

Koninklijke Belgische Marine Academie

Onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning

Mededelingen

Boek XLII



2020-2021

Communications

Tome XLII

Académie royale de Marine de Belgique

Sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

Inhoudstafel - Table des matières

Eduard Somers - Opening academiejaar 2020-2021	1
Klaas Willaert - Het internationaal diepzeemijnbouwregime en de belangen van ontwikkelingslanden.....	5
Louis le Hardÿ de Beaulieu - Quelques observations à propos de la mise à jour du commentaire de la Convention (II) de Genève du 12 août 1949 pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer.	29
Pierre Tilly - Les espaces portuaires (ports et hinterlands) dans l'Europe du Nord-Ouest (19ème-20ème siècle) Entre résilience(s) et reconfiguration(s)	55
Freddy Philips - Presentatie van het boekwerk: De Belgische Marine - Sedert 1946. Een geschiedenis - Présentation de l'ouvrage : La Marine belge - De 1946 à nos jours	67

Leden van de Academie – Membres de l'Académie

Ereleden	Prof. ir. André Hage
Membres d'Honneur	Dr. Joseph Henrotin
	Prof. em. Dr. Marc Huybrechts
	Mr. Bernard Insel
	Prof. Dr. Michel Liégeois
	Prof. Dr. Frank Maes
	Prof. Dr. Alexander Mattelaer
	Dr. Hist. Jacques Mertens
	Kapt.l.o. Alain Pels
	M. Freddy Philips
	Ir., Dr. Sc., Georges Pichot
	Kapt. l. o. Marc Proost
	Dr. Patrick Roose
	Dhr. Michael-W. Serruys
	Prof. Dr. Tanguy Struye de Swielande
	Prof. Dr. Jean-Pierre Tricot
	Prof. Dr. Eddy Van de Voorde
	Mr. Guy Van Doosselaere
	Dhr. Philip Van Gestel
	Capitaine de Vaisseau BEM (R) John Saussez
	Dr. R. Van Schaeren
	Buitenlandse leden
	Membres étrangers
	Prof. Francesco Berlingieri (I)
	Prof. em. Dr. Jaap Bruijn (N)
	Kapitein-ter-Zee Gulian Crommelin (N)
	Capt.l.c. Jacky Messiaen (F)
	Prof. Bertil Olsson (S)
	Amiral (2s) Alain Oudot de Dainville (F)
	Prof. Christian Pfister (F)
	M. Jean-Serge Rohart (F)
	Prof. em. Dr. ir. Dauwe Stapersma (N)
	(*) Erevoorzitter – Président honoraire
Werkende leden	
Membres effectifs	
	Dr. Hist. Gustaaf Asaert
	Kapt.l.o. Patrick Blondé
	Kapt.l.o. Jef Cuyt
	Kapt.l.o. François De Meulder
	Kapt.l.o. Walter Gysels
	Prof. em. Dr. Christian Koninckx (*)
	Prof. Dr. Louis le Hardÿ de Beaulieu (*)
	Kapt. l.o. Marc Nuytemans
	Dhr. lic. Honoré Paelinck
	Prof. em. Dr. Jacques Putzeys
	Amiral de Division er, ir. Jacques Rosiers
	Ere-Kapitein-ter-Zee Daniel Servaty
	Prof. Dr. Eduard Somers
	Dr. Jur. Lionel Tricot
	Dhr. Luc Van Coolput
	Prof. em. Dr. Yves Van der Mensbrugghe
	Ir. Thierry Van Frachen
	Dhr. Walter Van Glabbeek
	Prof. Dr. Eric Van Hooydonk
	Amiral de Division er, Michel Verhulst (*)
	Mr. Walter Verstrepen
Toegetreden leden	
Membres associés	
	Ir. Jean-Louis Bogaerts
	Dhr. Bob De Bruycker
	Dr. Jasmine Coppens
	Fregatkapitein, ir. Peter Degraer
	Kapt.l.o. Franz-Josef De Lannoy
	Dhr. Guido De Latte
	Prof. em. Dr. Guy De Moor
	M. Bernard Fasbender
	Prof. Dr. Philippe Gautier
	Flottieljeadmiraal Carl Gillis
	Dhr. Yves Goossens

Quelques observations à propos de la mise à jour du commentaire de la Convention (II) de Genève du 12 août 1949 pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer.¹

Louis le HARDÿ de BEAULIEU

Professeur à l'Université catholique de Louvain
Président honoraire de l'Académie Royale de Marine de Belgique

Propos introductifs

La Convention (II) de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer est sans doute la moins connue des conventions du 12 août 1949.

Cela peut surprendre non seulement parce que l'on sait que 71 % de la surface de l'écorce terrestre sont recouverts par les océans et intègrent des zones stratégiquement très sensibles², mais aussi parce que le champ spatial d'application de la Convention – qui inclut des espaces d'eau douce – est susceptible de concerner également nombre de conflits armés à caractère international ou à caractère non international qui se déroulent en tout ou en partie en dehors des espaces océaniques.

¹. Texte de la contribution présentée lors de la journée d'étude organisée le 2 avril 2019 par le Centre d'Étude de Droit militaire et de Droit de la Guerre à l'occasion du "70e anniversaire de la signature des Conventions de Genève de 1949".

². On songera ainsi aux détroits, aux champs gaziers et pétrolifères marins, aux plateaux continentaux, aux eaux archipélagiques où à des espaces maritimes contestés.

1. Le contexte historique du nouveau commentaire

Pour bien comprendre la portée du nouveau commentaire¹ qui est consacré à cette convention, sans doute s'indique-t-il d'effectuer un bref retour sur l'évolution de son objet² qui, à l'origine, fut quelque peu oublié.

Lorsqu'en 1864 fut adoptée la première Convention de Genève destinée à améliorer la protection des blessés et des malades des forces armées, seule la guerre terrestre fut véritablement envisagée. À peine deux ans plus tard, le 20 juillet 1866, la très violente bataille de Lissa qui opposa les Italiens et les Autrichiens dans la mer Adriatique mit en évidence combien l'omission de la prise en compte des conflits maritimes était de nature à entraîner des décès et des blessures inutilement dus à l'impossibilité d'intervenir efficacement et rapidement pour secourir les blessés, malades et naufragés en mer.

En 1868, quinze « articles additionnels à la Convention du 22 août 1864 » furent donc adoptés dans le but de protéger les navires et embarcations de sauvetage, les navires-hôpitaux et leurs personnels. Malheureusement, l'opposition d'un certain nombre de puissances maritimes de l'époque eut pour conséquence que ces articles n'entrèrent jamais en vigueur.

Il fallut attendre 1899 et la Convention III de La Haye pour voir réapparaître ces préoccupations et même un certain nombre des dispositions imaginées dans les articles additionnels de 1868.

En 1907, la Convention X de La Haye relative à la guerre maritime remplaça celle de 1899. Cette Convention allait demeurer le socle de la prise en compte du statut des victimes en mer durant les deux conflits mondiaux avant que ne soit adoptée la Convention II de Genève le 12 août 1949.

¹. International Committee of the Red Cross. (2017). *Commentary on the Second Geneva Convention: Convention (II) for the Amelioration of the Condition of Wounded, Sick and Shipwrecked Members of Armed Forces at Sea* (Commentaries on the 1949 Geneva Conventions, pp. I-II). Cambridge: Cambridge University Press.

