accord, de statuer ex aequo et bono ».*
- c) L'importance de ce texte provient de ce qu'il donne une définition des sources du droit et qu'il est accepté par tous les Etats membres des Nations Unies. Bien que sa portée soit limitée au droit applicable par la Cour, il s'agit d'une définition de portée générale.
- En revanche, ce texte s'avère incomplet car encore marqué par ses origines historiques dans sa référence au concept de « nations civilisées » et par son ignorance tant du phénomène de l'organisation internationale (normes communautaires) que des actes unilatéraux.

§ 3. LES TRAITES.

Les règles en la matière sont coutumières mais ont été dans une large mesure, codifiées par la Convention de Vienne du 23 mai 1969 entrée en vigueur le 1er janvier 1980.

Ratione materiae. La Convention de Vienne n'a couvert qu'un domaine limité de la matière du droit conventionnel. C'est ainsi que la Convention ne s'applique qu'aux « traités » au sens étroit du terme, c'est-à-dire aux seuls accords interétatiques conclus par écrit et régis par le droit international (art. 2-1-a).

En adoptant cette terminologie, les auteurs de la Convention de Vienne ont simplement entendu fixer la portée *ratione materiae* des règles qui y sont inscrites et

non pas donner une définition abstraite de la Convention internationale. On observera d'ailleurs que les auteurs de la Convention de Vienne n'ont pas respecté leur propre terminologie puisque cette Convention est elle-même un accord interétatique conclu par écrit et régi par le droit international. Au surplus, en matière de terminologie, l'autonomie de la volonté est totale et les parties contractantes peuvent qualifier leur accord de volontés de : traité, convention, accord, arrangement. Seul l'usage attache un sens plus précis à certains termes (Concordat – Armistice – Modu vivendi – Charte – Statut – Protocole – Acte final ...).

§ 4. LA COUTUME.

La place de la coutume.

- a) La place de la coutume en droit international a toujours été importante. C'est la coutume qui a longtemps formé la toile de fond des droits et obligations qui s'imposent dans les relations interétatiques. De très nombreux domaines du droit international ont une origine essentiellement coutumière. Ainsi : la procédure arbitrale, la responsabilité internationale, le droit maritime international, les relations diplomatiques et consulaires, les immunités des Etats, la reconnaissance, etc.
- b) Son importance tend à décroître aujourd'hui au profit du traité ou des actes accomplis par les organisations internationales.

Définition de la coutume.

On se rappellera tout d'abord la définition donnée par l'art. 38, 1, b) du statut de la Cour :

« La Cour, dont la mission est de régler conformément au droit international des différends qui lui sont soumis, applique :

...

la coutume internationale comme preuve d'une pratique générale, acceptée comme étant de droit ».

- Cette définition traditionnelle est en fait la définition d'une coutume générale. Par ailleurs, la phrase devrait être renversée : la coutume internationale est prouvée par la pratique ... et non l'inverse.
- On pourrait dire que la coutume est la source de droit international qui découle de la répétition par les Etats (ou les organisations internationales interétatiques) de comportements acceptés par eux comme étant de droit.

La doctrine distingue traditionnellement deux éléments constitutifs de la coutume. Un élément matériel constitué par la répétition sur une durée assez longue et dans un espace donné de certains actes ou comportements appelés les précédents. Un élément psychologique constitué par l'acceptation de la part des Etats que ces actes ou comportements correspondent à l'exécution d'une obligation juridique ; c'est ce qu'on appelle **l'opinio juris sive necessitatis**.

Examinons l'un et l'autre.

A. L'élément matériel

1. La pratique ou les précédents

La coutume se forme par la répétition de comportements auxquels les Etats attachent une signification particulière. Ce sont les précédents qui, répétés, donnent lieu à une pratique.

a) De qui peuvent émaner les précédents ?

S'agissant des Etats, les précédents comprennent les actes accomplis par les organes étatiques au premier rang desquels il faut ranger les actes accomplis par les organes chargés des relations extérieures (correspondance diplomatique, instructions gouvernementales et ministérielles).

Les lois internes peuvent former des précédents :

Les décisions judiciaires internes sont aussi importantes et parfois essentielles (exemple : l'immunité de juridiction et d'exécution des Etats étrangers). A fortiori, en est-il de même pour les décisions des arbitres et tribunaux internationaux.

Un traité international peut servir de catalyseur et contribuer à la formation d'une coutume au-delà du cercle des Etats parties au traité. Exemple : règlement de Vienne du 19 mars 1815 sur le rang des agents diplomatiques.

C'est une question d'espèce : pour qu'une règle conventionnelle devienne « règle générale de droit international » selon la Cour dans son arrêt sur le plateau continental de la mer du Nord :

« Il faut d'abord que la disposition en cause ait, en tout cas virtuellement, un caractère fondamentalement normatif et puisse ainsi constituer la base d'une règle générale de droit. » (Recueil, C.I.J., 1969, p. 42).

S'agissant des organisations internationales, leur pratique est aussi constitutive de coutumes :

- par leurs accords avec les Etats, ainsi en matière de privilèges et immunités ;
- par les décisions de leurs organes prises dans l'exercice de leur compétence : pratique de l'organisation en matière d'élections, de procédure, de questions financières, d'interprétation de la Charte, etc.

Ex. : vote au Conseil de sécurité : art . 27, § 3, Les décisions du Conseil de sécurité « sont prises par un vote affirmatif de 9 de ses membres dans lequel sont comprises les voix de tous les membres permanents ». Or coutume contra legem : l'abstention d'un ou plusieurs membres

permanents ne fait pas obstacle à la prise de la décision. Il faut un consensus généralisé pour que de telles coutumes s'établissent.

- par les déclarations portant sur les principes du droit international.

2. Durée de la pratique

- a) La notion même de coutume implique l'écoulement d'une longue période de temps. La répétition des précédents pendant très longtemps accorde à la pratique établie une certitude juridique. C'est pourquoi jadis on insistait beaucoup pour que la pratique soit immémoriale.

On n'est plus aussi rigoureux aujourd'hui où la formation de la coutume peut être beaucoup plus rapide :

- lorsque la pratique est abondante (relation diplomatique) ;
- lorsque les intérêts des Etats s'affirment avec beaucoup de force (plateau continental, mer territoriale, espace aérien, zone économique exclusive) ;
- lorsque les contacts multilatéraux sont intenses ;
- lorsqu'il faut tenir compte de l'évolution de la technique ou des découvertes scientifiques (espace atmosphérique).

- b) La Cour internationale de Justice, dans son arrêt sur le plateau continental de la Mer du Nord, admet expressément que la coutume puisse être élaborée en un bref laps de temps :

« Bien que le fait qu'il ne se soit écoulé qu'un bref laps de temps ne constitue pas nécessairement en soi un empêchement à la formation d'une règle nouvelle de droit international coutumier à partir d'une règle purement conventionnelle à l'origine, il demeure indispensable que dans ce laps de temps, aussi bref qu'il ait été, la pratique des Etats, y compris ceux qui sont particulièrement intéressés, ait été fréquente et pratiquement uniforme dans le sens de la disposition invoquée et se soit manifestée de manière à établir une reconnaissance générale du fait qu'une règle de droit ou une obligation juridique est en jeu ».

(C.I.J., Recueil, 1969, p.43).

Comme coutume qui s'est élaborée de manière quasi instantanée, on citera la liberté d'exploration de l'espace.

3. Extension géographique de la pratique

Une coutume peut être universelle ou générale, locale ou régionale.

- a) Les coutumes universelles ou générales sont celles qui sont acceptées par l'ensemble des Etats : il n'est pas nécessaire que tous les Etats aient contribué à leur formation.

Ex. : les Etats qui ne possèdent ni littoral maritime ni flotte n'ont pu contribuer au développement du droit de la mer.

Peu d'Etats jouent un rôle dans l'apparition d'un droit coutumier de l'espace extra-atmosphérique (en revanche, rôle important des grandes puissances). La coutume universelle au XIX^{ème} siècle était en fait celle de l'Europe et de l'Amérique du Nord.

Toujours dans l'affaire du plateau continental de la mer du Nord, la C.I.J. insiste sur le fait que la participation à la coutume doit être le fait de tous les Etats particulièrement intéressés :

« ... il se peut que, sans même qu'une longue période se soit écoulée, une participation très large et représentative à la convention suffise, à condition toutefois qu'elle comprenne les Etats particulièrement intéressés. S'agissant de la présente affaire, la Cour constate que, même si l'on tient compte du fait que certains des Etats ne peuvent participer à la Convention de Genève ou, faute de littoral par exemple, n'ont pas d'intérêt à y devenir parties, le nombre de ratifications et adhésions obtenues jusqu'ici est important mais n'est pas suffisant » (Recueil, 1969, p. 42).

b) La règle coutumière peut aussi être régionale ou locale.

- La C.I.J. a eu à se prononcer sur l'existence d'une coutume régionale dans la célèbre affaire du droit d'asile (C.I.J., Recueil, 1950, pp. 266-389).

Les faits sont brièvement les suivants : le 3 janvier 1949, un ressortissant péruvien, Victor Raul Haya de la Torre, chef d'un parti révolutionnaire mis hors la loi, se présentait à l'ambassade de la Colombie à Lima, capitale du Pérou, pour y solliciter un asile qui lui fut accordé. Le 4 janvier 1949, l'ambassadeur de la Colombie à Lima notifiait la présence du réfugié aux autorités péruviennes et demandait un sauf-conduit en sa faveur lui permettant « de quitter le pays avec les facilités d'usage établies par le droit d'asile diplomatique. Le Pérou prétendit que l'asile était accordé illégalement.

Parmi les questions qui se posaient et que la C.I.J. eut à trancher se trouvait celle de savoir si la Colombie avait le droit de qualifier unilatéralement le délit en vue d'octroyer l'asile diplomatique. La Colombie soutenait qu'il y avait là une coutume régionale propre aux Etats d'Amérique latine.

La Cour n'a pas estimé qu'une telle coutume locale, à supposer qu'elle existât, fut opposable au Pérou :

« La partie qui invoque une coutume de cette nature (régionale) doit prouver qu'elle s'est constituée de telle manière qu'elle est devenue obligatoire pour l'autre partie . Le gouvernement de la Colombie doit prouver que la règle dont il se prévaut est conforme à un usage constant et uniforme, pratiqué par les Etats en question, et que cet

usage traduit un droit appartenant à l'Etat octroyant l'asile et un devoir incombant à l'Etat territorial. » (p. 276).

- Dans l'affaire anglo-norvégienne des pêcheries, la Cour admit la possibilité d'une coutume entre deux ou plusieurs Etats (Recueil, 1951, p. 116). De même, dans l'affaire du droit de passage sur le territoire indien où la Cour justifie ainsi la coutume bilatérale :
« On voit difficilement pourquoi le nombre des Etats entre lesquels une coutume locale peut se constituer sur la base d'une pratique prolongée devrait nécessairement être supérieur à deux. La Cour ne voit pas de raison pour qu'une pratique prolongée et continue entre deux Etats, pratique acceptée par eux comme régissant leurs rapports, ne soit pas à la base de droits et d'obligations réciproques entre ces deux Etats. » (Recueil, 1959, p. 39).
- Comme exemple belge, on signalera le droit de passage de la Belgique sur le territoire néerlandais pour atteindre l'enclave de Baerle-Duc.

B. L'élément psychologique

1. L'élément de consentement

La coutume doit être « acceptée comme étant de droit » (art. 38, 1, b, du statut de la Cour), reconnue comme étant de droit par ceux qui suivent la pratique. Ceux qui posent les précédents doivent avoir la conviction qu'ils appliquent une règle juridique et nécessaire (opinio juris sive necessitatis). A défaut de cet élément, on se trouve en présence d'un usage ou d'une règle de courtoisie (exemple : le salut en mer entre navires de guerre) ou de commodité (classement des Etats par ordre alphabétique dans une conférence internationale).

Il est parfois difficile de déterminer où commence le droit et où finit la courtoisie ou la commodité. Les règles de protocole, suivies en cas de remise de lettres de créances d'un ambassadeur sont pour la plupart des règles de courtoisie. Les privilèges fiscaux des diplomates, longtemps considérés comme de courtoisie, sont aujourd'hui de droit. L'ordre de préséance des ambassadeurs est de droit.

Cet élément de consentement est indispensable. La Cour de La Haye cherche à déterminer si les faits montrent ou non l'exercice effectif par un Etat d'un droit constitué en tous ses éléments, ainsi que la reconnaissance de l'obligation correspondante par un autre Etat.

Exemple: l'affaire du plateau continental de la mer du Nord :

« Non seulement les actes considérés doivent représenter une pratique constante, mais en outre ils doivent témoigner, par leur nature ou la manière dont ils sont accomplis, de la conviction que cette pratique est rendue obligatoire par l'existence d'une règle de droit. La nécessité de pareille conviction, c'est-à-dire l'existence d'un élément subjectif, est implicite dans

la notion même d'opinio juris sive necessitatis. Les Etats intéressés doivent donc avoir le sentiment de se conformer à ce qui équivaut à une obligation juridique. Ni la fréquence ni même le caractère habituel des actes ne suffisent. Il existe nombre d'actes internationaux, dans le domaine du protocole par exemple, qui sont accomplis presque invariablement mais sont motivés par de simples considérations de courtoisie, d'opportunité ou de tradition et non par le sentiment d'une obligation juridique » (C.I.J. Recueil, 1969 p. 44).

2. Forme du consentement

Le consentement ne doit pas être exprès. Il suffit qu'il soit tacite. Le fait de ne pas protester implique acceptation.

La codification du droit coutumier.

- a) La coutume étant non écrite présente les avantages de souplesse, de malléabilité et d'adaptabilité. Elle présente en revanche l'inconvénient de l'imprécision qui s'attache aux règles non écrites. C'est pourquoi la codification présente beaucoup d'importance pour la coutume.
- b) Sur le plan privé : **l'Institut de droit international** et, dans une mesure plus limitée, **l'International Law Association**, ont joué et jouent encore un rôle appréciable par leurs rapports et résolutions. (La valeur qui s'attache à leurs travaux est cependant purement doctrinale).

Sur la plan interétatique : dès 1815, le Congrès de Vienne codifiait déjà les règles de préséance pour les agents diplomatiques. Les conférences de La Haye de 1899 et de 1907 ont codifié les lois et coutumes de la guerre. Dans l'entre-deux-guerres, tant à la SdN que dans le cadre panaméricain, des tentatives de codification furent menées, infructueuses pour la première (les trois conférences sur la mer, la responsabilité et la nationalité n'apportèrent qu'un mince résultat). L'œuvre de l'ONU est, en revanche, très importante.

- c) Le 21 novembre 1947, par une Résolution 174 (II), l'assemblée générale de l'ONU créait la **Commission du droit international**. Aux termes de l'article 1 de son statut, cette Commission « a pour but de promouvoir le développement progressif du droit international et sa codification ».

La Commission, depuis sa création, a présenté plusieurs rapports définitifs.

Ceux qui ont été promus à la meilleure fortune ont été transmis à des conférences internationales qui les ont transformés en traités après amendements le plus souvent mineurs :

- Conventions de Genève du 29 avril 1958 sur le droit de la mer.
- Convention de Vienne du 18 avril 1961 sur les relations diplomatiques.
- Convention de New York du 30 août 1961 sur la réduction des cas d'apatridie.
- Convention de Vienne du 24 avril 1963 sur les relations consulaires.

- Convention de New York du 16 décembre 1969 sur les missions spéciales (transformée en traité non par une conférence internationale mais par une résolution de l'Assemblée générale de l'ONU).
- Convention de Vienne du 14 mars 1975 sur la représentation des Etats dans leurs relations avec les organisations internationales de caractère universel.
- Convention de Vienne du 22 août 1978 sur la succession d'Etat en matière de traités.
- Convention de Vienne du 8 avril 1983 sur la succession d'Etat en matière de biens, archives et dettes d'Etat.

D'autres rapports de la Commission qui n'ont pas eu une telle suite diplomatique n'en présentent pas moins un très grand intérêt (modèle de règles sur la procédure arbitrale, projet de code des crimes contre la paix et la sécurité de l'humanité, etc.).

d) Qu'en est-il des Etats qui ne ratifient pas une convention de codification ? Ils restent tenus par le droit coutumier ; la jurisprudence internationale a ainsi reconnu le caractère coutumier des règles du droit de la guerre codifiées à La Haye à l'égard des ressortissants d'Etats qui n'y étaient point parties et à certaines dispositions de la Déclaration navale de Londres de 1908 qui, faute de ratification, n'est jamais entrée en vigueur.

La fin des coutumes.

La nature même du processus coutumier fondé sur la répétition des comportements et l'accord que cette répétition implique, ont pour conséquence que les coutumes peuvent se transformer, évoluer ou même disparaître. Il suffit que l'accord sur lequel elles reposaient se dissolve, que les comportements se modifient sans protestations. Le droit des relations diplomatiques a, sans conteste, connu des évolutions de ce genre.

§ 5. LES SOURCES DU DROIT DE LA MER.

Le droit de la mer est caractérisé avant tout par la coexistence de règles d'origines diverses. D'abord d'origine coutumière, il a fait l'objet, depuis le milieu du siècle dernier, d'une multitude de traités et l'activité conventionnelle s'est encore accentuée considérablement depuis une vingtaine d'années. Ces conventions peuvent être réparties en deux catégories : les unes, très nombreuses, portent sur des problèmes particuliers (pollutions, sécurité, conservation d'espèces déterminées, etc.), les autres entendent codifier le droit de la mer dans son ensemble ou des branches importantes de celui-ci (conventions de 1958 et de 1982).

Il convient de signaler à ce sujet qu'au moment même où semble triompher la codification, l'on assiste à un regain d'intérêt pour la coutume, que l'activité conventionnelle stimule. Le préambule de la convention de 1982 indique du reste expressément que : « *les questions qui ne sont pas réglementées par la convention continueront d'être régies par les règles et principes du droit international général* ». Enfin, les conventions elles-mêmes et, plus encore peut-être, leurs travaux préparatoires, sont à l'origine de pratiques qui peuvent, à leur tour, déboucher sur la cristallisation de règles coutumières.

2. Le principe du non-recours à la force dans les relations internationales.

Le pouvoir se sert bien souvent du droit pour désigner les limites qu'il assigne lui-même à l'usage de la force. Certaines violences seront donc permises et d'autres interdites. Les violences permises se présentent rarement sous le nom de violence car aucun Etat n'aime à se donner pour violent. Des concepts juridiques appropriés vont donc servir à masquer bien souvent l'usage institutionnel de la violence.

La réglementation de l'usage de la violence par les Etats fait l'objet d'une grande division classique :

- le droit de faire la guerre, la compétence de recourir à la guerre ou à la force ; utilisant une expression latine, on parle de « *jus ad bellum* » ;
- la manière de faire la guerre, la licéité des moyens utilisés au cours d'un conflit ou d'un recours à la force : on parle alors de « *jus in bello* ».

§ 1. – LE JUS AD BELLUM.

Au cours des derniers siècles, on a assisté à une réglementation progressive du droit de recourir à la guerre, en en faisant tout d'abord une prérogative du monopole étatique, puis par la limitation des causes de guerre (la guerre juste) pour aboutir à la prohibition du recours à la force.

1. *La violence : prérogative ou monopole étatique.*

C'était déjà une maxime romaine que l'autorité souveraine pouvait seule décider de faire la guerre. Le pouvoir central s'arroge le monopole de la force. La seule guerre permise est la guerre publique ; la guerre privée est interdite. La lutte contre la décentralisation et le pouvoir féodal sera une des caractéristiques de la naissance de l'Etat après le Moyen-Age.

A la fin du XVI^e siècle, la guerre ne pouvait, selon les canonistes espagnols, être conduite que par les princes ou les républiques.

Du fait que l'usage de la force est un monopole de l'Etat, certaines conséquences en découlent :

- a) une distinction va se faire entre conflit international et conflit interne. Alors que le conflit international va se voir progressivement réglementé, le conflit interne reste une affaire purement intérieure à l'Etat en cause ; les Etats tiers ne peuvent s'en mêler. La répression interne reste ainsi non réglementée, sous réserve de la nécessité de la protection des droits de l'homme et des principes du droit des conflits armés. La guerre civile, la répression des troubles intérieurs, le maintien de l'ordre ne sont pas interdits en tant que tels par le droit international. Or, en termes quantitatifs, ces conflits s'avèrent tout aussi meurtriers que les conflits internationaux.
- b) Les guerres coloniales furent considérées comme des questions de conflit interne jusqu'aux alentours de 1950-1960 (cfr guerre française en Indochine, la

répression à Madagascar, la guerre d'Algérie, la guerre des Pays-Bas en Indonésie, etc.)

- c) Les guerres de sécession sont aussi considérées comme des conflits internes. L'usage de la force par l'Etat central pour réprimer une tentative de sécession n'est pas interdit par le droit international (cfr. la guerre de sécession aux Etats-Unis.).

2. La prohibition du recours à la force.

- a) La première atteinte du droit des gens contemporain à la compétence de guerre vient d'Amérique du Sud où naquit la doctrine Drago selon laquelle la force ne pouvait être employée pour recouvrer les emprunts publics ; cette idée parvint à passer dans le droit positif. S'ensuivit la Convention Porter concernant la limitation de l'emploi de la force pour le recouvrement des dettes contractuelles du 18 octobre 1907. Selon cette convention, le recours à la force ne pouvait avoir lieu que contre l'Etat refusant l'arbitrage ou refusant d'exécuter une sentence arbitrale.
- b) Ce n'est qu'avec le pacte de la Société des Nations que les Etats vont accepter « certaines obligations de ne pas recourir à la guerre » (Préambule). La compétence de guerre subsiste, mais elle est réduite sur certains chefs et réglementée dans son utilisation.

Le système du Pacte comportait cependant des fissures. Selon l'article 15 § 7, les parties au différend conservaient le droit de se faire justice à elles-mêmes lorsque le Conseil n'avait pu faire adopter à l'unanimité son rapport. En outre, le Pacte ne visait pas les recours à la force qui n'étaient pas des recours à la guerre.

- c) Par le Traité de garantie mutuelle dit Pacte Rhénan, fait à Locarno le 16 octobre 1925 :

« article 2 – L'Allemagne et la Belgique et de même l'Allemagne et la France s'engagent réciproquement à ne recourir de part et d'autre en aucun cas à la guerre ».

- d) Un pas de plus allait être franchi par le Pacte de Paris du 27 août 1928 communément appelé pacte Briand-Kellog, car il avait été négocié par Aristide Briand et le secrétaire d'Etat américain F.B. Kellog. On a dit de ce texte qu'il mettait la guerre hors-la-loi. Il est plus exact de dire qu'il a mis fin à la compétence de guerre des signataires :

« ...

Article premier

Les Hautes Parties contractantes déclarent solennellement, au nom de leurs peuples respectifs, qu'elles condamnent le recours à la guerre pour le règlement des différends internationaux et y renoncent en tant qu'instrument de politique nationale dans leurs relations mutuelles. »

Il fut généralement admis que la guerre restait permise contre un Etat en rupture du Pacte (déclaration de guerre en 1939 de la France à l'Allemagne suite à l'agression de cette dernière contre la Pologne) et en cas de légitime défense.

- e) Bien que cet accord n'ait pas fait expressément de la guerre un crime international, il s'agit là d'une conséquence qui a été reconnue par les accords de Londres du 8 août 1945 concernant la poursuite et le châtement des grands criminels de guerre des puissances européennes de l'Axe. Une annexe à ces accords contenait le statut du tribunal militaire international dont l'article 6 condamnait les crimes contre la paix.

Le tribunal militaire international de Nüremberg a fait l'application de ce texte dans ses jugements des 30 septembre et 1er octobre 1946.

§ 2. Le JUS IN BELLO.

Le jus in bello que l'on appelle communément aujourd'hui le droit international humanitaire, ou mieux encore le droit des conflits armés, comporte à la fois des règles sur la conduite des hostilités par les belligérants (auquel on se réfère sous le nom « droit de la Haye ») et les règles sur la protection des victimes des hostilités (que l'on appelle aussi « Droit de Genève »).

Notons brièvement les principaux textes qui forment l'armature de cette matière :

- La déclaration de Paris du 16 avril 1856 sur la guerre maritime relative à l'interdiction de la course et à la réglementation du blocus.
- Les conventions de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et malades dans les armées en campagne des 22 août 1864, 6 juillet 1906 et 27 juillet 1929.
- La déclaration de Saint-Petersbourg du 29 novembre 1868 : le premier texte interdisant certaines armes susceptibles d'aggraver inutilement les souffrances des combattants.
- Les conventions de La Haye des 29 juillet 1899 et 18 octobre 1907.
- Le protocole de Genève du 17 juin 1925 sur la guerre chimique.
- Convention de Paris du 13 janvier 1993 concernant l'interdiction des armes chimiques.
- Le protocole de Londres du 6 novembre 1936 sur l'emploi des sous-marins.
- Les quatre conventions de Genève du 12 août 1949 respectivement sur l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne (convention I), sur l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer (convention II), sur le traitement des prisonniers de guerre (convention III), sur la protection des personnes civiles en temps de guerre (convention IV).
- La Convention de La Haye du 14 mai 1954 pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé, révisée en 1999.
- Les deux protocoles additionnels aux conventions de Genève du 12 août 1949 adoptés le 8 juin 1977, le premier relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux, le second relatif à la protection des victimes des conflits armés non internationaux.

- La convention sur l'interdiction ou la limitation de l'emploi de certaines armes classiques qui peuvent être considérées comme produisant des effets traumatiques excessifs ou comme frappant sans discrimination du 10 avril 1981.

