



UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

LES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et Management des Activités Maritimes

par

Iлона MARZOLF

Sous la direction de :

Cyril BLOCH

Professeur à l'Université d'Aix-Marseille

Janine BRUN

Directrice juridique de la Compagnie Maritime Marfret

Année universitaire 2022-2023



UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

LES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et Management des Activités Maritimes

par

Iona MARZOLF

Sous la direction de :

Cyril BLOCH

Professeur à l'Université d'Aix-Marseille

Janine BRUN

Directrice juridique de la Compagnie Maritime Marfret

Année universitaire 2022-2023

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier Madame Janine Brun ainsi que l'ensemble de mes collègues du service juridique de la Compagnie Maritime Marfret pour le sens de la collaboration et la bienveillance constante dont ils ont fait preuve tout au long de l'année. Je tiens également à exprimer ma gratitude la plus sincère envers Amélia Pehlivanidis, qui m'a accompagnée, conseillée et soutenue en permanence.

Je tiens à remercier Monsieur le Professeur Cyril Bloch, Maître Christophe Thelcide et l'ensemble des professeurs et intervenants du Master de droit et management des activités maritimes, pour la qualité de leurs enseignements et leur dévouement.

Je souhaite remercier Monsieur Philippe Michaud, administrateur des affaires maritimes et ancien directeur du CROSS Méditerranée de La Garde, pour ses éclaircissements et contributions essentielles à ce mémoire.

Enfin, je tiens à remercier très sincèrement Mat ainsi que l'ensemble de mes proches et ma famille. Leur soutien a été un pilier durant tout mon parcours académique.

SOMMAIRE

TABLE DES ABRÉVIATIONS	- 5 -
INTRODUCTION	- 7 -
PARTIE 1 : L'IMMUNITÉ SOUVERAINE DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE	- 11 -
TITRE 1 : DÉFINITIONS DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE, DES PARTICULARISMES DU DROIT MARITIME.....	- 12 -
TITRE 2 : L'IMMUNITÉ DES NAVIRES DE GUERRE ET AUTRES NAVIRES D'ÉTAT, UN PRINCIPE DE DROIT INTERNATIONAL AU SERVICE DE LA SOUVERAINETÉ DES ÉTATS	- 39 -
PARTIE 2 : LES DROITS ET LIBERTÉS DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE DANS L'EXERCICE DE LEURS MISSIONS DE SOUVERAINETÉ .-	65 -
TITRE 1 : LES DROITS ET OBLIGATIONS DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE EN HAUTE MER	- 66 -
TITRE 2 : LE RÉGIME APPLICABLE AUX NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE DANS LES ZONES DE SOUVERAINETÉ ÉTATIQUE	- 87 -
CONCLUSION	- 107 -
BIBLIOGRAPHIE	- 110 -
TABLE DES ANNEXES	- 118 -
ANNEXES	- 119 -

TABLE DES ABRÉVIATIONS

AEM	Action de l'État en mer
APB	Armement des phares et balises
AVIA	Force maritime de l'aéronautique navale
CNSP	Centre national de surveillance des pêches
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
COLREG	<i>International Regulations for preventing collisions at Sea</i> (voir RIPAM)
CPA	Cour permanente d'arbitrage
DCS	Dispositif de contrôle et de surveillance
DGAMPA	Direction Générale des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DIRM	Direction interrégionale de la mer
DMF	Droit Maritime français
FAN	Force d'action navale
FORFUSCO	Force maritime des fusiliers marins et commandos
FOST	Force océanique stratégique
LGDJ	Librairie générale de droit et de jurisprudence
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires

OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PAM	Patrouilleur des Affaires maritimes
PUF	Presses universitaires de France
RIPAM	Règlement International pour prévenir les abordages en mer
SAR	<i>Search and Rescue</i> ; (Recherches et sauvetage)
SCN	Service à compétence nationale
SNA	Sous-marins nucléaires d'attaque
SNLE	Sous-marins lanceurs d'engins
SNSM	Société Nationale de Sauvetage en mer
SOLAS	<i>Safety of Life at Sea</i> ; (Sauvetage de la vie humaine en mer)
SPA	Service public administratif
SPIC	Service public industriel et commercial
STCW	<i>Convention on standards of Training, Certification and Watch keeping for Sea farers</i> ; (Convention internationale sur les normes de gens en mer, de délivrance des brevets et de veille)
TGI	Tribunal de Grande Instance
TIDM	Tribunal International du droit de la mer
ZEE	Zone économique exclusive

INTRODUCTION

- 1. – Entre rigueur et liberté.** – « *La mer est un espace de rigueur et de liberté. Y perdre la rigueur c'est perdre la liberté.* »¹ écrivait Victor Hugo. Cette dualité entre la liberté offerte par la mer et la rigueur des lois et réglementations qui l'encadrent, fait inéluctablement écho aux navires d'État et navires de guerre. Ces navires qui naviguent dans cette mer à la fois libre et réglementée incarnent la souveraineté et la puissance nationales. Ils reflètent la rigueur qui s'applique en mer aux fins de préserver cette liberté essentielle.
- 2. – Définition du navire.** – Si la notion de liberté en mer a prévalu durant de nombreuses ères, le développement des activités humaines en mer a nécessité l'établissement d'un cadre réglementaire. Ces réglementations ont pour dénominateur commun le navire. Bien que le navire soit l'élément autour duquel s'organisent les règles spécifiques du droit maritime, sa définition précise n'est pourtant pas prévue par les textes juridiques qui l'encadrent. Ainsi, c'est une définition d'origine jurisprudentielle que l'on retient, fondée sur quatre critères de qualification, dont trois objectifs et un subjectif. Il est désormais communément admis qu'un navire est un engin flottant à propulsion mécanique autonome, apte à affronter les périls de la mer et exerçant son activité habituelle dans les eaux maritimes.²
- 3. – Armements privés et armements d'État.** – Cette notion est généralement associée par les textes juridiques qui l'encadrent, aux navires affectés à un usage commercial. Tel est le cas, en droit interne, du Code des transports qui prévoit de s'appliquer aux navires « *de commerce, de pêche ou de plaisance* ».³ Parmi ces navires, la majorité est exploitée par des armateurs privés mais il est possible, dans certains cas, que l'armateur soit une personne morale publique. Cette situation exceptionnelle peut se présenter en temps de guerre ou de crise, notamment lorsque l'État réquisitionne un navire. Toutefois, les