². Demeyere B, Henckaerts J.-M., Hiemstra H. et Nohle E., "The Updated ICRC Commentary on the Second Geneva Convention: Demystifying the Law of Armed Conflict at Sea", *International Law Studies, US Naval war College*, Vol. 94, 2018, p. 144.

Certes celle-ci a fait l'objet d'un premier commentaire en 1960, mais les innovations technologiques¹ ainsi que l'évolution du droit et de la pratique internationales depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale autant que la nécessité à de combler des lacunes ou de lever certaines interrogations ont pour conséquence qu'il est heureux qu'un commentaire nouveau et détaillé ait été réservé à cette Convention près de 70 ans après son adoption.

Ce nouveau commentaire, finalisé en 2017, offre en quelque 1330 pages et 3379 paragraphes une somme impressionnante de réflexions ainsi qu'une vision rajeunie et techniquement actualisée du droit applicable aux conflits armés en mer.

2. La méthodologie utilisée dans le commentaire

Comme il se doit, le nouveau commentaire a été rédigé sous les auspices du Comité international de la Croix-Rouge.

Il va bien au-delà de ce qu'offrait le premier commentaire. En effet celui-ci prenait essentiellement appui sur l'histoire de la négociation des traités 1949 et sur la pratique connue avant leur adoption.

Le nouveau commentaire réserve une place importante à l'expérience acquise depuis lors ainsi qu'à la jurisprudence et à la doctrine. De plus, il tente de donner au mieux un regard actuel sur les textes conventionnels et sur l'interprétation qu'il convient à présent de leur réserver.

Le commentaire de 2017 présente en outre l'intérêt de prendre en compte l'acquis de branches du droit international qui ont connu un essor particulier depuis lors : on songe ainsi au droit international de la protection des droits de l'Homme ou au droit pénal international.

En termes méthodologiques, la construction de ce nouveau commentaire s'est trouvée basée les règles d'interprétation des traités énoncés dans la

¹. Maurer P., "Protection considerations in the law of naval warfare: The Second Geneva Convention and the role of the ICRC", Speech given by ICRC President Peter Maurer on the occasion of the launch of the Updated Commentary on the Second Geneva Convention on 4 May 2017, *International Review of the Red Cross*, Vol. 98, 2016/2, p. 635. Henckaerts J.-M., « Adapter les commentaires des Conventions de Genève et de leurs protocoles additionnels au XXI^e siècle », *Revue internationale de la Croix-Rouge*, Vol. 94, 2012/4.

Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités qui ont présidé à son élaboration¹. En particulier, l'article 31 § 1er de cette dernière Convention prévoit qu'« un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire attribué aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but ». En outre, et à titre de moyens complémentaires, il peut être fait appel « aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu », selon l'article 32.

En un mot, l'esprit qui a présidé à l'adoption de ce nouveau commentaire cadre parfaitement avec l'avis consultatif de la Cour internationale de justice du 21 juin 1971 dans l'affaire de la Namibie². La Cour y déclarait en effet que « tout instrument international doit être interprété et appliqué dans le cadre de l'ensemble du système juridique en vigueur au moment où l'interprétation a lieu ».

Voilà qui n'est pas sans conséquence dans la matière qui nous occupe. En particulier, une place spéciale doit ici être réservée au droit international de la mer. Celui-ci est en effet applicable en temps de guerre comme en temps de paix et il confère des droits et des obligations tant aux belligérants qu'aux neutres dans le cadre d'un conflit.

1. Une clarification du cadre de l'application spatiale de la convention

1. Le spectre d'ouverture

La Convention II s'applique aux opérations qui se déroulent en mer. Pour autant, le terme de « mer » ne se trouve pas autrement défini.

Sans doute permet-il globalement de faire la distinction par rapport au champ spatial d'application de la Convention I qui s'applique aux conflits terrestres, mais on demeure quelque peu sur sa faim : s'agirait-il uniquement de la haute mer ? De la mer territoriale ? Quel sort réserve-t-

¹. Nouveau commentaire, Par. 18 et 24.

². Nouveau commentaire, Par. 35. Voir aussi CIJ, (ACO) 21 juin 1971, Conséquences juridiques pour les États de la présence continue de l'Afrique du Sud en Namibie (Sud-Ouest africain) nonobstant la résolution 276 (1970) du Conseil de sécurité, par. 53 ; URL : <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/53/053-19710621-ADV-01-00-EN.pdf> (Consult. 11 mars 2021).

on aux baies, aux zones contiguës, aux plateaux continentaux, aux eaux archipélagiques, aux détroits internationaux, etc. ?

Grâce aux paragraphes 1374 à 1376 du commentaire qui se réfèrent à l'article 12 de la convention, il est aujourd'hui possible de se conforter dans l'idée que la Convention postule une interprétation très large du terme « mer », incluant même les eaux intérieures, les lacs, les fleuves et les rivières. Non seulement cela ressort de la genèse de la convention, mais cela correspond également à l'interprétation téléologique qui en est attendue autant qu'à la pratique subséquente à l'adoption du texte en 1949.

Dans la foulée, le paragraphe 259 prend aussitôt soin de rappeler que l'exercice du libre passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale de l'État côtier, tel que consacré par les articles 18 et 19 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, ne pourrait en aucune manière être regardé comme un acte susceptible de déclencher un conflit armé.

2. La limite du cadre d'application spatial

En revanche et pour autant qu'un doute raisonnable ait pu subsister, l'article 4 alinéa 2 de la Convention rappelle que « Les forces débarquées seront immédiatement soumises aux dispositions de la Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne du 12 août 1949 ». Autrement dit, dès qu'elles mettent un pied à terre, c'est la Convention I qui prend le relais.

Par ailleurs, indépendamment de la question du statut des navires-hôpitaux et des autres embarcations sanitaires dont il sera question plus loin, se pose la question de l'évacuation aussi rapide que possible des blessés malades et naufragés en direction d'un endroit où ils pourront être accueillis et traités dans les meilleures conditions.

3. Le Blocus naval et les impératifs sanitaires

Le deuxième alinéa de l'article 18 de la Convention II dispose que : « toutes les fois que les circonstances le permettront, les parties au conflit concluront des arrangements locaux pour l'évacuation par mer des blessés et malades d'une zone assiégée ou encerclée et pour le passage du personnel sanitaire et religieux et du matériel sanitaire à destination de

cette zone ». Or, la question de rendre ces dispositions opératoires dans le cadre concret d'un conflit naval qui bat son plein ne relève nullement du cas d'école. En effet, la notion de « zone assiégée ou encerclée » permet de couvrir l'hypothèse d'un blocus naval¹.

4. Les échanges de blessés en mer

À cela se joint une deuxième question qui concerne l'échange des mêmes personnes en mer. À l'inverse de ce que prévoit l'article 15.3 de la première convention, l'article 18.2 de la deuxième Convention n'envisage pas l'hypothèse d'un tel échange. Sans doute, au moment de la rédaction de la convention, envisageait-on difficilement comment procéder à pareil échange en mer. C'est la réalité d'un conflit qui a amené les belligérants à imaginer une solution. Ainsi lors de la guerre des Falkland/Malouines, le Royaume-Uni et l'Argentine ont-ils conclu un accord en vue de créer à partir du 13 juin 1982 une zone maritime dénommée « Red Cross Box » de 20 nautiques de rayon. Il fut alors décidé que les navires-hôpitaux et autres installations sanitaires flottantes des deux États pourraient s'y localiser et que cette zone serait neutralisée afin de permettre l'acheminement et l'échange des blessés, des malades et des naufragés. Le paragraphe 1702 du nouveau commentaire rappelle le recours à cette technique et souligne combien, même dans un conflit violent, une imagination positive peut ainsi trouver son chemin en vue d'alléger des souffrances.