Le droit conventionnel quoique prédominant dans cette matière ne l'épuise cependant pas. La célèbre clause dite « de Martens » que l'on retrouve notamment dans la déclaration de 1868, les conventions de la Haye (1899-1907) et celle de Genève (1949), dans le Préambule du II^e Protocole additionnel aux quatre Conventions de Genève de 1949 relatif aux conflits armés non internationaux ainsi qu'à la Section 1, § 2 du Titre Ier du Manuel de SanRemo, réserve le droit coutumier :

« En attendant qu'un code plus complet des lois de la guerre puisse être édicté, les hautes parties contractantes jugent opportun de constater que, dans les cas non-compris dans les dispositions réglementaires adoptées par elles, les populations et les belligérants restent sous la sauvegarde et sous l'empire des principes du droit des gens, tels qu'ils résultent des usages établis entre nations civilisées, des lois de l'humanité et des exigences de la conscience publique. »

Il ne peut être question dans les limites du présent cours d'examiner en détail le contenu des règles recouvertes par cette matière ample et spécialisée. Citons toutefois quelques principes :

- dans tout conflit armé, le droit des Parties en conflit de choisir des méthodes ou moyens de guerre n'est pas illimité (Prot. I, 1977, Art 35) ;
- il est interdit d'employer des armes, des projectiles et des matières ainsi que des méthodes de guerre de nature à causer des maux superflus (Idem) ;
- interdiction de la perfidie (Prot. I, 1977, art 37) ;
- interdiction du « pas de quartier » (Prot. I, 1977, art.40) ;
- sauvegarde de l'ennemi hors de combat (Prot.I, 1977, art.41) ;
- les parties en conflit doivent en tout temps faire la distinction entre la population civile et les combattants ainsi qu'entre les biens de caractère civil et les objectifs militaires (Prot. I, 1977, art.48) ;
- l'interdiction d'attaquer les localités non défendues (Prot. I, 1977, art.59).

L'Assemblée générale des Nations unies a affirmé à plusieurs reprises que l'emploi d'armes nucléaires constituerait une violation de la Charte des Nations unies et un crime contre l'humanité (rés. 33/71 B (1978), 34/83 G (1979), etc.)

Par sa résolution 41/60 F du 3 décembre 1986, l'Assemblée générale a proposé aux Etats un projet de convention par lequel les Etats parties s'engageraient « solennellement à n'utiliser ni menacer d'utiliser les armes nucléaires en aucune circonstance ». Cette résolution a recueilli 132 voix, 17 contre et 4 abstentions.

La Cour de Justice Internationale a récemment suivi cette position.

§ 3. - L'INTERDICTION DU RECOURS A LA FORCE DANS LA CHARTE DES NATIONS UNIES.

1. L'article 2 § 4 de la Charte et de la déclaration 2625 (XXV)

L'article 2, alinéa 4 relatif aux obligations des membres de l'organisation, dispose :

« Les membres de l'Organisation s'abstiennent, dans leurs relations internationales, de recourir à la menace ou à l'emploi de la force, soit contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout Etat, soit de toute autre manière incompatible avec les buts des Nations unies. »

Cet article fondamental doit être apprécié en fonction de la pratique qui s'est développée au cours des années d'existence de l'ONU et que la déclaration 2625 (XXV) illustre parfaitement.

L'article 2 § 4 de la Charte ne condamne l'emploi de la force que si celui-ci répond à certains buts bien précis, encore que la formule ne soit pas dépourvue d'ambiguïté. Selon cet article, l'emploi de la force est interdit contre « l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout Etat ou de toute manière incompatible avec les buts des Nations unies ». Ceci signifie-t-il que la force employée pour violer les frontières n'est pas interdite et que seul l'emploi de la force qui vise à changer les frontières, modifier l'intégrité ou l'indépendance de l'Etat le serait ? Cette interprétation restrictive a été repoussée. La déclaration stipule que :

« Tout Etat a le devoir de s'abstenir de recourir à la menace ou à l'emploi de la force :

- *Pour violer les frontières internationales existantes d'un autre Etat ou comme moyen de règlement des différends internationaux y compris les différends territoriaux et les questions relatives aux frontières des Etats.*
- *Pour violer les lignes internationales de démarcation, telles que les lignes d'armistice, établies par un accord international auquel cet Etat est partie ou qu'il est tenu de respecter pour d'autres raisons, ou conformément à un tel accord. La disposition précédente ne sera pas interprétée comme portant atteinte à la position des parties intéressées à l'égard du statut et des effets de ces lignes tels qu'ils sont définis dans les régimes spéciaux qui leur sont applicables, ni comme affectant leur caractère provisoire.¹»*
- *pour priver les peuples de leur droit de disposer d'eux-mêmes. »*

§ 4. – CAS OU L'EMPLOI DE LA FORCE DANS LES RELATIONS INTERNATIONALES EST AUTORISÉ PAR LA CHARTE.

En vertu du préambule de la Charte, les peuples des Nations unies sont résolus à :

« accepter des principes et instituer des méthodes garantissant qu'il ne sera pas fait usage de la force des armes, sauf dans l'intérêt commun. ».

¹ Cette référence expresse aux lignes de démarcation est une indication précieuse, étant donné leur fréquence en droit international (Cachemire, Moyen-Orient, Corée, Allemagne, etc.) C'était aussi la situation du Vietnam de 1954 avant sa réunification en 1976.

Quels sont ces cas où l'usage de la force est fait dans l'intérêt commun ?

Le système de sécurité collective créé par la Charte reposait essentiellement sur l'idée que les Etats devaient renoncer à l'exercice individuel de l'emploi de la force, mais qu'un mécanisme public serait nanti du monopole de l'emploi de la force : le Conseil de sécurité.

C'est ainsi que l'action coercitive décidée par le Conseil de sécurité (art.24, 39 et 50) en particulier son article 42 présente la clé de voûte du système. Les organisations régionales peuvent agir mais à la demande ou sous le contrôle du Conseil de sécurité (art.53). Pour le cas où un Etat fait l'objet d'une agression et en attendant que le Conseil de sécurité intervienne, la victime conserve son droit de légitime défense (art.51).

§ 5. - Existe-t-il d'autres cas – non prévus par la Charte – où l'emploi de la force serait autorisé ?

Diverses tentatives ont été faites pour élargir les exceptions prévues par la Charte et prévoir la licéité de certaines interventions militaires en vertu de leur but :

1. L'intervention humanitaire.

Cette technique qui est quelquefois soutenue en doctrine, ou invoquée par des Etats, n'a reçu aucune consécration ni dans les textes, ni dans les décisions d'organes internationaux.

2. La protection des biens et des intérêts des ressortissants.

Ce type d'intervention, fréquent au XIX^e siècle, résiste-t-il à l'article 2 § 4 ? Cela est soutenu par une partie de la doctrine et a fait l'objet de quelques revendications concrètes par les Etats, notamment dans les cas suivants :

- opération aéroportée franco-britannique dans la région du canal de Suez en 1956 qui se termina par le retrait des troupes ;
- intervention des troupes belges au Congo en 1960 suivie d'une demande de retrait par le Conseil de sécurité ² ;
- intervention des troupes belges à Stanleyville en 1964 ;
- intervention des Etats-Unis en République dominicaine en 1965, mais l'intervention va se poursuivre après le départ des ressortissants et les Etats-Unis donneront d'autres fondements à leur intervention ;
- intervention armée des Etats-Unis le 12 mai 1975 pour libérer un cargo américain détenu par les Khmers rouges ;
- intervention israélienne à Entebbe en Ouganda (en 1976) pour libérer l'équipage et les passagers d'un avion d'Air France qui avait été détourné par des membres du Front populaire de libération de la Palestine. Un projet de résolution condamnant Israël ne fut pas adopté par le Conseil de sécurité ;
- tentative américaine avortée de libérer les otages américains retenus à l'ambassade des Etats-Unis à Téhéran les 2 avril et 25 avril 1980 (Dans son arrêt

² Résolutions 143 du 14 juillet 1960, 145 du 22 juillet 1960, 146 du 9 août 1960

de 1980, la CIJ ne s'est pas prononcée sur la légalité de cette action, Recueil 1980, § 93-94, pages 44-45) ;

- première justification des Etats-Unis pour leur intervention à Grenade (1983).

Encore une fois, ces interventions, à supposer même qu'elles reposent sur une base réelle en fait – réel danger pour les personnes – ne trouvent aucun fondement dans les textes très généraux sur le non-recours à la force.

3. *La notion de self-help, d'auto-protection, de réaction de protection ou encore de défense des intérêts vitaux.*

Ces thèses ont été invoquées quelques fois. Cfr. les bombardements US au Nord-Vietnam, opérations au Laos (1970) et au Cambodge (1967 à 1970), intervention soviétique en Tchécoslovaquie, etc.

Dans l'Affaire du détroit de Corfou, la Cour condamna l'intervention de la flotte britannique qui avait enlevé en eaux albanaises un champ de mines sur lequel deux de ses navires avaient sauté ³.

4. *Le droit de suite.*

La doctrine où les Etats dans leur pratique ont quelquefois invoqué l'existence d'un droit de suite qui serait en quelque sorte l'application terrestre du droit de suite maritime (right of hot pursuit). Mais on se rappellera qu'en droit maritime, le droit de suite doit obligatoirement cesser dès que l'on atteint la mer territoriale d'un autre Etat .

Il est parfois soutenu qu'il existerait un droit de suite permettant à un Etat faisant l'objet d'actes de force de la part de bandes armées venues d'un territoire voisin, de poursuivre ces bandes lorsqu'elles tentent de se réfugier sur le territoire voisin. Il ne semble pas que le droit international ait jamais consacré un tel droit.⁴

Une illustration concernant la Belgique peut être trouvée dans la célèbre expédition de Risquons-Tout. Une bande de plusieurs milliers d'ouvriers belges résidant en France et encadrée par des Français pénétrèrent armés sur le territoire belge les 24 et 29 mars 1848 pour y créer une République belge. Un premier groupe fut arrêté le 24 mars à Quiévrain et désarmé. Le second livra bataille au hameau de Risquons-Tout, près de Mouscron, et fut défait. Les fuyards qui se réfugièrent en France ne furent pas poursuivis.

Au cours de l'Affaire grecque (1946-1949), aucune des parties n'a invoqué le droit de suite lorsque les guérilleros grecs passaient la frontière albanaise.

³ Le prétendu droit d'intervention ne peut être envisagé par la Cour que comme la manifestation d'une politique de force, politique, qui, dans le passé, a donné lieu aux abus les plus graves et qui ne saurait, quelles que soient les déficiences présentes de l'Organisation internationale, trouver aucune place dans le droit international. Entre Etats indépendants, le respect de la souveraineté territoriale est l'une des bases essentielles des rapports internationaux." (Arrêt du 9 avril 1946, Recueil 1949, p.35)

⁴ Voir : N.M POULANTZAS, *The right of hot pursuit in International Law*, Sijthoff, Leyden, 1969

Pendant la guerre de Corée, la poursuite aérienne d'avions coréens se réfugiant en Mandchourie ne fut jamais pratiquée.

Durant la guerre d'Algérie, le gouvernement français n'invoqua pas le droit de suite lors des incidents frontaliers qui l'opposèrent à la Tunisie et au Maroc. Dans le conflit indochinois, le State Department s'est toujours défendu de vouloir user d'un droit de suite proprement dit mais plutôt le droit de légitime défense ou beaucoup plus vague d' « auto-protection ».

Ce prétendu droit a été condamné dans une série de cas par le Conseil de sécurité :

- Afrique du Sud contre Zambie : rés. 300 du 12 octobre 1971 et rés. 393 du 30 juillet 1976 ;
- Rhodésie du Sud contre Mozambique : résolution 386 du 17 mars 1976 ;
- Afrique du Sud contre Botswana : résolution 569 du 21 juin 1985⁵ ;

Il est certain que le droit coutumier international ne reconnaît aucun droit de suite.

Le droit de suite n'existe que dans le cadre d'accords passés entre les Etats intéressés.

Ainsi, selon l'article 27 du Traité Benelux d'extradition et d'entraide judiciaire en matière pénale signé à Bruxelles le 27 juin 1962 (loi belge du 1er juin 1964), lorsqu'ils poursuivent une personne présumée auteur d'un fait en raison duquel l'extradition peut être accordée, les agents d'un Etat contractant peuvent, dans un rayon de 10 km de la frontière, continuer la poursuite sur le territoire d'un autre Etat contractant quelle que soit la nationalité de la personne poursuivie.

De même, l'Iraq a reconnu à la Turquie un droit de suite contre les maquisards kurdes qui a été exercé notamment en 1983, en 1984 et 1987.

Cfr également, sur le plan européen, les Accords de Schengen.

5. Le consentement de la victime.

Il est indubitable que l'appel à l'aide d'un Etat faisant l'objet d'une agression armée est licite comme le prévoit explicitement l'article 51 à propos de la légitime défense collective. L'intervention armée d'un tiers en dehors de cette hypothèse apparaît à l'analyse le plus souvent comme une intervention dans les affaires intérieures d'un Etat camouflée par un consentement réel ou non du gouvernement en place.

Voyez ainsi notamment les interventions au Liban des Etats-Unis et en Jordanie du Royaume-Uni en 1958, de l'ex-URSS en Hongrie en 1956, en Tchécoslovaquie en 1968 et en Afghanistan en 1979, des Etats-Unis à Grenade en 1983, de la Belgique à Stanleyville en 1964, etc.

Les problèmes posés par cette soi-disante exception tournent autour de l'absence réelle de consentement ou le fait qu'il est exprimé par des organes incompétents (par exemple en Hongrie, en Tchécoslovaquie ou à la Grenade) ou encore que ce

⁵ Dénonce et rejette la notion du "droit de poursuite" suivie par l'Afrique du Sud raciste pour terroriser et déstabiliser le Botswana et d'autres pays d'Afrique australe".

consentement donné par un gouvernement contesté cache une intervention dans les affaires intérieures et une violation du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes.

6. Les luttes de libération nationale.

a) Le droit de la décolonisation issu de l'action de l'Assemblée générale a consacré le droit des peuples maintenus sous le joug colonial à recourir à la force pour disposer d'eux-mêmes. Le tournant a sans doute été la libération par la force de Goa en décembre 1961 (établissement portugais en Inde) par les troupes indiennes sans que l'ONU ne condamne cet acte. Depuis, ce droit a été reconnu par de multiples résolutions :

- soit générales relatives à la décolonisation ;
- soit particulières relatives à certains territoires non autonomes.

b) Toutefois, depuis les années 1970, les résolutions de l'Assemblée générale couvrent non seulement la situation coloniale mais aussi les peuples qui luttent contre les régimes racistes et la domination étrangère.

- De très nombreuses résolutions affirment cette position . Un exemple parmi d'autres, la résolution 37/43 du 3 décembre 1982 :

« L'Assemblée générale (...) réaffirme la légitimité de la lutte des peuples pour l'indépendance, l'intégrité territoriale, l'unité nationale et la libération de la domination coloniale et étrangère par tous les moyens à leur disposition, y compris la lutte armée. »

- La formule « occupation ou domination étrangère » visait notamment l'occupation par Israël de territoires palestiniens (Jérusalem, Gaza et Cisjordanie) ou syriens (Golan), etc.

- En revanche, l'unanimité a pu se faire sur une formulation moins affirmative.

Ainsi la déclaration 2625 (XXV) traitant des peuples qui ont droit à disposer d'eux-mêmes déclare :

« Lorsqu'ils réagissent contre et résistent à une telle mesure de coercition dans l'exercice de leur droit à disposer d'eux-mêmes, ces peuples sont en droit de chercher et de recevoir un appui conforme aux buts et principes des Nations unies ».

c) S'il n'y a plus guère de discussion pour les luttes de libération nationale s'exprimant pour libérer un peuple du joug colonial, des régimes racistes et de la domination étrangère, il n'y a aucun accord lorsqu'il s'agit des mouvements de libération nationale qui s'affirment dans le cadre des sécessions ou des guerres civiles où le mouvement vise au changement de régime politique dans un pays donné. Dans ces situations, le droit international se traduit par une attitude de neutralité juridique. Ces recours à la force ne sont ni permis ni interdits.

A titre d'exemple, lors de l'adoption des protocoles additionnels aux conventions de Genève du 12 août 1947, le protocole I relatif aux conflits internationaux s'est auto-limité de la manière suivante :

Article 1 § 4 : « Dans les situations visées au paragraphe précédent sont compris les conflits armés dans lesquels le peuples luttent contre la domination coloniale et l'occupation étrangère et contre les régimes racistes dans l'exercice du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes... ».

Pas un mot, on le voit, des guerres civiles ou des guerres de sécession.

- d) On a déjà souligné plus haut que l'intervention d'humanité sous sa forme militaire n'est pas non plus un emploi de la force justifié par le droit international. Dans deux cas où un Etat a essayé de mettre fin au génocide dans un pays voisin, son intervention a été condamnée par l'Assemblée générale des Nations unies.

Ainsi, l'intervention militaire indienne au Pakistan oriental qui allait permettre la sécession du Bangla Desh et l'intervention vietnamienne qui a mis fin au régime de Pol Pot qui avait massacré plus du quart de la population, ont toutes deux été condamnées par l'Assemblée générale.

En conclusion, les hésitations du droit international entre deux méthodes destinées à régler la violence dans les relations internationales sont éminemment palpables.

L'une consiste à justifier le recours à la violence par son but (théorie de la guerre juste).

L'autre veut interdire toute violence internationale. Aucune de ces deux manières de voir n'est acceptée à l'état pur. Si la seconde semble triompher dans l'article 2 § 4, l'on voit que l'hypothèse des guerres de libération nationale renforce les exceptions (Etats ex-ennemis, légitime défense) qui donnent raison à la première.

III. Le Manuel de SanRemo.

Le Manuel de SanRemo, dont la rédaction a duré six ans, a été adopté en juin 1994.

Le manuel n'est pas un texte contraignant. Etant donné le degré d'incertitude du droit en vigueur, les experts ont jugé qu'il serait prématuré d'entamer des négociations diplomatiques pour rédiger un traité sur ce sujet. Ainsi, à bien des égards, le Manuel de SanRemo était dès le départ censé représenter un équivalent moderne du Manuel d'Oxford de 1913. Les experts considéraient que la rédaction d'un tel document aiderait à expliciter le droit et à dissiper l'impression selon laquelle les désaccords étaient si importants que son développement uniforme en droit coutumier ou sa codification seraient impossibles. Les experts ont en particulier relevé, en se lançant dans ce projet, que le résultat serait fort utile à des fins de diffusion et qu'il encouragerait la rédaction d'un plus grand nombre de manuels nationaux.

En ce qui concerne le contenu du Manuel et de l'Explication, les experts ont atteint leurs objectifs, et le succès des réunions a même été tel qu'il a été possible d'aborder davantage de questions qu'il n'avait été initialement prévu : l'environnement, par exemple.

DROIT INTERNATIONAL DE LA MER - UNCLOS III -

Par le LDV BURGGRAEVE

Le but de cet exposé est de vous présenter les principaux éléments du Droit International de la Mer et ce, en parcourant l'instrument majeur en la matière, UNCLOS III (United Nations Conference on the Law Of the Sea) et tout en soulignant les nombreux intérêts, parfois divergents, dont il convient de tenir compte (la politique, l'économie, la protection du milieu sans oublier les intérêts militaires).

Après une introduction consacrée à l'évolution du Droit International de la Mer et aux caractéristiques d'UNCLOS III, je parlerai du concept de « navire » avant de définir les différentes zones maritimes. Cette approche ne pourrait cependant pas être complète sans aborder deux sujets aussi spécifiques qu'actuels, la protection et l'exploitation du milieu marin.

1. Introduction.

UNCLOS III ou traité de Montego Bay du nom de la ville jamaïcaine où cette convention fut signée le 10 décembre 1982, est entré en vigueur le 16 novembre 1994 et a été ratifié par la Belgique le 13 novembre 1998. Il s'agit du résultat de l'évolution moderne de l'usage de la mer, évolution marquée par une constante recherche d'équilibre entre deux principes apparus au XVIIème siècle. Le premier principe « Mare Librum » énoncé par le juriste néerlandais Hugo Grotius prône le libre usage de la mer alors que le second « Mare clausum » dû au Britannique John Selden établit que la mer n'appartient pas au patrimoine commun de l'humanité et peut, tout comme le continent, être l'objet d'une appropriation.

UNCLOS I, la première Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, qui fut signée à Genève en 1958 et qui consistait en réalité en quatre traités séparés (la haute mer, la mer territoriale, le plateau continental ainsi que la pêche et les richesses vivantes) imposait une liberté qualifiée de la mer basée principalement sur la transcription des règles coutumières.

Après l'échec d'UNCLOS II, UNCLOS III se devait de tenir compte de l'évolution politique et économique afin d'établir un cadre réglementaire complet dont le principe fondamental est celui de la jouissance de droits et d'avantages supposant l'acceptation parallèle de devoirs et d'obligations de façon à instituer un ordre général équitable. La convention forme un ensemble de 320 articles qui résultent d'une procédure de consensus et d'un « package deal » dans lequel on retrouve, entre autres, des éléments de réponse à la première question à laquelle il convient de répondre « Qu'est-ce qu'un navire ? ».

2. Les navires.

Avant de discuter des différentes catégories de navires et de leurs statuts respectifs, force est de constater que dans la pratique internationale, le concept de « navire » est défini selon les circonstances dans lesquelles il est employé. Il n'y a donc pas de définition universelle. On peut cependant discerner un dénominateur commun : la capacité à naviguer en mer.

Le statut juridique d'un navire est fonction de la catégorie à laquelle il appartient, à savoir :

- soit navire de commerce (ou marchand) exploité commercialement,
- soit navire d'Etat (ou public) qu'il soit exploité commercialement ou non,
- soit navire de guerre.

Tenant compte du sujet du jour, il est intéressant de s'attarder sur la définition de cette dernière catégorie de navires, catégorie dont je préciserai par ailleurs certains droits et devoirs spécifiques. Aux termes de l'article 29 d'UNCLOS III, un navire de guerre est un navire :

- qui fait partie des forces armées d'un Etat,
- qui porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité,
- qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet Etat et inscrit sur la liste des officiers ou sur un document équivalent,
- et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire.

L'armement d'un navire ne joue donc aucun rôle dans la définition, un navire sans armes tel le *Belgica* pouvant donc être un navire de guerre.

Tout navire doit acquérir une nationalité et battre le pavillon de l'Etat qui lui a accordé sa nationalité. Cependant chaque Etat a le droit de fixer les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon (art. 91) mais il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire. Ce lien substantiel n'est malheureusement pas défini par UNCLOS III et aucune sanction n'est prévue en cas d'inexistence de ce lien substantiel.

La nationalité des navires est un élément capital du contrôle des navires dans les domaines juridique, administratif, technique et social ; un autre élément important étant bien sûr la zone maritime dans laquelle se trouvent les navires comme par exemple les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone économique exclusive ou la haute mer.

3. Les zones maritimes.

3.1. La ligne de base.

L'instrument déterminant pour la délimitation de tous les domaines maritimes est la ligne de base. En fonction de l'aspect de la côte, on distinguera la ligne de base dite normale et la ligne de base dite droite.

La ligne de base normale est la laisse de basse mer le long de la côte telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines officielles, reconnues par l'Etat et établies à grande échelle. La notion de laisse de basse mer n'est pas définie dans UNCLOS III et varie selon les législations nationales. La Belgique utilise la Mean Lowest Low Water Spring (MLLWS) mais il existe également d'autres définitions telles que la Lowest Astronomical Tide (LAT).

Cependant en des endroits où la côte présente des échancrures ou des coupures profondes (telles les fjords) ou dans le cas où une série d'îles se trouve devant ou à proximité de la côte, on peut appliquer la méthode de la ligne de base droite. Des points de référence sont alors reliés par des lignes droites formant la dite ligne de base.

L'emploi de ces lignes de base est également légitime dans certaines conditions géographiques telles l'existence d'une baie, d'une côte instable (ex. : un delta) ou d'une embouchure de fleuve.

Un Etat peut évidemment combiner l'utilisation de lignes de base normales et de lignes de base droites.

3.2. Les eaux intérieures..

Cet élément déterminant étant maintenant défini, je vous propose d'entamer notre étude des différentes zones maritimes par les eaux situées en deçà de la ligne de base, les eaux intérieures qui font partie du territoire national et qui tombent donc sous l'entière juridiction de l'Etat côtier.

UNCLOS III reconnaît cependant aux navires de guerre et aux navires publics qui ne sont pas exploités commercialement, et ce même dans les eaux intérieures d'un autre Etat, une immunité qui les dissocient entièrement des autres catégories de navires. Ainsi, le commandant de ces navires conserve dans un port étranger sa compétence pénale et juridique sur son navire et sur son équipage.

3.3. La mer territoriale.

La souveraineté de l'Etat côtier, il est par ailleurs intéressant de remarquer qu'UNCLOS III parle bien dans son article 2 de souveraineté et non de territoire, s'étend à une zone de mer désignée sous le nom de mer territoriale (MT).

La largeur maximale de la MT est de 12 milles nautiques (Nm) mesurés à partir de la ligne de base. Il est important de souligner que le choix de la largeur de la MT est laissé à l'Etat côtier à condition de respecter la limite des 12 Nm.