¹ V. Hugo, *Quatrevingt-treize*, 1874

² En ce sens : P. Bonassies, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 4^e éd., 2022, pp. 159-170, n°172-186

³ Code des transports, art. L.5000-2

conventions internationales qui règlementent le droit maritime associent le régime juridique de l'État armateur à celui des entreprises privées.⁴ En effet, la Convention de 1926 pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État prévoit que ces navires armés par l'État sont soumis « *aux mêmes règles de responsabilité et aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés* ». ⁵ Pour cette raison, il ne semble pas pertinent de s'arrêter plus longtemps sur ces navires exploités par l'État à des fins commerciales puisque l'ordre juridique international les associe aux navires privés qui sont au cœur même du domaine d'application des principales conventions internationales.

4. – **Navires d'État affectés à un service public non commercial.** – En outre, une autre catégorie de navires est quasiment toujours mentionnée par les textes juridiques mais n'est jamais réellement définie ; il s'agit des navires possédés ou exploités par l'État et affectés à un service public non commercial. Ces navires se voient appliquer un régime juridique spécifique, bien différent de celui qui s'applique aux navires privés. Ils sont en effet exclus du domaine d'application des conventions internationales, lois et règlements de droit maritime. C'est le cas par exemple de la Convention de 1989 sur l'assistance, dont l'article 4§1 prévoit que ses dispositions ne s'appliquent pas « *aux navires de guerre ou autres navires non commerciaux appartenant à un État ou exploités par lui* ».
5. – **Navires de guerre.** – A ces navires d'État sont généralement associés les navires de guerre, définis par les textes juridiques comme étant des navires appartenant à la Marine nationale ou une marine étrangère. Ils sont associés aux navires d'État en ce sens qu'ils assurent des missions de service public parmi lesquelles, la défense en mer ou la sécurité maritime et sont quasiment toujours exclus des textes qui règlementent la navigation en mer. Les navires de guerre constituent donc une « sous-catégorie » des navires d'État et ont tous deux un régime juridique similaire à bien des égards.
6. – **Exclusion des aéronefs.** – Les navires de la Marine nationale sont eux-mêmes généralement associés aux aéronefs. Cependant, les aéronefs sont soumis à un régime

⁴ En ce sens : P. Bonassies, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 4^e éd., 2022, p. 238, n°273

⁵ Convention Internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, Bruxelles, 10 avril 1926, art. 1

juridique encore plus spécifique qui pourrait faire l'objet d'un mémoire à part entière. Pour cette raison, nous les excluons de nos développements.

- 7. – Régime juridique des navires d'État et navires de guerre** – Les navires d'État et navires de guerre sont donc généralement exclus du domaine d'application des principaux textes juridiques. Pourtant, ils naviguent comme tous autres navires affectés à un usage commercial sur les mêmes espaces maritimes et sont susceptibles de se voir confronter à des problématiques similaires. Déterminer le régime juridique qui leur est applicable semble donc primordial.

Certaines conventions internationales mentionnent des dispositions applicables à ces navires. C'est le cas de la Convention de 1926 pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État qui décide que les navires appartenant ou exploités par l'État à des fins de service public non commerciales, bénéficient d'immunités juridictionnelles.⁶ Ces dispositions seront confirmées quelques années plus tard par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 qui prévoit que les navires d'État et navires de guerre jouissent d'immunités souveraines, immunités absolues lorsqu'il s'agit de naviguer en haute mer, ainsi que par la Convention des Nations Unies de 2004 sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens.⁷ Cette dernière, bien qu'elle ne soit pas encore en vigueur par manque de ratifications, fait office de droit coutumier.

C'est principalement à partir de ces conventions que nous tenterons de définir le régime juridique applicable aux navires d'État et navires de guerre, régime spécifique qui résulte de leur affectation à des missions de service public en mer. Les dispositions de droit interne relatives à ces navires sont inspirées du droit international et n'en sont, pour la plupart, que le reflet. Ainsi, nous nous focaliserons en priorité sur ce que prévoient les conventions internationales.

- 8. – Organisation du développement.** – Les navires d'État et navires de guerre incarnent la souveraineté de l'État dont ils battent le pavillon. L'exercice de leurs missions

⁶ *Ibid*, art. 3

⁷ Convention des Nations-Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens, 2004, art. 16

souveraines en mer requiert un cadre réglementaire adapté dont nous définirons les principaux aspects durant notre développement. Avant de se pencher concrètement sur les réglementations qui encadrent ces navires, il apparaît nécessaire de s'entendre sur la signification précise des notions de « navire d'État » et « navire de guerre » ainsi que de présenter les navires qu'un État peut posséder ou exploiter, en se focalisant sur les navires de l'État français. Pour mener à bien l'exercice de leurs missions souveraines, ces navires, au même titre que les États dans l'ordre juridique international, jouissent d'immunités juridictionnelles de deux types (Partie 1).

Si le bénéfice des immunités souveraines dont jouissent les navires d'État et navires de guerre garantit l'exercice de leurs missions en mer, il leur permet aussi de se voir attribuer des droits particuliers lors de leur navigation en mer et plus précisément, dans un espace où règne la liberté ; la haute mer. Ces navires, grâce au privilège qui leur est accordé, ont un droit de contrôle en haute mer qu'aucun autre type de navire ne détient. Toutefois, lors de leur navigation dans les eaux territoriales d'un État étranger, la coexistence de deux souverainetés dans une même zone peut parfois s'avérer complexe et être à l'origine de nombreuses problématiques sur le plan des relations internationales (Partie 2).

PARTIE 1 : L'IMMUNITÉ SOUVERAINE DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE

9. – Termes introductifs. – Le régime juridique des navires d'État et navires de guerre peut être considéré comme une spécificité du droit maritime. Alors que les navires privés, utilisés à des fins commerciales, sont au cœur même des conventions, des lois et des règlements qui régissent le droit maritime, les navires d'État affectés à un service public non commercial, comme les navires de guerre, sont constamment exclus du domaine d'application de ces réglementations.