II. Une réaffirmation du cadre de l'application personnelle de la convention

1. Les forces embarquées

Ratione personae, l'article 4 alinéa 1^{er} prend tout d'abord en compte le statut des « forces » embarquées. Peu importe dès lors qu'il s'agisse de marins, de forces terrestres appelées à intervenir dans le cadre d'une opération amphibie ou par exemple d'aviateurs opérant à partir d'une plate-forme embarquée. L'essentiel est qu'ils se trouvent en mer.

¹. Nouveau commentaire, par. 1695. Voir aussi les paragraphes 103-104 du Manuel de San Remo.

2. Les autres personnes protégées

Mais le cadre offert par l'article 13 de la Convention II apparaît plus large encore. En effet, au-delà de ces catégories habituelles de personnes protégées, se trouvent couverts, non seulement des aviateurs militaires qui se seraient éjectés ou dont l'aéronef aurait dû amerrir, mais également :

« 4) les personnes qui suivent les forces armées sans en faire directement partie, telles que les membres civils d'équipages d'avions militaires, correspondants de guerre, fournisseurs, membres d'unités de travail ou de services chargés du bien-être des militaires, à condition qu'elles en aient reçu l'autorisation des forces armées qu'elles accompagnent ;

5) les membres des équipages, y compris les commandants, pilotes et apprentis, de la marine marchande et les équipages de l'aviation civile des Parties au conflit qui ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable en vertu d'autres dispositions du droit international ».

Il n'est d'ailleurs pas inintéressant d'observer sous cet angle que la rédaction de l'article 13 de la deuxième Convention rejoint celle de l'article 4 de la troisième Convention quant au statut des prisonniers de guerre. Le paragraphe 1484 du nouveau commentaire de la deuxième Convention rappelle que ceci n'est pas le fruit du hasard, mais correspond à une volonté clairement affichée d'assurer une cohérence dans la prise en compte des différentes techniques de protection.

3. Les naufragés

Sous l'angle de son cadre personnel d'application, la Convention II met en lumière une distinction complémentaire par rapport à la Convention I dans la mesure où elle ne vise pas seulement les blessés et malades, mais également les naufragés.

De ce point de vue, on observera que l'article 3 commun aux quatre conventions de 1949 n'est peut-être pas aussi totalement commun qu'il est convenu de l'affirmer dès lors que la troisième disposition de la Convention II mentionne les naufragés que ne mentionnent pas les autres

conventions¹. Il est toutefois exact qu'elle est en cela rejointe rapidement par l'article 4 de la Convention IV.

Il est utile de préciser quelque peu les contours de la notion de « naufragé ».

Le texte de 1949 n'est pas très explicite sur le sujet et force est de constater que le commentaire ne l'est pas beaucoup plus. Il est dès lors préférable de porter le regard en direction de l'article 8 du Protocole additionnel I de 1977. Cette disposition précise en effet que « le terme de 'naufragés' s'entend des personnes, militaires ou civils, se trouvant dans une situation périlleuse *en mer ou en d'autres eaux par la suite de l'infortune* qui les frappe ou qui frappe le navire ou l'aéronef les transportant, et qui *s'abstiennent de tout acte d'hostilité*. Ces personnes, à condition qu'elles continuent à s'abstenir de tout acte d'hostilité, continueront d'être considérées comme des naufragés *pendant leur sauvetage* jusqu'à ce qu'elles aient acquis un autre statut en vertu des conventions ou du présent protocole ».

Pour être regardé comme un naufragé, il convient donc de se trouver dans une situation de péril que l'on n'a pas créée soi-même. Au-delà, le terme d'infortune retenu par le Protocole I est suffisamment large pour englober tant l'hypothèse dans laquelle le navire, l'embarcation ou l'aéronef² à bord duquel se trouvait la personne considérée a été endommagé que l'hypothèse dans laquelle une personne s'est trouvée projetée à la mer sans que le moyen de transport à bord duquel elle se trouvait ait été

¹ Nouveau commentaire, Par. 472-475.

² A propos des « naufragés de l'air » et de leur protection, voir Jean-Marie Henckaerts (CICR) et Louise Doswald-Beck, *Droit international humanitaire coutumier*, Vol. I, Cambridge University Press/CICR, 2006, Règle 48, p. 228. On notera qu'en mars 2021, les informations transmises par la Belgique à la banque de données du CICR se réfèrent encore aux sources suivantes : *Droit de la Guerre*, Manuel d'instruction pour Officiers, Etat-Major général, Division Opérations, 1994, Part I, Title II, p. 35 ; *Droit de la guerre*, Dossier d'instruction pour soldat, à l'attention des officiers instructeurs, JS3, EMG, Forces armées belges, s.d., p. 16. Voir URL : https://ihl-databases.icrc.org/customary-ihl/eng/docs/v2_cou_be_rule48 (consult. 11 mars 2021). Il conviendrait de transmettre désormais la référence au Manuel de Droit opérationnel de la Défense belge, p. 150 / *Hanboek operationeel Recht van de Belgische Defensie*, blz. 158.

endommagé. Il en va de même de personnes se trouvant sur de frêles esquifs ou dans des embarcations de survie. Un autre critère essentiel est évidemment qu'il convient, pour bénéficier de la protection du droit international humanitaire, que la personne s'abstienne de tout acte d'hostilité¹.

Dès lors qu'ils satisfont à ces obligations, les naufragés conservent leur statut « pendant leur sauvetage jusqu'à ce qu'[ils] aient acquis un autre statut en vertu des conventions ou du présent protocole ». Concrètement, dans la majorité des cas, cela signifie qu'ils sont ainsi protégés au plus tard jusqu'à ce qu'ils soient sur la terre ferme².

La question du statut des « cyber-naufragés »³ ne pouvait à l'évidence pas être entrevue par les auteurs de la convention de 1949. Aujourd'hui cependant elle se pose réellement et mérite quelques éléments d'analyse.

Dans les conflits modernes – et donc également dans les conflits en tout ou en partie navals – il est vraisemblable que l'arme cybernétique soit

¹. Cet aspect doit être apprécié *in concreto*. On peut ici songer au cas de la vedette israélienne « Dabour » qui le 31 juillet 1990, après avoir coulé de nuit une embarcation suspecte qui se dirigeait à vive allure vers la côte a abattu l'un de ses deux occupants projetés à la mer (l'autre n'ayant pas été retrouvé) au motif qu'il n'avait pas levé les bras pour indiquer qu'il se rendait. Or, selon un responsable de la Marine israélienne de l'époque, « Dans des circonstances semblables, il est déjà arrivé que l'ennemi ouvre le feu sur des vaisseaux israéliens ». Sassoli M. Bouvier A.A. et Quintin A., *Un droit dans la guerre ?*, Vol. II, cas 156, CICR, 2012, p. 1575. Voir aussi l'affaire du « Peleus », torpillé par le U-852 le 13 mai 1944 et dont les naufragés firent pendant cinq heures l'objet de tirs de mitrailleuses et de lancement de grenades de la part de l'équipage du sous-marin. United Kingdom, Military Court at Hamburg, Eck case (The Peleus Trial), Judgment, 1945, pp. 1–21, URL: <https://casebook.icrc.org/case-study/british-military-court-hamburg-peleus-trial> (consult. 11 mars 2021).