La souveraineté de l'Etat côtier dans sa MT est soumise à une restriction importante : le droit de passage inoffensif qui permet à tous les navires de naviguer de manière rapide et continue dans la MT que ce soit pour la traverser sans entrer dans les eaux intérieures ou pour se rendre dans les eaux intérieures. Le passage est considéré inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte au bon ordre, à la paix ou à la sécurité de l'Etat côtier. Il est par exemple interdit de collecter des renseignements, de faire apponter ou décoller des aéronefs, de manœuvrer des armes, de faire des recherches hydrographiques ; en un mot de mener toute activité sans rapport direct avec le passage. Les sous-marins sont par ailleurs tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon.

L'immunité des navires de guerre, qui est un droit intrinsèque quel que soit l'endroit où ils se trouvent, est cependant dans la MT d'un Etat tiers soumise à trois exceptions :

- le respect des règles du passage inoffensif,
- le fait que s'ils ne respectent pas ces règles et passent outre à la demande qui leur est faite de s'y conformer, l'Etat côtier peut exiger qu'ils quittent immédiatement la MT,
- le fait que leur Etat du pavillon porte la responsabilité internationale de toute perte ou de tout dommage causé à l'Etat côtier du fait de l'inobservation des règles relatives au passage inoffensif ou d'autres règles du droit international (ex. : les conventions en matière de protection de l'environnement).

Notons enfin que si UNCLOS III reconnaît le droit de passage inoffensif à tous les navires, la pratique de soumettre le passage inoffensif des navires de guerre à une autorisation préalable via une notification diplomatique (dipclear) est très fortement répandue et peut être considérée comme le pendant de l'immunité dont jouissent ces mêmes navires.

3.4. La zone contiguë.

Si l'on continue à s'écarter de la ligne de base, on trouve limitrophe à la MT et ne pouvant s'étendre à plus de 24 Nm de la ligne de base, la zone contiguë (ZC).

Dans cette zone, l'Etat peut exercer le contrôle nécessaire afin de prévenir et de réprimer les infractions à ses lois et règlements dans quatre domaines : douanier, fiscal, sanitaire et d'immigration.

3.5. La zone économique exclusive.

Egalement limitrophe à la MT mais pouvant s'étendre jusqu'à 200 Nm de la ligne de base et englobant donc la ZC, s'étend la zone économique exclusive (ZEE).

L'Etat côtier y dispose de droits souverains dans le domaine de l'exploration, de l'exploitation, de la conservation et de la gestion des richesses naturelles vivantes et minérales. Il dispose également de la compétence juridictionnelle en ce qui concerne l'installation et l'usage d'îles artificielles, la recherche scientifique et le maintien du milieu marin.

Dans la ZEE, tous les Etats jouissent de la liberté de navigation et de survol, de la liberté de poser des câbles et des pipelines ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites. Ils doivent cependant tenir compte des droits et des obligations de l'Etat côtier et respecter les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention, c'est par exemple le cas de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces maritimes sous juridiction de la Belgique.

Il convient également de préciser que sans autorisation de l'Etat côtier, un navire hydrographique ne peut pas procéder à des recherches dans la ZEE d'un autre Etat et que certaines restrictions liées aux recherches en cours ou aux zones de sécurité concernant les îles artificielles peuvent être imposées par l'Etat côtier.

Parlant des îles artificielles, précisons que celles-ci n'ont droit qu'à une zone de sécurité de 500 mètres alors que les îles naturelles ont bien sûr droit à une MT, à une ZC et à une ZEE ; les rochers caractérisés par l'absence d'activité humaine et économique doivent se contenter d'une MT et d'une ZC.

En ce qui concerne la Belgique, sont indiquées sur cette carte, en noir la ligne de base, en jaune la MT et en rouge la ZEE.

3.6. La haute mer.

Les définitions de MT, de ZC et de ZEE étant connues, il est maintenant possible de déterminer le concept juridique de « haute mer » (HM). UNCLOS III donne en effet une définition a contrario de la HM à savoir « toutes parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la ZEE, la MT ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat archipel », dont je parlerai plus tard.

La principale caractéristique juridique de la haute mer est le concept de liberté des mers.

Cette liberté comprend, entre autres,

- la liberté de navigation,
- la liberté de survol,
- la liberté de pêche,
- la liberté de poser des câbles et des pipe-lines sous-marins,
- la liberté de recherche scientifique,
- la liberté de créer des îles artificielles ou d'autres installations.

La liberté des mers n'est cependant pas illimitée. Dans l'exercice de cette liberté, tout Etat devra tenir compte :

- des intérêts des autres Etats dans l'exercice de leur liberté sur les mers,
- des dispositions de la Convention pour ce qui concerne la navigation, la pêche et le survol,
- de l'article 88 UNCLOS III qui dispose que l'usage de la HM est réservé à des buts pacifiques,
- de l'article 89 UNCLOS III qui dispose qu'aucun Etat ne peut soumettre la haute mer à sa souveraineté,
- et de la conservation des ressources biologiques (article 119).

Ces dispositions ont mené à la mise en question de la légitimité de l'organisation de manœuvres militaires en HM. Si réserver des zones pour des exercices est clairement illégal (il s'agirait non seulement d'une forme d'exigence de souveraineté mais aussi d'une limitation directe de la liberté de navigation), le fait procéder à des manœuvres en HM ne peut pas être considéré comme une atteinte à l'utilisation pacifique de la HM. La localisation dans le temps et dans l'espace doit cependant être notifiée dans les Notices to Mariners sans pour autant interdire l'accès à la zone de manœuvre.

3.7 Les détroits internationaux..

Les longues négociations qui ont permis d'aboutir à UNCLOS III ont, entre autres, donné naissance à deux concepts politiquement et stratégiquement importants. Les détroits internationaux et les eaux archipélagiques.

Le professeur Somers de l'université d'Anvers donne la définition suivante d'un détroit international :

"Un détroit international ou un détroit pour lequel le Droit des Gens prévoit un régime juridique particulier est un détroit dans l'acception étymologique du terme – passage resserré - (élément géographique), situé dans son entièreté ou en partie dans la MT des Etats côtiers (élément dimensionnel), formant la liaison soit entre deux parties de la HM ou de la ZEE, soit entre la HM ou la ZEE et la MT d'un Etat (élément sur la nature des eaux reliées) et dont l'usage régulier par la navigation internationale est

d'une importance capitale (élément fonctionnel)."

L'une des plus importantes différences entre UNCLOS I et UNCLOS III est l'extension de la largeur de la mer territoriale jusqu'à maximum 12 Nm. Suite à cette extension, 116 détroits (parmi lesquels des détroits stratégiquement importants comme Gibraltar, Mallaca, Douvres, Ormuz, Bab el Mandeb) tombaient entièrement dans le eaux territoriales des Etats riverains. Le régime de libre navigation aurait donc dû y être remplacé par le droit de passage inoffensif, ce qui était bien sûr inacceptable. Vous pouvez constater ici que la durée d'un transit du Golfe persique vers le Japon désirant éviter le passage inoffensif aurait été multipliée par cinq. Ceci explique qu'UNCLOS III ajouta aux trois régimes de passage qui existaient déjà, à savoir la libre navigation, le passage inoffensif et le régime déterminé par des conventions internationales, un quatrième régime particulièrement important, le passage en transit.

On retrouve les différents cas de figure sur ce transparent.

Ainsi, la libre navigation reste d'application en dehors des eaux territoriales des Etats côtiers.

Le passage inoffensif est d'application :

- dans les détroits formés par le territoire continental d'un Etat et une île appartenant à cet Etat, lorsqu'il existe au large de l'île une route de haute mer ou une route passant par une ZEE de commodité comparable du point de vue de la navigation et des caractéristiques hydrographiques (ex. : détroit de Messines),
- dans les détroits reliant la mer territoriale d'un Etat à une partie de la haute mer ou à la ZEE d'un autre Etat (ex. : détroit de Tiran entre le golfe d'Aqaba et la mer Rouge, seul accès à la MT jordanienne) .

Les régimes conventionnels tels que par exemple le régime mis en place par la convention de Montreux concernant la navigation dans les détroits turcs ne sont pas modifiés par UNCLOS III.

Dans tous les détroits où les régimes qui viennent d'être abordés ne sont pas d'application, le passage en transit est de vigueur. Le passage en transit est l'exercice de la libre navigation et du survol en vue de traverser rapidement et de façon continue un détroit entre une partie de la haute mer ou une ZEE et une autre partie de la haute mer ou une ZEE.

Il y a deux différences essentielles entre le passage en transit et le passage inoffensif :

- d'une part le fait que ce transit puisse se faire en mode normal de navigation, ce qui a une importance stratégique pour deux acteurs capitaux, les sous-marins qui peuvent traverser en plongée et les porte-avions qui peuvent transiter avec leur couverture aérienne,
- d'autre part, le fait que le passage en transit soit d'application dans toute la largeur du détroit.

Afin de ne pas devoir accorder le droit de passage en transit (plus favorable à la navigation que le régime de passage inoffensif) certains pays ont adapté la largeur de leur mer territoriale dans leurs détroits de façon à maintenir un couloir de haute mer. Le Japon a ainsi adopté une MT large de seulement 3 milles marins dans cinq de ses principaux détroits alors qu'ailleurs la largeur de la MT japonaise est de 12 milles marins.

3.8. Les eaux archipélagiques.

UNCLOS III a non seulement introduit des concepts nouveaux tels la ZEE et le droit de passage en transit qui ont déjà été abordés mais a également instaurer le statut particulier des eaux archipélagiques qui est résultat de négociations entre les puissances maritimes et les Etats archipélagiques . Ces derniers, suivant l'exemple des Philippines, revendiquaient la qualité d'eaux intérieures pour toute la zone située entre les différentes îles composant l'archipel. La solution fut cette fois l'introduction du droit de passage archipélagique entièrement comparable au droit de passage en transit et ce dans des voies de circulation larges de 50 Nm qui traversent les eaux archipélagiques. Ce principe est repris sur ce slide où l'on retrouve les couloirs de navigation ainsi que les eaux archipélagiques et la MT où le passage inoffensif est d'application.

3.9. Les zones liées à l'exploitation des fonds marins.

Cette approche géographique du traité de Montego Bay ne pourrait pas être complètes sans aborder deux zones liées à l'exploitation des fonds marins, le plateau continental et la "zone".

Le plateau continental est constitué des fonds marins et de leur sous-sol situés au-delà de la mer territoriale et jusqu'à 200 Nm de la ligne de base voire 350 en fonction des caractéristiques géographiques,. L'Etat y exerce des droits souverains et exclusifs pour l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles minérales, non-biologiques et des espèces sédentaires.

La "zone" quant à elle est formée par les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites des juridictions nationales, i.e. en haute mer. UNCLOS III considère cette "zone" comme le patrimoine commun de l'humanité, ce qui fut un des éléments expliquant le délai important entre la signature et l'entrée en vigueur du traité. Une solution provisoire fut apportée par l'accord relatif à l'application de la partie de la convention consacrée à la "zone" qui postpose la mise en place d'un appareil institutionnel complexe et coûteux.

4. La protection et l'exploitation du milieu marin.

UNCLOS III ne s'est pas contenté de déterminer différentes zones maritimes mais à également abordé d'autres sujets soumis au droit de la mer, la protection du milieu marin et l'exploitation des richesses vivantes.

La protection du milieu marin, et plus particulièrement la prévention de la pollution des mers, est devenue un domaine important du Droit International de la mer. C'est, sans aucun doute, la Conférence sur l'Environnement Humain (Stockholm, 1972) qui est à la base du développement actuel du droit international pour la protection de l'environnement. Cette protection est en premier lieu une affaire de conventions. Des normes concrètes et des règles sont établies dans différents traités internationaux que ce soit à l'échelle mondiale, régionale ou locale.

La partie XII du traité prévoit ainsi l'obligation pour les Etats de protéger et de préserver le milieu marin. Les Etats peuvent exploiter leurs ressources selon leur politique en cette matière mais doivent prendre isolément ou conjointement toutes les mesures pour protéger les richesses vivantes et pour prévenir, réduire et maîtriser toutes les formes de pollution. Ils doivent s'efforcer d'harmoniser leurs politiques et de réduire la pollution transfrontalière.

La mise en application de la réglementation se fait par l'Etat côtier dans les zones relevant de sa juridiction, à savoir la mer territoriale, le plateau continental et la Z.E.E. et par l'Etat du pavillon pour les navires immatriculés par lui en HM.

Les pouvoirs de l'Etat côtier sont les suivants :

- en cas d'infraction en mer territoriale ou en Z.E.E. et de séjour volontaire du navire au port, l'Etat côtier peut intenter une action contre le navire,
- si le navire est dans la mer territoriale et s'il y a des doutes quant à une infraction commise lors du passage en mer territoriale : l'Etat côtier peut inspecter le navire et, en cas de découverte de la preuve de l'infraction, intenter une action telle l'immobilisation du navire,
- si le navire navigue en Z.E.E. ou en mer territoriale et s'il y a des doutes quant à une infraction commise en Z.E.E., l'Etat côtier peut demander des renseignements au navire (immatriculation, escale, etc.); si le navire refuse de coopérer ou transmet des informations erronées, une inspection est possible ensuite si les preuves sont manifestes, l'Etat côtier peut intenter une action.
- en cas de procédure intentée par l'intermédiaire d'une organisation internationale (ex. : I.M.O.) prévoyant le versement d'une caution, l'Etat côtier autorise le navire à poursuivre sa route après payement.

Les mesures de protection du milieu ne s'appliquent ni aux navires de guerre ni aux navires publics utilisés exclusivement à des fins non-commerciales. Cependant les Etats doivent respecter ces mesures autant que faire se peut.

5. Conclusion.

Les différents aspects d'UNCLOS III ayant été abordés, je pense qu'il est important, en guise de conclusion, de rappeler qu'en temps de paix, on discerne quatre régimes de navigation : la liberté de navigation (partiellement restreinte) en HM et dans les ZEE ; le passage en transit dans la plupart des détroits et dans les couloirs archipélagiques ; le PI dans les MT, dans certains détroits et dans les eaux archipélagiques et des régimes conventionnels comme dans les détroits turcs.

Les différents points abordés confirment cependant la tendance à une "territorialisation" de la mer i.e. à une renaissance du principe "Mare Clausum" cher à J. Selden. Le régime de passage inoffensif et les règlements nationaux dans les ZEE limitent la liberté des mers à la zone ici présentée en noir. On constate par exemple que l'ensemble de la Manche et de la Mer du Nord tombe entièrement sous des juridictions nationales.

Les Etats intéressés disposent néanmoins de différents moyens en vue de préserver la mobilité de leurs navires de guerre :

- les recours devant la Cours Internationale de Justice,
- les accords bi- ou multilatéraux,

- la voie diplomatique,
- les actions militaires telles celles entreprises par les USA dans le Golfe de Syrte au large de la Libye.

L'inefficacité de ces moyens conjuguée à (l'éventuelle) pression de certains pays moins favorisés pourrait mener à de nouvelles négociations et qui sait, à UNCLOS IV.

« Si la mobilité des navires de guerre semble assurée, force est de constater que leur mise en œuvre est limitée dans de nombreuses zones maritimes ».

Je vous remercie pour votre attention et suis entièrement disposé à répondre à vos éventuelles questions.

LES ORIGINES DU MANUEL DE SANREMO

Par le CPC(S) BAM Pa. HUYGHE
Président du Groupe d'Etude

1. Introduction : l'évolution du droit applicable aux conflits armés sur mer.

Pourquoi un manuel sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer était-il nécessaire ?

La réponse est simple : cette partie du droit n'a pas connu une évolution comparable à celle subie par le droit de Genève et le droit de La Haye applicables aux conflits armés sur terre.

- a. L'évolution du droit de Genève : Les Protocoles additionnels de 1977 aux Conventions de Genève de 1949.

Cette codification de 1977, qui "réaffirme et développe" le droit humanitaire complète les Conventions de Genève de 1949 avec de larges emprunts au droit de La Haye, aurait pu combler les lacunes du droit applicable aux conflits armés sur mer.

Or, lorsque les délégués à la *Conférence diplomatique sur la réaffirmation et le développement du droit international humanitaire applicable dans les conflits armés* convoquée et organisée par le gouvernement suisse, dépositaire des Conventions de Genève, se réunirent pour la première fois en février 1974, ils furent guidés par le souci de ne pas entreprendre la révision des règles applicables aux conflits armés sur mer ou dans les airs. En effet, la transformation radicale des conditions de la guerre sur mer depuis la seconde guerre mondiale rendait difficile de déterminer quelles étaient les règles encore valables.

Et dès lors, l'acquis le plus important du Protocole I qui est celui de la protection de la population civile contre les dangers des hostilités eut une portée malheureusement moindre que celle pouvant légitimement être attendue.

En effet, l'article 49, paragraphe 3 du Titre IV (Population civile), section I (Protection générale contre les effets des hostilités), stipule que les règles de cette section "*...s'appliquent à toute opération terrestre, aérienne ou navale pouvant affecter, sur terre, la population civile, les personnes civiles et les biens de caractère civil. Elles s'appliquent en outre à toutes les attaques navales ou aériennes dirigées contre des objectifs sur terre, mais n'affectent pas autrement les règles du droit international applicable dans les conflits armés sur mer ou dans les airs.*"

De plus, n'oublions pas dans ce cadre que la IVe Convention de Genève, inscrite dans le cadre naturel de ce droit de Genève, tend à sauvegarder les militaires hors de combat et les personnes ne participant pas aux hostilités et n'offre pas aux civils une protection totale. Elle omet en effet de les protéger, à l'exception de quelques dispositions du Titre II (p.ex. : art. 15 : zones neutralisées), contre les dangers des méthodes de la guerre et l'emploi de certaines armes. La Conférence diplomatique de 1949 n'avait en effet déjà pas eu le mandat de traiter de cette matière relevant du droit de La Haye.

b. L'évolution du droit de La Haye.

Si cette partie du droit relative à la guerre sur terre s'est trouvée réaffirmée dans des traités récents, en particulier les deux Protocoles de 1977 additionnels aux Conventions de Genève de 1949, il n'en va pas de même pour le droit des conflits armés sur mer.

Même, si ces conflits restent bien sûr soumis aux restrictions résultant d'instruments généraux plus récents tels que la Convention de La Haye de 1954 sur la protection des biens culturels et le Protocole de Genève de 1925 concernant l'interdiction des gaz asphyxiants, la quasi totalité des textes sur ce sujet remonte à 1907, lorsque la Deuxième Conférence internationale de la Paix, réunie à La Haye, adopta huit conventions sur le droit de la guerre sur mer.

L'une d'entre elles, la Xe sur la protection des blessés, malades et naufragés, a depuis été reprise par la IIe Convention de Genève, tandis qu'une autre, relative à l'établissement d'une Cour internationale de prises (la XIIe), n'est jamais entrée en vigueur. Une troisième, qui régissait le bombardement de cibles terrestres par des forces navales, a été dans la pratique supplantée par les règles relatives aux attaques contenues dans le Protocole I de 1977.

Toutefois, nous avons vu que les règles du Protocole I ne s'appliquent qu'aux attaques navales qui affectent directement les civils sur terre, et ne couvrent donc pas les attaques lancées par les forces navales sur les objets en mer (navires et aéronefs en particulier). Au demeurant, les traités de 1907 eux-mêmes ne représentaient pas une codification complète du droit de la guerre sur mer, mais se limitaient à certains thèmes, à savoir le statut des navires de commerce ennemis et leur conversion en bâtiments de guerre, la pose de mines sous-marines automatiques de contact et l'exemption de capture de certains navires. Une tentative de rédiger un traité plus complet a eu lieu à Londres en 1909, mais la Déclaration finale de cette conférence n'est jamais entrée en vigueur. Un code non contraignant a ensuite été préparé par l'Institut de droit international et adopté à Oxford en 1913. Lus conjointement, la Déclaration de Londres de 1909 et le Manuel d'Oxford de 1913 présentent un tableau assez complet du droit coutumier qui prévalait avant la Première Guerre mondiale.

Les événements de la Première Guerre mondiale ont montré que les traités de La Haye et le droit coutumier traditionnel commençaient déjà à ce moment à être dépassés par l'évolution des méthodes et moyens de guerre. L'utilisation des sous-marins, notamment, qui ne pouvaient respecter les procédures imposées aux navires de surface, a eu pour conséquence le torpillage de navires de commerce en violation du droit généralement accepté à l'époque. Les tentatives d'interdire totalement les sous-marins, à l'initiative notamment de la Grande-Bretagne dans les années vingt, n'ayant pas abouti, un traité a été adopté en 1936, spécifiant que les sous-marins devaient se conformer aux mêmes règles que les bâtiments de guerre de surface. Cette tentative de réglementer les nouvelles méthodes de guerre n'a toutefois pas résolu le problème dans son entièreté. Le problème allait même se trouver encore exacerbé par l'utilisation de plus en plus répandue d'aéronefs, de mines navales et de torpilles à longue portée. Tout ceci a entraîné la perte arbitraire de nombreux navires pendant la Seconde Guerre mondiale, dont un grand nombre de navires-hôpitaux et de navires de la Croix-Rouge transportant des secours.

Le droit coutumier qui s'était constitué avant la Première Guerre mondiale avait établi entre les besoins militaires et les nécessités humanitaires un équilibre approprié, adapté aux pratiques navales et aux voiliers du XIXe siècle. Cette époque étant révolue, il s'agit désormais d'adapter le droit afin que le même équilibre puisse être respecté avec des règles adaptées au contexte actuel.

Par ailleurs, et c'est là un autre facteur important, d'autres domaines du droit international, la Charte des Nations Unies, le droit de la mer, le droit aérien et le droit de l'environnement, ont subi depuis la Seconde Guerre mondiale des changements considérables, dont il faut tenir compte dans toute nouvelle formulation du droit applicable aux conflits armés sur mer. L'évolution du droit des conflits armés sur terre n'est pas moins importante et, comme il y a dans tous les conflits armés des opérations où les forces terrestres, aériennes et navales coopèrent étroitement, il ne serait guère rationnel que les normes s'appliquant à ces divers secteurs soient complètement différentes. Qui plus est, tous les aspects des conflits armés devraient respecter les principes fondamentaux du droit international humanitaire, indépendamment du théâtre d'opérations. Certes, les opérations navales présentent certaines caractéristiques propres qui doivent être prises en considération, en particulier le fait que les intérêts des neutres sont infiniment plus impliqués sur mer que dans les opérations terrestres.

Tous ces facteurs ont entraîné une incertitude gênante quant au contenu du droit international contemporain applicable aux conflits armés sur mer.

Bien que les opérations navales soient loin d'être aussi fréquentes que les opérations terrestres, plusieurs conflits récents ont montré qu'il était nécessaire de disposer de davantage de certitudes quant au droit applicable à la guerre sur mer. Le conflit des îles Falklands/Malouines a donné lieu à la première grande opération navale depuis la Seconde Guerre mondiale, et s'il n'a pas, fort heureusement, suscité de graves problèmes en matière de sécurité de navires civils ou neutres, il a soulevé des questions importantes concernant la création de zones d'exclusion. Un autre problème est apparu, à savoir l'effet négatif sur l'efficacité des navires-hôpitaux de la règle de la IIe Convention de Genève qui interdit à ces navires d'utiliser du matériel cryptographique. Par ailleurs, au cours de la guerre Irak-Iran, de 1980 à 1988, des attaques de grande envergure ont été lancées contre des navires civils neutres et les belligérants ont utilisé des zones d'exclusion. L'épisode de l'airbus iranien abattu par le «Vincennes» a clairement mis en lumière les difficultés pratiques que pose la bonne identification des aéronefs civils par les forces navales des belligérants ainsi que la relation ambiguë entre les activités des autorités civiles responsables du trafic aérien et les besoins dont font état les forces des belligérants sur place. Plus tard, les mêmes difficultés furent à nouveau stigmatisées. La guerre du Golfe a entraîné d'importantes activités navales lorsque les forces alliées ont établi un blocus, mais sans le désigner officiellement comme tel. Les méthodes utilisées pour faire respecter le blocus, ainsi que les exceptions qui ont été autorisées pour raisons humanitaires, sont particulièrement intéressantes. La question de savoir dans quelle mesure le Conseil de sécurité des Nations Unies était tenu de respecter les règles du droit international humanitaire a aussi revêtu une grande importance. Enfin, il faut indiquer que le mouillage de mines navales a créé certains problèmes. De telles mines ont été mouillées au cours de la guerre Irak/Iran et certaines ont été enlevées par des Etats neutres. En juin 1995, un navire affrété par le Comité international de la Croix-Rouge pour acheminer des secours à des civils au Sri Lanka a été gravement endommagé et a coulé après avoir heurté une mine marine.

Certaines initiatives afférentes à une révision partielle du droit applicable aux conflits armés sur mer peuvent néanmoins être citées. Le gouvernement suédois a proposé par exemple à plusieurs reprises à la communauté internationale d'adopter un nouveau traité sur l'emploi des mines marines : tout d'abord en 1989 à la Commission des Nations Unies pour le désarmement, puis en 1991 devant la première Commission de l'Assemblée générale de l'ONU, et en 1994 en tant que Protocole additionnel à la Convention de 1980 relative à certaines armes classiques. Cette dernière initiative n'a pas abouti, car la Conférence d'examen de la Convention de 1980, septembre-octobre 1995, se concentra sur les mines terrestres, et, dans une moindre mesure, sur les armes à laser. Au cours des années 80, quelques Etats ont mis au point des manuels relatifs aux opérations sur mer ou poursuivi le développement et la mise à jour de manuels militaires qui comprennent des sections sur le droit de la guerre sur mer. Tel le manuel américain sur le droit des opérations navales (Commander's Handbook on the Law of Naval Operations - NWP 9A) et son supplément annoté. Le manuel allemand, (Le droit humanitaire dans les conflits armés - ZDv 15/2), publié en 1992, contenait un chapitre important sur les conflits armés en mer.

