Document généré le 1 juin 2025 19:11

Revue québécoise de droit international
Quebec Journal of International Law
Revista quebequense de derecho internacional

L'analyse d'un blocus maritime inédit : le cas du blocus de la mer Noire

Mustafa Tuncer

Numéro hors-série, octobre 2023

Le droit international humanitaire applicable au conflit armé entre la Russie et l'Ukraine

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1110862ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1110862ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Société québécoise de droit international

ISSN

0828-9999 (imprimé)
2561-6994 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Tuncer, M. (2023). L'analyse d'un blocus maritime inédit : le cas du blocus de la mer Noire. *Revue québécoise de droit international / Quebec Journal of International Law / Revista quebequense de derecho internacional*, 51–75. https://doi.org/10.7202/1110862ar

Résumé de l'article

La reprise du conflit armé russo-ukrainien en février 2022 a soulevé diverses questions relatives au droit international. Les questions concernant le droit de la guerre navale sont devenues plus prégnantes, notamment parce que ce domaine est souvent négligé par rapport aux autres domaines du droit international humanitaire (DIH). Le blocus maritime, déjà un sujet controversé dans les cas de la bande de Gaza et du Yémen, présente de nouveaux enjeux dans le contexte du conflit armé en Ukraine. Les forces navales russes ont bloqué le passage des navires de commerce depuis et vers les ports ukrainiens du 24 février au 22 juillet 2022, date à laquelle les parties au conflit, ainsi que la Turquie et l'Organisation des Nations Unies (ONU) en tant qu'intermédiaires, ont signé un accord établissant un « corridor céréalier » en mer Noire. Pendant cette période, la hausse des prix des céréales a créé un risque de famine dans de nombreux pays. Pour cette raison, les effets du blocus de la mer Noire ne se limitaient pas à l'Ukraine et sa population civile, mais ont largement touché les populations civiles éloignées des hostilités. Dans ce contexte, cet article propose une analyse du cas ukrainien à la lumière du droit du blocus maritime existant, ainsi qu'une enquête sur la licéité du blocus comme méthode de guerre en DIH contemporain.

Tous droits réservés © Société québécoise de droit international, 2023

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

L'ANALYSE D'UN BLOCUS MARITIME INÉDIT : LE CAS DU BLOCUS DE LA MER NOIRE

Mustafa Tuncer[*]

La reprise du conflit armé russo-ukrainien en février 2022 a soulevé diverses questions relatives au droit international. Les questions concernant le droit de la guerre navale sont devenues plus prégnantes, notamment parce que ce domaine est souvent négligé par rapport aux autres domaines du droit international humanitaire (DIH). Le blocus maritime, déjà un sujet controversé dans les cas de la bande de Gaza et du Yémen, présente de nouveaux enjeux dans le contexte du conflit armé en Ukraine. Les forces navales russes ont bloqué le passage des navires de commerce depuis et vers les ports ukrainiens du 24 février au 22 juillet 2022, date à laquelle les parties au conflit, ainsi que la Turquie et l'Organisation des Nations Unies (ONU) en tant qu'intermédiaires, ont signé un accord établissant un « corridor céréalier » en mer Noire. Pendant cette période, la hausse des prix des céréales a créé un risque de famine dans de nombreux pays. Pour cette raison, les effets du blocus de la mer Noire ne se limitaient pas à l'Ukraine et sa population civile, mais ont largement touché les populations civiles éloignées des hostilités. Dans ce contexte, cet article propose une analyse du cas ukrainien à la lumière du droit du blocus maritime existant, ainsi qu'une enquête sur la licéité du blocus comme méthode de guerre en DIH contemporain.

The resumption of the armed conflict between Russia and Ukraine in February 2022 raised various questions related to international law. Issues relating to the law of naval war are now more prominent as it is a neglected area compared to other branches of International Humanitarian Law (IHL). Among other things, the naval blockade, which has already been a controversial subject in cases of the Gaza Strip and Yemen, presents new challenges in the context of the armed conflict in Ukraine. Russian naval forces blocked the passage of merchant ships to and from Ukrainian ports from 24 February until 22 July 2022, when the parties to the conflict, along with Turkey and the United Nations (UN) as intermediaries, signed an agreement establishing a "grain corridor" in the Black Sea. During this period, the increase in grain prices created the risk of famine in many countries. Therefore, the impacts of the Black Sea blockade were not limited to Ukraine and its civilian population; civilian populations far from the hostilities were also significantly affected. In this context, this article offers an analysis of the Ukrainian case in light of existing blockade law, as well as an investigation into the legality of the blockade as a method of warfare in contemporary IHL.

La reanudación del conflicto armado ruso-ucraniano en febrero de 2022 ha planteado varias preguntas sobre la aplicación del derecho internacional. Las cuestiones relativas al derecho de la guerra naval aparecen de manera más visible, en particular porque es un área más descuidada en comparación con otras áreas del Derecho Internacional Humanitario (DIH). Entre otras cosas, el bloqueo marítimo, un tema ya controvertido en los casos de la Franja de Gaza y Yemen, presenta nuevos desafíos en el contexto del conflicto armado en Ucrania. Las fuerzas navales rusas bloquearon el paso de barcos mercantes hacia y desde los puertos ucranianos desde el 24 de febrero hasta el 22 de julio, cuando las partes en conflicto, junto con Turquía y la Organización de las Naciones Unidas (ONU) como intermediarios, firmaron un acuerdo para establecer un "corredor de cereales" en el Mar Negro. Durante este período, el aumento de los precios de los cereales generó riesgo de hambruna en muchos países. Por esta razón, los efectos del bloqueo del Mar Negro no se limitaron a Ucrania y su población civil, sino que también afectaron en gran medida a poblaciones civiles alejadas de las hostilidades. En este contexto, este artículo ofrece un análisis del caso ucraniano a la luz del derecho de bloqueo vigente, así como una investigación sobre la legalidad del bloqueo como método de guerra en el DIH contemporáneo.

[*] Doctorant en droit à l'Université d'Exeter (Royaume-Uni).

Le 24 février 2022, Vladimir Poutine a annoncé l'invasion russe en Ukraine, sous l'appellation d'une « opération militaire spéciale »[1]. À la suite de cette déclaration, les forces armées russes ont commencé à mener des attaques sur terre, dans les airs et en mer. Dans le domaine maritime, les attaques russes ont entravé les exportations depuis les ports ukrainiens, entraînant ainsi l'émergence d'une crise mondiale des céréales, qui affecte de nombreux pays du monde.

Selon les statistiques de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), avant l'invasion, l'Ukraine occupait une part significative du marché mondial des céréales. Ses exportations représentaient 36 % des exportations mondiales d'huile et de graines de tournesol, 13 % des exportations de maïs, et 9 % de celles de blé[2]. En raison de son rôle essentiel de sur ce marché, les mesures d'interdiction maritime russes dans la mer Noire, qualifiées de « blocus » dans les médias, ont entraîné une augmentation record des prix des produits alimentaires[3], suivie d'une pénurie alimentaire mondiale[4]. Étant donné que l'aggravation de cette crise humanitaire affecte de différentes façons des centaines de millions de personnes[5], certains analystes ont qualifié la situation actuelle de « blocus de la famine »[6], en référence au célèbre *Hunger blockade* de la marine britannique contre l'Allemagne pendant la Première Guerre mondiale.

Néanmoins, l'émergence d'une telle crise due à un blocus, dont l'existence juridique et la licéité seront discutées dans cet article, n'est pas un phénomène unique pendant les dernières années. Par exemple, dans un article publié en 2016, Bernard a considéré les blocus, *de jure* ou *de facto*, comme « *another example of naval tactics that can cause grave humanitarian concern* » en se référant aux exemples récents du Yémen et de la bande de Gaza[7]. Ces deux cas, tout comme dans les conflits maritimes précédents, ont sérieusement affecté et continuent d'affecter les populations civiles à l'intérieur des zones bloquées. En revanche, le conflit russo-ukrainien a donné naissance à une nouvelle dimension avec la crise mondiale des céréales qui affecte principalement les populations civiles à l'extérieur de la zone bloquée. Cette crise humanitaire, causée par le « blocus » russe depuis le déclenchement de l'invasion russe en Ukraine le 24 février 2022, représente un risque sérieux pour la communauté internationale, en particulier pour les populations civiles vulnérables.

---

1 « Vladimir Poutine annonce une "opération militaire" en Ukraine » (24 février 2022), en ligne : *Le Point* <www.lepoint.fr/monde/vladimir-poutine-annonce-une-operation-militaire-en-ukraine-24-02-2022-2466036_24.php#11>.

2 « The Impact on Trade and Development of the War in Ukraine » (16 mars 2022) à la p 3, en ligne (pdf): *UNCTAD* <unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d1_en.pdf>.

3 « Indice FAO des prix des produits alimentaires » (dernière modification le 8 septembre 2023), en ligne: *FAO* <www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/fr>.

4 Heinz Strubenoff, « The War in Ukraine Triggered a Global Food Shortage » (14 juin 2022), en ligne: *The Brookings Institution* <www.brookings.edu/blog/future-development/2022/06/14/the-war-in-ukraine-triggered-a-global-food-shortage>.

5 Edward Wong & Ana Swanson, « How Russia's War on Ukraine is Worsening Global Starvation » (2 janvier 2023), en ligne : *The New York Times* <www.nytimes.com/2023/01/02/us/politics/russia-ukraine-food-crisis.html>.

6 James Foggo & Benjamin Mainardi, « Russia's Hunger Blockade » (23 mai 2022), en ligne: *Centre for European Policy Analysis* <cepa.org/article/russias-hunger-blockade>.

7 Vincent Bernard, « War and Security at Sea: Warning Shots » (2016) 98:2 Intl Rev Red Cross 383 à la p 388.

Dans le cadre de cette étude, nous nous limiterons aux mesures d'interdiction appliquées par les forces navales russes sur les côtes de la mer Noire, et nous n'aborderons pas celles dans la mer d'Azov. Cette exclusion est due au fait que la quasi-totalité du littoral ukrainien de la mer d'Azov a été occupée par la Russie au cours de la première semaine de l'invasion[8], et le droit applicable dans cette région est principalement le droit de l'occupation militaire dans le contexte maritime. De plus, étant donné que la majeure partie des exportations des céréales ukrainiennes est effectuée depuis les ports de la mer Noire, en particulier les ports d'Odessa, de Tchornomorsk et de Youjné[9] ; la crise humanitaire mondiale actuelle est liée aux difficultés d'accès aux côtes ukrainiennes non-occupées de la mer Noire, à la fois depuis et vers ces régions.

Cette étude sera constituée de quatre parties essentielles. Premièrement, l'historique et le régime juridique du blocus maritime seront présentés. Cette présentation abordera notamment les conditions imposées en droit conventionnel et coutumier, la *Déclaration réglant divers points de droit maritime*[10] de 1856 (*Déclaration de Paris*) et le *Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer*[11] de 1994 (*MSR*) respectivement. Dans la perspective de la *lex lata*, la deuxième partie répondra à la question de savoir si le « blocus » de la mer Noire a satisfait aux conditions nécessaires pour être qualifié juridiquement de blocus maritime. Cette analyse sera suivie d'une évaluation hypothétique de la licéité d'un blocus juridiquement établi dans le cas ukrainien. Finalement, la quatrième partie fournira une conclusion basée sur la *lex ferenda* relative à l'exercice du blocus, incluant ses répercussions sur les populations civiles à l'intérieur et à l'extérieur du littoral bloqué.