². Si un militaire est recueilli à bord d'un navire de guerre ennemi, il n'est plus « naufragé », mais il devient « prisonnier de guerre », indépendamment de son éventuel statut de « blessé » ou « malade ». Voir le Commentaire du Protocole additionnel I et spécialement son paragraphe 321.

³. Biller J., "The Cyber "Shipwrecked" and the Second Geneva Convention", November 10, 2017, URL: opiniojuris.org/2017/11/10/the-cyber-shipwrecked-and-the-second-geneva-convention (Consult. 23 mars 2019).

utilisée¹. Il est donc parfaitement plausible qu'un navire en parfait état matériel se trouve gravement impacté par la corruption, la prise de contrôle ou la mise hors service de tout ou partie de ses équipements électroniques². Cela peut concerner ses équipements de navigation satellitaire, mais aussi les interfaces électroniques de ses moyens de propulsion³ ou de son gouvernail, ses moyens de défense électronique, les éléments électroniques de ses systèmes d'armes, etc.

Quel regard peut-on dès lors porter sur le statut de personnes qui se trouvent à bord d'un navire devenu incontrôlable et démunie de ses moyens de défense et d'attaque ?

Le commentaire de 2017 n'est hélas pas très explicite sur ce point. Sans ignorer la possible dimension cybernétique des conflits navals modernes, il se limite à des considérations sur l'applicabilité du Droit international humanitaire d'autant plus générales qu'elles concernent les articles 2 et 3 communs⁴.

Dès lors, par identité de motifs, on pourrait considérer que des personnes qui, pour des raisons liées à une cyberattaque, se trouvent *en mer*, dans une *situation d'infortune* indépendante de leur volonté, mais entraînant

¹. Le cas n'est pas purement hypothétique. L'Administration de la Marine américaine rapporte que le 22 juin 2017 un navire se trouvant en mer noire au large du port de Novorossiysk a vu son système de navigation indiqué qu'il se situait au milieu de l'aéroport de Gelendzhik soit à 32 kilomètre à l'intérieur des terres au Sud-Est du détroit de Kerch. Une vingtaine d'autres navires auraient été l'objet du même type d'incident à la même date. Voir Biller J., *loc.cit.*

². Sur la légalité de pareilles attaques à condition de respecter le principe de distinction, voir la Règle 39.7 du Manuel de Tallinn. Voir *Tallinn Manual on the International Law Applicable to Cyber Warfare*, Schmitt, Michael N (Gen. ed.), Cambridge University Press (2013) & (2017).

³. A titre de simple exemple, on peut évoquer le cas récent de l'avarie partielle de machines du navire de croisière « Viking Sky » dont les 1300 passagers ont dû être secourus le 23 mars 2019 à 4 kilomètres des côtes norvégiennes. Pour être connu des marins, le type d'images alors relayées permet d'imaginer pareille situation en cas d'avarie totale de machines se prolongeant en temps de conflit et sur un navire bien moins confortable que celui-là. Voir <https://youtu.be/jCKFIGa2rSw> (consult. 11 mars 2021).

⁴. Nouveau commentaire, Par. 275-278 (concernant l'article 2 commun) et 458-459 (concernant l'article 3 commun).

pour elles *un péri réel* et qui s'abstiennent d'actes d'hostilité peuvent être regardées comme naufragés.

Sans doute pourrait-on en effet comparer leur situation à celle – encore moins confortable – de personnes se trouvant dans un canot de survie¹. Même si leur vie n'est pas immédiatement menacée, elle l'est potentiellement² du fait de leur infortune.

Présentée de cette manière, la situation peut apparaître relativement simple. Dans la réalité, elle risque d'être nettement plus complexe. En effet, il n'est pas certain que tous les moyens électroniques soient mis hors service. En ce cas, le navire est-il encore en mesure d'avoir une certaine forme d'activité opérationnelle ? De même, tout ou partie des équipements en question sont-ils définitivement hors-service ? Ainsi, à l'inverse d'un navire endommagé par exemple par une torpille ou un missile, un navire victime d'une cyberattaque pourrait éventuellement être rendu à nouveau opérationnel³ ou même simplement en état de naviguer⁴ grâce à l'intervention d'informaticiens. Si le navire s'est trouvé dans l'impossibilité de poursuivre le combat, cette situation est-elle temporaire ou définitive ?

Il y a dès lors, dans le chef du commandant du navire, un choix à poser : entend-il continuer ou cesser le combat et se rendre ? En toute hypothèse, sa décision doit être clairement manifestée⁵. Au passage, la vieille technique consistant à amener les couleurs est devenue aujourd'hui largement désuète étant donné la distance à laquelle les tirs s'opèrent. En revanche se posera la question de savoir comment manifester sa reddition autrement dès lors que, par hypothèse, les moyens électroniques de le faire sont indisponibles. Le maintien de systèmes classiques de

¹. Nouveau commentaire, Par. 1384.

². Nouveau commentaire, paragraphes 1384 et 1385.

³. Il sera alors considéré comme poursuivant le combat.

⁴. De ce seul fait, il ne peut être regardé comme poursuivant le combat. Rétablir l'état de navigabilité n'est pas en soi un acte nuisible à l'ennemi. Il s'agit en tout cas d'un moyen de minimiser les risques pour la vie de l'équipage.

⁵. Nouveau commentaire, Par. 1390: «Furthermore, as the sailors are on board a military objective, it is likely that a disabled or damaged warship would need to surrender (e.g. by striking its colours) in order for protection to be secured”.

radiocommunication et de communication visuelle à longue distance demeure donc indispensable à bord.

III. Un rappel du cadre d'application matérielle de la convention

1. Le cadre général

Aux termes de l'article 2 commun, la convention II s'applique aux conflits armés à caractère international.

Elle est complétée de ce point de vue par certaines dispositions du Protocole additionnel I.

Au-delà, ne fut-ce que par l'effet de l'article 3 commun, elle est également susceptible de s'appliquer à des conflits armés à caractère non international. Le champ spatial d'application de la convention autant que la réalité des opérations rendent cela parfaitement possible.

2. Le terrorisme maritime

Le terrorisme constitue un cas particulier¹.

Dans tous les types de conflits armés, les attaques ayant pour but principal de répandre la terreur dans la population sont interdites par le Droit international humanitaire².

En dehors de ce cadre conflictuel, le terrorisme comme les autres formes de la criminalité maritime (piraterie, traite des êtres humains, trafic de migrants, trafic de drogue, etc.) ne relèvent pas du champ d'action propre du Droit international humanitaire. En revanche, le Droit international de

¹. Sur la notion de terrorisme maritime, voir Eudeline H., « Le terrorisme maritime, une nouvelle forme de guerre », *Outre-Terre*, 2010/2 (n° 25-26), p. 83-99. DOI : 10.3917/oute.025.0083. URL : <https://www.cairn.info/revue-outre-terre1-2010-2-page-83.htm>; le Hardÿ de Beaulieu, Louis, « Le terrorisme maritime » in *Criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Publications des Facultés universitaires catholiques de Mons, PUN: Namur, 2007

². Voir l'article 33 de la Convention IV, l'article 51 du Protocole additionnel I ou les articles 4.2.d et 13 du Protocole additionnel II. Voir aussi le paragraphe 895 du nouveau commentaire.

la protection des droits de l'Homme, le droit pénal international ou le droit pénal national trouvent à s'y appliquer.