A l'évidence, le droit applicable aux conflits armés sur mer exigeait donc depuis longtemps une réévaluation afin de tenir compte de l'évolution des méthodes et des moyens utilisés sur mer et des changements importants intervenus dans d'autres domaines du droit international touchant directement cette question.

2. Élaboration du Manuel de Sanremo et objectif visé

Le processus de révision vit le jour le 31 octobre 1986 lors de l'adoption en séance plénière de la XXVème Conférence Internationale de la Croix Rouge de la VIIème résolution, qui relevait que *«quelques aspects du droit international humanitaire relatifs à la guerre sur mer ont besoin d'être réaffirmés et clarifiés compte tenu des principes fondamentaux qui régissent le droit international humanitaire»* et qui appelait par conséquent les gouvernements *«à coordonner leurs efforts au sein des instances appropriées en vue d'étudier la nécessité et la possibilité d'une mise à jour des textes pertinents du droit international humanitaire relatifs à la guerre sur mer»*.

Je rappelle que la Conférence internationale de la Croix-Rouge est l'organe qui dirige la Croix-Rouge internationale, c'est-à-dire la Fédération, les Sociétés nationales et le CICR. Il s'agit d'un organisme comprenant d'une part des personnes morales de droit public, les Etats parties aux Conventions de 1929 ou 1949 et d'autre-part des personnes morales de droit privé : les Sociétés nationales, la Ligue rebaptisée en 1991 Fédération internationale des Sociétés de la Croix Rouge et du Croissant Rouge et le CICR. D'origine privée, il s'agit donc plutôt d'une O.N.G. que d'une O.I.G. dans laquelle l'élément public est un adjuvant très utile. Néanmoins, dans la mesure où les Conférences internationales comprennent des délégués des Etats parties aux Conventions de Genève, on pourrait considérer qu'une résolution adoptée par cette Conférence et énoncée en termes normatifs soit opposable à l'Etat qui a voté en sa faveur.

Suite à cette résolution, une série de réunions annuelles réunissant juristes spécialisés, officiers de marine et diplomates, dont la première s'est déroulée à Sanremo en 1987, ont été organisées par l'Institut international de droit humanitaire de Sanremo, en coopération

avec un certain nombre d'autres institutions, dont le Comité international de la Croix-Rouge et plusieurs Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.

L'objectif de cette première réunion était d'analyser la mission et de déterminer la conduite à tenir : fallait-il s'orienter vers la rédaction d'un manuel ou vers la préparation d'une conférence diplomatique préalable à une convention ? Il convient de faire remarquer qu'à ce moment un des experts présents, Natalino Ronzitti, éditeur du célèbre "The Law of Naval Warfare, a Collection of Agreements and Documents with Commentaries" (Martinus Nijhof Publishers 1988) finalisait alors son projet de compilation du droit applicable aux conflits armés sur mer.

Lors de la deuxième réunion, organisée à Madrid en 1988 en coopération avec la Croix-Rouge espagnole, les participants dressèrent un plan d'action, le "plan d'action de Madrid", aboutissant à la rédaction d'un document qui rassemble les dispositions de droit international applicable aux conflits armés sur mer.

Les réunions suivantes se sont déroulées à Bochum, Toulon, Bergen, Ottawa, Genève et enfin Livourne. Les quatre premières ont été organisées en coopération avec les Sociétés nationales allemande, française, norvégienne et canadienne respectivement. La méthode de travail rigoureuse adoptée lors des travaux mérite d'être soulignée. Le rapporteur désigné pour la session était chargé de rédiger un texte traitant de la partie à étudier lors de la réunion. Ce texte était envoyé aux experts invités qui devaient lui faire parvenir leurs remarques. Les travaux débutaient donc sur base d'un document déjà analysé et commenté. Le texte final était le résultat du consensus obtenu en cours de réunion, sans oublier l'importance des contacts hors sessions plénières. Le CICR a joué un rôle important dans l'ensemble de ce processus; co-organisateur de la réunion de Genève, il a conseillé l'Institut pendant les travaux, coordonné le travail de rédaction et contribué à l'administration et au secrétariat. Le CICR a par ailleurs organisé trois réunions des rapporteurs, dont les rapports ont servi de base de discussion au cours des réunions annuelles, ceci afin de préparer la rédaction de "l'explication".

En 1990, les experts ont décidé qu'il importait de publier, parallèlement au Manuel, un commentaire indiquant les sources des règles contenues dans le texte, retraçant les discussions concernant les dispositions les plus controversées et expliquant les raisons de certaines décisions. Le commentaire indiquerait par ailleurs lesquelles des dispositions étaient considérées, de l'avis général, comme énonçant le droit coutumier et lesquelles représentaient plutôt des propositions de développement progressif du droit. L'intention était que le Manuel soit lu en parallèle avec ce commentaire qui reçut par la suite le nom d'«Explication».

3. L'avenir du Manuel.

Le Manuel n'est pas un texte contraignant. Les experts, de par le degré d'incertitude du droit en vigueur, ont jugé qu'il serait inopportun d'entamer les négociations diplomatiques préliminaires à la rédaction d'un traité sur ce sujet.

En outre, une conférence diplomatique serait organisée au niveau mondial dans le cadre des Nations Unies. Les quelques grandes puissances maritimes devraient alors entamer les négociations avec d'autres nations aux intérêts divergents afin d'obtenir un texte ouvert à

la signature, mais pour quel résultat ? A l'instar de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit international de la mer, le texte en résultant, issu d'un consensus limitant nécessairement une certaine liberté d'action, ne serait vraisemblablement pas ratifié par la plus grande puissance maritime !

Les rédacteurs du Manuel ont donc préféré chercher des terrains d'entente concernant le contenu actuel du droit coutumier, terrains d'entente qui se sont révélés beaucoup plus nombreux qu'on ne l'avait initialement pensé. Ils se sont ensuite attachés à débattre de questions litigieuses, afin de parvenir par un développement progressif à un compromis concerté ou à des propositions novatrices.

Bien que le Manuel contienne quelques dispositions novatrices, la majorité d'entre elles reflète plutôt ce qui constitue, aux yeux des participants, le droit actuel. Ainsi, à bien des égards, le Manuel de Sanremo était dès le départ censé représenter un équivalent moderne du Manuel d'Oxford de 1913.

Il ne répond donc pas à certaines attentes et certaines règles auraient pu être mieux adaptées au cadre actuel. On peut citer ici par exemple la réglementation des mesures de capture ou de déroutement des aéronefs civils dans un espace aérien de plus en plus encombré.

Le Manuel explicite donc le droit et dissipe dès lors l'impression selon laquelle les désaccords étaient si importants que son développement uniforme en droit coutumier ou sa codification seraient impossibles.

Le résultat est donc fort utile à des fins de diffusion et encourage la rédaction d'un plus grand nombre de manuels nationaux.

Ce résultat pourrait se traduire par la multiplication de conférences interrégionales durant lesquelles les marines pourraient étudier l'applicabilité des règles proposées et donc éviter l'écueil d'une adoption aveugle du manuel américain.

DROIT DES CONFLITS ARMES SUR MER - COUTUME

Par le LDV BURGGRAEVE

Le but de cet exposé est bien sûr, comme le titre l'indique, d'aborder les éléments coutumiers du droit des conflits armés sur mer mais aussi de souligner les carences de ces éléments et d'introduire ainsi la présentation suivante qui abordera l'évolution du droit des conflits armés sur mer.

Droit des conflits armés dont l'intérêt fut pour le moins relativisé par l'un des héros d'un célèbre dramaturge anglais qui proposa une alternative particulièrement simple. « Before war, let's first kill the lawyers ! ». La coutume définie comme étant un ensemble de règles non écrites reflétant les normes éthiques et morales reconnues par la communauté internationale, apporte des éléments plus tangibles qui doivent répondre à quatre caractéristiques : la généralité, la constance, la durabilité et la publicité. Afin d'éviter toute discussion quant au caractère coutumier de certains instruments de Droit International et quant à l'interprétation et la coutume des Etats, il sera tenu compte ici d'une limite artificielle : la fin de la deuxième Guerre mondiale.

Après une introduction consacrée aux aspects historiques, j'adopterai une approche qui sera commune aux deux exposés de cet après-midi en discutant tout d'abord des dispositions générales avant de définir les zones d'opérations, la distinction entre les personnes et biens protégés et les objectifs militaires, les moyens et méthodes de guerre, les mesures non constitutives d'attaque (i.e. le droit de prise) ainsi que les personnes protégées et les transports sanitaires.

1. INTRODUCTION.

Si le droit relatif à la guerre sur terre s'est trouvé réaffirmé dans des traités récents, en particulier les deux Protocoles de 1977 additionnels aux Conventions de Genève de 1949, il n'en va pas de même du droit des conflits armés sur mer. La deuxième Convention de Genève de 1949 ne traite que de la protection des blessés, des malades et des naufragés en mer, avec quelques ajustements dans le Protocole additionnel I de 1977, en particulier l'élargissement aux naufragés civils de la protection prévue par la deuxième Convention de Genève. Toutefois, ces traités n'abordent pas le problème du droit régissant la conduite des hostilités sur mer dont la source principale remonte à la Deuxième Conférence Internationale de la Paix, réunie à La Haye en 1907, où furent entre autres adoptées les conventions suivantes :

- Convention VI : statut des navires de commerce ennemis au début des hostilités,
- Convention VII : transformation des navires de commerce en croiseurs auxiliaires,
- Convention VIII : emploi des mines marines,
- Convention IX : bombardement des côtes,
- Convention XI : prise de correspondance postale et de navires de pêche,
- Convention XII : la Cour internationale de prises,
- Convention XIII : droits des neutres.

Celle relative à l'établissement d'une Cour internationale de prises n'est jamais entrée en vigueur. Celle qui régissait le bombardement de cibles terrestres par des forces navales, a été dans la pratique supplantée par les règles relatives aux attaques contenues dans le

Protocole additionnel I de 1977. Toutefois, les règles de cette convention ne s'appliquent qu'aux attaques navales qui affectent directement les civils sur terre, et ne concernent donc pas les attaques lancées par les forces navales sur les objectifs en mer (navires et aéronefs en particulier).

Comme vous pouvez le constater, les traités de 1907 eux-mêmes ne représentaient pas une codification complète du droit de la guerre sur mer mais se limitaient à certains thèmes. Une tentative de rédiger un traité plus complet a eu lieu à Londres en 1909, mais la Déclaration finale de cette conférence n'est jamais entrée en vigueur. Un code non contraignant a ensuite été préparé par l'Institut de droit international et adopté à Oxford en 1913. Lus conjointement, la Déclaration de Londres de 1909 et le Manuel d'Oxford de 1913 présentent un tableau assez complet du droit coutumier qui prévalait avant la Première Guerre mondiale.

Les événements de la Première Guerre mondiale ont montré que les traités de La Haye et le droit coutumier traditionnel commençaient à être dépassés par l'évolution des méthodes et moyens de guerre. L'utilisation des sous-marins, notamment, qui ne pouvaient respecter les procédures imposées aux navires de surface, a eu pour conséquence le torpillage de navires de commerce en violation du droit généralement accepté à l'époque. Les tentatives d'interdire totalement les sous-marins (à l'initiative notamment de la Grande-Bretagne dans les années 20) n'ayant pas abouti, un traité a été adopté en 1936, spécifiant que les sous-marins devaient se conformer aux mêmes règles que les bâtiments de guerre de surface. Cette tentative de réglementer les nouvelles méthodes de guerre n'a toutefois pas résolu le problème, qui allait se trouver encore exacerbé par l'utilisation de plus en plus répandue d'aéronefs, de mines navales et de missiles à longue portée. Tout ceci a entraîné le torpillage ou la destruction arbitraire de nombreux navires pendant la Seconde Guerre mondiale, dont un grand nombre de navires-hôpitaux et de navires de la Croix Rouge transportant des secours.

2. DISPOSITIONS GENERALES.

L'objectif de la première partie consacrée aux dispositions générales est de déterminer les champs d'application du droit des conflits armés sur mer qui s'il est replacé dans les limites historiques imposées, peut encore être nommé droit de la guerre sur mer et dont le but est de :

- limiter la violence militaire pour en éviter l'usage inhumain,
- protéger la civilisation contre les effets d'une guerre par la promulgation de mesures de protection pour certaines catégories de personnes et de biens.

Si les règles du droit de la guerre sont souvent transgressées, elles ont néanmoins contribué à sauver d'innombrables vies humaines, à dénoncer les transgressions et à punir les criminels de guerre.

La notion de droit de la guerre s'appuie inévitablement sur le concept de « guerre » qui est un état de droit entre deux Etats et n'implique pas nécessairement l'usage de la violence militaire et réciproquement (ainsi en novembre 1929, l'ex-Union Soviétique effectua d'importantes opérations militaires sur le territoire chinois mais les parties ne se considérèrent pas en état de guerre).

Un état de guerre peut être initié de différentes façons :

- soit par une déclaration de guerre formelle, cette méthode de moins en moins réaliste est celle prévue par les Traités de La Haye,
- soit par une déclaration de guerre conditionnelle ou ultimatum, l'état de guerre est rendu dépendant de l'acceptation ou non de conditions imposées par l'adversaire,
- soit sans déclaration de guerre, l'état de guerre résultant d'un "animus belligerendi" (state of war doctrine).

De même, un état de guerre se termine formellement par la signature soit d'un traité de paix, soit d'un armistice, soit d'une capitulation. La disparition de l'"animus belligerendi" met également fin à l'état de guerre.

Cependant, la distinction entre guerre et paix s'estompe. Le concept de "conflit armé" gagne en importance car il recouvre un domaine beaucoup plus large. Il remplace d'ailleurs le terme de guerre dans les textes récents.

3. ZONES DES OPERATIONS.

Le champs d'application étant connu, il convient de préciser les règles applicables aux belligérants et aux neutres dans les différentes zones maritimes. Si l'on se contente d'appliquer le droit coutumier, la détermination des zones de guerre est particulièrement simple puisque seules étaient connues les notions de « mer territoriale » et de « haute mer ». Sont dès lors uniquement exclues de la zone de guerre, les mers territoriales des Etats neutres où sont donc interdites les actions hostiles de forces belligérantes telles

- l'attaque ou la capture de personnes ou biens,
- l'utilisation comme une base d'opérations,
- le mouillage de mines,
- la visite, la perquisition, le détournement ou la capture.

De plus, les navires de guerre ou auxiliaires belligérants ne doivent ni se servir des eaux neutres comme refuge ni y prolonger la durée de leur passage ou de leur séjour pour ravitaillement ou réparation, au-delà de vingt-quatre heures sauf si les dommages subis ou les mauvaises conditions atmosphériques le rendent inévitable. Telle fut la situation du Graaf Spee à Montivideo après la bataille du Rio de la Plata.

Si les belligérants ont des règles à respecter, les Etats neutres ont également des droits mais aussi devoirs. Ainsi, le territoire et la mer territoriale neutres sont inviolables. Un Etat neutre peut cependant, sans faire de discrimination, soumettre à des conditions, restreindre ou interdire l'entrée ou le passage dans ses eaux aux navires de guerre et navires auxiliaires belligérants.

Les navires marchands des Etats belligérants, même armés, ne sont pas limités en ce qui concerne la durée de leur présence et la nature des services qui leur sont rendus dans les ports des Etats neutres. Il en va de même pour les navires hôpitaux et les navires de sauvetage côtier, quelle que soit leur nationalité.

Les neutres jouissent également de la liberté des relations commerciales entre eux et avec les belligérants, sous réserve d'impartialité. La loi américaine de Cash and Carry appliquée au début de la deuxième Guerre mondiale est un exemple particulier d'application de ce principe d'impartialité.

Les devoirs d'un Etat neutre sont la non-intervention dans le conflit et l'impartialité.

Un Etat neutre doit prendre des mesures, y compris des mesures de surveillance, en fonction des moyens à sa disposition, afin de prévenir la violation de sa neutralité par des forces belligérantes.

Si un Etat belligérant viole le régime des eaux neutres, l'Etat neutre doit prendre les mesures nécessaires pour faire cesser la violation. Si l'Etat neutre manque à son obligation de mettre fin à la violation de ses eaux par un belligérant, le belligérant adverse doit le notifier à l'Etat neutre et lui donner un délai raisonnable pour mettre fin à cette violation. Si la violation de la neutralité de l'Etat par un belligérant constitue une menace sérieuse et immédiate à la sécurité du belligérant adverse et si cette violation perdure, cet Etat belligérant peut, en l'absence d'une autre mesure réalisable à temps, avoir recours à la force strictement nécessaire pour répondre à la menace que constitue cette violation.

4. DISTINCTION ENTRE PERSONNES OU BIENS PROTEGES ET OBJECTIFS MILITAIRES

Si le principe de neutralité fait partie intégrante du droit coutumier, force est de constater que les textes définissant la distinction entre les personnes ou biens protégés et les objectifs militaires sont postérieurs à 1945 puisque ce sont les Conventions de Genève et les Protocoles additionnels qui déterminent, entre autres, :

- les règles applicables lors de toute attaque,
- les précautions dans l'attaque,
- et les objectifs militaires.

Le droit coutumier accorde une exemption d'attaque à certaines catégories de navires comme :

- les navires de commerce ennemis et neutres qui ne répondent pas à la définition d'objectif militaire,
- les navires hôpitaux,
- les embarcations de sauvetage côtières et autres transports sanitaires,
- les navires bénéficiant d'un sauf-conduit suite à un accord entre les parties belligérantes, comprenant :
 - . les navires disposant d'un indult, laissez-passer permettant au début des hostilités aux navires marchands ennemis de quitter librement, dans un délai fixé, un port ennemi,
 - . les navires de cartel, par exemple les navires affectés et participant au transport de prisonniers de guerre,
 - . les navires engagés dans des missions humanitaires, y compris les navires transportant des fournitures indispensables à la survie des populations civiles et les navires engagés dans des actions d'assistance et des opérations de sauvetage.
- les navires chargés de missions religieuses, philanthropiques ou scientifiques,
- les bateaux affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale; ils sont cependant soumis aux règlements de l'autorité navale belligérante et à son inspection,
- les navires qui se sont rendus,
- les radeaux et canots de sauvetage.

5. MOYENS ET METHODES DE GUERRE

En cas d'attaque, les moyens et les méthodes que peuvent utiliser les belligérants sont bien sûr limités. Ainsi, en ce qui concerne les armes, il est interdit d'employer des torpilles qui ne coulent pas ou qui, de toute autre façon, ne deviennent pas inoffensives après avoir accompli leur course et l'utilisation des mines marines est soumise aux conditions suivantes :

- Cette utilisation est limitée aux fins militaires légitimes, y compris celle qui consiste à empêcher l'ennemi d'accéder à des zones maritimes.
- Il est interdit d'utiliser des mines flottantes dérivantes sauf si elles sont dirigées contre un objectif militaire et deviennent inoffensives une heure après que l'on en ait perdu le contrôle.
- Les opérations de minage menées dans les eaux intérieures et la mer territoriale d'un Etat belligérant doivent permettre, lors de la première opération de mouillage, aux navires de commerce des Etats neutres de quitter librement ces eaux.
- Il est interdit aux belligérants de mouiller des mines dans des eaux neutres.

En ce qui concerne les méthodes de guerre, il convient d'aborder le blocus, les zones de guerre ainsi que le camouflage, la ruse et la perfidie.

Le blocus est la mesure par laquelle un Etat belligérant déclare l'interdiction de communication entre la haute mer et la côte ennemie. Cette interdiction est sanctionnée par la capture des navires qui y contreviennent. Les navires de commerce qui, après sommation préalable, résistent manifestement à leur capture peuvent être attaqués.

Le blocus pour être légitime doit répondre aux conditions suivantes :

- Il doit être déclaré et notifié à tous les belligérants et Etats neutres.
- Il doit être effectif i.e. être maintenu par une force légitime suffisante pour interdire réellement l'accès au port ennemi. L'absence de définition précise et l'apparition des sous-marins ont transformé l'effectivité en une question de fait.
- Il ne doit pas barrer l'accès aux ports et aux côtes des Etats neutres.
- Il doit s'appliquer impartialement aux navires de tous les Etats.

L'établissement de zones de guerre parfois nommées « exclusion zones », « war zones » ou « operational zones » doit être considéré comme une autre méthode de guerre sur mer. Ce sont des zones maritimes dans lesquelles certains types de navires voire tous les navires ne peuvent naviguer sans s'exposer à une menace telle l'attaque à vue. Comme elles peuvent parfois inclure de grandes parties de la haute mer, on pourrait mettre en doute leur légitimité. En effet, l'établissement d'une telle zone est une forme d'exigence de souveraineté sur la haute mer qui a cependant été reconnues les jugements de Nuremberg qui font jurisprudence en la matière.

Le camouflage et les ruses de guerre sont un pur héritage de la coutume qui a été codifié dans les conventions de La Haye.

Le camouflage et les ruses de guerre (ex. : l'utilisation d'un faux pavillon ou le fait de dissimuler la silhouette du navire) sont légitimes. Cependant, il est interdit aux navires de guerre et auxiliaires de lancer une attaque en arborant un faux pavillon.

Les actes perfides faisant appel, avec l'intention de la tromper, à la bonne foi d'un adversaire pour lui faire croire qu'il a l'obligation d'accorder la protection prévue par les

règles du Droit International sont interdits. Ces actes perfides comprennent le fait de lancer une attaque tout en feignant de se rendre ou d'être en détresse en envoyant, par exemple, des signaux de détresse ou en faisant monter l'équipage à bord de radeaux de survie tel que le faisaient les Q-ships durant la deuxième Guerre mondiale.

6. MESURES NON CONSTITUTIVES D'ATTAQUE : LE DROIT DE PRISE

Si l'attaque pure et simple des navires marchands ennemis n'est pas autorisée, les belligérants disposent cependant du droit de les capturer.

Dans une guerre terrestre, les biens meubles et immeubles des particuliers doivent être respectés alors que l'occupant ennemi peut réquisitionner les biens meubles et agir en usufruitier des biens immeubles de l'Etat.

Cependant dans la guerre sur mer, le droit coutumier admet que l'on puisse s'approprier les biens ennemis considérant qu'il s'agit d'un moyen permettant de briser la résistance ennemie. Le droit de prise est l'ensemble de règles régissant ce transfert de propriété.

Il trouve son origine au Moyen-Age. Généralement des accords étaient signés entre les belligérants et les neutres qui désiraient protéger leur commerce maritime. Les tentatives de codification (Conventions de La Haye en 1907 et déclaration de Londres en 1909) ayant échoué, la source principale du droit de prise reste donc la coutume et la jurisprudence.

L'existence du droit de prise reste motivée par la protection des intérêts des neutres et par des considérations humanitaires.

A ce titre, l'attitude de Hitler au début de la Seconde Guerre mondiale est significative. Les sous-marins allemands avaient initialement reçu l'ordre de respecter les règles du droit de prise afin principalement de ne pas provoquer un changement d'attitude des Etats-Unis. Cependant sous l'impulsion de Doenitz, la guerre sous-marine sans restriction fut ordonnée.

L'application des principes du droit de prise comporte trois phases :

- la visite et la perquisition (visit and search),
- la capture,
- la déclaration de prise.

Dans l'exercice de leurs droits lors d'un conflit armé international sur mer, les navires de guerre belligérants bénéficient d'un droit de visite et de perquisition des navires de commerce en dehors des eaux neutres lorsqu'il y a raisonnablement lieu de supposer qu'ils pourraient être capturés.

La capture d'un navire de commerce consiste à s'en emparer en vue de le juger comme prise. Si les circonstances militaires empêchent de s'emparer du navire en mer, il peut être dérouté vers une zone ou un port approprié afin d'achever sa capture. Ceci signifie que le navire capturé peut être contraint de rallier un port désigné sans équipage de prise à bord.

Sous réserve des exemptions qui concernent d'une part les navires exempts d'attaque et d'autre part certaines cargaisons, les navires ennemis, qu'ils soient de commerce ou non, et leurs marchandises peuvent être capturés hors des eaux neutres sans qu'il soit nécessaire de procéder au préalable à une visite et à une perquisition.

Tous les membres d'équipage d'un navire ennemi, y compris le commandant, sont considérés comme prisonniers de guerre jusqu'à ce qu'un tribunal se prononce sur leur sort. Les passagers d'un navire pris sont tous libérés sauf s'ils sont au service de l'ennemi.

Les navires de commerce neutres quant à eux peuvent être capturés hors des eaux neutres s'ils se livrent à l'une des activités permettant également de les attaquer (voir chapitre IV) ou s'il est établi par une visite et une perquisition ou par tout autre moyen qu'ils :

- transportent de la contrebande (les marchandises à bord des navires de commerce neutres ne peuvent être capturées que s'il s'agit de contrebande),
- font route à seule fin de transporter des passagers individuels appartenant aux forces armées ennemies,
- agissent directement sous contrôle, ordres, affrètement, emploi ou direction ennemie,
- présentent des documents irréguliers ou frauduleux, ne disposent pas des pièces requises ou détruisent, rendent illisibles ou dissimulent des documents,
- violent les règles établies par un belligérant dans la zone immédiate des opérations navales,
- violent ou tentent de violer un blocus.

L'équipage et les passagers d'un navire neutre pris sont libérés lors de l'arrivée au port.

Un navire de commerce capturé peut exceptionnellement être détruit lorsque les circonstances militaires empêchent de s'en emparer ou de l'envoyer pour jugement comme prise ennemie; cette procédure exige, au préalable, la réunion des critères concernant la sécurité des passagers et de l'équipage et de leurs effets personnels ainsi que la sauvegarde des documents du navire.