I. L'évolution historique et le régime juridique du blocus maritime

Avant d'aborder la qualification et la licéité des actions russes visant à bloquer la navigation maritime en mer Noire, il est nécessaire de présenter de manière détaillée le régime juridique du blocus maritime. Bien que le blocus maritime soit une méthode de guerre légitime exercée depuis des siècles, comme les autres branches du droit de la guerre navale, il est dépourvu d'un régime juridique complet et clair en raison de la codification limitée en droit conventionnel. Pour cette raison, contrairement au DIH

---

8 À l'exception de Marioupol, qui a été assiégé jusqu'à son occupation par la Russie en 20 mai 2022. Voir « Russia Cuts Off Ukraine from Azov Sea, Linking Crimea with Donbass » (1 mars 2022), en ligne: *Daily Sabah* <www.dailysabah.com/world/europe/russia-cuts-off-ukraine-from-azov-sea-linking-crimea-with-donbass>.

9 Pour les statistiques sur les ports ukrainiens avant l'invasion russe, voir « The Complete Analysis: Ukranian Grain Exports in Numbers and Names » (18 février 2021), en ligne : *Ukrainian Shipping Magazine* <en.usm.media/the-complete-analysis-ukranian-grain-exports-in-numbers-and-names>.

10 *Déclaration réglant divers points de droit maritime*, 16 avril 1856, RT Can (entrée en vigueur : 16 avril 1856).

11 Institut international de droit humanitaire, « Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer, adopté le 12 juin 1994 » (1994), en ligne : *CICR* <ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/san-remo-manual-1994> [*MSR*].

général, qui est largement régi par les *Conventions de Genève de 1949* et leurs Protocoles additionnels de 1977, la coutume joue un rôle prépondérant dans la détermination des règles applicables en cas de blocus.

Par conséquent, cette partie sera premièrement consacrée à la présentation du développement historique de la pratique du blocus maritime et à la codification établie par la *Déclaration de Paris*. Ensuite, les règles coutumières énoncées dans le *MSR* seront discutées, notamment à la lumière de l'apport de l'article 2 commun aux *Conventions de Genève de 1949* et du *Protocole additionnel aux conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux de 1977* (*Protocole additionnel I*)[12].

A. Les origines du blocus maritime comme méthode de guerre et la codification limitée du blocus maritime par la *Déclaration de Paris* (1856)

L'idée d'interdire la navigation maritime civile vers et depuis les côtes belligérantes n'est pas nouvelle : cette pratique existe depuis l'Antiquité[13]. Néanmoins, vers le XVIIème siècle, lors de l'émergence du droit international moderne, les avancées techniques dans la conception des navires ont facilité la mise en pratique de cette idée, entraînant ainsi sa systématisation et son intégration dans le système juridique[14]. À cette époque, le premier exemple connu d'un blocus maritime a été exercé par les Pays-Bas en 1584 contre les ports de Flandre espagnole, ce qui était considéré comme « l'équivalent d'un véritable siège » dans le contexte maritime[15]. Ce concept, considéré comme l'exception à la liberté de navigation des navires neutres, s'est graduellement consolidé au cours du XVIIème siècle[16] ; notamment par la pratique anglaise et néerlandaise[17], et par la reconnaissance des juristes tels que Grotius[18] et Bynkershoek[19] dans leurs ouvrages.

---

12 *Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 aout 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux*, 8 juin 1977, 1125 RTNU 3, RT CAN 1991 n° 2 (entrée en vigueur : 7 décembre 1978).

13 Par exemple, Sandiford souligne que « [l]'histoire rappelle que Pompée plaça une flotte en station à l'entrée du Bosphore pour empêcher les vaisseaux étrangers de porter secours à Mithridate ; Démétrius Poliorcètes fit mettre à mort le capitaine d'un bâtiment qui voulait introduire des vivres dans Athènes assiégée ». Voir Robert Sandiford, « Évolution du droit de la guerre maritime et aérienne », (1939) 68 Collected courses of The Hague Academy Intl L 555 à la p 573.

14 Lance E Davis et Stanley L Engerman, *Naval Blockades in Peace and War: An Economic History Since 1750*, New York, Cambridge University Press, 2006, 55–56.

15 Ludwig Weber, «Blockade», dans Rudolf Bernhardt, dir, *Encyclopedia of Public International Law*, vol 3, Amsterdam, North-Holland Publishing Company, 1982, 47.

16 *Ibid.* À ce stade, Grewe considère que la proclamation d'Élizabeth I, la Reine d'Angleterre, en 1601 et la décision adoptée par les États Généraux néerlandais en 1630 présentent aussi les différences dans la perspective relative à l'effectivité des blocus maritimes. Selon lui, la position des Pays-Bas se rapprochait de l'exigence de l'effectivité telle qu'elle existe dans le droit de guerre navale moderne. Voir Wilhelm G Grewe, *The Epochs of International Law*, traduit par Michael Byers, Berlin, De Gruyter, 2000, 224.

17 *Ibid* à la p 383.

18 Hugo Grotius, *The Rights of War and Peace*, 2005, vol 3, Indianapolis, Liberty Fund, 2005, 1189–94.

19 Cornelius van Bynkershoek, *Treatise on the Law of War*: *Being the First Book of his Quaestiones Juris Publici*, 1re éd, traduit par Peter Stephen du Ponceau, Philadelphia, Farrand & Nichloas, 1810, 82–92.

Pendant le XVIIIème siècle, le blocus maritime est devenu une méthode de guerre légale pour la plupart des États. Cependant, il n'a pas été pas une pratique uniforme et stable. Cette instabilité découlait de l'émergence du concept de « blocus fictif »[20], qui désignait un type de blocus maritime impossible à mettre en œuvre, en raison notamment de l'étendue déclarée de la côte bloquée et de la distance des navires de guerre par rapport à cette côte[21]. Les ligues de neutralité armée de 1780 et de 1800 ont souligné la nécessité de l'effectivité d'un blocus, afin d'éviter les blocus fictifs[22].

La *Déclaration de Paris* constitue le premier instrument codifiant les principes importants du droit de la guerre navale. Adopté à la suite de la guerre de Crimée (1854-1856), ce document est le résultat direct du compromis entre la France et le Royaume-Uni, les alliés au cours de cette guerre, et dont les perspectives sur les questions maritimes étaient largement différentes[23]. Outre l'abolition de la course et la reconnaissance du principe « navire libre, marchandise libre », qui constituent également des règles fondamentales du droit de la guerre navale contemporain, la *Déclaration de Paris* a établi les contours généraux du régime juridique des blocus maritimes. Le paragraphe 4 dispose que : « [l]es blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire, maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi. » L'utilisation du terme « effectif » est une réaction explicite aux tentatives d'interdire la navigation maritime par le biais de « blocus fictifs ». Cependant, la *Déclaration de Paris* ne fournit aucune indication quant à la signification et à l'étendue de ce critère obligatoire[24].

Lors de la Deuxième Conférence internationale de la paix qui a conduit à l'adoption des *Conventions de La Haye* de 1907, les États participants n'ont pas réussi à parvenir à un consensus pour clarifier le régime juridique du blocus maritime établi par la *Déclaration de Paris*, qui « laissait place à de nombreuses incertitudes » selon certaines délégations[25]. La codification du blocus, comme d'autres sujets importants en droit de la guerre navale, n'a donc pas été complète dans les *Conventions de la Haye*. Par la suite, la *Déclaration de Londres* (1909), qui visait à combler les lacunes du droit de La Haye et de systématiser le

---

20 En anglais, le terme « *paper blockade* » est plus répandu, mais la doctrine francophone tend à utiliser le terme « blocus fictif ». Voir Sandiford, *supra* note 13 à la p 574.

21 Weber, *supra* note 15 à la p 47.

22 Hisakazu Fujita, « Commentary – 1856 Paris Declaration Respecting Maritime Law » dans Natalino Ronzitti, dir, *The Law of Naval Warfare: A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1988, 66. Pour plus de détails sur les Ligues de la neutralité armée, voir aussi Elizabeth Chadwick, « The "Impossibility" of Maritime Neutrality During World War 1 » (2007) 54:2 Nethl Intl L Rev 337 aux pp 342–44.

23 Avant l'adoption de la *Déclaration de Paris*, la France, ainsi que les États de l'Europe continentale et les États-Unis, soutenaient une approche plus libérale en ce qui concerne le droit de la guerre navale. En revanche, la perspective britannique favorisait les belligérants. Voir Fujita, *supra* note 22 à la p 67.

24 Fujita, *supra* note 22 à la p 69 ; Alexander Holtzoff, « Some Phases of the Law of Blockade » (1916) 10:1 AJIL 53 aux pp 53–55.

25 *Deuxième Conférence internationale de la paix : Actes et documents*, vol 1, La Haye, Imprimerie nationale, 1907 aux pp 260–62 ; *Deuxième Conférence internationale de la paix : Actes et documents*, vol 3, La Haye, Imprimerie nationale, 1907, 1167–69.

droit de la guerre navale, n'est pas entrée en vigueur, en raison du défaut de ratification par les États signataires[26].

Considérant le fait qu'au début du XXème siècle, la majorité des États ont adopté la *Déclaration de Paris*, à l'exception des États-Unis qui ont reconnu le régime juridique qu'elle a créé dans leur pratique[27], ce traité, qui est encore en vigueur, a également acquis un caractère coutumier. En ce qui concerne les blocus maritimes, l'effectivité était déjà une condition essentielle pour la légalité des blocus à partir du milieu du XIXème siècle[28]. Néanmoins, en raison d'une lacune juridique considérable en droit conventionnel et coutumier, la pratique extensive du blocus a entraîné des catastrophes humanitaires pendant les deux guerres mondiales[29].

À ce stade, les développements dans la doctrine et les positions nationales après la Seconde Guerre mondiale, ont joué un rôle crucial dans l'affirmation du caractère coutumier d'un régime juridique du blocus comprenant d'autres critères d'identification impératifs.

B. La réinterprétation prudente d'une coutume historique : le *Manuel de San Remo* (1994) et les manuels militaires

Comme nous l'avons indiqué précédemment, en dehors de la *Déclaration de Paris*, aucun traité détaillé n'a codifié le régime juridique du blocus maritime, et la coutume demeure la seule source de ce régime[30]. C'est la raison pour laquelle le *MSR*, adopté en 1994 « par un groupe d'experts du droit international et d'experts navals qui ont participé, à titre personnel, à une série de tables rondes organisées par l'Institut international de droit humanitaire »[31], joue un rôle essentiel dans la compréhension de ce concept historique. Cette compilation des règles de la guerre navale se considère comme « énonçant le droit actuellement en vigueur », bien qu'elle comprenne certaines dispositions perçues « comme des développements du droit »[32].

Le statut référentiel du *MSR* pour la présentation des règles coutumières est confirmé. À titre d'exemple, le Comité international de la Croix-Rouge, a exclu le droit

---

26 Pour le texte de la *Déclaration de Londres* de 1909, voir « Déclaration relative au droit de la guerre maritime. Londres, 26 février 1909 », en ligne (pdf) : *CICR* <ihl-databases.icrc.org/assets/treaties/255-DIH-31-FR.pdf> [*Déclaration de Londres*] ; David Letts et Rob McLaughlin, « Law of naval warfare » dans Rain Liivoya et Tim McCormack, dir, *Routledge Handbook of the Law of Armed Conflict*, London, Routledge, 2016, 264 à la p 273 ; Fujita, *supra* note 22 à la p 67. Sur les raisons de non-ratification de la *Déclaration de Londres*, voir « Status of the Declaration of London » (1915) 9:1 AJIL 199 at 200–02.