3. Les opérations internationales

On rappellera en outre qu'en matière maritime comme ailleurs, le Droit international humanitaire s'applique aux opérations menées sous couvert de l'ONU dès lors que ces opérations trouvent leur place dans un cadre qui relève de la notion de conflit armé¹.

Il en va de même des « Non-Article 5 Crisis Response Operations » de l'OTAN. Elles sont initiées et mises en œuvre dans le respect du Droit international humanitaire².

Pour autant que de besoin, les paragraphes 155 à 164³ ainsi que 533 à 535 du commentaire⁴ confirment que les organisations internationales sont également soumises aux règles du droit international humanitaire.

¹. Par. 434. Voir aussi "Observance by United Nations forces of international humanitarian law", Secretary General's Bulletin ST/SGB/1999/13, dd. 6 August 1999. Voir aussi CICR, "Droit international humanitaire : réponses à vos questions", 2003, p. 37. URL : https://www.icrc.org/fr/doc/assets/files/other/icrc_001_0703.pdf (Consult. 11 mars 2021): "Dans une situation de conflit armé, qu'il soit international ou non international, les membres des unités militaires participant à une opération de paix doivent respecter le droit international humanitaire lorsqu'ils sont activement engagés dans des affrontements armés avec une partie au conflit. Quand ils ne le sont pas, ils sont considérés comme des civils tant que cette situation ne change pas."

². AJP-3.4(A): «0002. Non-Article 5 crisis response operations (NA5CRO) can be described as multifunctional operations that encompass those political, military, and civil activities, initiated and executed in accordance with international law, including international humanitarian law, contributing to conflict prevention and resolution and crisis management, or serve humanitarian purposes, in the pursuit of declared Alliance objectives».

³. Pour l'application de l'article 1^{er} commun.

⁴. Pour l'application de l'article 3 commun.

IV. Une confirmation du cadre de l'application temporelle de la convention

1. Le conflit naval dans le temps

En considération de l'application de l'article 2 commun, le paragraphe 259 du nouveau commentaire de la deuxième Convention rejoint le paragraphe 237 du commentaire de la première Convention de Genève pour confirmer qu'un conflit armé international entraînant l'applicabilité du droit humanitaire se trouverait déclenché même par la seule survenance « d'escarmouches mineures entre les forces armées, qu'elles soient terrestres, aériennes ou navales ».

2. Le cadre temporel de l'obligation de secours

A. La logique de proactivité

Sans doute faut-il également rappeler que la Convention requiert une certaine forme de proactivité de la part des États dans la recherche et la récupération des blessés, des malades, des naufragés et des morts en mer.

L'article 18 postule en effet que « après chaque combat, les Parties au conflit [prennent] sans tarder toutes les *mesures possibles* pour rechercher et recueillir les naufragés, les blessés et les malades, les protéger contre le pillage et les mauvais traitements et leur assurer les soins nécessaires, ainsi que pour rechercher les morts et empêcher qu'ils ne soient dépouillés ». L'obligation qui pèse ici sur les États est celle de la « due diligence » visée au paragraphe 1635 du nouveau commentaire. Pour des raisons assez évidentes liées au contexte maritime, il aurait sans doute été difficile d'être aussi exigeant ici que ne l'est l'article 15 de la première Convention dans le domaine de la guerre terrestre¹. Pour se limiter ici à un exemple : un navire de taille réduite ou un sous-marin² ne pourrait sans doute pas accueillir beaucoup de blessés, malades ou naufragés à son bord, même s'il peut transmettre leur position afin de permettre leur sauvetage ultérieur.

¹. « En tout temps et notamment après un engagement, les Parties au conflit prendront sans tarder toutes les mesures possibles pour rechercher et recueillir... ».

². Nouveau commentaire, Par. 1642-1643.

B. La complémentarité des approches

Au-delà même de cette complémentarité entre les conventions relevant du droit international humanitaire, il est intéressant de voir combien le souci de la protection des personnes en danger ou en détresse en mer est présent en droit international¹. Comment en effet ne pas songer au prescrit des articles 18.2 et 98 de UNCLOS (la Convention des Nations unies sur le droit de la mer) ou de la Convention internationale SOLAS du 1^{er} novembre 1974 (pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) qui font obligation aux capitaines et commandants de tous les navires de porter assistance à toute personne en danger de se perdre en mer dès lors que l'action de secours n'est pas de la nature à les mettre eux-mêmes, leur navire, leur équipage ou leurs passagers en danger à leur tour². Mais ces

¹. Pedrozo R., "Duty to Render Assistance to Mariners in Distress During Armed Conflict at Sea: A U.S. Perspective", *International Law Studies, US Naval war College*, Vol. 94, 2018.

². Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer : Règle 33 - Situations de détresse : obligations et procédures: " 1 - Le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, une information indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait, si possible. Cette obligation de prêter assistance s'applique quels que soient la nationalité ou le statut de telles personnes ou les circonstances dans lesquelles elles sont trouvées. Si le navire qui reçoit l'alerte de détresse est dans l'impossibilité de se porter à leur secours, ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable ni nécessaire de le faire, le capitaine doit inscrire au journal de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse et en informer le service de recherche et de sauvetage compétent en tenant compte de la recommandation de l'Organisation".

Quant à la notion d'endroit sûr (« place of safety »), elle se trouve définie comme dans les IMO 'Guidelines on the Treatment of Persons Rescued At Sea', adopted in Resolution MSC.167(78), 20 May 2004, paras 6.12–6.18. Spécialement : 6.12 "a location where rescue operations are considered to terminate. It is also a place where the survivors' safety of life is no longer threatened and where their basic human needs (such as food, shelter and medical needs) can be met. Further, it is a place from which transportation arrangements can be made for the survivors' next or final destination". URL: <https://www.maritimeworldsecurity.org/media/1025/imo-resolution-msc167-78.pdf> (consult. 11 mars 2021).

conventions sont bien plus exigeantes que la deuxième Convention de Genève en ce que, essentiellement conçues pour le temps de paix, elles créent des obligations fortes en tout temps.

En effet, ne faisant appel qu'au « zèle charitable » des navires neutres, la convention II apparaît moins exigeante que les conventions du temps de paix mentionnées ci-dessus. Néanmoins elle présente l'avantage de préciser clairement que les navires de commerce, les yachts ou les embarcations neutres qui auront pris à leur bord des blessés, malades ou naufragés, « jouiront d'une protection spéciale et de facilités pour l'exécution de leur mission d'assistance »¹.

La question est donc de savoir si ces mêmes obligations sont susceptibles de s'appliquer pleinement en temps de guerre, d'une part, et d'autre part de savoir s'il existe en ce cas une hiérarchie ou une prévalence d'un type de conventions sur l'autre.

Quant à l'application de conventions telles que UNCLOS ou SOLAS² en temps de guerre, la question ne semble pas réellement problématique. Trois raisons au moins militent en faveur de cette application continue :

1. leurs textes respectifs ne les limitent en effet pas à une application en temps de paix,
2. elles semblent bien rentrer dans la catégorie des « Multilateral Lawmaking treaties » dont l'application n'est pas suspendue en temps de conflit selon le projet d'articles sur les effets des conflits armés sur les traités adopté en 2011 par la Commission du droit international des Nations unies³.