Le transfert de propriété, le but final de la capture, doit toujours faire l'objet d'une décision d'un tribunal relevant généralement du belligérant ayant effectué la capture. Ce sont les tribunaux de prise qui sont compétents en la matière. Dans le système anglo-saxon, les tribunaux existants siègent "en prise". Dans le système continental, des tribunaux de prise spéciaux sont mis en place.

Dans son jugement, le tribunal de prise doit :

- vérifier si le navire ayant effectué la capture était habilité à le faire,
- vérifier si le navire et sa cargaison appartiennent à l'ennemi ou à un neutre,
- contrôler si le navire ne jouit pas d'une exemption,
- vérifier si la capture a bien eu lieu dans la zone de guerre.

"Toute prise doit être jugée". Ceci implique que même en cas de destruction de la prise, le juge devra se prononcer sur la légalité de la prise et sur les motifs justifiant cette destruction.

Si la capture et l'éventuelle destruction sont jugées contraire au droit de la guerre sur mer, le tribunal de prise imposera des indemnités.

Le droit de proie est le droit de se rendre maître de navires de guerre ou de navires publics ennemis. Le transfert de propriété est dans ce cas lié à la prise elle-même et n'exige donc pas l'intervention d'un tribunal de prise.

Toutes les personnes se trouvant à bord d'un navire de guerre ou public ennemi sont considérées comme prisonniers de guerre jusqu'à ce que les autorités à terre se soient prononcées sur leur sort.

7. PERSONNES PROTEGEES ET TRANSPORTS SANITAIRES

Le dernier point de cet exposé porte sur les dispositions concernant les personnes protégées et les transports sanitaires. Ces dispositions sont principalement issues de la Deuxième Convention de Genève de 1949 et des Protocoles Additionnels de 1977 qui contiennent les règles détaillées relatives au traitement des blessés, des malades et des naufragés, ainsi qu'aux transports sanitaires.

Le droit coutumier accorde cependant une attention particulière aux navires hôpitaux qui s'ils sont placés sous le contrôle d'un belligérant, ne peuvent être ni attaqués ni capturés. Les navires hôpitaux disposent d'une protection supplémentaire puisque si leur exemption d'attaque cesse comme pour les autres catégories de navires lorsque les conditions d'exemption (i.e. être employés de manière inoffensive, se soumettre à l'identification et à l'inspection, ne pas gêner intentionnellement les combattants) ne sont pas respectées, ils ne peuvent être capturés ou faire l'objet de toute autre mesure nécessaire destinée à leur faire respecter les conditions d'exemption qu'après une sommation fixant, dans tous les cas opportuns, un délai raisonnable pour supprimer la cause qui met en danger cette exemption et lorsqu'une telle sommation demeure sans effet.

8. CONCLUSION.

En guise de conclusion, il est, je crois, intéressant de confronter les éléments de droit coutumier qui viennent d'être abordés à trois instruments majeurs du Droit International.

Le premier est l'entrée en vigueur de la Charte des Nations Unies qui interdit le recours à la force si ce n'est dans les conditions fixées par elle. Ceci modifie radicalement le régime de la neutralité qui est d'une importance cruciale dans le droit des conflits armés applicable sur mer.

Le deuxième facteur à prendre en considération est l'émergence d'un nouveau droit de la mer codifié par les Conventions des Nations Unies de 1958 et surtout de 1982.

Le troisième élément est l'influence prédominante des Conventions de Genève et de leurs Protocoles additionnels dans le domaine du droit humanitaire.

Si de plus on tient compte de l'évolution des techniques et méthodes de combat comme par exemple les mines modernes et les missiles à longue voire très longue portée, le caractère obsolète des éléments coutumiers du droit des conflits armés sur mer devient parfaitement évident.

Je vous remercie pour votre attention et suis entièrement disposé à répondre à vos éventuelles questions.

LE MANUEL SANREMO – LES PRINCIPALES INNOVATIONS

Par le CPC(S) BAM Pa. HUYGHE
Président du Groupe d'Etude

1. Introduction.

En ce qui concerne le contenu du Manuel et de l'Explication, les experts ont atteint leurs objectifs, et le succès des réunions a même été tel qu'il a été possible d'aborder davantage de questions qu'il n'avait été initialement prévu: l'environnement, par exemple.

Le Manuel se compose de 183 paragraphes répartis en six parties.

La première partie, intitulée «Dispositions générales», porte sur le champ d'application des règles, les effets de la Charte des Nations Unies, les zones maritimes dans lesquelles peuvent se dérouler des opérations militaires, ainsi que la définition des termes employés.

La deuxième partie, «Zones des opérations», précise quelles sont les règles applicables aux belligérants et aux neutres dans diverses parties de la mer, à savoir: eaux intérieures, mer territoriale et eaux archipélagiques; détroits internationaux et voies de circulation archipélagiques; zone économique exclusive et plateau continental, et enfin, haute mer et fonds marins au-delà des limites de la juridiction nationale.

La troisième partie, «Règles fondamentales et distinction entre personnes ou biens protégés et objectifs militaires», est de loin la plus longue; elle commence par énumérer les principes fondamentaux du droit international humanitaire, que l'on associe habituellement au droit applicable à la guerre sur terre, mais dont les participants ont estimé qu'ils s'appliquaient également à la guerre sur mer. Après avoir affirmé la règle selon laquelle le droit des parties de choisir des méthodes ou moyens de guerre n'est pas illimité, cette section réitère les règles fondamentales du principe de la distinction, y compris l'interdiction des attaques sans discrimination, la règle interdisant l'emploi d'armes causant des souffrances inutiles ou des maux superflus, l'interdiction d'ordonner qu'il n'y ait pas de survivants et la nécessité de respecter l'environnement naturel. Le reste de la troisième partie contient des sections sur les précautions à prendre dans l'attaque, sur les navires et les aéronefs ennemis exempts d'attaque, sur les navires ou aéronefs ennemis ou neutres pouvant faire l'objet d'attaques, et sur les précautions spéciales concernant les aéronefs civils.

La quatrième partie, intitulée «Méthodes et moyens de la guerre sur mer», contient des règles concernant l'emploi de certaines armes (missiles et autres projectiles, torpilles et mines), les règles applicables aux blocus et aux «zones» spéciales, ainsi qu'une section sur les feintes, les ruses de guerre et la perfidie.

La cinquième partie, «Mesures non constitutives d'attaque, interception, visite, perquisition, détournement et capture», contient sept sections couvrant les sujets suivants : détermination du caractère ennemi des navires et des aéronefs; visite, perquisition et détournement des navires de commerce; interception, visite, perquisition et détournement des aéronefs civils; capture de navires, d'aéronefs civils ennemis ou neutres ou de marchandises.

La sixième partie, «Personnes protégées, transports et aéronefs sanitaires» n'entreprend pas de reproduire les dispositions détaillées de la IIe Convention de Genève et du Protocole additionnel I sur ces catégories, mais précise plutôt que ces règles détaillées restent applicables et stipule certaines règles additionnelles, fondées pour l'essentiel sur des faits récents.

Bien que certaines parties du Manuel ne concernent pas directement les règles du droit international humanitaire en tant que telles - en particulier les sections qui traitent des effets de la Charte des Nations Unies et des régions des opérations navales -, les participants ont néanmoins jugé qu'elles devaient être incluses dans ce Manuel, car elles contribuent à poser un cadre de référence juridique lequel, à son tour, peut aider à assurer la bonne mise en oeuvre des règles du droit international humanitaire. En particulier, le Manuel spécifie que les règles s'appliquent à toutes les parties, quelle que soit la partie responsable du déclenchement du conflit, et qu'elles s'appliquent également aux opérations autorisées ou entreprises par les Nations Unies.

Une des contributions les plus importantes du Manuel est la réaffirmation et la mise à jour du droit international humanitaire, compte tenu des quatre Conventions de Genève de 1949 et du Protocole additionnel I de 1977, qui, bien entendu, n'existaient pas avant la Première Guerre mondiale.

Plusieurs autres innovations intéressantes ont également été apportées au droit des conflits armés traditionnel, en voici un survol non exhaustif :

- l'utilisation des différentes zones maritimes telles qu'établies par le "nouveau" droit de la mer,
- une formulation claire du principe de la distinction,
- les aéronefs dans les conflits armés sur mer,
- la protection de la population civile à terre pouvant être affectée par certaines méthodes de guerre propre à la guerre sur mer.
- la précision du statut de toutes les personnes capturées en mer,
- quelques règles en matière de protection des transports et aéronefs sanitaires.

2. L'utilisation des différentes zones maritimes.

La création de différentes zones maritimes, si elle ne relève pas du droit international humanitaire à strictement parler, est une innovation importante. Il fallait en effet prendre en considération le droit moderne de la mer, en particulier tel qu'il est énoncé dans la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (ci-après UNCLOS III). Là encore, il n'a pas toujours été aisé de concilier les besoins militaires avec la nécessité de respecter, dans toute la mesure du possible, les dispositions de ce traité. Plusieurs questions ont donné lieu à controverse, notamment les règles concernant la protection de l'environnement, la liberté de navigation et les droits spéciaux d'exploration et d'exploitation dans les zones économiques exclusives des Etats neutres, et en particulier la question de la légalité de la création de «zones» (désignées habituellement comme zones d'exclusion) qui portent atteinte au droit de navigation des navires neutres. Pourtant, on peut considérer comme un progrès notable le fait que le Manuel spécifie qu'en cas de

création de telles zones, le droit international humanitaire doit néanmoins être intégralement respecté.

La région de la guerre sur mer comprenait essentiellement, selon la conception traditionnelle, deux zones : les eaux territoriales, qui ne s'étendaient pas à plus de 3 milles nautiques des côtes, et intérieures des belligérants et la haute mer.

Deux groupes de zones en étaient traditionnellement exclues : les eaux territoriales et intérieures des Etats neutres et les espaces conventionnels (certains espaces maritimes ayant fait l'objet de conventions internationales définissant le régime de neutralisation adopté).

Or, les Conventions des Nations Unies de 1958 et 1982 consacrèrent l'extension de la mer territoriale à douze milles et introduisirent de nouveaux concepts, ceux de la zone économique exclusive, ci-après ZEE, du plateau continental, des eaux archipélagiques, des détroits servant à la navigation internationale, de la Zone. L'UNCLOS III comporte également de nombreuses dispositions en matière de préservation de l'environnement marin.

Le Manuel indique dans les paragraphes 10 à 12 quelle est la zone de la guerre sur mer, c'est-à-dire l'ensemble des zones des opérations potentielles :

"10. Sous réserve d'autres règles applicables du droit des conflits armés sur mer, qu'elles figurent ou non dans ce document, des actions hostiles peuvent être menées par les forces navales en surface, sous l'eau ou au-dessus :

- a) de la mer territoriale et des eaux intérieures, des territoires terrestres, de la zone économique exclusive et du plateau continental et, le cas échéant, des eaux archipélagiques des Etats belligérants;*
- b) de la haute mer; et*
- c) sous réserve des dispositions prévues aux paragraphes 34 et 35, dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental des Etats neutres.*

11. Les parties au conflit sont encouragées à convenir de ne pas mener d'actions hostiles dans les zones maritimes comprenant:

- a) des écosystèmes rares ou fragiles, ou*
- b) l'habitat d'espèces, ou d'autres formes de vie marine, décimées, menacées ou en voie d'extinction.*

12. Quand ils mènent des opérations dans des zones où des Etats neutres sont titulaires de droits souverains, de juridictions ou d'autres droits conformément au droit international général, les belligérants doivent tenir dûment compte des droits et devoirs légitimes de ces Etats neutres.

Les articles 34 et 35 renforcent les précautions à prendre par les belligérants dans la zone économique exclusive et le plateau continental des Etats neutres. Ces deux articles sont particulièrement importants dans le cadre de la guerre des mines.

34. Si des actions hostiles sont menées dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'un Etat neutre, les Etats belligérants doivent non seulement se

conformer aux autres règles en vigueur du droit des conflits armés sur mer, mais également prendre dûment en compte les droits et les devoirs de l'Etat côtier, entre autres, pour l'exploration et l'exploitation des ressources économiques de la zone économique exclusive et du plateau continental et pour la protection et la préservation de l'environnement marin.

Ils doivent en particulier tenir dûment compte des îles artificielles, des installations, des ouvrages et des zones de sécurité établies par les Etats neutres dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental.

35. *Si un belligérant considère qu'il est nécessaire de mouiller des mines dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'un Etat neutre, il doit le notifier à cet Etat et s'assurer, entre autres, que la dimension du champ de mines et que le type de mines utilisé ne mettent pas en danger les îles artificielles, les installations et ouvrages, ni ne fassent obstacle à leur accès, et il doit éviter autant que possible d'interférer avec l'exploration ou l'exploitation de la zone par l'Etat neutre. La protection et la préservation de l'environnement marin doivent également être prises dûment en compte.*

Les paragraphes 14 à 37 traitent des zones des opérations. Le principe de base étant que les actions hostiles des forces belligérantes sont interdites dans les eaux neutres et au-dessus de celles-ci, y compris les eaux neutres d'un détroit international et les eaux dans lesquelles peut s'exercer le droit de passage archipélagique (paragraphe 15).

La neutralité de l'Etat riverain d'un détroit international n'est pas remise en cause par le passage en transit par des navires ou des aéronefs belligérants ainsi que par l'exercice du droit de passage inoffensif par des navires belligérants. Il en va de même pour les Etats archipels neutres lors de l'exercice du droit de passage archipélagique (paragraphes 24 et 25).

3. La notion d'objectif militaire dans le Manuel de Sanremo.

Une innovation très importante, par rapport au droit traditionnel, est l'introduction d'une formulation claire du principe de la distinction tel qu'il figure dans le Protocole I.

Bien que, en droit traditionnel, les seuls navires pouvant faire l'objet d'attaques à vue fussent les navires de guerre belligérants et leurs auxiliaires, diverses mesures militaires pouvaient être prises à l'encontre des navires de commerce, tant belligérants que neutres, qui appuyaient l'effort de guerre de l'ennemi, par exemple en transportant du matériel militaire ou en assistant les activités de renseignement de l'ennemi. Ce type de mesures se limitait généralement à la capture des navires de commerce concernés, et la destruction des navires n'était autorisée que dans certains cas précis et à certaines conditions : il fallait en particulier que des mesures soient prises pour garantir la sécurité des passagers et de l'équipage.

L'apparition au XXe siècle de nouveaux moyens de guerre, et en particulier des sous-marins et des aéronefs, a suscité des difficultés dans la mise en oeuvre du droit traditionnel et a débouché sur des attaques à l'encontre de navires de commerce au cours des deux guerres mondiales. Afin de remédier à cette situation, et en se fondant sur la pratique

récente des Etats ainsi que sur le Protocole additionnel I, les experts ont décidé d'introduire la notion de l'«objectif militaire». Leur intention, ce faisant, était de limiter les attaques aux navires de guerre, catégorie qui comprend les sous-marins, aux navires auxiliaires et aux navires de commerce qui aident directement l'action militaire de l'ennemi, tout en conservant la possibilité de recourir aux mesures traditionnelles, n'allant pas jusqu'à l'attaque, pour les autres catégories de navires.

Le Manuel reprend au paragraphe 40 la définition de l'«objectif militaire» qui figure à l'article 52 du Protocole additionnel I. De l'avis des experts, ce libellé permet de respecter les besoins militaires, tout en tirant parti des acquis du droit international humanitaire depuis la Seconde Guerre mondiale :

." En ce qui concerne les biens, les objectifs militaires sont limités aux biens qui, par leur nature, leur emplacement, leur destination ou leur utilisation apportent une contribution effective à l'action militaire et dont la destruction totale ou partielle, la capture ou la neutralisation offrent en l'occurrence un avantage militaire précis."

Toutefois, outre cette définition générale, et contrairement au Protocole additionnel I, le Manuel contient des exemples d'activités qui entraîneraient, pour les navires qui s'y livrent, leur passage dans la catégorie des objectifs militaires. Cette liste a pour but d'offrir des directives concrètes. Voici le paragraphe en question (paragraphe 60) :

«Les activités suivantes peuvent faire des navires de commerce ennemis des objectifs militaires :

- a) accomplir des actes de guerre au profit de l'ennemi, tels que mouiller ou draguer des mines, couper des câbles et pipelines sous-marins, visiter et perquisitionner des navires de commerce neutres, ou attaquer d'autres navires de commerce;*
- b) servir d'auxiliaire à des forces armées ennemies, par exemple en transportant des troupes ou en ravitaillant des navires de guerre;*
- c) s'intégrer ou collaborer au système de recherche de renseignements ennemi, par exemple en effectuant des missions de reconnaissance, d'alerte avancée, de surveillance ou des missions de commandement, contrôle et communication;*
- d) naviguer en convoi sous la protection de navires de guerre ou d'aéronefs militaires ennemis;*
- e) désobéir à l'ordre de stopper, ou s'opposer activement à toute visite, perquisition ou capture;*
- f) être armé au point de pouvoir infliger des dommages à un navire de guerre. Ceci exclut les armes légères individuelles destinées à la défense de l'équipage, par exemple contre des pirates, et les systèmes conçus pour dévier des missiles de leur but comme le «chaff»; ou*
- g) apporter de toute autre façon une contribution effective à l'action militaire, par exemple en transportant du matériel militaire».*

Le Manuel contient aussi un paragraphe (67) concernant la possibilité d'attaque contre des navires neutres, qui est naturellement de portée plus limitée et plus strict :

"Les navires de commerce battant pavillon neutre ne doivent pas être attaqués sauf :

- a) si l'on peut raisonnablement croire qu'ils transportent de la contrebande ou qu'ils violent un blocus, et si, après sommation préalable, ils refusent clairement et intentionnellement de stopper ou s'opposent clairement et intentionnellement à toute visite, perquisition ou capture;*
- b) s'ils mènent des actions militaires pour le compte de l'ennemi;*
- c) s'ils se comportent en auxiliaires des forces armées ennemies,*
- d) s'ils sont intégrés ou collaborent au système de renseignements ennemi;*
- e) s'ils naviguent en convoi sous la protection de navires de guerre ou d'aéronefs militaires ennemis; ou*
- f) s'ils contribuent effectivement, de toute autre manière, à l'action militaire ennemie, par exemple en transportant du matériel militaire, et si les forces attaquantes ne sont pas en mesure de permettre aux navires de commerce de placer d'abord les passagers et l'équipage dans un endroit sûr. A moins que les circonstances ne le permettent pas, on doit leur envoyer un avertissement, afin qu'ils puissent modifier leur route, décharger leur cargaison ou prendre d'autres précautions."*

En outre, le Manuel énumère dans son paragraphe 47 les navires ennemis qui sont spécifiquement exempts d'attaque, en vertu du droit conventionnel ou du droit coutumier :

«Catégories de navires exempts d'attaque :

- a) les navires hôpitaux;*
- b) les embarcations de sauvetage côtières et autres transports sanitaires;*
- c) les navires bénéficiant d'un sauf-conduit suite à un accord entre les parties belligérantes, comprenant :*
 - i) les navires de cartel, par exemple les navires affectés et participant au transport de prisonniers de guerre;*
 - ii) les navires engagés dans des missions humanitaires, y compris les navires transportant des fournitures indispensables à la survie des populations civiles et les navires engagés dans des actions d'assistance et des opérations de sauvetage.*
- d) les navires engagés dans le transport de biens culturels sous protection spéciale;*
- e) les navires de passagers lorsqu'ils transportent exclusivement des passagers civils;*

- f) *les navires chargés de missions religieuses, philanthropiques ou scientifiques non militaires. Les bâtiments recueillant des données scientifiques ayant une probable application militaire ne sont pas protégés;*
- g) *les bateaux affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale; ils sont cependant soumis aux règlements de l'autorité navale belligérante sur place, et peuvent être soumis à inspection;*
- h) *les navires conçus ou adaptés pour lutter exclusivement contre la pollution de l'environnement marin;*
- i) *les navires qui se sont rendus; et*
- j) *les radeaux et canots de sauvetage».*

Le Manuel contient une section sur les précautions à prendre avant de lancer une attaque (section II, paragraphe 46), proche de celles que l'on trouve à l'article 57 du Protocole I, et dont l'objectif est de contribuer à la prévention des attaques illégales.

4. Les aéronefs dans le Manuel de Sanremo.

Le Manuel ne traite pas que des navires. Les aéronefs jouent un rôle important dans les opérations navales et tout manuel réaliste doit en tenir pleinement compte. Le texte comprend donc des dispositions similaires, mutatis mutandis, sur les aéronefs pouvant faire l'objet d'attaques et sur ceux exempts d'attaque.

Le paragraphe 53 cite les catégories d'aéronefs ennemis exemptes d'attaque :

Les catégories suivantes d'aéronefs ennemis sont exemptes d'attaque:

- a) *les aéronefs sanitaires;*
- b) *les aéronefs à qui un sauf-conduit a été donné par accord entre les parties au conflit; et*
- c) *les avions de ligne.*

Les paragraphes 54 à 56 définissent les conditions de cette exemption :

"54. Les aéronefs sanitaires sont exemptés d'attaque uniquement:

- a) *s'ils ont été reconnus comme tels;*
- b) *s'ils se comportent en respectant les termes d'un accord intervenu conformément au paragraphe 177;*
- c) *s'ils circulent dans des zones dominées par leurs propres forces ou par des forces amies; ou*
- d) *s'ils circulent en dehors de la zone de conflit armé.*

Dans tous les autres cas, les aéronefs sanitaires circulent à leurs risques et périls.

55. *Les aéronefs bénéficiant d'un sauf-conduit sont exempts d'attaque uniquement:*

- a) s'ils sont employés de manière inoffensive dans le rôle convenu;*
- b) s'ils ne gênent pas intentionnellement les mouvements des combattants; et*
- c) s'ils se conforment aux termes de l'accord, y compris à la possibilité d'une inspection.*

56. *Les avions de ligne sont exempts d'attaque uniquement:*

- a) s'ils sont employés de manière inoffensive dans leur rôle normal; et*
- b) s'ils ne gênent pas intentionnellement les mouvements des combattants."*

Il comporte aussi une section sur les précautions spéciales concernant l'aviation civile, afin d'éviter que des aéronefs civils innocents ne soient l'objet d'attaques. A cette fin, les experts ont fait référence aux règles de l'aviation civile internationale promulguées par l'OACI. De manière générale, ces dispositions du Manuel de Sanremo représentent une tentative pragmatique de concilier les besoins militaires, le droit international humanitaire et les règles de l'aviation civile.

Les précautions concernant les aéronefs civils font l'objet des six paragraphes suivants :

- 72. Les aéronefs civils devraient éviter les zones d'activités militaires potentiellement dangereuses.*
- 73. A proximité immédiate d'opérations navales, les aéronefs civils doivent se conformer aux instructions des belligérants relatives à leur cap et à leur altitude.*
- 74. Les Etats belligérants et neutres concernés et les autorités assurant des services de la circulation aérienne devraient établir des procédures par lesquelles les commandants de navires de guerre et d'aéronefs militaires sont constamment informés des itinéraires prescrits ou des plans de vol des aéronefs civils dans la zone des opérations militaires, y compris les informations sur les fréquences de transmissions, les modes et codes d'identification, les destinations, les passagers et le chargement.*
- 75. Les Etats belligérants et neutres devraient s'assurer de la publication d'un NOTAM (Notice to Airmen), donnant des informations sur les activités militaires dans les zones potentiellement dangereuses pour l'aviation civile, y compris l'établissement de zones dangereuses ou les restrictions temporaires applicables à l'espace aérien. Ce NOTAM devrait comprendre des informations sur :*
 - a) les fréquences sur lesquelles les aéronefs doivent maintenir une veille continue;*
 - b) une mise en oeuvre continue des radars météo civils et des modes et des codes d'identification;*
 - c) les restrictions d'altitude, de cap et de vitesse;*

d) les procédures de réponse à un contact radio avec des forces militaires et pour établir des communications en duplex; et

e) les mesures que pourraient prendre les forces militaires si le NOTAM n'est pas respecté et si les aéronefs civils sont perçus comme une menace par ces forces militaires.

76. Les aéronefs civils devraient remettre le plan de vol requis à l'Autorité de contrôle aérien compétente en détaillant les informations concernant l'enregistrement, la destination, les passagers, le chargement, les fréquences de communication d'urgence, les modes et les codes d'identification, leur mise à jour en temps réel et les certificats de transport concernant l'immatriculation, la navigabilité, les passagers et le chargement. Ils ne devraient pas s'écarter d'une route aérienne ou d'un plan de vol désignés sans l'accord du Contrôle de la circulation aérienne sauf conditions imprévues, par exemple, sécurité ou détresse, auxquels cas la notification appropriée doit être faite immédiatement.

77. Si un aéronef civil entre dans une zone d'activité militaire potentiellement dangereuse, il devrait se conformer aux NOTAMs pertinents. Les forces militaires devraient utiliser tous les moyens disponibles pour identifier et avertir les aéronefs civils en utilisant, entre autres, les modes et les codes secondaires de surveillance radar, les transmissions, la corrélation avec les informations du plan de vol, l'interception par des aéronefs militaires et, quand cela est possible, entrer en contact avec le service de Contrôle de la circulation aérienne compétent".

5. Les méthodes de guerre, la protection de la population civile pouvant être affectée par certaines méthodes de la guerre sur mer.