27 Fujita, *supra* note 22 à la p 70.

28 *Ibid*.

29 DR Humphrey, « Belligerent Interdiction of Neutral Shipping in International Armed Conflict » (1997) 2:1 J Armed Conf L 23 aux pp 26–27 ; James F McNulty, « Blockade: Evolution and Expectation » (1980) 62 Intl L Studies 172 à la p 188.

30 Martin Fink, « The Ever-Existing "Crisis" of the Law of Naval Warfare » (2022) 104:920–21 Intl Rev Red Cross 1971 aux pp 1972–73.

31 Voir *MSR*, *supra* note 11.

32 Louise Doswald-Beck, dir, *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995, 5.

de la guerre navale de la portée de son étude sur le DIH coutumier parue en 2005, en justifiant cette décision par le fait que « ce domaine a fait récemment l'objet d'une reformulation de grande ampleur avec le *Manuel de San Remo* »[33]. En outre, les manuels militaires de certains États font explicitement référence au *MSR*[34]. Finalement, la doctrine soutient largement qu'il obtient « status as a subsidiary means of determining international law »[35], grâce à son processus de préparation détaillé et sa contribution dans les documents nationaux et internationaux[36].

En ce qui concerne les blocus, le *MSR* adopte une approche plutôt orthodoxe que progressiste. Ce régime juridique, tiré de la *Déclaration de Londres* (1909) et du *Manuel d'Oxford* (1913), exige la satisfaction de trois conditions cumulatives pour l'exercice légal d'un blocus maritime ; à savoir la déclaration, l'effectivité et l'impartialité. L'analyse de ces trois conditions doit se faire principalement à partir des dispositions du *MSR*, mais celles de la *Déclaration de Londres* peuvent, le cas échéant, être prises en considération pour clarification.

Premièrement, la déclaration de l'établissement d'un blocus est nécessaire[37], en précisant « le début, la durée, le lieu et l'ampleur du blocus » et le délai de grâce permettant aux navires de commerce neutres de quitter la côte bloquée[38]. La *Déclaration de Londres* formule les termes « [l]e lieu et l'ampleur » comme « les limites géographiques du littoral bloqué »[39]. En se basant sur l'interprétation de ce dernier document, la déclaration du blocus doit explicitement faire référence au littoral sous le contrôle de la partie adverse. Cette déclaration doit être notifiée « à tous les belligérants et États neutres »[40], ainsi qu'aux « autorités locales » se trouvant dans la zone affectée par le blocus[41].

Deuxièmement, en accord avec la *Déclaration de Paris*, « [u]n blocus doit être effectif. La question de savoir si le blocus est effectif est une question de fait »[42]. Alors qu'auparavant, l'effectivité exigeait la présence de navires de guerre à proximité de la ligne du blocus déclarée, les développements technologiques dans les armes et des mécanismes de surveillances permettent désormais la mise en place de blocus effectifs

---

33 « Introduction : Bases de données de Droit international humanitaire » (dernière consultation le 15 septembre 2023), en ligne : *CICR* <ihl-databases.icrc.org/fr/customary-ihl/v1/in>.

34 Voir France, ministère des Armées, *Manuel de droit des opérations militaires*, édition 2022, Paris, à la p 94 ; UK, Ministry of Defence, « JSP 383 : The Joint Service Manual of the Law of Armed Conflict » (2004) à la p vii, en ligne (pdf) : *UK Government* <assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/27874/JSP 3832004Edition.pdf>

35 Letts & McLaughlin, *supra* note 26 à la p 276.

36 Steven Haines, « War at Sea: Nineteenth-Century Laws for Twentv-First Century Wars? » (2016) 98:2 Intl Rev Red Cross 419 aux pp 434–35.

37 *MSR*, *supra* note 11 au para 93.

38 *Ibid* au para 94.

39 *Déclaration de Londres*, *supra* note 26, art 9.

40 *MSR, supra* note 11 au para 93.

41 *Déclaration de Londres, supra* note 26, art 11.

42 *MSR, supra* note 11 au para 95 ; *Déclaration de Londres, supra* note 26, arts 2, 3.

à longue distance[43]. En ce qui concerne l'utilisation des mines marines pour établir et maintenir un blocus, le *MSR* et la position majoritaire dans la doctrine soutiennent que le belligérant établissant le blocus ne peut pas se contenter d'utiliser uniquement des mines et doit disposer d'autres dispositifs pour garantir l'effectivité du blocus[44].

Troisièmement, l'exercice d'un blocus ne doit pas être arbitraire et doit « s'appliquer impartialement aux navires de tous les États »[45]. Comme le souligne également le Commentaire du *MSR*, cela inclut « *merchant ships flying the flag of the blockading power* »[46]. Dans ce contexte, l'impartialité doit être respectée de manière absolue, à moins d'exceptions reconnues par le DIH.

Si ces trois conditions sont remplies, les forces bloquantes peuvent exercer les droits belligérants supplémentaires découlant du blocus maritime. Les navires de commerce et les aéronefs civils neutres peuvent être capturés s'ils « violent ou tentent de violer un blocus »[47]. En cas de refus clair et intentionnel d'obtempérer aux ordres d'arrêt émanant des forces bloquantes, les navires de commerce neutres sont susceptibles d'être attaqués[48].

Alors que les règles susmentionnées ne sont rien d'autre qu'un rappel du régime juridique traditionnel du blocus, le *MSR* propose certaines modifications conformes aux exigences découlant des développements en DIH depuis 1945. Ces développements ont principalement un impact sur l'identification d'un blocus ainsi que sur ses modalités d'application, notamment en ce qui concerne les règles relatives à la distinction et à la proportionnalité.

Afin de comprendre les enjeux liés à l'identification des blocus maritimes, il est nécessaire de présenter les changements radicaux intervenus dans l'identification des conflits armés internationaux. Ces conflits sont désormais soumis à un processus d'identification factuel et objectif, et en vertu de l'article 2 commun aux *Conventions de Genève,* le DIH s'applique « en cas de guerre déclarée ou de tout autre conflit armé surgissant entre deux ou plusieurs des Hautes Parties contractantes, même si l'état de guerre n'est pas reconnu par l'une d'elles ». Comme l'a souligné Carron de manière juste, « aucun critère d'animus d'être dans un CAI [conflit armé international] ou dans un état de guerre n'existe. […] Nous estimons en revanche qu'il est nécessaire qu'un État ait un *animus* d'user de la force pour qu'un CAI existe »[49].

---

43 Doswald-Beck, *supra* note 32 à la p 178 ; Ingrid Detter, *The Law of War*, 2e éd, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, 312.

44 Wolff Heintschel von Heinegg, « The Law of Armed Conflict at Sea », dans Dieter Fleck, dir, *The Handbook of International Humanitarian Law*, 4e éd, Oxford, Oxford University Press, 2021, 516 à la p 591 [von Heinegg, « Armed Conflit at Sea »]. La position juridique et la pratique des États-Unis soutiennent la conclusion contraire. Voir US, US Navy, *Commander's Handbook on the Law of Naval Operations* (NWP 1-14M) edition mars 2022 au para 7.7.5 [*Commander's Handbook*].

45 *MSR, supra* note 11 au para 100 ; *Déclaration de Londres, supra* note 26, art 3.

46 Doswald-Beck, *supra* note 32 à la p 178.

47 *MSR, supra* note 11 aux paras 149(f)–156(f).

48 *Ibid* au para 67(a).

49 Djemila Carron, *L'acte déclencheur d'un conflit armé international*, éd romande, Genève, Schulthess, 2016, 406.

L'établissement de cette approche factuelle pour l'identification des conflits armés a vraisemblablement entraîné une controverse sur le rôle de l'objectivité dans les déclarations de blocus. Dans ce contexte, le Commentaire du *MSR* indique que « *[i]t was the sense of the Round Table that the rules stated in these paragraphs were applicable to blockading actions taken by States regardless of the name given to such actions* »[50]. Sur la base de cette conclusion, il convient de se demander si « *an implied or unclear declaration and notification, notwithstanding its practical effects, suffices to allow the use of belligerent rights* »[51]. Bien que certains juristes répondent affirmativement à cette question[52], nous sommes d'avis que l'existence d'un blocus devrait comporter un élément de subjectivité plutôt que d'objectivité pour déterminer l'existence d'un conflit armé. L'interprétation extensive de l'identification des conflits armés vise à étendre la protection accordée par le DIH autant que possible. Pourtant, étant donné que l'existence d'un blocus au sens juridique entraînerait des restrictions significatives à la navigation maritime et de graves conséquences pour les populations civiles touchées, l'existence d'une telle restriction devrait être aussi explicite que possible[53]. Par conséquent, le belligérant établissant le blocus devrait toujours satisfaire aux trois conditions principales et manifester l'animus de bloquer le littoral de son adversaire, que ce soit en utilisant le terme « blocus » dans la Déclaration du blocus ou en spécifiant clairement que les mesures en question visent à empêcher l'accès des navires de commerce à la côte bloquée. Dans ce dernier cas, une approche stricte à l'égard des déclarations et de l'attitude des belligérants est évidemment nécessaire[54].

L'exercice d'un blocus ne confère pas une interdiction illimitée de la navigation maritime depuis et vers la côte concernée. Le régime juridique traditionnel, en principe maintenu, est partialement modernisé grâce aux développements en DIH, notamment les principes de distinction et de proportionnalité codifiés respectivement aux articles 54(1) et 51(5) du *Protocole additionnel I* (1977)[55]. Conformément à ces règles, les blocus dont l'unique objectif est « d'affamer la population civile ou de lui interdire l'accès aux autres biens essentiels à sa survie »[56] ou ceux dont « les dommages causés à la population civile sont […] excessifs par rapport à l'avantage militaire concret et direct attendu »[57], sont interdits. En outre, dans le cas où l'approvisionnement

---

50 Doswald-Beck, *supra* note 32 à la p 177.

51 Martin Fink, « Naval Blockade and the Russia–Ukraine Conflict » (2022) 69:3 Nethl Intl L Rev 411 à la p 425.

52 Alexander Lott, « Russia's Blockade in the Sea of Azov: A Call for Relief Shipments for Mariupol » (14 March 2022), en ligne (blog) : *EJIL:Talk!* <www.ejiltalk.org/russias-blockade-in-the-sea-of-azov-a-call-for-relief-shipments-for-mariupol/>.

53 Fink, *supra* note 51 aux pp 425–26.

54 Par exemple, le blocus américain de Haiphong en 1972 satisfaisait à tous les critères essentiels de blocus, mais cette mesure n'était pas intitulée comme « blocus » par le gouvernement des États-Unis. Voir *Commander's Handbook, supra* note 44.

55 Les discussions sur l'applicabilité du *Protocole Additionnel I* en droit de la guerre navale dans la doctrine ne sont pas pertinentes dans le contexte de blocus, puisqu'il est une « operation […] navale pouvant affecter, sur terre, la population civile, les personnes civiles et les biens de caractère civil » en vertu de l'article 49(3). Voir von Heinegg, « Armed Conflit at Sea », *supra* note 44 à la p 589 ; voir aussi Natalino Ronzitti, *Le droit humanitaire applicable aux conflits armés sur mer*, recueil de cours, the Hague Academy of International Law, 1992, 93–94.