¹. Convention II, article 21.

². Quant à l'applicabilité ou la non-applicabilité de certaines dispositions des conventions de l'OMI aux navires de guerre, voir le paragraphe 54 de l'introduction du nouveau commentaire. Voir aussi, dans le même commentaire, article 14, par. 1532; article 18, par. 1622; article 21, par. 1872, 1905 et 1907; article 27, par. 2172, 2173, 2182, 2187, 2188 et 2191; article 30, par. 2261; article 31, par. 2296 et article 35, par. 2423.

³. Commission du droit international des Nations unies, Rapport de la 63^e session, A/66/10, *Annuaire de la CDI*, Vol. II, deuxième partie, Chapitre VI., p. 202, par 15 et s. Voir <https://documents-dds->

3. elles sont également applicables aux neutres¹,

Il serait en revanche beaucoup plus délicat d'établir une prévalence d'un type de conventions sur un autre. Il y a sans doute lieu de considérer que la spécificité du temps de guerre amène à regarder la Convention II comme une « *Lex specialis* » qui trouverait à s'appliquer dans des circonstances particulières où les autres conventions ne peuvent être mises en œuvre.

C. Les standards de protection

Mais en toute hypothèse, il convient de rappeler que l'obligation issue de la Convention II apparaît générale², inconditionnelle, non soumise à une quelconque forme de réciprocité³ et incompatible avec l'idée de représailles⁴.

Il est toutefois permis de s'interroger sur le fait de savoir jusqu'à quel point l'évolution technologique, combinée aux plus traditionnelles circonstances atmosphériques en mer, n'est pas de nature à questionner

ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/527/74/PDF/N1152774.pdf (consult. 11 mars 2021).

- ¹. L'obligation d'assistance au sens de la Convention II ne s'applique qu'aux belligérants. Les neutres ne sont donc pas tenus de porter secours aux blessés et naufragés à ce titre. En revanche, leur obligation demeure au titre des règles applicables au regard du Droit international de la mer.
- ². Convention II, article 18.
- ³. Article 1^{er} commun aux Conventions de Genève du 12 août 1949 et Protocole additionnel I, article 10.
- ⁴. Convention II, article 47. Le paragraphe 2858 du nouveau commentaire indique qu'une mesure de représailles peut consister dans un mauvais traitement infligé à une personne, mais également en une abstention de prodiguer des soins nécessaires. De même le paragraphe 2860 rappelle opportunément que si l'article 60 de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités admet dans certaines circonstances la suspension d'un accord en cas de violation de ses dispositions par une partie, son paragraphe 5 indique néanmoins que pareille suspension pas « aux dispositions relatives à la protection de la personne humaine contenues dans des traités de caractère humanitaire, notamment aux dispositions excluant toute forme de représailles à l'égard des personnes protégées par lesdits traités ». Dans le domaine de la cyberguerre, la Règle 46 du Manuel de Tallinn s'oppose à ce que des représailles puissent affecter le sort des naufragés.

fortement la portée actuelle et future de cette obligation de « due diligence ». Ainsi, une frégate susceptible de tirer bien au-delà de l'horizon un missile AGM-84 Harpoon d'une portée - selon les versions - de 75 à 150 nautiques¹ pourrait-elle facilement s'acquitter à l'égard des naufragés d'un navire touché par un de ses tirs de l'obligation de recherche et d'assistance rapides dont il est ici question ? Sans doute conviendrait-il dès lors de déployer - non sans risque - des moyens aéronavals (hélicoptères ou drones, par exemple) ou électroniques en vue de repérer et de localiser des survivants ou des naufragés après une opération de combat.

Mais on peut aller plus loin : même si cela ne fait pas partie des matériels dont nous disposons aujourd'hui, comment assurer le relais de cette même obligation dans l'hypothèse de l'usage de drones armés téléguidés à des centaines ou des milliers de kilomètres du lieu d'une frappe ? Et bien entendu, la question ne pourrait que prendre de l'ampleur si demain étaient activés des drones autonomes².

Il demeure qu'à l'heure actuelle persiste l'obligation identifier et de transmettre le plus précisément possible l'emplacement du navire endommagé ou en toute hypothèse l'endroit où se trouvent d'éventuels naufragés³.

D. La recherche des morts

L'article 18 de la convention II fait également obligation de rechercher les morts. La question était autrefois délicate à résoudre et conduisait souvent à conclure que dès lors que les morts ne flottaient pas la surface à l'issue de l'engagement, il était impossible de les retrouver ultérieurement.

-
- ¹. Soit de 140 à 280 kilomètres. A fortiori en irait-il de même en cas d'utilisation de missiles balistiques de théâtre dont la portée peut atteindre 3000 kilomètres.
 - ². Sous l'angle des implications philosophiques et juridiques, voir Ruffo M.d.N. *Itinéraire d'un robot tueur*, Le Pommier, Paris, 2018, p. 102 et s.
 - ³. Nouveau commentaire, Par. 1645 et 1646. Demeyere B, Henckaerts J.-M., Hiemstra H. et Nohle E., "The Updated ICRC Commentary on the Second Geneva Convention: Demystifying the Law of Armed Conflict at Sea", *International Law Studies, US Naval war College*, Vol. 94, 2018, p. 156.

Aujourd'hui, les progrès tant de la médecine légale que de l'imagerie subaquatique permettent une efficacité bien plus grande en ce domaine¹.

Demeurait une question ancienne et bien connue : dès lors qu'un navire sombre entraînant avec lui son équipage, faut-il procéder à la recherche des morts en déployant des efforts pour entrer à l'intérieur de l'épave?

Le nouveau commentaire se positionne assez clairement à cet égard : « l'article 18 ne semble pas aller jusqu'à requérir [d'entrer dans un navire coulé pour recueillir les dépouilles qui seraient bloquées]. Les navires de guerre coulés et les autres navires qui ont sombré avec leur équipage constituent des tombes de guerre qui doivent être respectées comme telles. Ces navires conservent les caractéristiques de leur immunité d'État une fois qu'ils ont sombré »².

La situation s'est présentée lorsqu'en 2017 fut découverte au large d'Ostende l'épave d'un sous-marin allemand UB-29 coulé par le destroyer britannique Landrail le 13 décembre 1916 entraînant avec lui les 22 membres d'équipage qui se trouvaient à bord. Considéré comme cimetière militaire, le navire ne fut pas renfloué, mais le 22 avril 2018, un hommage fut rendu en mer par l'équipage de la frégate allemande F215 Brandenburg à ces marins périés il y a plus d'un siècle. Les autorités navales belges et britanniques s'associèrent à cet hommage.

V. Questions particulières

1. Les navires-hôpitaux, les embarcations côtières de sauvetage et les embarcations de transport sanitaire

La Convention II réserve onze articles de son troisième chapitre au statut des navires-hôpitaux alors qu'elle n'en consacre qu'un seul (l'article 27) aux embarcations de sauvetage côtières. Sans doute est-ce là le signe du

¹. Nouveau commentaire, Par. 1686 et 1687.

². Nouveau commentaire, Par. 1688. Voir également à ce sujet le rapport de la neuvième commission de l'institut de droit international, session de Tallinn, 29 août 2015, "Le régime juridique des épaves des navires de guerre et des épaves", http://www.idi-iil.org/app/uploads/2017/06/2015_Tallinn_09_fr.pdf (consult. 11 mars 2021).

temps auquel les conventions de Genève ont été conclues, c'est-à-dire juste après la Deuxième Guerre mondiale et avec le souvenir du conflit qui était alors à peine terminé.