Le Manuel stipule dans les paragraphes 102 à 104 que les blocus destinés à affamer la population civile sont interdits et que la puissance imposant le blocus doit permettre le passage de secours si le blocus a pour effet secondaire un approvisionnement insuffisant de la population civile en nourriture et autres biens de première nécessité :

"102. La déclaration ou la mise en place d'un blocus est interdite si:

a) il a pour unique objectif d'affamer la population civile ou de lui interdire l'accès aux autres biens essentiels à sa survie; ou

b) si les dommages causés à la population civile sont, ou si on peut prévoir qu'ils seront, excessifs par rapport à l'avantage militaire concret et direct attendu.

103. Si la population civile du territoire soumis au blocus est insuffisamment approvisionnée en nourriture et autres biens nécessaires à sa survie, la partie imposant le blocus doit permettre le libre passage des vivres et autres fournitures essentielles, sous réserve que:

a) la partie imposant le blocus ait le droit de prescrire les conditions techniques de l'autorisation de passage, y compris la perquisition; et

b) *la distribution de ces approvisionnements soit placée sous le contrôle local d'une Puissance protectrice ou d'une organisation humanitaire offrant des garanties d'impartialité, telle que le Comité international de la Croix-Rouge.*

104. *Le belligérant imposant le blocus doit permettre le passage de fournitures médicales pour la population civile et pour les militaires blessés ou malades, sous réserve de son droit de prescrire les conditions techniques de l'autorisation de passage, y compris la perquisition."*

C'est là un écart notable par rapport au droit traditionnel et il reflète les nouvelles règles interdisant d'affamer la population civile et régissant le passage des secours, introduite dans le Protocole I en 1977 et généralement perçues aujourd'hui comme faisant partie intégrante du droit international coutumier.

6. La protection des personnes protégées.

Le fait que le Manuel contienne des règles concernant la protection des personnes protégées, similaires à celles des Conventions de Genève de 1949 et du Protocole additionnel I de 1977, est d'une grande importance. Comme le dernier instrument international exhaustif sur le droit de la guerre navale datait de 1913, cette inclusion était nécessaire.

Le Manuel ne reprend pas la totalité du contenu de la IIe Convention de Genève et du Protocole I, ce qui serait superflu, mais il fait, dans les paragraphes 167 et 168, spécifiquement référence au fait qu'on trouve dans ces instruments des dispositions concernant la protection des personnes protégées. Le Manuel contient toutefois une section sur le statut et le traitement de toutes les personnes recueillies en mer.

Il précise, en particulier, au paragraphe 167 que les civils capturés en mer sont protégés par la IVe Convention de Genève; c'est un progrès par rapport au droit traditionnel, qui indique seulement qu'ils sont «soumis à la discipline du capteur».

Exception faite des dispositions spécifiques concernant le traitement des blessés, des malades et des naufragés que l'on trouve dans la IIe Convention de Genève et dans le Protocole additionnel I, une bonne partie du droit tel qu'énoncé dans les traités en vigueur et les autres textes est fragmentaire et lacunaire en ce qui concerne le statut et le traitement des personnes capturées en mer. Par conséquent, outre qu'elles éclairent des règles admises de droit coutumier, certaines des règles du Manuel vont dans le sens d'un développement progressif.

On peut prendre comme exemple le paragraphe 166 traitant des ressortissants d'un Etat neutre :

"Les ressortissants d'un Etat neutre:

a) *qui sont passagers de navires ou d'aéronefs neutres ou ennemis doivent être relâchés et ne peuvent pas être faits prisonniers de guerre, à moins qu'ils ne soient membres des forces armées de l'ennemi ou qu'ils n'aient personnellement commis des actes hostiles envers ceux qui les ont faits prisonniers;*

- b) *qui sont membres d'équipages de navires de guerre ou auxiliaires, d'aéronefs militaires ou auxiliaires ennemis ont droit au statut de prisonnier de guerre et peuvent être faits prisonniers de guerre;*
- c) *qui sont membres d'équipages de navires de commerce ou d'aéronefs civils neutres ou ennemis, doivent être relâchés et ne peuvent être faits prisonniers de guerre, à moins que ces navires ou ces aéronefs n'aient perpétré un acte mentionné aux paragraphes 60, 63, 67 ou 70 (activités motivant la désignation comme objectif militaire), ou qu'un membre d'équipage n'ait personnellement commis un acte hostile envers ceux qui l'ont fait prisonnier."*

7. La protection des navires et aéronefs sanitaires.

Les sections II et III de la 6ème partie du Manuel contiennent quelques règles spécifiques relatives à la protection des navires et aéronefs sanitaires tirées du Protocole I, et encourage dans son paragraphe 175 l'utilisation des moyens d'identification établis à l'Annexe I de ce Protocole.

Signalons dans ce cadre la recommandation faite au paragraphe 171 :

" Afin d'accomplir leur mission humanitaire avec le maximum d'efficacité, les navires hôpitaux devraient être autorisés à utiliser un équipement cryptographique. En aucun cas cet équipement ne doit servir à la transmission de renseignements ni à l'acquisition d'un avantage militaire quelconque".

**ANNEXE
BIJLAGE**

Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer, adopté le 12 juin 1994

1ère PARTIE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

SECTION I

CHAMP D'APPLICATION DU DROIT

1. Les parties à un conflit armé sur mer sont liées par les règles et principes du droit international humanitaire à partir du moment où la force armée est utilisée.
2. Dans les cas non prévus par ce document ou par des accords internationaux, les personnes civiles et les combattants restent sous la sauvegarde et sous l'empire des principes du droit des gens, tels qu'ils résultent des usages établis, des principes de l'humanité et des exigences de la conscience publique.

SECTION II

CONFLITS ARMÉS ET DROIT DE LÉGITIME DÉFENSE

3. L'exercice du droit de légitime défense individuelle ou collective reconnu à l'Article 51 de la Charte des Nations Unies est soumis aux conditions et aux limitations établies dans cette même Charte et émanant du droit international général, y inclus en particulier les principes de nécessité et de proportionnalité.
4. Les principes de nécessité et de proportionnalité s'appliquent également aux conflits armés sur mer et requièrent que l'emploi de la force par un Etat, lorsqu'il n'est pas interdit par le droit des conflits armés, ne dépasse pas, en intensité et par les moyens employés, ce qui est indispensable pour repousser une attaque armée et pour rétablir sa sécurité.
5. La limite des actions militaires que peut mener un Etat contre un ennemi dépend de l'intensité et de l'ampleur de l'attaque armée perpétrée par l'ennemi et de la gravité de la menace qu'elle présente.
6. Les règles énoncées dans ce document et toute autre règle du droit international humanitaire s'appliquent de façon égale à toutes les parties au conflit. L'application égale de ces règles à toutes les parties au conflit n'est pas affectée par la responsabilité internationale de l'une d'entre elles pour avoir déclenché le conflit.

SECTION III

CONFLITS ARMÉS DANS LESQUELS LE CONSEIL DE SÉCURITÉ A ENTREPRIS DES ACTIONS

7. Nonobstant toute règle contenue dans ce document ou dans le droit de la neutralité, lorsque le Conseil de sécurité, agissant conformément aux compétences que lui confère le Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, a désigné une ou plusieurs parties à un conflit armé

comme responsables de l'emploi de la force en violation du droit international, les Etats neutres:

- a) sont tenus de ne pas prêter à cet Etat une assistance autre qu'humanitaire; et
 - b) peuvent prêter assistance à tout Etat victime d'une rupture de la paix ou d'un acte d'agression commis par cet Etat.
8. Quand, au cours d'un conflit armé international, le Conseil de sécurité a pris des mesures préventives ou coercitives impliquant la mise en oeuvre de mesures économiques en application du Chapitre VII de la Charte, les Etats Membres des Nations Unies ne peuvent pas invoquer le droit de la neutralité pour justifier un comportement incompatible avec les obligations que leur imposent la Charte ou les décisions du Conseil de sécurité.
9. Conformément aux dispositions du paragraphe 7, lorsque le Conseil de sécurité prend la décision d'employer la force, ou d'en autoriser l'emploi par un ou plusieurs Etats, les règles énoncées dans ce document et toute autre règle du droit humanitaire international applicable aux conflits armés sur mer doivent s'appliquer à toutes les parties à un tel conflit.

SECTION IV

ZONES DE LA GUERRE NAVALE

10. Sous réserve d'autres règles applicables du droit des conflits armés sur mer, qu'elles figurent ou non dans ce document, des actions hostiles peuvent être menées par les forces navales en surface, sous l'eau ou au-dessus:
- a) de la mer territoriale et des eaux intérieures, des territoires terrestres, de la zone économique exclusive et du plateau continental et, le cas échéant, des eaux archipélagiques des Etats belligérants;
 - b) de la haute mer; et
 - c) sous réserve des dispositions prévues aux paragraphes 34 et 35, dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental des Etats neutres.
11. Les parties au conflit sont encouragées à convenir de ne pas mener d'actions hostiles dans les zones maritimes comprenant:
- a) des écosystèmes rares ou fragiles, ou
 - b) l'habitat d'espèces, ou d'autres formes de vie marine, décimées, menacées ou en voie d'extinction.
12. Quand ils mènent des opérations dans des zones où des Etats neutres sont titulaires de droits souverains, de juridictions ou d'autres droits conformément au droit international général, les belligérants doivent tenir dûment compte des droits et devoirs légitimes de ces Etats neutres.

SECTION V
DÉFINITIONS

13. Dans le cadre de ce document, on entend par:

- a) «droit international humanitaire», les règles internationales, établies par les traités ou la coutume, qui limitent le droit des parties à un conflit de choisir des méthodes ou moyens de guerre, ou qui protègent les Etats non parties au conflit ou les personnes et les biens qui sont, ou pourraient être, affectés par le conflit;
- b) «attaque», un acte de violence, qu'il soit offensif ou défensif,
- c) «pertes incidentes» ou «dommages incidents», la perte de la vie, ou les maux infligés à des civils ou à d'autres personnes protégées, et les dommages causés à l'environnement naturel ou à des biens qui ne constituent pas par eux-mêmes des objectifs militaires, ou leur destruction;
- d) «neutre», tout Etat non partie au conflit;
- e) «navires hôpitaux, embarcations de sauvetage côtières et autres transports sanitaires», les navires qui sont protégés par la Seconde Convention de Genève de 1949 et le Protocole additionnel 1 de 1977;
- f) «aéronef sanitaire», les aéronefs qui sont protégés par les Conventions de Genève de 1949 et le Protocole additionnel 1 de 1977;
- g) «navire de guerre», un navire qui fait partie des forces armées d'un Etat et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet Etat et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire;
- h) «navire auxiliaire», un navire, autre qu'un navire de guerre, appartenant, ou placé sous le contrôle exclusif des forces armées d'un Etat, et utilisé à des fins non commerciales par le gouvernement pour une période déterminée;
- i) «navire de commerce», un navire, autre qu'un navire de guerre, un navire auxiliaire ou un navire d'Etat tel qu'un navire des douanes ou de la police, qui est utilisé à des fins commerciales ou privées;
- j) «aéronef militaire», un aéronef au service d'unités des forces armées d'un Etat, portant les marques militaires de cet Etat, commandé par un membre des forces armées et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire;
- k) «aéronef auxiliaire», un aéronef autre qu'un aéronef militaire qui appartient à, ou est placé sous le contrôle exclusif des forces armées d'un Etat, et utilisé à des fins non commerciales par le gouvernement pour une période déterminée;
- l) «aéronef civil», un aéronef autre qu'un aéronef militaire, aéronef auxiliaire ou aéronef d'Etat tel qu'un aéronef des douanes ou de la police, qui est utilisé à des fins commerciales ou privées;
- m) «avion de ligne», un aéronef civil qui porte des marques extérieures clairement identifiables et qui transporte des passagers civils sur des vols réguliers ou non sur des routes des services de la circulation aérienne.

2e PARTIE

ZONES DES OPÉRATIONS

SECTION I

EAUX INTÉRIEURES, MER TERRITORIALE ET EAUX ARCHIPÉLAGIQUES

14. Les eaux neutres comprennent les eaux intérieures, la mer territoriale et, le cas échéant, les eaux archipélagiques des Etats neutres. L'espace aérien neutre comprend l'espace aérien surjacent aux eaux neutres et au territoire terrestre d'Etats neutres.
15. Les actions hostiles de forces belligérantes sont interdites dans les eaux neutres et au-dessus de celles-ci, y compris les eaux neutres d'un détroit international et les eaux dans lesquelles peut s'exercer le droit de passage archipélagique. Conformément à la section II de cette partie, un Etat neutre doit prendre des mesures, y compris des mesures de surveillance, en fonction des moyens à sa disposition, afin de prévenir la violation de sa neutralité par des forces belligérantes.
16. Les actions hostiles au sens du paragraphe 15 comprennent, entre autres:
 - a) l'attaque ou la capture de personnes ou biens dans ou au-dessus des eaux ou territoire neutres;
 - b) l'utilisation comme une base d'opérations, y compris l'attaque ou la capture de personnes ou de biens situés en dehors des eaux neutres pour autant que l'attaque ou la capture soient menées par les forces belligérantes à la surface, sous ou au-dessus des eaux neutres;
 - c) le mouillage de mines; ou
 - d) la visite, la perquisition, le détournement ou la capture.
17. Les forces belligérantes ne doivent pas se servir des eaux neutres comme refuge.
18. Les aéronefs militaires et auxiliaires des belligérants ne doivent pas pénétrer dans l'espace aérien neutre. S'ils le font, l'Etat neutre peut utiliser les moyens qui sont à sa disposition pour forcer les aéronefs à atterrir sur son territoire, les mettre sous séquestre et interner leur équipage pendant la durée du conflit armé. Si les aéronefs refusent de suivre l'ordre d'atterrir, ils peuvent être attaqués, sous réserve des règles spéciales concernant les aéronefs sanitaires telles que précisées aux paragraphes 181-183.
19. Sous réserve des paragraphes 29 et 33, un Etat neutre peut, sans faire de discrimination, soumettre à des conditions, restreindre ou interdire l'entrée ou le passage dans ses eaux aux navires de guerre et navires auxiliaires belligérants.
20. Compte tenu du devoir d'impartialité, des paragraphes 21 et 23-33 et des règles qu'il pourra établir, un Etat neutre peut, sans mettre en cause sa neutralité, autoriser les actes suivants dans ses eaux:
 - à) le passage par sa mer territoriale et, le cas échéant, ses eaux archipélagiques, des navires de guerre, des navires auxiliaires et des prises des Etats belligérants; des navires de guerre, des navires auxiliaires et des prises peuvent utiliser les services de pilotes de l'Etat neutre pendant leur passage;

- b) le ravitaillement en nourriture, eau et combustibles par un belligérant de ses navires de guerre ou navires auxiliaires pour que ceux ci puissent atteindre un port de son propre territoire; et
 - c) les travaux de réparation de navires de guerre ou de navires auxiliaires belligérants estimés nécessaires par l'Etat neutre pour les remettre en état de naviguer; de telles réparations ne doivent pas rétablir ou augmenter leurs capacités de combat.
21. Un navire de guerre ou un navire auxiliaire belligérants ne doivent pas prolonger la durée de leur passage dans des eaux neutres, ou de leur séjour dans ces eaux, pour ravitaillement ou réparation, au-delà de vingt-quatre heures sauf si les dommages subis ou les mauvaises conditions atmosphériques le rendent inévitable. Cette règle ne s'applique pas aux détroits internationaux et aux eaux dans lesquelles s'exerce le droit de passage archipélagique.
22. Si un Etat belligérant viole le régime des eaux neutres tel qu'énoncé dans ce document, l'Etat neutre doit prendre les mesures nécessaires pour faire cesser la violation. Si l'Etat neutre manque à son obligation de mettre fin à la violation de ses eaux par un belligérant, le belligérant adverse doit le notifier à l'Etat neutre et lui donner un délai raisonnable pour mettre fin à cette violation. Si la violation de la neutralité de l'Etat par un belligérant constitue une menace sérieuse et immédiate à la sécurité du belligérant adverse et si cette violation perdure, cet Etat belligérant peut, en l'absence d'une autre mesure réalisable à temps, avoir recours à la force strictement nécessaire pour répondre à la menace que constitue cette violation.

SECTION II

DÉTROITS INTERNATIONAUX ET VOIES DE CIRCULATION ARCHIPÉLAGIQUES

Règles générales

23. Les navires de guerre, navires auxiliaires, aéronefs militaires et auxiliaires belligérants peuvent exercer leur droit de passage par, sous ou au-dessus des détroits internationaux neutres et des voies de circulation archipélagiques reconnus par le droit international général.
24. La neutralité de l'Etat riverain d'un détroit international n'est pas remise en cause par le passage en transit de navires de guerre, navires auxiliaires, aéronefs militaires et auxiliaires belligérants, ni du fait du passage inoffensif de navires de guerre ou auxiliaires belligérants par ce détroit.
25. La neutralité d'un Etat archipel n'est pas remise en cause du fait de l'exercice du droit de passage archipélagique par les navires de guerre, navires auxiliaires, aéronefs militaires et auxiliaires belligérants.
26. Les navires de guerre, navires auxiliaires, aéronefs militaires et auxiliaires neutres peuvent exercer le droit de passage par, sous et au-dessus des détroits internationaux et des eaux archipélagiques des belligérants conformément au droit international général. Par mesure de précaution, l'Etat neutre doit informer l'Etat belligérant en temps voulu de l'exercice de son droit de passage.

Passage en transit et passage archipélagique

27. Les droits de passage en transit et archipélagique, qui s'exercent dans les détroits internationaux et dans les eaux archipélagiques en temps de paix persistent en période de conflit armé. Les lois et règlements des Etats riverains des détroits et des Etats archipels concernant le passage en transit et le passage archipélagique adoptés conformément au droit international général restent en vigueur.
28. Les navires de surface, les sous-marins et les aéronefs neutres ou belligérants jouissent du droit de passage en transit et archipélagique par, sous et au-dessus de tous les détroits et eaux archipélagiques où ces droits s'appliquent généralement.
29. Les Etats neutres n'ont pas le droit de suspendre, entraver ou empêcher de toute autre façon le passage en transit et archipélagique.
30. Un belligérant en passage en transit par, sous ou au-dessus d'un détroit international ou en passage archipélagique par, sous ou au-dessus des eaux archipélagiques d'un Etat neutre, doit traverser sans retard, s'abstenir de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique d'un Etat riverain ou d'un Etat archipel neutre, ou de toute autre manière contraire aux buts de la Charte des Nations Unies, et il ne doit en aucune manière engager d'actions hostiles ou des activités n'ayant aucun rapport avec le transit. Des belligérants passant par, sous ou au-dessus de détroits ou d'eaux archipélagiques neutres, sont autorisés à prendre les mesures défensives requises pour leur sécurité, comprenant le lancement et l'appontage d'aéronefs, la navigation en formation et la surveillance électronique et acoustique. Les belligérants en transit ou en passage archipélagique n'ont pas le droit, cependant, de mener des opérations offensives contre des forces ennemies, ni d'utiliser ces eaux neutres comme refuge ou base d'opérations.

Passage inoffensif

31. En plus de l'exercice du droit de passage en transit et archipélagique, les navires de guerre et les navires auxiliaires belligérants peuvent, sous réserve des dispositions des paragraphes 19 et 21, exercer le droit de passage inoffensif par les détroits internationaux et eaux archipélagiques neutres conformément au droit international général.
32. De même, les navires neutres peuvent exercer le droit de passage inoffensif par les détroits internationaux et les eaux archipélagiques des Etats belligérants.
33. Le droit de passage inoffensif qui ne peut pas être suspendu, dont le droit international dote certains détroits internationaux, persiste également en temps de conflit armé.

SECTION III

ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE ET PLATEAU CONTINENTAL

34. Si des actions hostiles sont menées dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'un Etat neutre, les Etats belligérants doivent, non seulement se conformer aux autres règles en vigueur du droit des conflits armés sur mer, mais également prendre dûment en compte les droits et les devoirs de l'Etat côtier, entre autres, pour l'exploration

et l'exploitation des ressources économiques de la zone économique exclusive et du plateau continental et pour la protection et la préservation de l'environnement marin. Ils doivent en particulier tenir dûment compte des îles artificielles, des installations, des ouvrages et des zones de sécurité établies par les Etats neutres dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental.

35. Si un belligérant considère qu'il est nécessaire de mouiller des mines dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'un Etat neutre, il doit le notifier à cet Etat et s'assurer, entre autres, que la dimension du champ de mines et que le type de mines utilisé ne mettent pas en danger les îles artificielles, les installations et ouvrages, ni ne fassent obstacle à leur accès, et il doit éviter autant que possible d'interférer avec l'exploration ou l'exploitation de la zone par l'Etat neutre. La protection et la préservation de l'environnement marin doivent également être prises dûment en compte.

SECTION IV

HAUTE MER ET FONDS MARINS AU-DELÀ DES LIMITES DE LA JURIDICTION NATIONALE

36. Les actions hostiles en haute mer doivent être conduites en tenant dûment compte de l'exercice par les Etats neutres de leur droit à l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol au-delà de la juridiction nationale.
37. Les belligérants doivent veiller à éviter d'endommager les câbles et les pipelines posés sur les fonds marins qui ne servent pas exclusivement aux belligérants.

3e PARTIE

REGLES FONDAMENTALES ET DISTINCTION ENTRE PERSONNES OU BIENS PROTÉGÉS ET OBJECTIFS MILITAIRES

SECTION I

RÈGLES FONDAMENTALES

38. Dans tout conflit armé, le droit des parties au conflit de choisir des méthodes ou moyens de guerre n'est pas illimité.
39. Les parties au conflit doivent en tout temps faire la distinction entre les civils ou autres personnes protégées et les combattants ainsi qu'entre les biens de caractère civil ou exempts d'attaque et les objectifs militaires.
40. En ce qui concerne les biens, les objectifs militaires sont limités aux biens qui, par leur nature, leur emplacement, leur destination ou leur utilisation apportent une contribution effective à l'action militaire et dont la destruction totale ou partielle, la capture ou la neutralisation offrent en l'occurrence un avantage militaire précis.
41. Les attaques doivent être strictement limitées aux objectifs militaires. Les navires de commerce et les aéronefs civils sont des biens de caractère civil à moins que les principes et règles énoncés dans ce document n'autorisent à les considérer comme des objectifs militaires.

42. En sus des interdictions spécifiques incombant aux parties à un conflit, il est interdit d'employer des méthodes ou moyens de guerre qui:
- a) sont de nature à causer des maux superflus; ou
 - b) frappent indistinctement des objectifs militaires et des civils puisque:
 - i) ils ne sont pas, ou ne peuvent pas, être dirigés contre un objectif militaire déterminé; ou
 - ii) leurs effets ne peuvent être limités conformément aux exigences du droit international énoncées dans le présent document.
43. Il est interdit d'ordonner qu'il n'y ait pas de survivants, d'en menacer l'adversaire ou de conduire les hostilités en fonction de cette décision.
44. Les méthodes et moyens de guerre doivent être utilisés en tenant dûment compte de l'environnement naturel aux vues des règles pertinentes du droit international. Les dommages et les actes de destruction de l'environnement naturel que ne justifient pas les nécessités militaires et qui sont entrepris arbitrairement, sont prohibés.
45. Les navires de surface, les sous-marins et les aéronefs sont liés par les mêmes règles et principes.

SECTION II PRÉCAUTIONS DANS L'ATTAQUE

46. En ce qui concerne les attaques, les précautions suivantes doivent être prises:
- a) ceux qui planifient, décident ou exécutent une attaque doivent prendre toutes les mesures possibles pour recueillir les informations qui les aideront à déterminer si des biens qui ne sont pas des objectifs militaires se trouvent ou non dans la zone de l'attaque;
 - b) à la lumière de l'information dont ils disposent, ceux qui planifient, décident ou exécutent une attaque doivent prendre toutes les mesures possibles pour s'assurer que les attaques sont limitées aux objectifs militaires;
 - c) ils doivent de plus prendre toutes les précautions possibles dans le choix des méthodes et moyens, afin d'éviter ou de minimiser des pertes ou des dommages incidents; et
 - d) une attaque ne doit pas être lancée si l'on s'attend à ce qu'elle cause des pertes ou des dommages incidents qui seraient excessifs par rapport à l'avantage militaire direct et concret que l'on pense en retirer; une attaque doit être annulée ou suspendue dès qu'il apparaît que les pertes ou dommages incidents sont excessifs.

La section VI de cette partie prévoit des précautions supplémentaires concernant les aéronefs civils.

SECTION III NAVIRES ET AERONEFS ENNEMIS EXEMPTS D'ATTAQUE

Catégories de navires exempts d'attaque

47. Les catégories suivantes de navires ennemis sont exemptes d'attaques:

- a) les navires hôpitaux;
- b) les embarcations de sauvetage côtières et autres transports sanitaires;
- c) les navires bénéficiant d'un sauf-conduit suite à un accord entre les parties belligérantes, comprenant:
 - i) les navires de cartel, par exemple les navires affectés et participant au transport de prisonniers de guerre;
 - ii) les navires engagés dans des missions humanitaires, y compris les navires transportant des fournitures indispensables à la survie des populations civiles et les navires engagés dans des actions d'assistance et des opérations de sauvetage.
- d) les navires engagés dans le transport de biens culturels sous protection spéciale,
- e) les navires de passagers lorsqu'ils transportent exclusivement des passagers civils;
- f) les navires chargés de missions religieuses, philanthropiques ou scientifiques non militaires. Les bâtiments recueillant des données scientifiques ayant une probable application militaire ne sont pas protégés;
- g) les bateaux affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale; ils sont cependant soumis aux règlements de l'autorité navale belligérante sur place, et peuvent être soumis à son inspection;
- h) les navires conçus ou adaptés pour lutter exclusivement contre la pollution de l'environnement marin;
- i) les navires qui se sont rendus; et
- j) les radeaux et canots de sauvetage.