56 *MSR, supra* note 11 au para 102(a).

57 *Ibid* au para 102(b). Selon le *Commentaire du MSR*, l'utilisation de l'expression « unique objectif d'affamer » dans le paragraphe 102 ne devrait pas être interprétée comme une limitation à l'application

de la population civile se trouvant sur le territoire soumis au blocus serait insuffisant, la partie au conflit imposant le blocus a l'obligation de permettre le libre passage des biens essentiels sous certaines conditions[58].

II. L'analyse du cas ukrainien : existe-t-il un blocus au sens juridique ?

La nature des mesures exercées par la Russie en mer Noire nécessite une analyse approfondie afin de déterminer si ces mesures peuvent être qualifiées de blocus au sens juridique. Pour ce faire, il importe de prendre en compte la position actuelle russe concernant l'application des règles relatives au blocus maritime. Tout d'abord, la Russie est partie à la *Déclaration de Paris*[59], ce qui rend directement applicable la condition d'effectivité. De plus, le manuel militaire de la Fédération de Russie de 2002 ne contient pas de dispositions détaillées relatives à l'exercice des blocus, mais prévoit que les navires de commerce et les aéronefs neutres sont sujets à capture s'ils violent ou tentent de violer le blocus[60]. En reconnaissant indirectement le concept de blocus, il est également important de souligner que la partie du manuel russe traitant du droit de la guerre navale, bien que succincte, suit la ligne générale du *MSR* : le caractère coutumier des trois conditions pour l'applicabilité du blocus maritime n'est donc pas refusé. Nous pouvons donc conclure que la position officielle russe considère le blocus comme une méthode de guerre navale légitime, sous les conditions précisées par le *Déclaration de Paris* et le *MSR*.

A. La Déclaration et la notification

Depuis le 24 février 2022, date à laquelle la phase active des hostilités entre la Russie et l'Ukraine a repris, les autorités gouvernementales russes ont émis deux Déclarations officielles datées du 24 et 25 février, mettant en place des restrictions à la navigation maritime civile respectivement en mer d'Azov et en mer Noire[61]. La Déclaration du 25 février, notifiée par le Rossmorrechflot (l'Agence fédérale du transport maritime et fluvial de la Fédération de Russie), contenait le message suivant :

> *From 25 Feb[ruary] [20]22, in northwestern part of Black Sea to north of parallel 45-21N declared prohibited for navigation due to counterterrorist*

---

de l'article 54(1) du *Protocole Additionnel I* : « *[…] the word 'sole' was retained because if a blockade has both the unlawful purpose of starvation together with a lawful military purpose, the provision in (b) is applicable thereby rendering the blockade unlawful if the effect on the civilian population is excessive in relation to the lawful military purpose* » Voir Doswald-Beck, *supra* note 32 à la p 179.

58 *MSR, supra* note 11 au para 103.

59 « Declaration Respecting Maritime Law. Paris, 16 April 1856 » (dernière consultation le 15 septembre 2023), en ligne : *CICR* <ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/paris-decl-1856/state-parties?activeTab=undefined>.

60 « Manual on International Humanitarian Law for the Armed Forces of the Russian Federation – 2002 » (2022) 99 Intl L Studies 773 aux pp 822, 830.

61 Borys Kormych et Tetyana Malyarenko, « From Gray Zone to Conventional Warfare: the Russia-Ukraine conflict in the Black Sea » (2023) 34:7 Small Wars & Insurgencies 1 à la p 20.

> *operations carried out by Russian Navy ships and vessels in this area will be regarded as terrorist threat*[62].

Depuis lors, aucun document officiel accessible au public n'a modifié ou abrogé cette Déclaration. Elle constitue donc le seul instrument potentiel pour établir l'existence d'un blocus. Bien que le terme « blocus » n'ait pas été explicitement mentionné[63], la question de savoir si cette Déclaration constitue une déclaration du blocus dans le sens du *MSR* doit être abordée en tenant compte de son contenu et de son intention initiale.

Premièrement, en ce qui concerne le contenu de la Déclaration du 25 février, il est important d'évaluer si elle satisfait aux critères énumérés par le *MSR*, à savoir « le début, la durée, le lieu et l'ampleur », ainsi que le délai de grâce pour les navires de commerce neutres. Parmi ces critères, seul le début de l'exercice des mesures d'interdiction a été précisé de manière pertinente. Le texte de la Déclaration ne fait aucune référence à la durée de l'interdiction, même des expressions ambiguës telles que « jusqu'au nouvel ordre », utilisées dans le cas du blocus israélien de la bande de Gaza n'ont pas été incluses par la Russie[64]. Par ailleurs, concernant le lieu et l'ampleur de la déclaration, en raison de la nature et de l'objectif du concept de blocus maritime, la déclaration d'un blocus devrait principalement se concentrer sur l'interdiction d'accès aux côtes et ports appartenant ou occupés par la partie adverse au conflit armé[65]. À ce stade, le lieu devrait spécifiquement faire référence au littoral bloqué comme point de référence, et l'ampleur devrait inclure une zone maritime s'étendant à partir des ports et de la côte bloqués. Dans le cas présent, bien que la formulation *« in northwestern part of Black Sea to north of parallel 45-21N »* inclue les ports ukrainiens de la mer Noire, cette inclusion est indirecte et implicite, ne remplissant pas l'obligation d'indiquer le lieu et l'ampleur du blocus. Enfin, la Déclaration du 25 février n'a accordé aucun délai spécifique aux navires de commerce neutres pour quitter les ports ukrainiens. Or, le délai de grâce, dont l'importance dépend de la présence des navires neutres dans la zone bloquée selon certains auteurs[66], constitue un critère important notamment dans ce cas où un grand nombre des navires de commerce neutres étaient bloqués dans les ports ukrainiens[67].

Deuxièmement, pour une analyse plus détaillée de la Déclaration en question, il est également important de présenter l'intention du gouvernement russe telle qu'exprimée dans cette Déclaration et ses actions. Depuis la reprise des hostilités actives du 24 février

---

62 « Message from Duty Officer, Navigation Warning Service, Dep't of Navigation and Oceanography, Russia » (25 février 2022), en ligne : *GCaptain* <gcaptain.com/wp-content/uploads/2022/03/Russian-gmdss-warning.jpg>.

63 Fink, *supra* note 51 aux pp 421–22.

64 La conformité de ce type d'expressions en droit de la guerre navale est controversée, notamment dans le contexte du blocus israélien de la Bande de Gaza.

65 Fink, *supra* note 51 à la p 424.

66 Wolff Heintschel von Heinegg, « Blockade » dans Rüdiger Wolfrum, dir, *Max Planck Encyclopedias of International Law,* Oxford, Oxford University Press, 2015 à la p 30 [von Heinegg, « Blockade »].

67 « Calls for "blue corridor" to let stranded seafarers leave Ukraine war zone » (16 mars 2022), en ligne : *The Guardian* <www.theguardian.com/environment/2022/mar/16/ukraine-russia-war-black-sea-azov-blue-corridor-stranded-seafarers>; Fink, *supra* note 51 à la p 426.

2022, les autorités russes utilisent le terme « opération militaire spéciale » et évitent les mots tels que « guerre » ou « conflit armé », afin de maintenir la cohérence du discours russe sur la situation actuelle. Conformément à l'interprétation de l'article 2 commun des conventions de Genève, il est clairement établi que cela ne remet pas en cause l'existence d'un conflit armé international, et donc l'applicabilité du DIH. Néanmoins, comme expliqué précédemment, l'établissement d'un blocus ne devrait pas seulement reposer sur les faits sur le terrain, le belligérant devrait effectivement avoir et présenter l'intention d'imposer un blocus. À cet égard, même si la Déclaration du 25 février 2022 a empêché la navigation maritime dans la zone concernée, elle ne reflète pas explicitement l'intention de bloquer spécifiquement le littoral ukrainien de la mer Noire[68]. L'absence d'une telle intention a été confirmée par le Président russe Vladimir Poutine[69], et par Sergueï Lavrov, le ministre des Affaires étrangères[70].

Comme l'a également souligné Fink, alors que l'établissement d'un blocus est un acte unilatéral de guerre navale, la réaction des États tiers et des organisations internationales pourrait fournir un indice significatif sur la perception de cet acte[71], car les conséquences d'une déclaration de blocus auraient certainement des effets sur les navires neutres, qui n'ont aucun lien avec les parties au conflit armé. Dans ce contexte, outre l'absence d'une volonté explicite de déclarer un blocus par la Russie dans la Déclaration du 25 février, les acteurs de la scène internationale n'ont pas perçu cette Déclaration comme une déclaration de blocus dans au sens juridique[72]. Par exemple, l'avertissement de NAVAREA III[73], en vigueur depuis le 19 mars 2022, a déclaré la partie nord-ouest de la mer Noire comme « *war risk area* » sans inclure l'expression « blocus »[74]. De même, les communications de l'Organisation maritime internationale[75], du Centre de l'OTAN pour la navigation commerciale[76] et de *l'Accord établissant l'Initiative céréalière de la*

---

68 *Contra* Wolfgang Benedek, Veronika Bílková et Marco Sassòli, « Report on Violations of International Humanitarian Law and Human Rights Law, War Crimes and Crimes Against Humanity Committed in Ukraine since 24 February 2022 » (13 avril 2022) à la p 45, en ligne (pdf) : *OSCE* <www.osce.org/files/f/documents/f/a/515868.pdf>.

69 « Putin Proposes Options for Grain Exports from Ukraine » (3 June 2022), en ligne : *Russian News Agency TASS* <tass.com/economy/1460605>.

70 « De-mine Your Ports and We'll Let Grain Exports Out, Lavrov Tells Ukraine » (8 juin 2022), en ligne : *Euronews* <www.euronews.com/my-europe/2022/06/08/de-mine-your-ports-and-we-ll-let-grain-exports-out-lavrov-tells-ukraine>.

71 Fink, *supra* note 51 à la p 422.

72 « Report on Violations of International Humanitarian Law and Human Rights Law, War Crimes and Crimes Against Humanity Committed in Ukraine (1 April – 25 June 2022) » (14 July 2022) à la p 55, en ligne (pdf) : *OSCE* <www.osce.org/files/f/documents/3/e/522616.pdf>.

73 « NAVAREA III Warnings In Force » (dernière modification le 15 septembre 2023), en ligne : <armada.defensa.gob.es/ihm/Aplicaciones/Navareas/Index_Navareas_xml_en.html>.

74 L'avertissement de NAVAREA III (0124/2022) (19 mars 2022). Cet avertissement a réitéré celui du 22 février 2022 (2022/093). Voir aussi Fink, *supra* note 51 à la p 423.

75 « Circular Letter No.4524/Add.1 » (14 mars 2022), en ligne (pdf) : *IMO* <wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Ukraine%20crisis%20CL%204524/Circular%20Letter%20No.4524-Add.1%20-%20Ukraine%20Crisis%20-%20Security%20Situation%20In%20The%20Black%20Sea%20And%20The%20Sea%20Of%20Azov%20(Secretariat>.

76 « Risk of Collateral Damage in the North Western, Western and Southwest Black Sea » (28 février 2023), en ligne : *OTAN* <shipping.nato.int/nsc/operations/news/-2022/risk-of-collateral-damage-in-the-north-western-black-sea-2>.

mer Noire (*Accord de l'ICMN*)[77], ne font aucune référence à l'existence d'un blocus empêchant la navigation maritime dans la mer Noire.