A. Les navires-hôpitaux

Aujourd'hui, on parle d'un maximum de trois ou quatre navires-hôpitaux¹ alors que le nombre d'embarcations de sauvetage utilisées lors d'un conflit partiellement naval serait certainement bien plus élevé.

Les navires-hôpitaux militaires doivent, au sens de l'article 22 de la Convention, être « construits ou aménagés par les puissances, spécialement et uniquement en vue de porter secours aux blessés, malades et naufragés, de les traiter et de les transporter ». À ce titre ils sont protégés et exempts d'attaque ou de capture² à la condition de respecter les autres obligations contenues dans la Convention (couleur blanche et Croix rouge clairement visible sur la coque et sur les parties plates du navire, exclusion de tout soutien aux opérations armées, etc.)³.

¹. Deux navires américains (USNS Mercy et USNS Comfort), un russe (Irtys) et un chinois (Peace Ark) auxquels on peut ajouter celui de l'organisation non-gouvernementale "Mercy ships" (Africa Mercy). Il est vraisemblable qu'en cas de conflit naval important, des États pourraient transformer des navires de commerce en navires-hôpitaux. L'article 33 de la convention postule qu'ils « ne pourront être désaffectés pendant toute la durée des hostilités ».

². Sur la base de l'expérience des deux guerres mondiales, l'article 31 de la Convention II permet toutefois d'imposer à un navire-hôpital six types de mesures limitativement énumérées : la visite du bâtiment, l'obligation de s'éloigner, le déroutement, le réglage de ses moyens de télécommunication, sa rétention pour un maximum de sept jours ainsi que la mise à bord temporaire d'un commissaire pour veiller au respect des mesures précédentes. Il est à noter que la durée de rétention de 7 jours est le fruit d'une proposition de la délégation néerlandaise à la conférence de Genève : « it conformed roughly to the maximum period ... during which medical treatment could be interrupted ». Voir Final Record of the Diplomatic Conference of Geneva of 1949, Vol. II-A, p. 75. URL: https://www.loc.gov/rr/frd/Military_Law/pdf/Dipl-Conf-1949-Final_Vol-2-A.pdf (consult. 11 mars 2021). Voir aussi le paragraphe 2282 du nouveau commentaire.

³. Voir aussi le Manuel de Droit opérationnel de la Défense belge, p. 419 / Hanboek operationeel Recht van de Belgische Defensie, blz. 442.

À leur égard, deux questions particulières se posent : celle de leur armement et celle de leurs systèmes de communication.

a) L'armement

L'article 34 de la Convention précise que le seul cas où un navire-hôpital perdrait sa protection est celui où il en serait « fait usage pour commettre, en dehors de [ses] devoirs humanitaires, des actes nuisibles à l'ennemi ». Le paragraphe 2378 du nouveau commentaire rappelle qu'en 1990 durant la guerre Irak – Koweït, le Royaume-Uni était arrivé à la conclusion qu'il était impossible de protéger effectivement un navire-hôpital contre des attaques illégales et dans le même temps, de conserver sa protection au titre du statut de la convention. Il fut alors décidé de ne plus déployer le "RFA Argus" - équipé d'une protection aérienne légère - comme navire-hôpital, mais bien comme « casualty receiving ship » et de l'utiliser en outre comme transport de troupes.

Aujourd'hui se maintient donc la règle selon laquelle l'armement des navires-hôpitaux n'est pas autorisé hormis l'armement individuel du personnel destiné, au titre de l'article 35, à maintenir l'ordre à bord et assurer sa propre défense ainsi que celle des blessés et malades. Au-delà, ne sont autorisés que des moyens de protection passifs (ex. chaff).

b) Les moyens de communication

Concernant les systèmes de communication, un débat ancien s'est noué. Il s'est d'ailleurs trouvé alimenté par une différence dans la rédaction des versions anglaises et françaises (faisant toutes deux foi) de l'article 34 alinéa 2 de la convention.

La version anglaise dispose que : «hospital ships may not possess or use a secret code for their wireless or other means of communication», tandis qu'aux termes de la version française, « les navires-hôpitaux ne pourront posséder ni utiliser de code secret *pour leurs émissions* par T.S.F. ou par tout autre moyen de communication ».

Les documents relatifs aux négociations qui ont abouti à la conclusion de la Convention ne permettent pas de disposer d'une explication certaine quant à cette différence. La pratique navale permet cependant de la comprendre et de penser que le texte français est ici le plus proche de la volonté des auteurs de la convention.

On peut en effet imaginer qu'un belligérant envoie d'avance un navire-hôpital à proximité d'une zone dans laquelle il envisage de mener des opérations navales afin que celui-ci soit à pied d'œuvre dès l'ouverture des hostilités. À ce titre, il paraît compréhensible que ce navire-hôpital puisse recevoir des informations cryptées lui permettant de se rendre discrètement sur site.

De la même manière, une fois le combat engagé, cela lui permet d'être informé de l'arrivée d'un contingent de blessés et ainsi de pouvoir se préparer à les accueillir sans pour autant que le navire de sa flotte qui lui donne l'information doive communiquer en clair sur sa position ou sur l'étendue des dommages matériels et humains qu'il a encourus.

En revanche, il convient d'éviter que ce même navire-hôpital, arrivé sur site, transmette de manière également cryptée des informations sur les forces de l'ennemi ou sur les manœuvres que celui-ci est en train d'effectuer. En ce cas en effet, le navire-hôpital participerait à une opération de renseignement qui ne relèverait plus de sa mission strictement humanitaire.

Au demeurant se pose la question de savoir si, au début du XXI^e siècle, les principaux moyens de communication utilisés relèvent encore, comment 1949, de la « TSF ». En effet, la majorité des communications se fait par satellites et la transmission des data est donc nécessairement cryptée. En outre, des mécanismes de filtrages et de pare-feu sont également utilisés en vue de se protéger des cyberattaques. Le paragraphe 2403 du nouveau commentaire indique dès lors que « une certaine tendance existe dans la pratique internationale aux termes de laquelle l'usage des communications satellitaires ne constitue pas une violation du paragraphe 2 [de l'article 35], même si les messages et les data sont transmis de manière cryptée ».

En outre, symbole de l'évolution des conceptions en matière de vie privée, le même paragraphe du commentaire évoque le fait que « lorsque des données personnelles de santé sont concernées, il doit être permis d'assurer un niveau raisonnable de sécurité » en vue de les sauvegarder. Tout étant alors une question d'équilibre, le commentaire nouveau conclut sur ce point que « il n'y a jamais eu de doute au sujet du maintien de la validité de la prohibition de l'utilisation des moyens de communication,

indépendamment de l'évolution technologique, à des fins militaires ou d'actes nuisibles à l'ennemi ».

B. Les embarcations de sauvetage côtières

Indépendamment du cas des navires-hôpitaux, se pose la question du statut des embarcations de sauvetage côtières. Au sens de l'article 27 de la Convention, pour bénéficier d'une protection, celles-ci doivent être utilisées soient par un État, soit par des « sociétés de secours officiellement reconnues pour les opérations de sauvetage côtières »¹.