10. – Plan. – Pour mieux comprendre ce particularisme, il conviendra de définir successivement ces navires et de présenter ceux que possèdent ou exploitent l'État français pour assurer des missions de souveraineté en mer (Titre 1). Ces missions de souveraineté ne seraient pas envisageables sans le bénéfice des immunités dont jouissent les États dans l'ordre juridique international et qui bénéficient également à leurs navires pour l'exercice de leurs missions en mer (Titre 2).

TITRE 1 : DÉFINITIONS DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE, **DES PARTICULARISMES DU DROIT MARITIME**

11. – Plan. – Les navires d'État (Chapitre 1) et navires de guerre (Chapitre 2), particularismes du droit maritime, devront être définis et présentés successivement afin de s'entendre sur la signification précise de ces notions.

CHAPITRE 1 : LES NAVIRES D'ÉTAT

Dans un premier temps, il conviendra de se focaliser sur les navires d'État pour déterminer ce qui les caractérise (Section 1) avant d'exposer ceux que possède l'État français pour l'exercice de ses missions en mer (Section 2).

Section 1 : Définition des navires d'état

Les navires d'État sont souvent mentionnés par le législateur ou les auteurs de droit maritime mais ils ne sont pas définis précisément (I). Nous verrons que trois critères suffisent à les caractériser comme tel (II).

I- Une définition succincte des navires d'État

Qu'il s'agisse des définitions mentionnées au travers de textes juridiques tels que les conventions internationales ou le Code des transports français (A) ou de celles évoquées par les principaux auteurs contemporains de droit maritime (B), aucune ne paraît suffisamment complète pour définir clairement ce que sont les navires d'État.

A) Une définition non explicite des navires d'État par les conventions internationales et le Code des transports français

12. – Exclusion des navires utilisés à des fins commerciales. – Comme nous l'avons précédemment annoncé lors de l'introduction, une distinction s'opère entre les navires qu'un État utilise à des fins commerciales et ceux qui appartiennent ou sont exploités par un État à des fins de service public non commerciales. En effet, là où les conventions internationales excluent généralement de leur champ d'application les navires affectés à un service public, elles s'appliquent aux navires qu'un État exploite à des fins

commerciales.⁸ Ainsi et pour des raisons déjà évoquées, nous nous intéresserons uniquement aux navires exploités par un État à des fins de service public non commerciales et ne nous attarderons pas plus longuement sur les navires commerciaux des États qui sont soumis au même régime juridique que les autres navires privés.

13. – Les navires d’État exclus du domaine d’application des conventions. – Ainsi, comme nous avons déjà eu l’occasion de le mentionner, ces navires d’État affectés à un service public sont des particularismes du droit maritime, en ce sens que les conventions internationales les excluent généralement de leur champ d’application, au même titre que les navires de guerre. C’est notamment le cas de la Convention de 1989 sur l’assistance, que nous avons citée lors de l’introduction. Également, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) accorde un régime juridique spécial dans sa section sur la haute mer aux « *navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement pour un service public non commercial* ». ⁹ D’autres conventions internationales, pour qualifier ces navires d’État, reprennent les mêmes éléments de définition. C’est notamment le cas de l’article 13 de la Convention du 19 avril 1993 sur les hypothèques et privilèges maritimes ou encore de l’article 16 de la Convention des Nations unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens. ¹⁰

14. – Absence de définition des navires d’État par les conventions. – Cependant, alors que les principales conventions internationales régissant le droit maritime excluent spécifiquement cette catégorie de navires de leur champ d’application, aucune d’entre elles ne définit explicitement le navire d’État utilisé à des fins autres que commerciales, ¹¹ contrairement aux navires de guerre qui sont définis par la Convention de Montego Bay. ¹² Là où la Convention de Montego Bay contient un article 29 intitulé « *Définition de navire de guerre* », elle ne comporte aucun article équivalent pour les navires d’État.

⁸ P. Bonassies, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 4^e éd., 2022, p. 239, n°274

⁹ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 96

¹⁰ P. Bonassies, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 4^e éd., 2022, p. 239, n°274

¹¹ J. Symonides, M. Symonides, « Droits de l’État du pavillon sur les épaves des navires de guerre et des autres navires d’État utilisés à des fins non commerciales », *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, 2011

¹² Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982

15. – Absence de définition des navires d’État en droit interne. – Nous pouvons faire la même observation en droit interne français. En effet, l’article L. 5000-2, I, 2° du Code des transports mentionne, pour définir les différents types de navires, « *les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial* ». Cette définition n’est pas aussi complète et précise que peut l’être celle mentionnée par le même texte, à l’article L.5000-2, II.

16. – Principaux critères de définition du navire d’État. – Qu’il s’agisse des éléments mentionnés par le Code des transports français ou par les articles des principales conventions internationales qui mentionnent les navires d’État, quatre critères sont mis en exergue pour définir cette catégorie de navires : l’appartenance ou l’exploitation par un État, l’affectation à un service public, l’exploitation de ces navires à des fins non commerciales et évidemment, la nécessité que le navire puisse être qualifié comme tel.

Nous allons pouvoir observer, à travers le paragraphe suivant, les éléments mis en avant par les principaux auteurs de droit maritime pour définir les navires d’État.

B) La définition du navire d’État par la doctrine

17. – Définition doctrinale. – Pour compléter les éléments de définition que mettent en exergue les conventions internationales s’agissant des navires d’État, il convient désormais de se pencher sur les éléments de définition de ces navires mis en avant par différents auteurs.

D’abord, Messieurs les professeurs Pierre Bonassies, Christian Scapel et Cyril Bloch évoquent à plusieurs reprises, dans leur *Traité de droit maritime*, des « *navires affectés à un service public* »¹³ ou encore, « *un navire de l’État engagé dans un service public non commercial* »¹⁴.