Conditions d'exemption

48. Les navires énumérés au paragraphe 47 sont exempts d'attaque seulement s'ils:

- a) sont employés de manière inoffensive dans leur fonction normale;
- b) se soumettent à l'identification et à l'inspection quand cela est exigé; et
- c) ne gênent pas intentionnellement les mouvements des combattants et obéissent aux ordres de stopper ou de s'écarter de leur route quand cela est exigé.

Perte d'exemption

Navires hôpitaux

49. L'exemption d'attaque d'un navire hôpital ne peut cesser que si les conditions d'exemption du paragraphe 48 ne sont pas respectées et, dans un tel cas, seulement après sommation fixant, dans tous les cas opportuns, un délai raisonnable pour supprimer la cause qui met en danger cette exemption et lorsqu'une telle sommation sera demeurée sans effet.

50. Si après une sommation en bonne et due forme, un navire hôpital persiste à ne pas respecter les conditions de son exemption, il peut être capturé ou faire l'objet de toute autre mesure nécessaire destinée à lui faire respecter les conditions de son exemption.

51. En dernier ressort, un navire hôpital ne peut être attaqué que:

- a) si le détournement ou la capture du navire ne sont pas réalisables;
- b) s'il n'y a pas d'autres méthodes pour exercer un contrôle militaire;

- c) si les circonstances dans lesquelles le navire hôpital ne respecte pas les règles sont suffisamment graves pour qu'il devienne, ou que l'on puisse raisonnablement en faire, un objectif militaire; et
- d) si les pertes ou dommages incidents ne sont pas disproportionnés par rapport à l'avantage militaire obtenu ou attendu.

Toutes les autres catégories de navires exemptes d'attaque

52. Si un navire de n'importe quelle autre catégorie de navires exemptes d'attaque enfreint une des conditions de son exemption stipulées au paragraphe 48, ce navire ne peut être attaqué que:

- a) si le détournement du navire ou sa capture ne sont pas réalisables;
- b) s'il n'y a pas d'autres méthodes pour exercer un contrôle militaire;
- c) si les circonstances dans lesquelles le navire ne respecte pas les règles sont suffisamment graves pour qu'il devienne, ou que l'on puisse raisonnablement en faire, un objectif militaire; et
- d) si les pertes ou dommages incidents ne sont pas disproportionnés par rapport à l'avantage militaire obtenu ou attendu.

Catégories d'aéronefs exemptes d'attaque

53. Les catégories suivantes d'aéronefs ennemis sont exemptes d'attaque:

- a) les aéronefs sanitaires;
- b) les aéronefs à qui un sauf-conduit a été donné par accord entre les parties au conflit; et
- c) les avions de ligne.

Conditions d'exemption pour les aéronefs sanitaires

54. Les aéronefs sanitaires sont exemptes d'attaque uniquement:

- a) s'ils ont été reconnus comme tels;
- b) s'ils se comportent en respectant les termes d'un accord intervenu conformément au paragraphe 177;
- c) s'ils circulent dans des zones dominées par leurs propres forces ou par des forces amies; ou
- d) s'ils circulent en dehors de la zone de conflit armé.

Dans tous les autres cas, les aéronefs sanitaires circulent à leurs risques et périls.

Conditions d'exemption pour les aéronefs disposant d'un sauf-conduit

55. Les aéronefs bénéficiant d'un sauf-conduit sont exemptes d'attaque uniquement:

- a) s'ils sont employés de manière inoffensive dans le rôle convenu;
- b) s'ils ne gênent pas intentionnellement les mouvements des combattants; et
- c) s'ils se conforment aux termes de l'accord, y compris à la possibilité d'une inspection.

Conditions d'exemption pour les avions de ligne

56. Les avions de ligne sont exempts d'attaque uniquement:
- a) s'ils sont employés de manière inoffensive dans leur rôle normal; et
 - b) s'ils ne gênent pas intentionnellement les mouvements des combattants.

Perte d'exemption

57. Si un aéronef exempt d'attaque enfreint l'une quelconque des conditions d'exemption stipulées aux paragraphes 54 à 56, il ne peut être attaqué que:
- a) si son déroulement pour atterrissage, visite, perquisition et capture éventuelle n'est pas réalisable;
 - b) s'il n'y a pas d'autres méthodes pour exercer un contrôle militaire;
 - c) si les circonstances dans lesquelles l'aéronef ne respecte pas les règles sont suffisamment graves pour qu'il devienne, ou que l'on puisse raisonnablement en faire, un objectif militaire; et
 - d) si les pertes ou dommages incidents ne sont pas disproportionnés par rapport à l'avantage militaire obtenu ou attendu.
58. En cas de doute sur la contribution effective à une action militaire d'un aéronef ou d'un navire exempts d'attaque, on présumera qu'ils n'ont pas été utilisés à cette fin.

SECTION IV AUTRES AÉRONEFS ET NAVIRES ENNEMIS

Navires de commerce ennemis

59. Les navires de commerce ennemis ne peuvent être attaqués que s'ils répondent à la définition de l'objectif militaire figurant au paragraphe 40.
60. Les activités suivantes peuvent faire des navires de commerce ennemis des objectifs militaires:
- a) accomplir des actes de guerre au profit de l'ennemi, tels que mouiller ou draguer des mines, couper des câbles et pipelines sous-marins, visiter et perquisitionner des navires de commerce neutres, ou attaquer d'autres navires de commerce;
 - b) servir d'auxiliaire à des forces armées ennemies, par exemple en transportant des troupes ou en ravitaillant des navires de guerre;
 - c) s'intégrer ou collaborer au système de recherche de renseignements ennemi, par exemple en effectuant des missions de reconnaissance, d'alerte avancée, de surveillance ou des missions de commandement, contrôle et communication;
 - d) naviguer en convoi sous la protection de navires de guerre ou d'aéronefs militaires ennemis,
 - e) désobéir à l'ordre de stopper, ou s'opposer activement à toute visite, perquisition ou capture;
 - f) être armé au point de pouvoir infliger des dommages à un navire de guerre. Ceci exclut les armes légères individuelles destinées à la défense de l'équipage, par exemple contre des pirates, et les systèmes conçus pour dévier des missiles de leur but comme le «chaff»; ou

g) apporter de toute autre façon une contribution effective à l'action militaire, par exemple en transportant du matériel militaire.

61. Toute attaque sur ces navires doit être conforme aux règles fondamentales énoncées aux paragraphes 38-46.

Aéronefs civils ennemis

62. Les aéronefs civils ennemis ne peuvent être attaqués que s'ils répondent à la définition d'objectif militaire figurant au paragraphe 40.

63. Les activités suivantes peuvent faire des aéronefs civils ennemis des objectifs militaires:

- a) accomplir des actes de guerre en faveur de l'ennemi, tels que larguer ou draguer des mines, mettre en place des capteurs acoustiques ou assurer une écoute à l'aide de tels dispositifs, participer à la guerre électronique, intercepter ou attaquer d'autres aéronefs civils ou fournir aux forces ennemies des informations sur des cibles;
- b) servir d'auxiliaire de forces armées ennemies, par exemple en transportant des troupes ou du matériel militaire, ou en ravitaillant en carburant des aéronefs militaires;
- c) s'intégrer ou collaborer au système de recherche de renseignements ennemi, par exemple en effectuant des missions de reconnaissance, d'alerte avancée, de surveillance ou des missions de commandement, contrôle et communication;
- d) voler sous la protection d'aéronefs militaires ou de navires de guerre ennemis;
- e) désobéir à l'ordre de s'identifier, de se dérouter ou de se poser, aux fins d'une visite et d'une perquisition sur un aérodrome belligérant sûr pour le type d'aéronef concerné et raisonnablement accessible pour lui, utiliser des instruments de contrôle de tir que l'on peut raisonnablement considérer comme faisant partie d'un système d'armes d'aéronef ou, en cas d'interception par un aéronef militaire belligérant, manœuvrer clairement dans le but de l'attaquer;
- f) être armé avec des armes air-air ou air-sol/mer; ou
- g) apporter de toute autre façon une contribution à l'action militaire.

64. Toute attaque sur ces aéronefs doit être conforme aux règles fondamentales énoncées aux paragraphes 38-46.

Navires de guerre et aéronefs militaires ennemis

65. A moins d'être exempts d'attaque conformément aux paragraphes 47 et 53, les navires de guerre et aéronefs militaires ennemis et les navires et aéronefs auxiliaires ennemis sont des objectifs militaires au sens du paragraphe 40.

66. Ils peuvent être attaqués sous réserve des règles fondamentales énoncées aux paragraphes 38-46.

SECTION V
NAVIRES DE COMMERCE ET AÉRONEFS CIVILS NEUTRES

Navires de commerce neutres

67. Les navires de commerce battant pavillon neutre ne doivent pas être attaqués sauf si l'on peut raisonnablement croire qu'ils transportent de la contrebande ou qu'ils violent un blocus, et si, après sommation préalable, ils refusent clairement et intentionnellement de
- a) stopper ou s'opposent clairement et intentionnellement à toute visite, perquisition ou capture;
 - b) s'ils mènent des actions militaires pour le compte de l'ennemi;
 - c) s'ils se comportent en auxiliaires des forces armées ennemies,
 - d) s'ils sont intégrés ou collaborent au système de renseignements ennemi;
 - e) s'ils naviguent en convoi sous la protection de navires de guerre ou d'aéronefs militaires ennemis; ou
 - f) s'ils contribuent effectivement, de toute autre manière, à l'action militaire ennemie, par exemple en transportant du matériel militaire, et si les forces attaquant ne sont pas en mesure de permettre aux navires de commerce de placer d'abord les passagers et l'équipage dans un endroit sûr. A moins que les circonstances ne le permettent pas, on doit leur envoyer un avertissement, afin qu'ils puissent modifier leur route, décharger leur cargaison ou prendre d'autres précautions.

68. Toute attaque sur ces navires doit être conforme aux règles fondamentales énoncées aux paragraphes 38-46.

69. Le simple fait qu'un navire de commerce neutre soit armé ne justifie pas qu'il soit attaqué.

Aéronefs civils neutres

70. Les aéronefs civils portant les marques d'Etats neutres ne doivent pas être attaqués sauf:
- a) si l'on peut raisonnablement croire qu'ils transportent de la contrebande et si après sommation préalable ou interception, ils refusent clairement et intentionnellement de se dérouter ou de se poser, aux fins d'une visite et d'une perquisition, sur un aéroport belligérant sûr pour le type d'aéronef concerné et raisonnablement accessible pour lui;
 - b) s'ils mènent des actions militaires pour le compte de l'ennemi;
 - c) s'ils se comportent en auxiliaires des forces armées de l'ennemi;
 - d) s'ils sont intégrés ou collaborent au système de renseignements ennemi; ou
 - e) s'ils contribuent effectivement, de toute autre manière, à l'action militaire de l'ennemi, par exemple en transportant du matériel militaire et que, après sommation préalable ou interception, ils refusent clairement et intentionnellement de se dérouter ou de se poser, aux fins d'une visite et d'une perquisition, sur un aéroport belligérant sûr pour le type d'aéronef concerné et raisonnablement accessible pour lui.

71. Toute attaque sur ces aéronefs doit être conforme aux règles fondamentales énoncées aux paragraphes 38-46.

SECTION VI
PRÉCAUTIONS CONCERNANT LES AÉRONEFS CIVILS

72. Les aéronefs civils devraient éviter les zones d'activités militaires potentiellement dangereuses.
73. A proximité immédiate d'opérations navales, les aéronefs civils doivent se conformer aux instructions des belligérants relatives à leur cap et à leur altitude.
74. Les Etats belligérants et neutres concernés et les autorités assurant des services de la circulation aérienne devraient établir des procédures par lesquelles les commandants de navires de guerre et d'aéronefs militaires sont constamment informés des itinéraires prescrits ou des plans de vol des aéronefs civils dans la zone des opérations militaires, y compris les informations sur les fréquences de transmissions, les modes et codes d'identification, les destinations, les passagers et le chargement.
75. (Notice to Airmen), donnant des informations sur les activités militaires dans les zones potentiellement dangereuses pour l'aviation civile, y compris l'établissement de zones dangereuses ou les restrictions temporaires applicables à l'espace aérien. Ce NOTAM devrait comprendre des informations sur:
- a) les fréquences sur lesquelles les aéronefs doivent maintenir une veille continue;
 - b) une mise en oeuvre continue des radars météo civils et des modes et des codes d'identification;
 - c) les restrictions d'altitude, de cap et de vitesse;
 - d) les procédures de réponse à un contact radio avec des forces militaires et pour établir des communications en duplex; et
 - e) les mesures que pourraient prendre les forces militaires si le NOTAM n'est pas respecté et si les aéronefs civils sont perçus comme une menace par ces forces militaires.
76. Les aéronefs civils devraient remettre le plan de vol requis à l'Autorité de contrôle aérien compétente en détaillant les informations concernant l'enregistrement, la destination, les passagers, le chargement, les fréquences de communication d'urgence, les modes et les codes d'identification, leur mise à jour en temps réel et les certificats de transport concernant l'immatriculation, la navigabilité, les passagers et le chargement. Ils ne devraient pas s'écarter d'une route aérienne ou d'un plan de vol désignés sans l'accord du Contrôle de la circulation aérienne sauf conditions imprévues, par exemple, sécurité ou détresse, auxquels cas la notification appropriée doit être faite immédiatement.

Si un aéronef civil entre dans une zone d'activité militaire potentiellement dangereuse, il devrait se conformer aux NOTAMs pertinents. Les forces militaires devraient utiliser tous les moyens disponibles pour identifier et avertir les aéronefs civils en utilisant, entre autres, les modes et les codes secondaires de surveillance radar, les transmissions, la corrélation avec les informations du plan de vol, l'interception par des aéronefs militaires et, quand cela est possible, entrer en contact avec le service de Contrôle de la circulation aérienne compétent.

4e PARTIE

METHODES ET MOYENS DE LA GUERRE SUR MER

SECTION 1

MOYENS DE GUERRE

Missiles et autres projectiles

78. Missiles et projectiles, y compris ceux à capacité transhorizon, doivent être employés conformément à la distinction entre personnes et objets protégés et objectifs militaires énoncée aux paragraphes 38-46.

Torpilles

79. Il est interdit d'employer des torpilles qui ne coulent pas ou qui, de toute autre façon, ne deviennent pas inoffensives après avoir accompli leur course.

Mines

80. L'utilisation des mines est limitée aux fins militaires légitimes, y compris celle qui consiste à empêcher l'ennemi d'accéder à des zones maritimes.

81. Sans préjudice des règles énoncées au paragraphe 82, les parties au conflit ne doivent pas mouiller de mines, à moins que celles-ci ne soient effectivement neutralisées lorsqu'elles se détachent ou que l'on en perde le contrôle.

82. Il est interdit d'utiliser des mines flottantes dérivantes sauf si:

- a) elles sont dirigées contre un objectif militaire; et
- b) deviennent inoffensives une heure après que l'on en a perdu le contrôle.

83. Le mouillage de mines armées ou l'armement de mines prépositionnées doit être signalé, sauf si les mines sont réglées pour n'exploser qu'au contact de navires considérés comme étant des objectifs militaires.

84. Les belligérants doivent enregistrer les emplacements où ils ont mouillé des mines.

85. Les opérations de minage menées dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou les eaux archipélagiques d'un Etat belligérant doivent permettre, lors de la première opération de mouillage, aux navires de commerce des Etats neutres de quitter librement ces eaux.

86. Il est interdit aux belligérants de mouiller des mines dans des eaux neutres.

87. Le minage ne doit pas avoir pour effet pratique d'empêcher le passage entre les eaux neutres et les eaux internationales.

88. Les Etats qui mouillent des mines doivent dûment prendre en compte les utilisations légitimes de la haute mer, entre autres, en établissant des itinéraires de rechange sûrs pour les navires de commerce des Etats neutres.

89. Il est interdit d'empêcher le passage en transit par les détroits internationaux et le passage archipélagique, sauf si des itinéraires de rechange sûrs et pratiques sont établis.
90. A la fin des hostilités actives, les parties au conflit doivent faire tout leur possible pour enlever ou rendre inoffensives les mines qu'elles ont mouillées, chaque partie enlevant ses propres mines. En ce qui concerne les mines mouillées dans la mer territoriale de l'ennemi, chaque partie doit en signaler la position et agir au plus vite, soit pour enlever les mines de sa mer territoriale, soit pour rendre celle-ci propre à la navigation.
91. Outre leurs obligations énoncées au paragraphe 90, les parties au conflit s'efforceront de conclure un accord, tant entre elles que, s'il y a lieu, avec d'autres Etats et avec des organisations internationales, sur la communication des renseignements et l'octroi d'une assistance technique et matérielle, y compris, si les circonstances s'y prêtent, l'organisation d'opérations conjointes, nécessaires pour faire disparaître les champs de mines ou les rendre inoffensifs.
92. Les Etats neutres n'attendent pas aux lois de la neutralité en enlevant des mines qui ont été mouillées en violation du droit international.

SECTION II

MÉTHODES DE GUERRE

Blocus

93. Un blocus doit être déclaré et notifié à tous les belligérants et Etats neutres.
94. La déclaration doit préciser le début, la durée, le lieu et l'ampleur du blocus ainsi que la période durant laquelle les navires des Etats neutres peuvent quitter la côte sur laquelle porte le blocus.
95. Un blocus doit être effectif. La question de savoir si le blocus est effectif est une question de fait.
96. La force chargée de maintenir un blocus peut être stationnée à une distance déterminée par les besoins militaires.
97. Un blocus peut être imposé et maintenu par une combinaison de méthodes et moyens de guerre légitimes, dans la mesure où cette combinaison ne conduit pas à des actes contraires aux règles énoncées dans ce document.
98. Us navires de commerce dont on suppose raisonnablement qu'ils violent le blocus peuvent être capturés. Les navires de commerce qui, après sommation préalable, résistent manifestement à leur capture peuvent être attaqués.
99. Un blocus ne doit pas barrer l'accès aux ports et aux côtes des Etats neutres.
100. Un blocus doit s'appliquer impartialement aux navires de tous les Etats.

101. L'arrêt, la levée temporaire, le rétablissement, l'extension ou toute autre modification du blocus doivent être déclarés et notifiés conformément aux paragraphes 93 et 94.

102. La déclaration ou la mise en place d'un blocus est interdite si:

- a) a pour unique objectif d'affamer la population civile ou de lui interdire l'accès aux autres biens essentiels à sa survie; ou
- b) les dommages causés à la population civile sont, ou si on peut prévoir qu'ils seront, excessifs par rapport à l'avantage militaire concret et direct attendu.

103. Si la population civile du territoire soumis au blocus est insuffisamment approvisionnée en nourriture et autres biens nécessaires à sa survie, la partie imposant le blocus doit permettre le libre passage des vivres et autres fournitures essentielles, sous réserve que:

- a) la partie imposant le blocus ait le droit de prescrire les conditions techniques de l'autorisation de passage, y compris la perquisition; et
- b) la distribution de ces approvisionnements soit placée sous le contrôle local d'une Puissance protectrice ou d'une organisation humanitaire offrant des garanties d'impartialité, telle que le Comité international de la Croix-Rouge.

104. Le belligérant imposant le blocus doit permettre le passage de fournitures médicales pour la population civile et pour les militaires blessés ou malades, sous réserve de son droit de prescrire les conditions techniques de l'autorisation de passage, y compris la perquisition.

Zones

105. Un belligérant ne peut se soustraire aux devoirs que lui impose le droit international humanitaire en établissant des zones susceptibles de porter atteinte aux utilisations légitimes d'espaces maritimes précis.

106. Si un belligérant, à titre exceptionnels établit une telle zone:

- a) le même corpus juridique s'applique aussi bien dans cette zone qu'en dehors;
- b) l'étendue, le lieu et la durée d'activation de la zone et des mesures prises ne doivent pas excéder les strictes nécessités militaires et le principe de proportionnalité,
- c) le droit des Etats neutres aux utilisations légitimes de la mer doit être pris dûment en compte;
- d) une voie de passage à travers la zone doit être assurée aux navires et aéronefs neutres:
 - i) si l'étendue géographique de cette zone empêche de manière significative un accès libre et sûr aux ports et aux côtes des Etats neutres;
 - ii) dans d'autres cas, si les itinéraires normaux de navigation sont affectés, à moins que les impératifs militaires ne permettent pas d'aménager une telle voie; et
- e) l'entrée en vigueur, la durée d'activation, le lieu et l'étendue de la zone, ainsi que les restrictions imposées, doivent être annoncés publiquement et notifiés convenablement.

107. Le respect des mesures prises par un belligérant dans la zone ainsi établie ne doit pas s'interpréter comme un acte hostile à l'égard du belligérant adverse.

108. Rien dans la présente section ne doit être considéré comme portant atteinte au droit coutumier des belligérants de contrôler les navires et aéronefs neutres dans le voisinage immédiat des opérations navales.

SECTION III

FEINTES, RUSES DE GUERRE ET PERFIDIE

109. Il est interdit à tout moment aux aéronefs militaires et auxiliaires de feindre d'avoir un statut civil, neutre ou d'être exemptés d'attaque ou de capture.
110. Les ruses de guerre sont autorisées. Cependant, il est interdit aux navires de guerre et auxiliaires de lancer une attaque en arborant un faux pavillon ou, à quelque moment que ce soit, de simuler intentionnellement le statut de:
- a) navires hôpitaux, des embarcations de sauvetage côtières ou de transports sanitaires;
 - b) navires en mission humanitaire;
 - c) navires de passagers transportant des civils;
 - d) navires protégés par le pavillon des Nations Unies;
 - e) navires auxquels a été délivré un sauf-conduit par accord préalable entre les parties, y compris les navires de cartel;
 - f) navires autorisés à arborer l'emblème de la croix rouge ou du croissant rouge; ou
 - g) navires participant au transport de biens culturels sous protection spéciale.
111. La perfidie est interdite. Les actes perfides sont ceux faisant appel, avec l'intention de la tromper, à la bonne foi d'un adversaire pour lui faire croire qu'il a le droit de recevoir ou l'obligation d'accorder la protection prévue par les règles du droit international applicable dans les conflits armés. Les actes perfides comprennent le fait de lancer une attaque tout en feignant:
- a) d'avoir un statut civil, neutre ou d'être exempté d'attaque ou de capture, ou d'être placé sous la protection des Nations Unies;
 - b) de se rendre ou d'être en détresse en envoyant, par exemple, des signaux de détresse ou en faisant monter l'équipage à bord de radeaux de survie.

5e PARTIE

MESURES NON CONSTITUTIVES D'ATTAQUE: INTERCEPTION, VISITE, PERQUISITIONS DÉTOURNEMENT ET CAPTURE

SECTION I

DÉTERMINATION DU CARACTÈRE ENNEMI DES NAVIRES ET DES AÉRONEFS

112. Le fait qu'un navire de commerce arbore le pavillon d'un Etat ennemi ou qu'un aéronef civil porte les marques d'un Etat ennemi constitue une preuve manifeste de leur caractère ennemi.

113. Le fait qu'un navire de commerce arbore le pavillon d'un Etat neutre ou qu'un aéronef civil porte les marques d'un Etat neutre constitue une présomption de leur caractère neutre.
114. Si le commandant d'un navire de guerre soupçonne qu'un navire de commerce arborant un pavillon neutre présente en fait un caractère ennemi, il est habilité à exercer son droit de visite et de perquisition, y compris le droit de déroulement pour perquisition conformément au paragraphe 12 1.
115. Si le commandant d'un aéronef militaire soupçonne qu'un aéronef civil portant les marques d'un Etat neutre présente en réalité un caractère ennemi, il est habilité à exercer son droit d'interception et, lorsque les circonstances l'exigent, à dérouter l'aéronef pour une visite et une perquisition.
116. Si, après une visite et une perquisition, il y a raisonnablement lieu de supposer que le navire de commerce arborant un pavillon neutre ou que l'aéronef civil portant les marques d'un Etat neutre présente un caractère ennemi, le navire ou l'aéronef peut être capturé comme prise mais doit ultérieurement faire l'objet d'un jugement.
117. On peut déterminer le caractère ennemi d'un navire ou d'un aéronef sur la base de son immatriculation, de son propriétaire, de son contrat d'affrètement ou d'autres critères.

SECTION II

VISITE ET PERQUISITION DES NAVIRES DE COMMERCE

Règles fondamentales

118. Dans l'exercice de leurs droits lors d'un conflit armé international sur mer, les navires de guerre et les aéronefs militaires belligérants bénéficient d'un droit de visite et de perquisition des navires de commerce en dehors des eaux neutres lorsqu'il y a raisonnablement lieu de supposer qu'ils pourraient être capturés.
119. En lieu et place de la visite et de la perquisition, un navire de commerce neutre peut, avec son consentement, être détourné de sa destination déclarée.

Navires de commerce naviguant en convoi sous la protection de navires de guerre neutres

120. Un navire de commerce neutre est exempt de l'exercice du droit de visite et de perquisition s'il remplit les conditions suivantes:
 - a) il se rend à un port neutre;
 - b) il navigue en convoi sous la protection d'un navire de guerre neutre de la même nationalité ou d'un Etat avec qui l'Etat dont il bat pavillon a conclu un accord à cet effet;
 - c) l'Etat du pavillon du navire de guerre neutre garantit que le navire de commerce neutre ne transporte pas de contrebande, ni n'exerce des activités contraires à son statut neutre; et
 - d) le commandant du navire de guerre neutre fournit, à la demande du commandant du navire de guerre ou de l'aéronef militaire belligérant l'ayant intercepté, toutes les

informations relatives à la nature du navire de commerce et de son chargement qui auraient pu être obtenues par la visite et la perquisition.