B. L'effectivité

En ce qui concerne le critère d'effectivité, la doctrine considère que deux sous-critères doivent être remplis. Premièrement, la navigation maritime depuis et vers les ports bloqués devrait être interrompue. Une telle situation, comme l'a également souligné Heintschel von Heinegg, constitue un indice significatif : « *[i]n view of the principle of effectiveness there must be a high probability that vessels and/or aircraft are in fact prevented from entering or exiting the blockaded area* »[78]. De plus, il doit exister un lien de causalité clairement établi entre la rupture de la navigation maritime et les actions du belligérant imposant le blocus. Dans ce contexte, ce lien nécessite la manifestation d'une intention spécifique de bloquer le littoral ennemi, non seulement dans la Déclaration, mais aussi dans sa mise en œuvre[79].

Dans le contexte de la mer Noire, comme nous l'avons souligné à plusieurs reprises dans cette étude, le conflit armé en cours a largement affecté, voire interrompu, les mouvements des navires de commerce. Néanmoins, afin de déterminer si la rupture de la navigation maritime civile depuis et vers les ports ukrainiens dans la mer Noire est directement liée à l'exercice d'un blocus par les forces navales russes et satisfait au critère d'effectivité, il est nécessaire de prendre en compte tous les facteurs contribuant à la situation actuelle. Cette analyse doit inclure la situation des forces navales russes et ukrainiennes, les mouvements des navires de guerre russes dans la mer Noire depuis le 24 février 2022, le mouillage des mines dans la mer Noire, et d'autres facteurs ayant un impact sur la navigation maritime dans la mer Noire, y compris l'Initiative céréalière de la mer Noire (ICMN).

Tout d'abord, la situation des forces navales des deux parties au conflit démontre un déséquilibre en faveur de la Russie, lui conférant la possibilité de dominer l'espace maritime. En 2014, lors de l'annexion de la Crimée par la Russie, une grande partie de la marine ukrainienne, dont la base principale se trouvait à Sébastopol, a fait défection, rejoignant les forces navales russes[80]. Malgré les efforts déployés pour

---

77 « Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports » (22 juillet 2022), en ligne (pdf) : *NU* <www.un.org/sites/un2.un.org/files/black_sea_grain_initiative_full_text.pdf> [*Accord de l'ICMN*].

78 Wolff Heintschel von Heinegg, « Blockades and Interdictions » in Marc Weller, ed, *The Oxford Handbook of the Use of Force in International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2015, 925 à la p 933.

79 Phillip Drew, « The Law of Maritime Blockade in the Twenty-first Century » dans Dale Stephens et Matthew Stubbs, dir, *The Law of Naval Warfare*, Chatswood, LexisNexis Butterworths, 2019, 93 à la p 99 ; Fink, *supra* note 51 à la p 427.

80 Selon les estimations différentes, la marine ukrainienne aurait perdu environ quatre cinquièmes de sa flotte en 2014. Voir « Ukrainian Navy » (dernière consultation le 15 septembre 2023), en ligne : *Global Security* <www.globalsecurity.org/military/world/ukraine/vms.htm#:~:text=The%20Ukrainian%20Navy%20consisted%20of%20groups%20and%20divisions,and%20Northern%20Maritime%20Regions%20of%20the%20Ukrainian%20Navy>.

reconstituer une marine[81], cette situation désavantageuse pour la partie ukrainienne a continué jusqu'au déclenchement des hostilités actives du 24 février 2022[82]. Dès le début de l'invasion russe en Ukraine, la suprématie navale de la Russie est apparue évidente, avec sa capacité à imposer et à maintenir un blocus potentiel. Cette capacité paraît inchangée jusqu'à présent, notamment en raison de la décision du gouvernement turc de fermer les détroits du Bosphore et des Dardanelles aux navires de guerre de tous les États, riverains et non-riverains de la mer Noire, à l'exception de ceux se rendant à leurs ports d'attache, conformément à la *Convention de Montreux* régissant le statut juridique des détroits turcs[83]. Cette décision a non seulement empêché les navires de guerre russes situés à l'extérieur de la mer Noire de rejoindre la flotte russe dans cette mer[84], mais elle a également écarté la possibilité de former des convois escortés par les navires de guerre des États tiers afin de protéger l'exportation des céréales depuis les ports ukrainiens[85].

La suprématie navale russe persiste depuis le 24 février 2022, parfois de manière plus violente, parfois de manière relativement calme. Au cours des premiers mois de l'invasion, la présence des forces navales russes était plus forte et plus agressive, les rapports des services de renseignement britannique et américain ont qualifié la situation de « *distant blockade* »[86]. À partir de juillet 2022, la violence et la présence directe russe en mer Noire est moins forte, mais la partie russe reste tout de même dans une situation plus avantageuse[87].

Dans cette optique, les attaques directes et indirectes contre les navires de commerce, la capture de certains navires et la présence des mines marines en mer Noire ont contribué à l'arrêt de la navigation maritime civile dans la région. À ce stade, nous

---

81 Megan Eckstein, «After 2014 Decimation, Ukrainian Navy Rebuilds to Fend off Russia» (9 août 2021), en ligne: *DefenseNews* <www.defensenews.com/naval/2021/08/09/after-2014-decimation-ukrainian-navy-rebuilds-to-fend-off-russia>.

82 « Démunie de sa marine, l'Ukraine face aux manœuvres navales russes » (dernière modification le 13 février 2022), en ligne : *L'Obs* <www.nouvelobs.com/monde/20220212.AFP7352/demunie-de-sa-marine-l-ukraine-face-aux-man-uvres-navales-russes.html>.

83 Tayfun Ozberk, « Turkey Closes the Dardanelles and Bosphorus to Warships » (28 février 2022), en ligne : *Naval News* <www.navalnews.com/naval-news/2022/02/turkey-closes-the-dardanelles-and-bosphorus-to-warships>.

84 « Gardienne des détroits, la Turquie reconnaît "l'état de guerre" entre Russie et Ukraine » (27 février 2022), en ligne : *RFI* <www.rfi.fr/fr/europe/20220227-la-turquie-reconnaît-enfin-l-état-de-guerre-entre-la-russie-et-l-ukraine>.

85 Ivo Daalder, « How to End Russia's Black Sea Blockade » (28 mai 2022), en ligne : *Politico* <www.politico.eu/article/how-to-end-russia-black-sea-blockade-nato-ukraine-trade>. Concernant les propositions de former des convois neutres dans ce but, voir Verity Bowman, Joe Barnes & Danielle Sheridan, « Britain Unlikely to Join Naval Convoy to Break Russia's Grain Blockade » (24 mai 2022), en ligne : *The Telegraph* <www.telegraph.co.uk/world-news/2022/05/24/royal-navy-could-escort-grain-ships-black-sea-plan-break-russian>.

86 « UK Military Intelligence Says Russia Maintains Distant Blockade of Ukraine's Black Sea Coast » (27 mars 2022), en ligne : *Reuters* <www.reuters.com/world/uk/uk-military-intelligence-says-russia-maintains-distant-blockade-ukraines-black-2022-03-27> ; Shane Harris, « US Intelligence Document Shows Russian Naval Blockade of Ukraine » (24 mai 2022), en ligne : *The Washington Post* <www.washingtonpost.com/national-security/2022/05/24/naval-blockade-food-supply-ukraine-russia>.

87 HI Sutton, « Ukraine is Turning the Tide Against Russian Navy in Black Sea » (6 juillet 2022), en ligne : *Naval News* <www.navalnews.com/naval-news/2022/07/how-ukraine-is-turning-the-tide-against-russian-navy-in-black-sea>.

partageons la conclusion de Fink selon laquelle ces actes de guerre semblent davantage démontrer une domination maritime que viser à imposer un blocus[88].

Les attaques contre les navires de commerce ont eu lieu notamment au cours des trois premiers mois de l'invasion russe, et le nombre estimé des navires de commerce attaqués depuis le 24 février 2022 est actuellement de dix-sept[89]. Alors que certains juristes ont considéré ces attaques comme des opérations russes visant à maintenir le blocus dans la mer Noire[90], nous sommes d'avis que ces attaques ne reflètent pas l'intention de maintenir un blocus. Les attaques contre les navires de commerce neutres ont commencé le premier jour de l'invasion, le 24 février 2022, un jour avant la Déclaration du 25 février[91]. De plus, comme nous l'avons mentionné précédemment, en cas de blocus, les navires de commerce violant un blocus sont principalement soumis à la capture, et les attaques contre ces navires ne peuvent avoir lieu qu'exceptionnellement, après sommation préalable et en cas de résistance explicite. En toutes circonstances, ces mesures devraient être exercées après la déclaration du blocus. Néanmoins, bien que l'opinion générale considère que la Russie a attaqué ces navires de commerce[92], le gouvernement n'a pas reconnu sa responsabilité et le lien entre ces attaques et le maintien du blocus n'a pas été établi.

Quant à la capture des navires civils, nous pouvons constater que cette pratique est restée plus limitée par rapport aux attaques, se concentrant uniquement sur les navires civils ukrainiens. Le 25 février 2022, les forces navales russes ont capturé le Sapfir, un navire de sauvetage battant pavillon ukrainien, et l'ont ramené au port de Sébastopol, en Crimée occupée par la Russie[93]. Le jour suivant, les deux navires de commerce battant pavillon ukrainien, le Afina et le Princess Nicole, auraient été capturés par les navires de guerre russes, dans les eaux territoriales roumaines[94]. D'une part, les condamnations de l'Ukraine concernant la capture de ces trois navires n'ont pas mentionné l'existence d'un blocus[95]. D'autre part, le gouvernement russe n'a fait

---

88 Fink, *supra* note 51 à la p 429.

89 Bridget Diakun, «Ukraine War: No Attacks on Civilian Vessels Since June» (23 aout 2022), en ligne: *Lloyd's List* <lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1142026/Ukraine-war-No-attacks-on-civilian-vessels-since-June>. Depuis la publication de cet article le 23 août, aucune attaque contre des navires de commerce n'a été signalée.

90 Kormych et Malyarenko, *supra* note 61 à la p 20.

91 Adis Ajdin, « Carriers Urged to Avoid the Black Sea as Turkish Bulker Gets Hit off Odessa » (25 février 2022), en ligne : *Splash247* <splash247.com/carriers-urged-to-avoid-the-black-sea-as-turkish-bulker-gets-hit-off-odessa/ > ; « Two commercial ships hit by Russian missiles near Odessa port, says Ukraine » (28 février 2022), en ligne : *Insurance Marine News* <insurancemarinenews.com/insurance-marine-news/two-commercial-ships-hit-by-russian-missiles-near-odessa-port-says-ukraine>.

92 HI Sutton, « Outplayed by Ukraine: What is Next For Russia's Navy in the Black Sea? » (19 décembre 2022), en ligne : *Naval News* <www.navalnews.com/naval-news/2022/12/outplayed-by-ukraine-what-is-next-for-russias-navy-in-the-black-sea>.

93 « Russian Forces Relocate Five Foreign-Flagged Ships from Berdyansk » (22 mars 2022), en ligne : *The Maritime Executive* <maritime-executive.com/article/russian-forces-relocate-five-foreign-flag-ships-from-berdyansk>.

94 « Russian Ships Capture Two Ukrainian Vessels » (27 février 2022), en ligne : *Ukrinform* <www.ukrinform.net/rubric-ato/3414753-russian-ships-capture-two-ukrainian-vessels.html>.