Monsieur le professeur Philippe Delebecque définit, dans son *Précis de Droit maritime*, les navires d’État « *en tant que biens appartenant à une personne morale de droit public*

¹³ P. Bonassies, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 4^e éd., 2022, p. 239, n°274

¹⁴ *Ibid*, p. 120, n°132

[et qui] bénéficient d'une immunité ». ¹⁵ Dans son même ouvrage, Monsieur Delebecque précise également, s'agissant des classements de navires, qu'il faut exclure du régime de droit maritime privé, les navires « affectés à un service public de l'État, *par exemple les bâtiments employés par les services des ponts et chaussées, des douanes et des ports* ». Il ajoute enfin que « *leur affectation à un service public leur fait une condition particulière, qui n'est pas toujours bien définie.* » ¹⁶

18. – Les critères de définition doctrinaux. – De fait, nous pouvons observer que les auteurs susmentionnés ne donnent pas d'autres éléments de définition que ceux que nous avons précédemment évoqués, à savoir la nécessité d'un navire, l'appartenance ou l'exploitation par l'État, l'affectation à un service public et l'exploitation de ces navires à des fins non commerciales. Ces quatre critères semblent fondamentalement être ce qui caractérise les navires d'État qui nous intéressent en l'espèce. Toutefois, les deux critères qui retiendront notre attention seront ceux du service public et de l'exploitation à des fins autres que commerciales.

II- La nécessité d'une affectation à un service public, à des fins non commerciales

D'après les éléments que nous avons exposés ci-dessus, les navires d'État qui font l'objet de ce mémoire et qui sont généralement exclus du cadre normatif et réglementaire tant interne qu'international, sont des navires caractérisés par leur affectation à un service public (A), qui sont exploités à des fins autres que commerciales (B). Évidemment, ils doivent être qualifiés de « navires » en vertu des critères de définition énoncés lors de l'introduction et être possédés ou exploités par l'État. ¹⁷

A) L'affectation à un service public

19. – Notion de service public. – Pour une meilleure compréhension de ce qu'est un navire affecté à un service public, il semble ici utile de définir succinctement le concept de « service public », concept fondamental de droit administratif. Monsieur le professeur

¹⁵ P. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz, Précis, 14^e éd., 2020, p. 193, n°251

¹⁶ *Ibid*, p. 91, n°98

¹⁷ Voir paragraphe n°2

Gérard Cornu estime qu'un service public « *Désigne usuellement aussi bien une activité destinée à satisfaire un besoin d'intérêt général que l'organisme administratif chargé de la gestion d'une telle activité.* ». ¹⁸

20. – Les éléments caractérisant le service public. – Pour qu'un service public existe, il est nécessaire que deux éléments soient réunis ; un élément organique et un élément matériel. Il faut en effet que le service soit géré par une personne publique (élément organique) et que l'activité poursuivie ait un caractère d'intérêt général (élément matériel).

21. – Distinction entre service public à caractère industriel et commercial et service public administratif. – En France, une distinction s'opère au sein même des services publics. Lorsque le service public est soumis à une gestion privée, on parle de service public industriel et commercial (SPIC) alors que le service public soumis à une gestion publique est un service public administratif (SPA). La distinction entre ces deux catégories de services publics est principalement d'origine jurisprudentielle¹⁹ mais le législateur a eu l'occasion de reprendre ces termes. L'article L2224-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), par exemple, mentionne les « *services publics à caractère industriel et commercial* ».

22. – Une distinction reprise par le Code des transports. – D'ailleurs, l'article L. 5000-2, I, 2° du Code des transports français cité dans le paragraphe précédent, mentionne des navires « (...) *affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial* ». Les termes « *à caractère administratif* » et « *à caractère (...) industriel et commercial* » viennent en l'espèce qualifier le service public administratif (SPA) et industriel et commercial (SPIC).

23. – Les lois du service public. – Aussi, en France, quelle que soit la nature ou le mode de gestion des services publics, ceux-ci sont soumis à trois principes fondamentaux que sont les principes de continuité, d'égalité et de mutabilité et ce, pour garantir l'accès de tous les citoyens à certains biens ou services essentiels. Ils peuvent également parfois être

¹⁸ G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Puf, Quadrige, 12^e éd., 2017, p.960

¹⁹ T. Confl., 22 janvier 1921, n°00706, arrêt « Société commerciale de l'Ouest africain »

soumis au principe de neutralité et/ou de laïcité. Ces principes correspondent aux « lois du service public », également appelées « lois de Rolland », du nom de leur auteur.

24. – Missions et délégations de service public. – Enfin, certaines entités (qui peuvent être des entreprises privées ou publiques) peuvent se voir attribuer des missions de service public par l'État, missions qui sont qualifiées comme tel selon leur contenu et leur objet. Il arrive également parfois qu'une personne publique confie la gestion de son service public à une autre personne, souvent privée, moyennant rémunération et pour une durée déterminée.²⁰ Ce procédé correspond à la délégation de service public, que l'on trouve définie à l'article L.1121-3 du Code de la commande publique et mentionnée à l'article L.1411-1 du Code général des collectivités territoriales. Nous retrouverons ces termes plus loin dans notre développement.

25. – Définition des navires d'État affectés à un service public. – Ainsi, en France, les navires d'État peuvent être définis comme étant des navires possédés ou exploités par une entité publique, utilisés pour des missions étatiques non commerciales répondant à des objectifs d'intérêt général.

Comme nous l'avons déjà indiqué, les navires d'État qui font l'objet de ce mémoire sont des navires affectés à un service public mais également exploités à des fins autres que commerciales.

B) L'exploitation du navire à des fins autres que commerciales

26. – Définition par opposition aux navires de commerce. – Les navires d'État qui nous intéressent en l'espèce sont des navires qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales. Ces navires se définissent donc par opposition aux navires exploités à des fins commerciales, c'est-à-dire, par opposition aux navires de commerce. Pour être plus précis dans nos propos, il convient de préciser ce que signifie la notion de navire de commerce.