Les auteurs de la Convention ont été réticents à accorder à ces embarcations la même protection que celle qu'ils ont accordée aux navires-hôpitaux. Sans doute, la crainte que ces embarcations se livrent à des opérations de renseignement côtier (position terrestre de l'ennemi, de ses défenses côtières, etc.) au profit de l'un ou l'autre des belligérants n'est-elle pas absente de cette différence de statut. Sans doute aussi est-ce cela qui explique qu'alors que les navires-hôpitaux sont protégés de manière inconditionnelle, les embarcations côtières de sauvetage ne seront respectées et protégées que « dans la mesure où les nécessités des opérations le permettront ».

De ce point de vue, la difficulté est que ces embarcations de sauvetage sont aujourd'hui construites de telle manière qu'elles sont susceptibles de naviguer assez aisément en haute mer et de remplir en bonne part et à moindre coût la fonction que pourraient remplir des navires-hôpitaux.

On notera en outre que, contrairement à ce qui prévaut pour les navires-hôpitaux, la Convention ne contient pas de dispositions relatives au statut de protection du personnel de ces embarcations de sauvetage côtières. On peut néanmoins étendre l'application des dispositions relatives aux navires-hôpitaux dans les conditions définies par le Droit international humanitaire coutumier².

¹. Le paragraphe 2194 du commentaire indique qu'il n'y a pas d'exigence particulière quant à la forme ou au moment de cette reconnaissance.

². Jean-Marie Henckaerts et Louise Doswald-Beck, *Droit international humanitaire coutumier*, Vol. I, Cambridge University Press/CICR, 2006, Règle 25, p. 11 et s. URL : https://www.icrc.org/fr/doc/assets/files/other/icrc_001_pcustom.pdf (Consult. 11 mars 2021).

2. Questions judiciaires : la détention et la procédure judiciaire

A. La détention

L'article 22 de la Convention III dispose que « Les prisonniers de guerre ne pourront être internés que dans des établissements situés sur la terre ferme et présentant toutes garanties d'hygiène et de salubrité ; (...) ».

Dans le cadre des conflits armés à caractère international, ce qui est principalement visé ici est l'interdiction de la détention de longue durée en mer. On peut ainsi se souvenir de la détention de prisonniers sur les insalubres pontons d'autrefois.

En revanche, rien n'est expressément prévu quant à la détention lors des conflits armés à caractère non international. Or, étant donné la définition large du domaine maritime retenue pour l'application de la Convention II¹ la question pourrait très bien se poser également sur des lacs, dans des estuaires, dans des baies, dans des eaux intérieures sous lignes de bases droites, dans des lagunes, etc.

Par identité de motifs, le nouveau commentaire estime que la même règle de la détention à terre s'applique également en ce cas².

La pratique de la détention que la Belgique a développée en matière de lutte contre la piraterie maritime pourrait bien ici trouver un nouveau champ d'application³.

B. La procédure judiciaire

La question de la tenue d'un procès est également abordée dans le nouveau commentaire. On sait que l'article 3 commun interdit « les

¹. On rappellera ici qu'elle s'applique également dans les fleuves, les rivières ou sur les lacs.

². Nouveau commentaire, Par. 741.

³. Lange, N., « La recherche des infractions par la marine belge. », *Rev. dr. pén.*, 2014/2, p. 154-168. ; le Hardÿ de Beaulieu, L., « La piraterie maritime à l'aube du XXI^e siècle », *Revue Générale de Droit International Public*, 2011, Vol. 115, no. 3, p. 653-674 ; le Hardÿ de Beaulieu, L., « La nouvelle législation belge relative à la piraterie maritime », *Revue internationale de droit comparé*, Vol. 2010, no. 3, p. 241 et s.

condamnations prononcées et les exécutions effectuées sans un jugement préalable, rendu par un tribunal régulièrement constitué, assorti des garanties judiciaires reconnues comme indispensables par les peuples civilisés ».

Afin de garantir les conditions minimales d'un procès équitable, il convient *a priori* que celui-ci se déroule à terre¹.

Toutefois, si les conditions habituelles de déroulement d'un procès équitable semblent mal s'accommoder d'une procédure en mer, il n'en demeure pas moins que d'autres garanties apparaissent également importantes, telles que celle du « délai raisonnable ». Or il est concevable que le déroulement dans le temps d'opérations liées à un conflit armé ne permette pas de respecter optimalement le temps nécessaire au débarquement de personnes inculpées. Le commentaire n'exclut donc pas totalement l'admissibilité d'un procès en mer². Tout est question d'appréciation en la matière.

À nouveau, l'expérience de notre législation relative à la piraterie maritime pourrait ici être utile. Sans doute serait-il opportun de l'étendre aux autres formes de criminalité maritimes, voire d'en permettre une application adaptée au temps de conflit.

En guise de conclusion

Le nouveau commentaire de la Convention II apporte un regard incontestablement actualisé sur l'interprétation à réserver au texte de 1949 en tenant compte à la fois de l'évolution technologique autant que du Droit international humanitaire, mais aussi des autres branches du Droit international. Il intègre également les fruits de l'expérience et de la pratique des États. À ce titre, il constitue un réel enrichissement doctrinal.

De la même manière, il est heureux d'observer une convergence des regards de l'ensemble de ceux qui s'intéressent aux questions du droit des

¹. Nouveau commentaire, Par. 696.

². Nouveau commentaire, Par 710. Le commentaire fait ici allusion à l'arrêt de la CEDH du 29 mars 2010 dans l'affaire Medvedyev, par. 63 et 134. Voir <http://hudoc.echr.coe.int/fre?i=001-97988> (consult. 11 mars 2021).

conflits armés en mer. Ainsi le paragraphe 115 du nouveau commentaire rédigé sous les auspices du Comité international de la Croix-Rouge fait-il également relais en direction du Manuel de San Remo rédigé quant à lui sous les auspices de l'Institut international de droit humanitaire.

En Belgique, des efforts réels ont été initiés pour contribuer à la diffusion du DIH et, *in casu* de la Convention II dans la population (et la Croix-Rouge y joue aussi un rôle essentiel) autant qu'au sein des Forces armées¹.

A ce dernier propos et dans le domaine qui relève de cette contribution, il convient de citer la reprise presque intégrale dans le *Manuel de Droit opérationnel* de la Défense du *Commander's Handbook on Naval Law* réalisé au sein de la Marine par le groupe de travail « Naval Law », mais aussi le programme de formation des conseillers en droit des conflits armés organisé à l'École royale militaire, ainsi que le programme de formation en ligne développé par la Division « Subject Matter Experts » de la Marine². De même, le Centre d'étude de Droit militaire et de Droit de la guerre a organisé une journée d'étude le 2 avril 2019, à l'occasion du 70e anniversaire de la signature des Conventions de Genève de 1949 qui a permis de mettre en lumière l'importance du nouveau commentaire de cette deuxième convention parfois un peu moins connue que les autres.

De manière plus large, les enjeux maritimes du positionnement de divers acteurs géopolitiques majeurs illustrent enfin à suffisance combien les questions prises en compte par la deuxième convention et par son dernier commentaire ne peuvent être négligées.

* *

*

¹. Convention II, articles 2 et 48. Nouveau commentaire, Par. 221, 222 et 2861 et s.

². Pour les personnels de la Défense, voir sur BelAdl : Repository > 4. Units > RESERVE > 3. MARINE > 3.03.05-Subject Matter Experts Material > SME Division.