95 « State Border Guard Service: Russian Warships Pirate Two Ukrainian Civilian Ships » (27 février 2022), en ligne : *Government of Ukraine* <www.kmu.gov.ua/en/news/derzhprikordonsluzhba-rosijski-pirati-zahopili-dva-ukrayinskih-sudna-iz-mirnimi-ekipazhami>; « Communication from the

aucune déclaration concernant les navires civils capturés. Nous sommes d'avis que ces actes de capture par la Russie n'ont pas été exercés dans le but de maintenir un blocus, car ces navires civils battant pavillon ennemi sont déjà soumis à la capture en vertu du droit de prise, sans application des règles spécifiques relatives à la capture en droit de blocus[96].

L'utilisation des mines sous-marines dans la mer Noire est l'une des principales raisons qui affectent la navigation des navires de commerce[97]. Cependant, en ce qui concerne le rôle de l'utilisation des mines pour l'établissement et le maintien d'un blocus, cette question est moins importante dans ce cas présent. Premièrement, le mouillage des mines ne constitue pas le seul obstacle à la navigation maritime depuis le 24 février 2022. Les actes directs ou indirects des forces navales russes ont déjà un niveau considérable en termes d'effectivité. Deuxièmement, il existe une incertitude quant à la question de savoir qui a posé les mines dans le contexte de ce conflit armé. Au départ, les parties russe et ukrainienne se sont accusées mutuellement d'être à l'origine du mouillage des mines sur la côte ukrainienne dans la mer Noire et rejettent les allégations de l'autre partie à cet égard[98]. Au mois du juin, les autorités ukrainiennes ont admis qu'elles ont « *installed naval mines in the exercise of [the] right to self-defence as stipulated under article 51 of the UN charter* », tout en maintenant leurs allégations sur le mouillage des mines par la Russie également[99].

À part les actions susmentionnées des forces navales russes et la question des mines sous-marines, une période particulière sous l'application de l'ICMN pourrait être analysée de manière plus détaillée. Comme nous allons expliquer ci-dessous, l'ICMN affecte plutôt l'application du critère d'impartialité, mais l'*Accord de l'ICMN* nous fournit un aspect spécifique concernant la relation entre l'ICMN et le critère d'effectivité du blocus. Le 29 octobre 2022, le gouvernement russe a suspendu sa participation à l'ICMN pour une durée « indéterminée », au motif que les forces armées ukrainiennes ont attaqué la flotte russe de la mer Noire en utilisant le corridor humanitaire établi par l'ICMN[100]. À la suite de cette décision, alors que l'*Accord de l'ICMN* prévoit un mécanisme d'inspection et de surveillance exercé par tous les membres, y compris les États belligérants[101], les délégations turque et onusienne ont

---

Government of Ukraine – Circular Letter No. 4526 » (8 mars 2022), en ligne (pdf) : *IMO* <marina.gov.ph/wp-content/uploads/2022/03/Circular-Letter-No.4526-Communication-From-The-Government-Of-Ukraine-Secretariat.pdf>.

96 *MSR, supra* note 11 aux paras 112, 135, 138.

97 Tayfun Ozberk, « Opinion: Is There A Serious Sea Mine Threat in the Black Sea? » (27 mars 2022), en ligne : *Naval News* <www.navalnews.com/naval-news/2022/03/opinion-is-there-a-serious-sea-mine-threat-in-the-black-sea/>.

98 Jan D Walter et Elmas Topcu, « Experts Warn Black Sea Mines Pose Serious Threat » (2 avril 2022), en ligne : *DW* <www.dw.com/en/experts-warn-black-sea-mines-pose-serious-maritime-threat/a-61334599>.

99 « Sea Mines: The Deadly Danger Lurking in Ukraine's Waters » (11 juillet 2022), en ligne : *The Guardian* <www.theguardian.com/world/2022/jul/11/sea-mines-ukraine-waters-russia-war-black-sea>.

100 « Foreign Ministry Statement on the Black Sea Grain Initiative for the Export of Ukrainian Grain » (29 octobre 2022) en ligne : *The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation* <mid.ru/en/foreign_policy/news/themes/id/1835797>.

101 *Accord de l'ICMN, supra* note 78 au para 5(B).

continué leurs activités sans la présence des inspecteurs russes et ukrainiens[102], se limitant à notifier les deux parties au conflit des navires de commerce inspectés et autorisés[103]. Cette situation temporaire a pris fin le 3 novembre, lorsque la Russie a décidé de reprendre ses activités au sein du Centre de coordination conjoint, l'autorité responsable de l'exécution de l'ICMN[104]. Pendant cette période entre le 29 octobre et le 3 novembre, 15 navires de commerce transportant des céréales ont quitté les ports ukrainiens et ont poursuivi leur navigation dans le cadre de l'ICMN[105]. À ce propos, si nous acceptons l'hypothèse que l'ICMN ne constitue pas une violation du critère d'effectivité en tant que telle, la question de savoir si la poursuite des mouvements des navires de commerce pendant le retrait russe va à l'encontre de la volonté de la Russie pourrait fournir un élément très utile pour déterminer la satisfaction dudit critère. Néanmoins, le manque de ressources officielles sur ce point nous empêche de parvenir à une conclusion décisive.

C. L'impartialité

La bonne compréhension du critère d'impartialité, suppose de clarifier au préalable sa relation avec le principe d'effectivité. Sur ce point, dans la doctrine, en faisant référence à l'interdiction d'affamer la population civile dans la zone soumise au blocus, Ronzitti a souligné à juste titre que « *the effectiveness of the blockade is not frustrated by humanitarian actions* » consenties par le belligérant imposant le blocus[106]. Cependant, cet argument paraît contestable, et la mise en place des initiatives humanitaires en relation avec le littoral bloqué est plutôt liée au critère d'impartialité. Premièrement, le *MSR* énonce que les actions visant à fournir l'aide humanitaire aux civils à l'intérieur dans la zone bloquée nécessitent le consentement du belligérant imposant le blocus[107]. Si ce consentement n'est pas clairement donné, il est possible de considérer que les mouvements de ces navires de commerce vont à l'encontre de la volonté dudit belligérant, rendant ainsi ces actions contraires au critère d'effectivité. En revanche, s'il est clair que les activités humanitaires en question se déroulent avec l'approbation et le contrôle de la partie belligérante exécutant le blocus, la question

---

[102] « *In order to continue fulfilling the Initiative, it was proposed that the Turkish and United Nations delegations provide tomorrow 10 inspection teams aiming to inspect 40 outbound vessels. This inspection plan has been accepted by the delegation of Ukraine. The Russian Federation delegation has been informed.* » Voir « Information note from the United Nations Secretariat at the Joint Coordination Centre » (30 octobre 2022), en ligne : *UN Black Sea Grain Initiative* : *Joint Coordination Centre* <www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/information-note-30-october-2022>.

[103] « Update from the United Nations Secretariat at the Joint Coordination Centre » (1 novembre 2022), en ligne : *UN Black Sea Grain Initiative* : *Joint Coordination Centre* <www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/update-1-november-2022>.

[104] « Information Note by the UN Secretariat at the Joint Coordination Centre » (3 novembre 2022), en ligne : *UN Black Sea Grain Initiative : Joint Coordination Centre* <www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/information-note-3-november-2022>.

[105] « Ukraine Hopes for Russia's Swift Return to Black Sea Grain Deal » (2 novembre 2022), en ligne : *Financial Times* <www.ft.com/content/566c6cd5-60eb-4f8e-82f5-342e45f5eff4>.

[106] Natalino Ronzitti, «Naval Warfare« in Rüdiger Wolfrum, ed, *Max Planck Encyclopedias of International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2009 au para 19.

[107] *MSR, supra* note 11 au para 103.

primordiale se concentre sur la direction de ces actions afin de déterminer leur conformité avec le critère d'impartialité. À cet égard, si ces initiatives humanitaires sont limitées au littoral soumis au blocus, toutes les activités des navires dans ce contexte seraient conformes aux dispositions du *MSR* concernant la mise en œuvre des arrangements humanitaires[108]. En revanche, la livraison d'aide humanitaire depuis les ports bloqués dans le sens inverse, comme tout autre mouvement des navires de commerce consenti, ne satisfait pas la condition d'impartialité.

Dans le contexte du blocus de la mer Noire, l'ICMN occupe la place centrale dans les discussions concernant le critère d'impartialité, par sa création et sa mise en œuvre. Le 22 juillet 2022, afin de faire face à la crise alimentaire mondiale résultant du conflit armé russo-ukrainien, et de « *facilitate the safe navigation for the export of grain and related foodstuffs and fertilizers, including ammonia* »[109], les Nations Unies, la Turquie, la Russie et l'Ukraine ont conclu l'*Accord de l'ICMN*. Cet *Accord* visait à permettre aux navires de commerce de reprendre l'exportation des céréales ukrainiennes, ce qui était pratiquement impossible depuis le 24 février 2022.

L'Accord de l'ICMN a établi un mécanisme collectif visant à protéger le commerce maritime civil à destination des États tiers, en supposant « *that all Parties will provide maximum assurances regarding a safe and secure environment for all vessels engaged in this Initiative* »[110]. L'autorité chargée de l'exécution de *l'Accord* était le Centre de coordination conjoint (CCC), basé à Istanbul et composé des délégations de toutes les parties à l'ICMN et ainsi que des Nations Unies[111]. Tous les navires de commerce devaient s'enregistrer auprès du CCC, qui examinait et évaluait leurs documents, vérifiait leurs cargaisons et leur personnel, et surveillait leurs voyages depuis et vers les ports ukrainiens dans la mer Noire[112]. Dans le cadre de l'ICMN, les navires de commerce ne pouvaient utiliser que les ports d'Odessa, de Tchornomorsk et de Youjné en Ukraine, et les inspections du CCC avaient lieu dans les ports turcs[113]. Au moment de son adoption, l'ICMN devait rester en vigueur pendant 120 jours, avec une prolongation automatique de la même durée[114]. Après la période initiale de 120 jours pour la mise en œuvre de l'ICMN, les parties ont décidé de prolonger sa durée de 120 jours supplémentaires à compter du 19 novembre 2022, suivie par une prolongation de 60 jours depuis le 17 mai 2023[115]. Cependant, en raison du fait que la Russie a suspendu sa participation, les activités dans le cadre de l'ICMN se sont terminées le

---

108 *Ibid* aux paras 13(a)-13(b).

109 *Accord de l'ICMN*, *supra* note 78 au para 3.

110 *Ibid* au para 5(A).

111 *Ibid* au para 5(B).

112 *Ibid* aux paras 5(B), (D)-(E).

113 *Ibid* aux paras 3, 5(G).

114 *Accord de l'ICMN, supra* note 78 au para 5(H).

115 « Operational Update » (7 octobre 2022), en ligne : *UN Black Sea Grain Initiative* : *Joint Coordination Centre* <www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/operational-update-17-november-2022> ; « Secretary-General's Press Encounter on the Black Sea Initiative » (17 mai 2023), en ligne : *ONU* <www.un.org/sg/en/content/sg/press-encounter/2023-05-17/secretary-generals-press-encounter-the-black-sea-initiative>.

17 juillet 2023[116]. Au cours de cette période, plus de 1000 voyages des navires de commerce transportant des céréales depuis les ports ukrainiens ont eu lieu dans le cadre de cette initiative[117].