²⁰ R. Cabrillac, *Dictionnaire du vocabulaire juridique* 2019, LexisNexis, 10^e éd., 2018, p.179

27. – Définition du commerce. – D'un point de vue juridique, selon Monsieur le professeur Gérard Cornu, le commerce se définit comme étant un ensemble d'activités énumérées par le Code de commerce « *qui permettent aux richesses de passer des producteurs aux consommateurs* »²¹. Les navires affectés à un usage commercial sont des navires exploités dans le but de réaliser des actes de commerce et sont, de fait, des navires qui permettent la transmission de richesses du producteur au consommateur et ce, à une échelle mondiale dès lors que le transport de marchandises a lieu entre deux points de départ et d'arrivée situés sur des territoires d'États distincts.²²

28. – La flotte de commerce. – En France, la flotte de commerce regroupe différents types de navires destinés à transporter des passagers et/ou des marchandises sèches ou liquides. Ce transport peut s'effectuer à bord de navires distincts, tels que des porte-conteneurs, des vraquiers, des navires citernes ou encore des navires rouliers, le tout dépendant de la nature et des conditions de transport requises par la marchandise.

29. – Des navires définis par opposition aux navires de commerce. – Ainsi, les navires d'État qui nous concernent en l'espèce étant des navires non affectés à une utilisation commerciale, ils se définissent par opposition aux éléments précités. Les navires que nous décrirons au travers de ce mémoire sont des navires qui ne sont pas destinés au commerce, qu'il soit réalisé à une échelle nationale ou mondiale et dont l'objectif n'est pas de réaliser des échanges de marchandises entre des producteurs et consommateurs.

30. – Définition des navires d'État. – Au vu de tous les éléments exposés ci-dessus, ce mémoire étant en partie consacré aux navires d'État affectés à un service public non commercial, il sera destiné à décrire le régime juridique applicable aux navires tels que définis ci-après. Il s'agit d'abord de navires – soit des engins à propulsion mécanique autonome, aptes à affronter les périls de la mer et exerçant leur activité habituelle dans les eaux maritimes –, possédés ou exploités par une entité publique – qui sont des conditions alternatives. Ces navires sont utilisés pour des missions répondant à des objectifs d'intérêt général, sans que ces missions n'aient un but lucratif ni ne soient liées à un échange de marchandises quelconques entre des producteurs et des consommateurs.

²¹ G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Puf, Quadrige, 12^e éd., 2017, p.198

²² En ce sens : N. Balat, *Cours de Ventes Internationales et Contrats*, 2023

A ce stade, au vu des éléments que nous avons, cela semble être la définition la plus précise qui puisse être donnée des navires d'État. Pour faciliter la compréhension, nous emploierons désormais les termes « navires d'État » pour désigner les navires que nous venons de définir.

Cette définition juridique des navires d'État étant très théorique, il semble désormais intéressant de présenter de manière plus concrète ce que sont ces navires d'État.

Section 2 : Présentation générale des différents types de navires d'état français

Comme il serait difficile d'exposer les navires possédés et exploités par tous les États du monde, nous ne présenterons que les navires de l'État français. Certains d'entre eux sont, sans qu'il ne puisse y avoir aucun doute, possédés et exploités directement par le gouvernement français (I) alors que d'autres navires pourraient laisser place à une incertitude quant à leur exploitation par l'État français (II).

I- Les navires possédés et exploités par le gouvernement français

Le gouvernement français, pour assurer la défense et le contrôle de ses eaux territoriales, peut compter sur un certain nombre de navires dont le déploiement est coordonné par les Préfets maritimes dans le cadre de l'action de l'État en mer (A). D'autres navires sont possédés par l'État et affectés à des missions de recherches en mer (B). Pour chaque type de navire, il importe de détailler ses missions pour déterminer s'il peut être qualifié de navire d'État.

A) Les navires utilisés dans le cadre de l'action de l'État en mer

31. – L'action de l'État en mer coordonnée et animée par le préfet maritime. – Dans certaines situations, l'État, par le biais de ses administrations, doit intervenir en mer. L'action de l'État en mer (AEM)²³, qui « désigne l'ensemble des opérations maritimes menées par le Gouvernement dans l'intérêt public sur ses propres ressources, à l'exception des missions de défense »,²⁴ n'est possible que grâce aux moyens matériels

²³ Annexe n°1

²⁴ Site officiel du gouvernement : www.gouvernement.fr/action-de-l-etat-en-mer-sgmer

mis à la disposition des administrations qui y sont impliquées. L'AEM est, depuis un décret de 2004, animée et coordonnée²⁵ par le Préfet maritime - qui n'est autre que le « *représentant de l'État en mer* »²⁶ - dans sa zone maritime. Le Secrétaire général de la mer (actuellement, Monsieur Didier Lallement) anime et coordonne l'action des trois préfets maritimes de France métropolitaine, sous l'autorité du Premier ministre. Il n'existe pas, en outre-mer, de préfet maritime. Ces fonctions sont exercées par le délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer, fonction dévolue au préfet ou au haut-commissaire délégué du gouvernement.²⁷ Les préfectures maritimes françaises, qui se trouvent à Toulon pour la Méditerranée, à Brest pour la façade Atlantique et à Cherbourg pour la Manche et Mer du Nord,²⁸ s'appuient principalement, pour leurs actions en mer, sur les moyens dont disposent les douanes françaises, la marine nationale, la gendarmerie nationale ainsi que les affaires maritimes et exercent une autorité sur ces institutions, « *sans faire obstacle à l'exercice par les autorités administratives, civiles et militaires, et les autorités judiciaires des compétences qui leur sont reconnues par d'autres textes législatifs ou réglementaires* ». ²⁹ Enfin, le préfet maritime est « *investi du pouvoir de police générale* » et « *a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites.* ». ³⁰

Les institutions précédemment énoncées disposent de moyens matériels pour pouvoir intervenir en mer et, plus concrètement, de navires qui sont spécifiques à chacune d'entre elles. Ces navires sont qualifiés de navires d'État en ce sens qu'ils sont possédés et exploités par l'État français pour assurer des missions d'intérêt général, sans qu'il s'agisse d'activités commerciales.