Déroutement dans le but de procéder à la visite et à la perquisition

121. S'il s'avère impossible ou dangereux de procéder à la visite et à la perquisition en mer, un navire de guerre ou un aéronef militaire belligérant peut dérouter un navire de commerce vers la zone ou le port approprié afin d'exercer son droit de visite et de perquisition.

Mesures de contrôle

122. Afin d'éviter une visite et une perquisition, les Etats belligérants peuvent prendre des mesures raisonnables afin de procéder à l'inspection du chargement des navires de commerce neutres et de certifier qu'un navire ne transporte pas de contrebande.

123. Le fait qu'un navire de commerce neutre se serait soumis à des mesures de contrôle telles que l'inspection de son chargement et la présentation de certificats de non-contrebande du chargement par un belligérant ne peut pas être considéré par un Etat belligérant adverse comme un acte contraire à la neutralité.

124. Afin d'éviter une visite et une perquisition, les Etats neutres sont encouragés à appliquer des mesures de contrôle raisonnables ainsi que des procédures visant à certifier que leurs navires de commerce ne transportent pas de contrebande.

SECTION III INTERCEPTION, VISITE ET PERQUISITION D'UN AERONEF CIVIL

Règles fondamentales

125. Dans l'exercice de leurs droits dans un conflit armé international sur mer, les aéronefs militaires belligérants ont le droit d'intercepter des aéronefs civils hors des espaces aériens neutres lorsqu'il y a raisonnablement lieu de supposer qu'ils peuvent être capturés. Si ces soupçons demeurent après interception, les aéronefs militaires belligérants ont le droit d'ordonner à l'aéronef civil de se poser, aux fins d'une visite et d'une perquisition, sur un aérodrome belligérant sûr pour le type d'aéronef concerné et raisonnablement accessible pour lui. S'il n'existe aucun aérodrome belligérant sûr et raisonnablement accessible pour procéder à la visite et à la perquisition, l'aéronef civil peut être détourné de sa destination prévue.

126. A titre d'alternative à la visite et à la perquisition:

- a) un aéronef civil ennemi peut être détourné de sa destination prévue;
- b) un aéronef civil neutre peut être détourné de sa destination prévue avec son consentement.

Aéronef civil placé sous le contrôle opérationnel d'un navire de guerre ou d'un aéronef militaire neutres d'accompagnement

127. Un aéronef civil neutre est exempt de l'exercice du droit de visite et de perquisition s'il satisfait aux conditions suivantes:

- a) il se dirige vers un aéroport neutre;
- b) il est placé sous le contrôle opérationnel d'un navire de guerre ou d'un aéronef militaire neutres d'accompagnement:
 - i) de la même nationalité; ou
 - ii) 'un Etat avec lequel l'Etat du pavillon de cet aéronef a conclu un accord prévoyant un tel contrôle;
- c) l'Etat du pavillon du navire de guerre ou de l'aéronef militaire neutres garantit que l'aéronef civil neutre ne transporte pas de contrebande ni n'exerce des activités contraires à son statut neutre; et
- d) le commandant de l'aéronef militaire ou du navire de guerre neutres fournit, à la demande du commandant de l'aéronef militaire d'interception belligérant, toutes les informations relatives à la nature de l'aéronef civil et de son chargement qui auraient pu être obtenues par la visite et la perquisition.

Mesures d'interception et de contrôle

128. Les Etats belligérants devraient promulguer et appliquer des procédures sûres d'interception des aéronefs civils telles qu'elles sont formulées par l'organisation internationale compétente.
129. Les aéronefs civils devraient remettre le plan de vol requis aux organes des services de la circulation aérienne en détaillant les informations concernant l'enregistrement, la destination, les passagers, le chargement, les fréquences de communication d'urgence, les modes et les codes d'identification, leur mise à jour en temps réel ainsi que les certificats de transport concernant l'immatriculation, la navigabilité, les passagers et le chargement. Ils ne devraient pas s'écarter de la route aérienne ou du plan de vol désignés sans l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne sauf conditions imprévues, par exemple, sécurité ou détresse, auxquels cas la notification appropriée doit être faite immédiatement.
130. Les belligérants et les neutres concernés, ainsi que les autorités assurant un service de la circulation aérienne, devraient établir des procédures permettant aux commandants des navires de guerre et d'aéronefs militaires d'être continuellement informés des itinéraires assignés et des plans de vol déposés par les aéronefs civils dans la zone des opérations militaires, y compris les informations relatives aux fréquences de communication, aux modes et aux codes d'identification, à la destination, aux passagers et au chargement.
131. Au voisinage immédiat des opérations navales, les aéronefs civils doivent se conformer aux instructions des combattants concernant leur cap et altitude.
132. Afin d'éviter une visite et une perquisition, les Etats belligérants peuvent prendre des mesures raisonnables afin de procéder à l'inspection du chargement des aéronefs civils neutres et de certifier qu'un aéronef ne transporte pas de contrebande.
133. Le fait qu'un aéronef civil neutre se serait soumis à des mesures de contrôle telles que l'inspection de son chargement et la présentation de certificats de non-contrebande du chargement par un belligérant ne peut pas être considéré par un Etat belligérant adverse comme un acte contraire à la neutralité.

134. Afin d'éviter une visite et une perquisition, les Etats neutres sont encouragés à appliquer des mesures de contrôle raisonnables ainsi que des procédures visant à certifier que leurs aéronefs civils ne transportent pas de contrebande.

SECTION IV

CAPTURE DE NAVIRES ENNEMIS ET DE MARCHANDISES

135. Sous réserve des dispositions du paragraphe 136, les navires ennemis, qu'ils soient de commerce ou non, et leurs marchandises peuvent être capturés hors des eaux neutres sans qu'il soit nécessaire de procéder au préalable à une visite et à une perquisition.

136. Sont exempts de capture:

- a) les navires hôpitaux et les embarcations de sauvetage côtières;
- b) les autres transports sanitaires, tant que leur besoin se fait sentir pour les blessés, les malades et les naufragés;
- c) les navires bénéficiant d'un sauf-conduit suite à un accord entre les parties belligérantes, comprenant:
 - i) les navires de cartel, comme par exemple les navires affectés et participant au transport de prisonniers de guerre;
 - ii) les navires engagés dans des missions humanitaires, y compris les navires transportant des fournitures indispensables à la survie des populations civiles et les navires engagés dans des actions d'assistance et des opérations de sauvetage;
- d) les navires engagés dans le transport de biens culturels sous protection spéciale;
- e) les navires chargés de missions religieuses, philanthropiques ou scientifiques non militaires. Les bâtiments recueillant des données scientifiques à probable utilisation militaire ne sont pas protégés;
- f) les bateaux exclusivement affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale; ils sont cependant soumis aux règlements de l'autorité navale belligérante sur place, et peuvent être soumis à son inspection; et
- g) les navires conçus ou adaptés pour lutter exclusivement contre la pollution de l'environnement marin, lorsqu'ils exercent effectivement ce type d'activités.

137. Les navires énumérés au paragraphe 136 sont exempts de capture seulement s'ils:

- a) sont employés de manière inoffensive dans leur fonction normale,
- b) ne commettent pas d'actes préjudiciables à l'ennemi;
- c) se soumettent sur-le-champ aux procédures d'identification et d'inspection quand cela est exigé; et
- d) ne gênent pas intentionnellement les mouvements des combattants et obéissent aux ordres de stopper ou de s'écarter de leur route quand cela est exigé.

138. La capture d'un navire de commerce consiste à s'en emparer en vue de le juger comme prise. Si les circonstances militaires empêchent de s'emparer du navire en mer, il peut être dérouté vers une zone ou un port approprié afin d'achever sa capture. A titre d'alternative à la capture, un navire de commerce ennemi peut être détourné de sa destination déclarée.

139. Sous réserve du paragraphe 140, un navire de commerce ennemi capturé peut exceptionnellement être détruit lorsque les circonstances militaires empêchent de s'en

emparer ou de l'envoyer pour jugement comme prise ennemie; cette procédure exige, au préalable, la réunion des critères suivants:

- a) toutes les dispositions ont été prises pour assurer la sécurité des passagers et de l'équipage. Dans cette perspective, les canots de sauvetage du navire ne sont pas considérés comme un lieu sûr à moins que la sécurité des passagers et de l'équipage ne soit assurée, dans les conditions météorologiques et maritimes actuelles et prévisibles, par la proximité de la terre ou d'un navire en mesure de les prendre à bord;
- b) les documents et les papiers relatifs à la prise ont été sauvegardés; et
- c) les effets personnels des passagers et de l'équipage ont été préservés dans la mesure du possible.

140. La destruction en mer de navires de passagers ennemis ne transportant que des passagers civils est interdite. Pour la sécurité des passagers, ces navires doivent être déroutés vers une zone ou un port approprié afin d'en achever la capture.

SECTION V

CAPTURE D'AÉRONEFS CIVILS ENNEMIS ET DE MARCHANDISES

141. Sous réserve des dispositions du paragraphe 142, les aéronefs civils ennemis et les marchandises embarquées peuvent être capturés hors de l'espace aérien neutre sans qu'il soit nécessaire de procéder préalablement à une visite et à une perquisition.

142. Sont exempts de capture:

- a) les aéronefs sanitaires; et
- b) les aéronefs bénéficiant d'un sauf-conduit suite à un accord entre les parties belligérantes.

143. Les aéronefs mentionnés au paragraphe 142 sont exempts de capture seulement s'ils:

- a) sont employés de manière inoffensive dans leur fonction normale;
- b) ne commettent pas d'actes préjudiciables à l'ennemi;
- c) se soumettent sur-le-champ aux procédures d'interception et d'identification quand cela est exigé;
- d) ne gênent pas intentionnellement les mouvements des combattants et obéissent aux ordres de s'écarter de leur route quand cela est exigé; et
- e) ne violent pas un accord antérieur.

144. La capture consiste à intercepter l'aéronef civil ennemi en lui ordonnant de se poser sur un aérodrome belligérant sûr pour le type d'aéronef concerné et raisonnablement accessible pour lui et, à l'atterrissage, à s'en emparer afin de le juger comme prise. A titre d'alternative à sa capture, un aéronef civil ennemi peut être détourné de sa destination prévue.

145. En cas de capture, il faut veiller à la sécurité des passagers, de l'équipage et de leurs effets personnels. Les documents et papiers relatifs à la prise doivent être sauvegardés.

SECTION VI

CAPTURE DE NAVIRES DE COMMERCE NEUTRES ET DE MARCHANDISES

146. Les navires de commerce neutres peuvent être capturés hors des eaux neutres s'ils se livrent à l'une des activités mentionnées au paragraphe 67 ou s'il est établi par une visite et une perquisition ou par tout autre moyen qu'ils:

- a) transportent de la contrebande;
- b) font route à seule fin de transporter des passagers individuels appartenant aux forces armées ennemies;
- c) agissent directement sous contrôle, ordres, affrètement, emploi ou direction ennemie;
- d) présentent des documents irréguliers ou frauduleux, ne disposent pas des pièces requises, ou détruisent, rendent illisibles ou dissimulent des documents;
- e) violent les règles établies par un belligérant dans la zone immédiate des opérations navales; ou
- f) violent ou tentent de violer un blocus.

La capture d'un navire de commerce neutre consiste à s'en emparer afin de le juger comme prise.

147. Les marchandises à bord des navires de commerce neutres ne peuvent être capturées que s'il s'agit de contrebande.

148. Sont considérées comme contrebande les marchandises qui sont finalement destinées à un territoire sous contrôle ennemi et qui sont susceptibles d'être utilisées dans le cadre d'un conflit armé.

149. Pour exercer leur droit de capture prévu aux paragraphes 146, lettre a) et 147, les belligérants doivent avoir publié des listes de contrebande. Le contenu précis d'une liste de contrebande peut varier en fonction des circonstances particulières du conflit armé. Les listes de contrebande doivent être raisonnablement spécifiques.

150. Les marchandises qui ne figurent pas sur la liste de contrebande sont des «marchandises libres», c'est-à-dire qu'elles ne peuvent pas être capturées. Ces «marchandises libres» comprennent au minimum:

- a) les objets nécessaires au culte;
- b) les articles exclusivement destinés au traitement des malades et des blessés, ainsi qu'à la prophylaxie;
- c) les vêtements, le couchage, les denrées vitales et les structures d'hébergement destinées à la population civile en général, aux femmes et aux enfants en particulier, dans la mesure où il n'y a pas de raisons sérieuses de soupçonner que de telles marchandises soient employées à d'autres fins ou que l'ennemi obtienne un avantage militaire indiscutable en les substituant à des marchandises qui pourraient alors être employées dans un but militaire;
- d) les objets destinés aux prisonniers de guerre, y compris les envois de colis individuels et de secours collectif contenant de la nourriture, des vêtements et des articles culturels, pédagogiques ou de divertissement;
- e) les autres marchandises spécifiquement exemptes de capture par des traités internationaux ou par arrangement spécial entre les belligérants; et

f) les autres marchandises qui ne sont pas susceptibles d'être utilisées dans le cadre d'un conflit armé.

151. Sous réserve du paragraphe 152, un navire neutre capturé dans les cas prévus au paragraphe 146 peut exceptionnellement être détruit lorsque les circonstances militaires empêchent de s'en emparer ou de l'envoyer pour jugement comme prise ennemie; cette procédure exige, au préalable, la réunion des critères suivants:

- a) toutes les dispositions ont été prises pour assurer la sécurité des passagers et de l'équipage. Dans cette perspective, les canots de sauvetage du navire ne sont pas considérés comme un lieu sûr, à moins que la sécurité des passagers et de l'équipage ne soit assurée, dans les conditions météorologiques et maritimes actuelles et prévisibles, par la proximité de la terre ou d'un navire en mesure de les prendre à bord;
- b) les documents et les papiers relatifs à la prise ont été sauvegardés; et
- c) les effets personnels des passagers et de l'équipage ont été préservés dans la mesure du possible.

Tous les efforts devraient être faits pour éviter la destruction d'un navire neutre capturé. Par conséquent, une telle destruction ne peut être ordonnée sans l'entière certitude que le navire capturé ne pouvait être ni envoyé dans un port belligérant, ni détourné, ni relâché. Un navire ne peut, en application de ce paragraphe, être détruit pour transport de contrebande que si celle-ci, en termes de valeur, de poids, de volume ou de fret, forme plus de la moitié de la cargaison. Toute destruction doit faire l'objet d'un jugement.

152. La destruction en mer de navires neutres de passagers transportant des civils est interdite. Pour la sécurité des passagers, ces navires doivent être déroutés vers un port approprié afin d'en achever la capture conformément au paragraphe 146.

SECTION VII

CAPTURE D'AÉRONEFS CIVILS NEUTRES ET DE MARCHANDISES

153. Les aéronefs civils neutres peuvent être capturés hors de l'espace aérien neutre s'ils se livrent à l'une des activités mentionnées au paragraphe 70 ou s'il est établi par une visite et une perquisition ou par tout autre moyen qu'ils:

- a) transportent de la contrebande;
- b) font route à seule fin de transporter des passagers individuels appartenant aux forces armées ennemies;
- c) agissent directement sous contrôle, ordres, affrètement, emploi ou direction ennemie;
- d) présentent des documents irréguliers ou frauduleux, ne disposent pas des pièces requises, ou détruisent, rendent illisibles ou dissimulent des documents;
- e) violent les règles établies par un belligérant dans la zone immédiate des opérations navales; ou
- f) violent ou tentent de violer un blocus.

154. Les marchandises à bord d'aéronefs civils neutres ne peuvent être capturées que s'il s'agit de contrebande.

155. Les règles concernant la contrebande énoncées aux paragraphes 148-150 s'appliquent également aux marchandises à bord des aéronefs civils neutres.

156. La capture consiste à intercepter l'aéronef civil neutre, en lui ordonnant de se poser sur un aéroport belligérant sûr pour le type d'aéronef concerné et raisonnablement accessible pour lui et, à l'atterrissage, suite à une visite et à une perquisition, à s'en emparer afin de le juger comme prise. S'il n'existe aucun aéroport belligérant sûr et raisonnablement accessible, l'aéronef civil neutre peut être détourné de sa destination prévue.
157. A titre d'alternative à sa capture, un aéronef civil neutre peut, avec son consentement, être détourné de sa destination prévue.
158. En cas de capture, il faut veiller à la sécurité des passagers, de l'équipage et de leurs effets personnels. Les documents et papiers relatifs à la prise doivent être sauvegardés.

6e PARTIE

PERSONNES PROTÉGÉES, TRANSPORTS ET AÉRONEFS SANITAIRES

RÈGLES GÉNÉRALE

159. A l'exception du paragraphe 171, les dispositions de la présente partie ne doivent en aucun cas être interprétées comme s'écartant des dispositions de la Deuxième Convention de Genève de 1949 et du Protocole additionnel 1 de 1977 qui contiennent les règles détaillées relatives au traitement des blessés, des malades et des naufragés, ainsi qu'aux transports sanitaires.
160. Les parties au conflit peuvent convenir, dans un but humanitaire, de créer dans un secteur maritime déterminé, une zone où seules les activités conformes à ces objectifs humanitaires sont autorisées.

SECTION I

PERSONNES PROTÉGÉES

161. Les personnes à bord des navires et des aéronefs qui sont tombés au pouvoir d'un belligérant ou d'un neutre doivent être respectées et protégées. En mer, et jusqu'à définition ultérieure de leur statut, elles sont soumises à la juridiction de l'Etat au pouvoir duquel elles se trouvent.
162. Les membres d'équipage des navires hôpitaux ne doivent pas être capturés aussi longtemps qu'ils servent à bord de ces navires. Les membres d'équipage des embarcations de sauvetage ne peuvent être capturés tant qu'ils participent à des opérations de sauvetage.
163. Les personnes à bord d'autres navires ou aéronefs exempts de capture, énumérés aux paragraphes 136 et 142, ne doivent pas être capturés.
164. Les membres du personnel médical et religieux affectés à l'assistance médicale et spirituelle des blessés, des malades et des naufragés ne doivent pas être considérés

comme prisonniers de guerre. En revanche, ils peuvent être retenus aussi longtemps que leurs services sont nécessaires pour satisfaire les besoins médicaux ou spirituels des prisonniers de guerre.

165. Les ressortissants d'un Etat ennemi, autres que ceux spécifiés aux paragraphes 162-164, ont droit au statut de prisonnier de guerre et peuvent être faits prisonniers de guerre s'ils:

- a) sont membres des forces armées de l'ennemi;
- b) accompagnent les forces armées de l'ennemi;
- c) sont membres d'équipages d'aéronefs ou de navires auxiliaires;
- d) sont membres d'équipages de navires de commerce ou d'aéronefs civils ennemis non exempts de capture, à moins qu'ils ne bénéficient d'un traitement plus favorable en vertu d'autres dispositions du droit international; ou
- e) sont membres d'équipages de navires de commerce ou d'aéronefs civils neutres ayant directement participé aux hostilités pour le compte de l'ennemi, ou ayant servi d'auxiliaires pour le compte de l'ennemi.

166. Les ressortissants d'un Etat neutre:

- a) qui sont passagers de navires ou d'aéronefs neutres ou ennemis doivent être relâchés et ne peuvent pas être faits prisonniers de guerre, à moins qu'ils ne soient membres des forces armées de l'ennemi ou qu'ils n'aient personnellement commis des actes hostiles envers ceux qui les ont faits prisonniers;
- b) qui sont membres d'équipages de navires de guerre ou auxiliaires, d'aéronefs militaires ou auxiliaires ennemis ont droit au statut de prisonnier de guerre et peuvent être faits prisonniers de guerre;
- c) qui sont membres d'équipages de navires de commerce ou d'aéronefs civils neutres ou ennemis, doivent être relâchés et ne peuvent être faits prisonniers de guerre, à moins que ces navires ou ces aéronefs n'aient perpétré un acte mentionné aux paragraphes 60, 63, 67 ou 70, ou qu'un membre d'équipage n'ait personnellement commis un acte hostile envers ceux qui l'ont fait prisonnier.

167. Les personnes civiles autres que celles mentionnées aux paragraphes 162-166 doivent être traitées conformément à la Quatrième Convention de Genève de 1949.

168. Les personnes tombées au pouvoir d'un Etat neutre doivent être traitées conformément aux Conventions V et XIII de La Haye de 1907 et à la Deuxième Convention de Genève de 1949.

SECTION II

TRANSPORTS SANITAIRES

169. Afin d'assurer un maximum de sécurité aux navires hôpitaux dès le déclenchement des hostilités, les Etats peuvent préalablement procéder à une notification générale des caractéristiques de leurs navires hôpitaux, conformément à l'article 22 de la Deuxième Convention de Genève de 1949. Une telle notification devrait contenir toutes les informations disponibles permettant l'identification de ces navires.

170. Les navires hôpitaux peuvent être équipés de systèmes conçus pour dévier des missiles de leur but, tels que le chaff et les leurres infrarouges. La présence de tels équipements devrait être notifiée.
171. Afin d'accomplir leur mission humanitaire avec le maximum d'efficacité, les navires hôpitaux devraient être autorisés à utiliser un équipement cryptographique. En aucun cas cet équipement ne doit servir à la transmission de renseignements ni à l'acquisition d'un avantage militaire quelconque.
172. Les navires hôpitaux, les embarcations de sauvetage côtières ainsi que les autres transports sanitaires sont encouragés à utiliser les moyens d'identification établis à l'Annexe 1 du Protocole additionnel de 1977.
173. Ces moyens d'identification sont uniquement destinés à faciliter l'identification et, en eux-mêmes, ne confèrent pas de statut protégé.

SECTION III ***AÉRONEFS SANITAIRES***

174. Les aéronefs sanitaires doivent être protégés et respectés conformément aux dispositions de ce document.
175. Les aéronefs sanitaires doivent être clairement signalés par l'emblème de la croix rouge ou du croissant rouge et par leurs couleurs nationales, sur leurs surfaces inférieures, supérieures et latérales. Les aéronefs sanitaires sont encouragés à faire constamment usage des autres moyens d'identification établis à l'Annexe I du Protocole additionnel I de 1977. Les aéronefs affrétés par le Comité international de la Croix-Rouge peuvent utiliser les mêmes moyens d'identification que les aéronefs sanitaires. Les aéronefs sanitaires temporaires n'ayant pu, soit par manque de temps, soit en raison de leurs caractéristiques, être marqués par l'emblème distinctif devraient utiliser des moyens d'identification disponibles les plus efficaces.
176. Ces moyens d'identification sont uniquement destinés à faciliter l'identification et, en eux-mêmes, ne confèrent pas de statut protégé.
177. Les parties au conflit sont encouragées à notifier les vols sanitaires et à conclure des accords à tout moment, en particulier dans les zones qu'aucune partie au conflit ne domine clairement. A leur conclusion, de tels accords doivent spécifier l'altitude, les heures ainsi que les itinéraires de sécurité, et devraient mentionner les moyens d'identification et de transmission utilisés.
178. Les aéronefs sanitaires ne doivent pas être utilisés pour commettre des actes nuisibles à l'ennemi. Ils ne doivent transporter aucun équipement destiné à la recherche ou à la transmission de renseignements. Ils ne doivent pas être armés, à l'exception d'armes légères d'autodéfense, et ne doivent transporter que du personnel et des équipements sanitaires.

179. Tout autre aéronef, militaire ou civil, belligérant ou neutre, utilisé pour la recherche, le sauvetage et le transport des blessés, des malades et des naufragés, agit à ses risques et périls, à moins qu'un accord n'ait été conclu au préalable entre les parties au conflit.
180. Il peut être ordonné aux aéronefs sanitaires survolant des zones dominées en fait par le belligérant adverse, ou des zones qu'en fait aucune force ne domine clairement, de se poser aux fins d'inspection. Les aéronefs sanitaires doivent obéir à tout ordre de ce type.
181. Sauf accord Préalable, les aéronefs sanitaires belligérants ne doivent pas pénétrer l'espace aérien neutre. Quand ils s'y trouvent en vertu d'un accord, ils doivent se conformer aux termes de cet accord, lequel peut imposer à l'aéronef de se poser sur un aéroport désigné sur le territoire de l'Etat neutre aux fins d'inspection. Si tel est le cas, l'inspection et les actions subséquentes doivent être menées conformément aux paragraphes 182-183.
182. Si, en l'absence de tout accord Préalable ou en S'écartant des termes d'un accord, un aéronef sanitaire pénètre l'espace aérien neutre, soit à la suite d'une erreur de navigation, soit en raison d'une urgence touchant à la sécurité du vol, il doit faire tout son Possible pour signaler sa présence et s'identifier. Sitôt reconnu par l'Etat neutre comme aéronef sanitaire, il ne peut pas être attaqué mais peut être contraint à se poser aux fins d'inspection. Une fois inspecté, et s'il est effectivement identifié comme aéronef sanitaire, il doit être autorisé à reprendre son vol.
183. Si l'inspection révèle qu'il ne s'agit pas d'un aéronef sanitaire, celui-ci peut être capturé et ses occupants doivent, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre l'Etat neutre et les parties au conflit, être détenus par l'Etat neutre lorsque les règles du droit international applicables aux conflits armés l'exigent, de sorte qu'ils ne puissent prendre part à nouveau aux hostilités.

Imprimerie Drukkerij
CTIDN CVILV
Martelarenstraat, 181
1800 Vilvoorde

Numéro de Dépôt Légal / Afdeling Wettelijk Depot : D/2002/8547/4– 380 Ex

Imprimé en Belgique Gedrukt in België Printed in Belgium