De même que les conséquences des actions militaires russes dans la mer Noire sur les populations civiles dans les pays tiers souffrant d'une crise alimentaire, le régime juridique créé par l'ICNM est également unique ; il n'existe aucune catégorie spécifique permettant de le classifier en droit conventionnel et coutumier[118]. En raison de cette particularité, le droit du blocus maritime, comme le souligne Fink, ne contient aucune règle régissant une telle situation[119]. Dans le contexte de cette étude, l'aspect le plus important de l'ICMN est le fait qu'elle vise exclusivement à améliorer la situation humanitaire à l'extérieur de l'Ukraine. Cette intention est également confirmée par la mission des inspections des délégations du CCC, à savoir « *to ensure they are empty of cargo* » avant leurs voyages vers les ports ukrainiens[120].

D. La conclusion

En prenant en compte les éléments liés aux trois conditions nécessaires à l'établissement d'un blocus dans le contexte de la mer Noire, nous pouvons conclure que la situation qui prévaut depuis le 25 février 2022 ne peut être considérée comme un blocus au sens juridique défini par le *MSR*. La Déclaration du 25 février, qui interdit la navigation maritime dans la partie nord-ouest de la mer Noire, ne constitue pas une déclaration suffisante pour établir un blocus, car elle manque de détails essentiels et surtout d'un animus clair de la part de la Russie pour imposer un blocus.

Bien que les actions entreprises par les forces navales russes depuis le 24 février 2022 et le déséquilibre entre les forces maritimes des deux parties au conflit armé puissent sembler suffisantes pour répondre au critère d'effectivité d'un blocus, le lien entre ces actions et la volonté de maintenir un blocus n'est pas clairement établi, ce qui rend l'application du critère d'effectivité actuellement ambigu.

En ce qui concerne l'impartialité, l'ICNM constitue un obstacle majeur, car même si elle vise des objectifs humanitaires, son but de maintenir l'exportation des céréales depuis les ports ukrainiens ne rentre pas dans l'exception reconnue par le *MSR* ni dans les dispositions pertinentes du *Protocole additionnel I*.

---

116 « Russian foreign ministry says grain deal terminates on July 18 » (17 juillet 2023), en ligne: *TASS* <https://tass.com/politics/1648043>.

117 Pour voir la liste complète des voyages complétés dans le cadre de l'ICMN, voir « Black Sea Grain Initiative (BSGI) Outbound Shipments » (dernière modification le 27 mai 2023), en ligne : <docs.google.com/spreadsheets/d/1vQD_V0AnKWLHzgF0CxQ3EhgpiYdLcbl4AyoP4znvSYI/edit?pli=1 - gid=0>.

118 La clarification du régime juridique produit par l'ICMN est une question très spécifique et détaillée concernant l'application du droit de la guerre navale. Nous avons donc décidé d'exclure ce sujet de cette étude.

119 Fink, *supra* note 51 à la p 431.

120 « The Black Sea Grain Initiative: What it is, and Why it's Important for the World » (23 septembre 2022), en ligne : *UNCTAD* <unctad.org/news/black-sea-grain-initiative-what-it-and-why-its-important-world>.

Pour toutes ces raisons, nous considérons que la situation en mer Noire résultant de l'agression russe en Ukraine depuis le 24 février 2022 ne constitue pas un blocus. Par conséquent, l'état actuel du droit de la guerre navale ne permet pas à la Russie d'interrompre ou d'interdire la navigation maritime civile en ciblant le littoral ukrainien.

Même si les mesures russes analysées dans cette étude ne peuvent pas être considérées comme relevant du droit de blocus, la situation présente pourrait être qualifiée différemment en droit de la guerre navale. Comme confirmé par plusieurs auteurs dans la doctrine[121], nous sommes d'avis que ce document semble plutôt établir une zone d'exclusion maritime (ZEM), dont le régime juridique est distinct de celui du blocus maritime, en particulier en ce qui concerne la navigation maritime civile. Sur ce point, il convient de présenter de manière concise mais précise ces différences applicables dans le cas de la mer Noire.

La pratique historique des ZEM, née au début du XXème siècle, prévoyait l'interdiction totale de la navigation maritime civile dans une zone maritime spécifique, constituant ainsi une version analogue du blocus en haute mer, sans satisfaire aux critères d'un blocus[122]. Les ZEM établies pendant les deux Guerres mondiales avaient pour objectif d'attaquer à vue tous les navires de commerces présents dans la zone, sans tenir compte de leur nationalité et de leurs activités dans la zone déclarée[123]. Cette perspective, largement contraire au principe de distinction, a perduré même après 1945, comme en témoigne la Guerre des Malouines entre le Royaume-Uni et l'Argentine (1982), qualifiée de « guerre des zones »[124], ainsi que « la guerre des pétroliers » pendant la guerre entre l'Iran et l'Irak (1980-1988)[125]. En raison de la forte réaction des États et des juristes à cette pratique, le *MSR* a proposé une modification fondamentale du régime juridique des ZEM, qui est également incluse dans les manuels militaires[126].

Selon le régime juridique défini par le *MSR*, les ZEM établies par les belligérants « à titre exceptionnel », ne peuvent pas « excéder les strictes nécessités militaires et le principe de proportionnalité »[127]. Plus particulièrement, contrairement aux règles du blocus, « le même corpus juridique s'applique aussi bien dans cette zone qu'en dehors »[128]. Considérant ces dispositions, l'établissement de la ZEM par la Déclaration du 25 février 2022 ne modifie pas les obligations de la Russie en matière de respect des règles relatives à la distinction et à la proportionnalité à l'égard des navires de commerce, qu'ils soient ukrainiens ou neutres.

---

121 Fink, *supra* note 51 aux pp 426–27 ; Paul (Pete) Pedrozo, « Maritime Exclusion Zones in Armed Conflicts » (2022) 99 Intl L Studies 526 à la p 535 ; James Kraska, « Neutral State Access to Ukraine's Food Exports » (2022) 99 Intl L Studies 549 à la p 553.

122 Robert Tucker, *The Law of War and Neutrality at Sea*, Washington, United States Government Printing Office, 1957 aux pp 296–97.

123 von Heinegg, « Armed Conflit at Sea », *supra* note 44 aux pp 576–77.

124 George Politakis, *Modern Aspects of the Laws of Naval Warfare and Maritime Neutrality*, Geneva, Routledge, 1998 à la p 75.

125 von Heinegg, « Blockade », *supra* note 66 au para 54.

126 Sandesh Sivakumaran, « Exclusion Zones in the Law of Armed Conflict at Sea: Evolution in Law and Practice » (2016) 92 Intl L Studies 153 à la p 193.

127 *MSR, supra* note 11 au para 106(b).

128 *Ibid*.

III. L'interprétation de l'apport des règles relatives à la distinction et à la proportionnalité : et s'il existait un blocus ?

Même si les mesures prises par la Russie satisfaisaient aux critères énumérés dans le *MSR* et constituaient un blocus maritime dans le sens strict, ce blocus aurait toujours été incompatible avec le droit de la guerre navale actuel, en raison de ses effets sur les populations civiles. Le blocus classique, par sa logique et sa mise en œuvre, vise les côtes appartenant ou occupées par l'adversaire, et affecte les combattants et les civils qui s'y trouvent. Les modifications apportées par le *MSR*, notamment dans son paragraphe 102, qui transpose les règles relatives à la distinction et à la proportionnalité au régime juridique du blocus, visent clairement à minimiser les souffrances des civils à l'intérieur du littoral bloqué. L'une des singularités du conflit armé russo-ukrainien réside dans la cible, directe ou indirecte, des actes de guerre des forces navales russes. Même en supposant l'existence d'un blocus russe au sens juridique dans la mer Noire, contrairement au raisonnement classique du blocus, l'émergence et le maintien de la crise céréalière mondiale font que les effets du blocus sont principalement visibles à l'égard des populations civiles à l'extérieur du littoral bloqué. Dans l'hypothèse de l'établissement et du maintien d'un blocus, nous devrions évaluer l'application des règles relatives à la distinction et à la proportionnalité dans une situation atypique provoquée par le blocus russe, en nous concentrant sur la situation des civils en dehors de l'Ukraine.

Premièrement, si la Russie avait établi juridiquement un blocus et l'avait renforcé dans la mer Noire dans le but direct d'engendrer une crise alimentaire mondiale affectant les populations civiles dans les pays en difficulté, afin de réduire la résistance de la communauté internationale à son agression, les civils en dehors de l'Ukraine seraient donc la cible de ces actes et la Russie commettrait une violation du principe de distinction. Deuxièmement, si l'intention de ce blocus n'était pas de provoquer une crise alimentaire en Ukraine ou ailleurs, mais que les conséquences de ces actes rendaient les civils en dehors de l'Ukraine plus vulnérables à la famine ou à toute autre forme de crise humanitaire, les « dommages fortuits » causés à ces personnes seraient excessifs par rapport à l'avantage militaire anticipé et la Russie commettrait une violation du principe de proportionnalité.

S'il existait un blocus au sens juridique, le premier scénario, à savoir la violation du principe de distinction « par ricochet », aurait exigé l'existence d'une intention plus spécifique, et donc plus difficile à prouver. De l'autre côté, le deuxième cas nécessiterait une évaluation constante de la situation sur le terrain pour déterminer si le blocus établi respecte le DIH. Cependant, en tout état de cause, le seuil des dommages nécessaires afin d'identifier une violation de ces principes devrait être moins élevé, afin que les populations sans aucun lien avec un conflit armé puissent être protégées de manière plus étendue.

IV. La conclusion : l'avenir du blocus maritime en DIH contemporain et la possibilité du maintien d'un concept traditionnel dans un contexte d'évolution du droit international

En guise de conclusion, il convient également de se concentrer sur la question de savoir si le blocus demeure une méthode de guerre légitime à la lumière des développements en DIH et d'autres domaines du droit international. Alors que la perspective majoritaire défend le maintien de ce droit belligérant historique, la pratique récente du blocus a suscité des réactions au sein de la communauté internationale, et a renforcé le soutien en faveur d'une réforme fondamentale[129], voire de son abolition[130].

La résistance à la révision des règles du blocus est principalement motivée par une perspective traditionnelle, défendue par la majorité des auteurs dans la doctrine du droit de la guerre navale. Selon cette approche, étant donné que le droit de la guerre navale va au-delà de la simple branche maritime du DIH[131], le maintien des concepts traditionnels ne devrait pas être remis en question. De plus, ces justifications s'appuient également sur l'héritage de la pratique suivie depuis des siècles, comme l'a résumé Heintschel von Heinegg : « *[n]aval warfare has never been limited to the military subjugation of the enemy. Its overall aim is sea denial and sea control* »[132]. Ces opinions fondées sur les exceptions historiques sont contestables. Il est compréhensible que chaque domaine du DIH puisse avoir ses propres particularités, mais ces différences ne devraient pas empêcher l'application des principes essentiels du DIH, à savoir les règles relatives à la nécessité militaire, à l'humanité, à la distinction, à la proportionnalité et aux précautions[133].