²⁵ Décret n°2004-112 du 6 févr. 2004, JORF 7 févr. 2004.2616, art. 2, modif. par décret n°2013-136 du 13 février 2013, JORF 15 févr. n°0039

²⁶ *Ibid*, art. 1^{er}

²⁷ Wikipedia : fr.wikipedia.org/wiki/Préfet_maritime

²⁸ Décret n°2004-112 du 6 févr. 2004, JORF 7 févr. 2004.2616, art. 6, modif. par décret n°2013-136 du 13 février 2013, JORF 15 févr. n°0039

²⁹ *Ibid*, art. 2

³⁰ *Ibid*, art. 1^{er}

32. – Les missions des affaires maritimes. – D’abord, les affaires maritimes - dont la direction a été fusionnée avec celle des pêches maritimes et de l’aquaculture, par un décret du 28 février 2022,³¹ pour former la « DGAMPA » (direction générale des affaires maritimes de la pêche et de l’aquaculture) - assurent la gestion des problèmes maritimes par l’intermédiaire des directions départementales des territoires et de la mer (DDTM),³² agissant elles-mêmes sous la coordination des quatre directions interrégionales de la mer (DIRM)³³ situées à Marseille, Bordeaux, Nantes et au Havre. Elles possèdent différents navires pour pouvoir assurer leurs missions en mer, répartis entre la flotte affectée au dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) et la flotte affectée au service des phares et balises.

33. – Les navires des affaires maritimes. – Le dispositif de contrôle et de surveillance est composé de quatre patrouilleurs des affaires maritimes (PAM) en métropole et d’un patrouilleur basé en outre-mer. Le Gyptis (à Marseille),³⁴ le Thémis (à Brest), l’Iris (à La Rochelle), le Jeanne Barret (au Havre) et l’Osiris (à La Réunion)³⁵ sont affectés à des missions de police, à savoir la surveillance des activités maritimes et de navigation, la sécurité des navires, la protection de l’environnement marin et le contrôle des pêches.³⁶ Ce dispositif a permis un contrôle de 13 500 navires en 2021, le hissant à la première place en terme de contribution en matière de police de l’environnement marin et des pêches.³⁷

Les affaires maritimes ont également pour mission d’assurer la mise en place, l’entretien et une veille au bon fonctionnement de la signalisation maritime. Des navires affectés aux différentes DIRM en France permettent d’assurer ces missions spécifiques. A titre d’exemple, à la DIRM de Marseille, la flotte du service Phares et Balises est constituée d’un navire baliseur, le « Provence »,³⁸ de trois vedettes et de deux bateaux de travaux.³⁹

³¹ Décret n°2022-273 du 28 févr. 2022, JORF 1^{er} mars 2022

³² Décret n°2009-1484 du 3 déc. 2009, JORF 4 déc. 2009

³³ P. Bonassies, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 4^e éd., 2022, p. 102, n°112

³⁴ Annexe n°2

³⁵ Site officiel du gouvernement : www.mer.gouv.fr/inauguration-du-nouveau-patrouilleur-des-affaires-maritimes-pour-la-surveillance-et-le-controle-des

³⁶ Site officiel du gouvernement : mer.gouv.fr/sites/default/files/2022-06/dcsavril.pdf

³⁷ Site officiel du gouvernement : mer.gouv.fr/sites/default/files/2022-06/dcsavril.pdf

³⁸ Annexe n°3

³⁹ Site de la DIRM Méditerranée : www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/organisation-du-service-a3031.html

La flotte de l'armement des Phares et Balises (APB) fait actuellement l'objet d'un plan de modernisation avec pour objectif d'atteindre vingt-huit navires, dont quatre en outre-mer.⁴⁰

34. – Missions et navires des douanes françaises. – Ensuite, s'agissant des douanes françaises, elles exercent un service de garde-côtes et assurent principalement des missions de sauvetage aux personnes et d'assistance aux navires, de lutte contre les trafics illicites, les grandes pollutions et la pêche illégale ainsi qu'une surveillance des aires marines protégées.⁴¹ Pour ce faire, les services de garde-côtes de la douane française ont à leur disposition une flotte de quarante navires, comprenant des patrouilleurs garde-côtes comme le « Jean-François Deniau » à La Seyne-sur-Mer, des vedettes garde-côtes tel que le « Mistral » à Marseille ainsi que des vedettes de surveillance rapprochée comme la « Grégau » basée à la Grande-Motte.⁴²

35. – Marine nationale et Gendarmerie maritime. – La marine nationale est, comme nous l'avons indiqué précédemment, exploitée dans le cadre de missions relevant de l'Action de l'État en mer mais également pour des opérations militaires. Elle est composée de plusieurs forces distinctes parmi lesquelles, la Gendarmerie nationale et chacune de ces forces dispose de navires spécifiques. Cependant, comme nous aurons l'occasion de le détailler lors du prochain chapitre, ces navires sont une catégorie particulière des navires d'État, qualifiée de « navires de guerre », que nous traiterons séparément.

De plus, la Marine nationale détient un service spécialisé qui effectue des missions de recherche.

B) Les navires affectés à des missions de recherches

36. – Le service hydrographique et océanographique de la Marine. – La Marine nationale détient le service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM), un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle du ministère des

⁴⁰ Flotte des phares et balises : www.cfdt-ufetam.org/download.php?file=wp-content/uploads/2020/02/modernisation_flotte_apb_20-01-20.pdf

⁴¹ Site de la douane : www.douane.gouv.fr/sites/default/files/documentation/pdf/le-service-garde-cote-de-la-douane-francaise.pdf

⁴² Wikipedia : [fr.wikipedia.org/wiki/Moyens_nautiques_et_aériens_des_garde-côtes_de_la_douane_française](https://fr.wikipedia.org/wiki/Moyens_nautiques_et_a%C3%A9riens_des_garde-c%C3%B4tes_de_la_douane_fran%C3%A7aise)

Armées. Bien qu'il s'agisse d'un service de la marine nationale, les navires qui sont exploités par lui ne sont pas qualifiés de navires de guerre notamment car leur équipage est scientifique et n'est pas soumis aux règles de la discipline militaire⁴³ (voir en ce sens le chapitre 2, Section 1, §I).

37. – Les missions et navires du SHOM. – Ce service a pour mission de « *connaître et décrire l'environnement physique marin dans ses relations avec l'atmosphère, avec les fonds marins et les zones littorales, d'en prévoir l'évolution et d'assurer la diffusion des informations correspondantes.* ». ⁴⁴ Sa mission est fondée sur trois objectifs que sont l'hydrographie nationale, le soutien de la Défense et le soutien aux politiques publiques de la mer et du littoral. Pour exercer ses missions, le SHOM possède quatre navires spécialisés de la Marine nationale et un navire océanographique employé conjointement avec l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (Ifremer).⁴⁵ La flotte se déplace très régulièrement en fonction des missions qui lui sont confiées et ne reste ainsi pas à poste fixe.

38. – L'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (Ifremer). – De la même façon, l'Ifremer est un établissement public à caractère industriel ou commercial, placé sous la double tutelle des ministères de l'Enseignement supérieur et de la Recherche et de l'Écologie, du Développement durable et de l'énergie.⁴⁶ L'Ifremer « *mène des recherches (...) et produits des expertises pour protéger l'océan, exploiter ses ressources de manière responsable et partager les données marines.* ». ⁴⁷

39. – Les missions et navires de l'Ifremer. – L'Ifremer, par son travail d'expertise scientifique, contribue à éclairer les décisions publiques et rédige des dossiers d'expertise ou émet des avis sur des dossiers qui lui sont soumis et ce, à la demande de l'État.⁴⁸ Ses missions sont définies par le décret n°84-428 du 5 juin 1984, relatif à la création, à l'organisation et au fonctionnement de l'Institut français de recherche pour

⁴³ Site officiel du SHOM : www.shom.fr/fr/qui-sommes-nous/missions

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ Site officiel du gouvernement : www.data.gouv.fr/fr/organizations/institut-francais-de-recherche-pour-lexploitation-de-la-mer/

⁴⁷ Site officiel de l'Ifremer : www.ifremer.fr/fr

⁴⁸ *Ibid.*

l'exploitation de la mer. Il a la possibilité d'opérer grâce aux navires de la flotte océanographique française, qui sont armés par la société privée *Génavir* mais possédés et exploités par l'Ifremer, établissement public agissant dans le cadre de missions d'intérêt général - de recherche - pour le compte de l'État français. Sa flotte se compose de navires océanographiques et hydrographiques, à savoir, quatre navires hauturiers, dont l'« Atalante » qui opère en Méditerranée et Atlantique et le « Pourquoi Pas ? », exploité à la fois pour des missions exercées par le SHOM et pour des missions de l'Ifremer.⁴⁹ On distingue également cinq engins sous-marins et six navires côtiers, parmi lesquels, le « Théthys II » qui opère en Méditerranée ou encore, « l'Europe » qui assure un suivi des ressources halieutiques en mer Méditerranée.⁵⁰

40. – Les missions et navires du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM). – De plus, trois navires océanographiques sont possédés par le ministère de la Culture et exploités par le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM). Le DRASSM est un service à compétence nationale (SCN), dépendant du ministère de la Culture et basé à Marseille,⁵¹ destiné à « *mettre en œuvre (...) la législation sur les biens culturels maritimes, en liaison avec les administrations participant à l'action de l'État en mer (...)* ». ⁵² Le DRASSM détient, pour exercer ses recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, les navires océanographiques « Alfred Merlin », « André Malraux »⁵³ et « Triton ».⁵⁴

Enfin, si tous les navires que nous avons précédemment cités, servant pour les missions d'Action de l'État en mer ou pour des missions de recherches sont, sans nul doute, des

⁴⁹ Wikipedia : fr.wikipedia.org/wiki/Pourquoi_pas_%3F (2005)

⁵⁰ Site officiel de l'Ifremer : www.ifremer.fr/fr/flotte-oceanographique-francaise/decouvrez-les-navires-de-la-flotte-oceanographique-francaise

⁵¹ Site officiel du gouvernement : annuaire.service-public.fr/gouvernement/4e7b91ab-8a5d-453a-9c61-655bf5c51955

⁵² Site officiel du DRASSM : www.culture.gouv.fr/Thematiques/Archeologie/Acteurs-formations/Les-services-de-l-archeologie-au-ministere-de-la-Culture/Le-departement-des-recherches-archeologiques-subaquatiques-et-sous-marines

⁵³ Site officiel du gouvernement : www.culture.gouv.fr/Presse/Communiqués-de-presse/Le-DRASSM-et-IxBlue-devoilent-le-nouveau-navire-de-recherche-archeologique-Alfred-Merlin

⁵⁴ Mer et marine : www.meretmarine.com/fr/science-et-environnement/drassm-un-nouveau-navire-pour-2021-et-un-beau-potentiel-international

navires de l'État français, certains navires laissent place à une incertitude quant à leur statut.

II- Les autres navires exploités pour des missions d'intérêt général

Les navires de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) (A) et les navires-câbliers (B) sont deux catégories de navires qui ne sont ni possédés par l'État français, ni réellement exploités par lui mais dont la qualification pourrait fortement s'apparenter à celle des navires d'État tels que définis précédemment.

A) Les navires exploités par la SNSM

41. – Une association reconnue d'utilité publique. – D'abord, la SNSM est définie par l'article 1^{er} de ses statuts comme étant une association « *reconnue d'utilité publique par décret du 30 avril 1970* ». ⁵⁵ La SNSM peut être déployée dans le cadre de l'action de l'État en mer, sous l'autorité du préfet maritime, principalement pour des missions de sauvetage aux personnes. Elle fonctionne d'ailleurs en étroite collaboration avec le gouvernement français et ses collectivités territoriales dans le cadre de ses actions mais ceux-ci participent également en partie à son financement, ⁵⁶ par le biais de subventions importantes. ⁵⁷

42. – Une association qui participe à des missions d'intérêt général. – La SNSM, en exerçant des missions de sauvetage, effectue des missions servant l'intérêt général, comme rappelé par Monsieur Thierry Coquil, directeur des affaires maritimes, commissaire délégué aux transports maritimes et délégué à la mer et au littoral, en 2019. ⁵⁸ L'article 1^{er} des statuts de la SNSM dispose d'ailleurs que la SNSM « *participe aux missions et opérations de sécurité civile pour lesquelles elle est agréée, notamment au sens de l'article L.725-3 du code de la sécurité intérieure, et à toute autre mission*

⁵⁵ Site officiel de la SNSM : www.snsm.org/sites/default/files/2022-03/snsm-statuts-version-2021.pdf

⁵⁶ Site officiel de la SNSM : www.snsm.org/lassociation/organisation/le-financement-de-la-snsm-repose-essentiellement-sur-la-generosite-du-public

⁵⁷ Site officiel du Sénat : www.senat.fr/rap/r19-081/r19-081_mono.html

⁵⁸ *Ibid.*

d'intérêt général reposant sur ses compétences maritimes ou de sécurité civile. ».⁵⁹ Ses missions sont donc d'intérêt général et elle n'exerce pas d'activité commerciale.