Le régime juridique du blocus n'a jamais bénéficié d'une clarté facilitant son exercice, et cette ambiguïté ne semble pas pouvoir être résolue dans un avenir proche. Comme exprimé par plusieurs juristes dans la doctrine, la pratique de blocus a généralement été instable après la Seconde Guerre mondiale, notamment en ce qui concerne l'application « *of the key formal requirements of a blockade* »[134]. Ce phénomène découle du fait que « *[e]conomic warfare has not figured a major component* » en raison de la limitation de l'étendue des conflits armés internationaux après 1945[135]. De plus, les blocus *de facto* se manifestent de manière plus visible par

---

[129] Tom Dannenbaum, « Encirclement, Deprivation, and Humanity: Revising the San Remo Manual Provisions on Blockade » (2021) 97 Intl L Studies 307 aux pp 384–86 ; Magne Frostad, « Naval Blockade » (2018) 9 Arctic Rev L & Politics 195 à la p 212 ; Fink, *supra* note 51 à la p 434.

[130] Andrew Clapham, *War*, Oxford, Oxford University Press, 2021 à la p 373.

[131] À ce stade, Kraska et Pedrozo concluent que : « *The law of naval warfare is comprised of three overlapping bodies of law: the conduct of hostilities and protection of victims (jus in bello), the law of prize or capture, and the law of maritime neutrality*. » Voir James Kraska & Paul Pedrozo, *Disruptive Technology and the Law of Naval Warfare*, Oxford, Oxford University Press, 2022 à la p 15.

[132] von Heinegg, « Armed Conflit at Sea », *supra* note 44 à la p 516.

[133] Haines, *supra* note 36 à la p 432.

[134] Letts et McLaughlin, *supra* note 26 à la p 277.

[135] Haines, *supra* note 36 à la p 428.

des mesures d'interdiction similaires à celles du blocus *de jure*[136], s'étendant également aux conflits armés non-internationaux dont le régime juridique ne reconnaît pas le blocus comme méthode de guerre[137].

En outre, nous voulons mettre l'accent sur l'évolution dynamique du DIH et la nécessité d'une approche progressiste dans tous les domaines de la guerre. Comme nous l'avons présenté précédemment, le blocus, à son origine, a été conçu comme la version maritime du siège. Selon Dinstein, l'essentiel de la guerre de siège classique « *lies in an attempt to capture the invested location through starvation* » en incluant celle de « *substantial civilian population within the surrounded area* »[138]. Il a donc souligné que la famine dans une localité assiégée affecterait en premier lieu les civils qui y sont plus vulnérables[139]. En raison de son incompatibilité avec le principe de distinction, un tel exercice du siège n'est plus autorisé en DIH, conformément à l'article 54(1) *Protocole additionnel I* interdisant l'utilisation de la famine comme méthode de guerre[140]. Avec ce nouveau régime juridique de la guerre de siège, qui constitue une modification « radicale », « *a siege becomes devoid of its central attribute* »[141].

Dans l'histoire, le régime juridique classique du blocus, qui visait directement la soumission de l'ennemi par la famine de la population dans la zone bloquée, ne comportait aucune exception fondée sur des considérations humanitaires[142]. Selon Tucker, « *[i]n both World Wars the belligerents considered the economy of an enemy not only a legitimate, but a principal, military objective* »[143]. Durant cette période, la famine des civils était considérée comme une conséquence directe et acceptable d'un blocus, comme dans le *Hunger blockade* de la Royal Navy sur les côtes allemandes tout au long de la Première Guerre mondiale[144], ayant directement causé la mort de presque 800 000 personnes civiles[145].

---

136 Il est clair que la pratique des blocus *de jure* n'a pas été abandonnée. Comme Walker a présenté, « [b]lockades in the traditional sense were declared in several of the conflicts (Korea, 1950; India-Pakistan, 1971; Arab-Israel, 1973; Iran-Iraq, 1980 ; Lebanon, 1982) ». Outre ces exemples, les blocus du Liban (2006) et de la Bande de Gaza (depuis 2009) ont été déclarés par Israël de manière traditionnelle. Voir George K Walker, « State Practice Following World War II, 1945-1990 » (1993) 65 Intl L Studies 121 à la p 188 ; voir aussi Yoram Dinstein, *The Conduct of Hostilities under the Law of International Armed Conflict*, 4e éd, Cambridge, Cambridge University Press, 2022, 298.

137 À ce point, Heintschel von Heinegg fait référence aux exemples de « blocus » du Sri Lanka, de Libye, du Yémen et de la Bande de Gaza. Pourtant, la qualification du conflit israélo-palestinien est controversée au sein de la communauté internationale. Voir Wolff Heintschel von Heinegg, « Methods and Means of Naval Warfare in Non-International Armed Conflicts » (2012) 88 Intl L Studies 211 aux pp 215–16, 228 ; voir aussi von Heinegg, « Blockade », *supra* note 66 au para 57.

138 Dinstein, *supra* note 136 à la p 294.

139 *Ibid*.

140 Detter, *supra* note 43 à la p 298.

141 Dinstein, *supra* note 136 à la p 296.

142 Par exemple, les règles coutumières avant la Première Guerre mondiale, suivies jusqu'en 1945, ne permettaient aux navires de commerce neutres passer la ligne du blocus qu'en cas de détresse, de force majeure et d'ignorance de l'existence d'un blocus. Voir JA Hall, *The Law of Naval Warfare*, 1ère éd, Londres, Chapman & Hall, 1914 aux pp 86–91.

143 Tucker, *supra* note 122 à la p 284.

144 Kraska et Pedrozo, *supra* note 131 à la p 145.

145 Charles Paul Vincent, *The Politics of Hunger: The Allied Blockade of Germany, 1915-1915*, Athens (Ohio), Ohio University Press, 1985 à la p 141.

Les similitudes entre le siège et le blocus apparaissent clairement au-delà de leurs origines historiques. Tout comme la guerre de siège, le concept du blocus a toujours posé un problème en matière de respect du principe de distinction, même dans les conflits armés récents. L'affirmation de Heintschel von Heinegg en ce sens met en evidence cet aspect problématique : « *A blockade will always have negative impacts on the supply of the civilian population with food, drinking water, medical items, and other objects essential for its survival* »[146]. Par ailleurs, les effets d'un blocus sur les populations civiles peuvent être identiques, voire plus graves que ceux d'un siège, notamment en cas de blocus « prolongés »[147].

En ce qui concerne les effets du blocus sur les populations civiles et la propriété privée, il faudrait aussi prendre en compte la complémentarité entre les règles du DIH et celles du droit international des droits de l'homme en temps de conflit armé. La responsabilité des États en vertu de ce dernier renforce l'interdiction d'affamer les civils comme méthode de guerre en DIH[148]. Les États ont donc l'obligation de fournir ou de faciliter l'approvisionnement essentiel aux individus sous leur contrôle direct ou indirect, également en vertu des traités internationaux sur les droits de l'homme comme le *Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels*, adopté en 1976[149], et la *Convention européenne des droits de l'homme* de 1950[150]. D'après Benvenisti, le seuil posé par le droit international des droits de l'homme en cas de blocus devrait inclure le libre passage des civils depuis et vers la zone bloquée, et le maintien du blocus ne devrait pas entraîner un niveau de « *denial of a person's humanity, and this, in itself, is inhuman and degrading treatment* »[151].

À part les considérations purement basées sur le *jus in bello*, certains juristes considèrent que les restrictions posées la *Charte des Nations Unies* à l'emploi de la force armée, à savoir le *jus ad bellum*, ont un effet essentiel sur l'applicabilité du blocus comme méthode de guerre[152]. Dans ce contexte, par exemple, la perspective britannique après 1945 soutient la restriction de l'exercice des actes de guerre par les dispositions relatives à l'exercice de la légitime défense[153]. Il est évident que ces deux corps juridiques sont distincts, et par principe, la légitimité d'un acte de guerre sous le *jus ad bellum* n'a pas d'effet sur sa légitimité sous le *jus in bello*, mais les États seraient

---

146 von Heinegg, « Blockade », *supra* note 66 au para 50.

147 Dinstein, *supra* note 136 aux pp 299–300.

148 Daragh Murray, « Maritime Warfare« dans Elizabeth Wilmhurst et al, dir, *Practitioners' Guide to Human Rights Law in Armed Conflict*, Oxford University Press, Oxford, 2016, 289 aux pp 296–97.

149 *Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels*, 19 décembre 1966, 999 RTNU 171 art 1(2) (entrée en vigueur 23 mars 1976) : « Pour atteindre leurs fins, tous les peuples peuvent disposer librement de leurs richesses et de leurs ressources naturelles […] En aucun cas, un peuple ne pourra être privé de ses propres moyens de subsistance. »

150 James Farrant, «The Gaza Flotilla Incident and the Modern Law of Blockade» (2013) 66:3 Naval College War Rev 81 à la p 97.

151 Eyal Benvenisti, « The International Law of Prolonged Sieges and Blockades: Gaza as a Case Study » (2021) 97 Intl L Studies 969 à la p 993.

152 Nilüfer Oral, «Law of the Sea, Naval Blockades and Freedom of Navigation in the Aftermath of Gaza Flotilla Incident of 31 May 2010« dans Lilian del Castillo, dir, *Law of the Sea, From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea: Liber Amicorum Judge Hugo Caminos*, Leiden, Brill Nijhoff, 2015, 356 aux pp 367–68.

153 von Heinegg, « Blockade », *supra* note 66 au para 22.

sûrement dans la situation de justifier les blocus qu'ils exercent, non seulement par leur conformité avec le principe la proportionnalité du DIH, mais aussi avec les principes de nécessité et de proportionnalité reconnus par la *Charte des Nations Unies*[154].

***

Prenant en compte tous les aspects susmentionnés, en DIH contemporain, le blocus maritime est confronté à un dilemme similaire à celui relatif à la licéité de la guerre de siège : il est « *very difficult for a commander to conduct a [blockade] that is both successful and lawful* »[155]. Le *MSR*, malgré l'inclusion des articles 54 et 70 du *Protocole additionnel I* dans le droit de blocus, « has significant humanitarian infirmities »[156]. Pour cette raison, le droit du blocus devrait faire l'objet d'une révision détaillée, au cours de laquelle l'utilisation de la famine par un blocus serait catégoriquement interdite[157], et le critère d'impartialité serait réinterprété, voire aboli[158]. Ce faisant, les États imposant un blocus devraient permettre la navigation maritime civile depuis et vers la zone bloquée afin de renforcer les obligations humanitaires et celles tenant aux droits de l'homme de façon plus efficace[159]. Même si le « blocus » dans la mer Noire ne constitue pas un blocus au sens du *MSR*, la crise humanitaire qu'il provoque est une situation particulière compte tenu de l'ampleur de ses effets. Cet exemple pourrait fournir une base pour des réformes afin d'éviter l'emploi des mesures similaires qui pourraient potentiellement représenter un danger plus grave à l'avenir.

---

154 Clapham, *supra* note 130 aux pp 363–64.

155 La citation originale : « *That said, the evolution in how armed conflicts are now fought … coupled with developments in IHL make «it very difficult for a commander to conduct a siege that is both successful and lawful* ». Voir Beth van Schaack, « Siege Warfare and the Starvation of Civilians as a Weapon of War and War Crime » (4 février 2016), en ligne : *Just Security* <www.justsecurity.org/29157/siege-warfare-starvation-civilians-war-crime/>.

156 Dannenbaum, *supra* note 129 à la p 333.

157 *Ibid* à la p 385.

158 James Farrant, « Modern Maritime Neutrality Law » (2014) 90 Intl L Studies 198 à la p 269.

159 La pratique récente du blocus fournit un exemple à une telle situation : « *during the Israeli blockade of Lebanon, Italy was permitted to evacuate its own and other countries' nationals* » Voir Ronzitti, *supra* note 106 au para 19.