43. – Les navires servant aux missions de sauvetage en mer. – La SNSM possède et exploite une flotte importante pour pouvoir exercer ses missions de sauvetage en mer.⁶⁰ Elle dispose d'environ 450 navires hauturiers et côtiers, répartis entre des canots tous temps, des vedettes de 1^{ère} classe, des vedettes de 2^{ème} classe, des vedettes légères ainsi que des semi-rigides.⁶¹

44. – La qualification des navires de la SNSM. – Si l'on s'en tient à la définition des navires d'État que nous avons énoncée précédemment, les navires de la SNSM peuvent donc s'apparenter à des navires d'État, en ce sens qu'ils sont exploités pour des missions d'intérêt général et affectés à un usage non commercial. Pour autant, ils ne peuvent pas réellement être qualifiés comme tel au vu de la définition énoncée dans le premier paragraphe. Cependant, une incertitude persiste quant à leur qualification de navires d'État car ils sont possédés et exploités par une association qui, bien que reconnue d'utilité publique, n'est pas l'État directement ni une entité publique. Leur qualification dépendra donc principalement du contexte spécifique et de l'interprétation juridique qui sera retenue de la notion de « navire d'État ».

D'autres navires que ceux affectés à des missions de sauvetage en mer peuvent poser quelques difficultés quant à leur qualification – ou non – de navires d'État.

B) Les navires câbliers

Les navires câbliers peuvent parfois être qualifiés de navires d'État mais leur qualification n'est pas si évidente.

45. – Missions des navires câbliers. – D'abord, leur mission consiste à poser et réparer des câbles sous-marins pour que les communications puissent être assurées entre des

⁵⁹ Site officiel de la SNSM : www.snsn.org/sites/default/files/2022-03/snsn-statuts-version-2021.pdf

⁶⁰ Annexe n°4

⁶¹ Site officiel de la SNSM : www.snsn.org/sites/default/files/2019-03/snsn-poster-flotte-2018_0.pdf

territoires séparés par la mer.⁶² Ces communications pourraient être définies comme servant l'intérêt général, selon l'interprétation que l'on en fait et selon la catégorie de communications dont il s'agit. Bien que ces câbles représentent des enjeux stratégiques et politiques importants à l'échelle internationale, ils sont également des moyens essentiels pour assurer la transmission d'informations inter-étatiques mais aussi pour la plupart des activités du quotidien qui requièrent notamment une connexion à Internet. En ce sens, on pourrait déterminer que les câbles sous-marins servent l'intérêt général.⁶³

46. – Les sociétés françaises pour la pose et la réparation de câbles sous-marins. – En France, deux entreprises principales assurent la fabrication, la pose ainsi que la réparation des câbles sous-marins. Il s'agit de la société Orange par l'intermédiaire de sa filiale *Orange Marine*, ainsi que de la société *Alcatel Submarine Networks*, une entreprise appartenant au groupe finlandais *Nokia*.⁶⁴ Il est intéressant de noter ici que l'État français était, au 31 décembre 2017, actionnaire à hauteur de 13,39% de la société anonyme Orange.⁶⁵

Orange Marine est armateur d'une flotte constituée de six navires câbliers (« René Descartes », « Léon Thévenin », etc.) et d'un navire de *survey*, le navire « Urbano Monti ».⁶⁶ La société *Alcatel Submarine Networks* exploite six navires⁶⁷ pour assurer la pose et la maintenance des câbles, comme le navire « Île d'Aix » par exemple.⁶⁸

Les câbles sont fabriqués par ces sociétés privées et installés par elles-mêmes. Ils sont également détenus par des sociétés privées et de plus en plus, ils deviennent la propriété des GAFAM⁶⁹ qui investissent massivement dans ces réseaux.⁷⁰ Ces activités de

⁶² Cours de Monsieur J.-B. Salaun, « *Exploitation nautique et commerciale du navire* »

⁶³ Camille Maurel, « *La mise en péril du réseau sous-marin international de communication* », dans Flux n°2019/4, n°118, p.34 à 45 (Cairn.Info)

⁶⁴ Institut Rousseau : institut-rousseau.fr/cables-sous-marins-les-nouveaux-pouvoirs-des-geants-du-numerique/

⁶⁵ Site d'Orange : www.orange.com/sites/orangecom/files/documents/2020-10/2018%20Descriptif%20du%20programme%20de%20rachat%20d%27actions%20%28DDR%202017%29.pdf

⁶⁶ Orange Marine : marine.orange.com/fr/flotte/

⁶⁷ Wikipedia : fr.wikipedia.org/wiki/Alcatel_Submarine_Networks

⁶⁸ Marine marchande : www.marine-marchande.net/Flotte/F-J/IledAix-LD.htm

⁶⁹ GAFAM : « géants du net » ; Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft

⁷⁰ Le Monde : www.lemonde.fr/economie/article/2023/01/01/les-gafam-mettent-la-main-sur-les-cables-sous-marins-pour-mieux-controler-internet_6156258_3234.html et fr.statista.com/infographie/15784/projets-de-

fabrication, pose et maintenance de câbles sont des activités ayant un caractère commercial.

47. – Les navires câbliers en France. – Ainsi, en France, les navires câbliers sont des navires possédés et exploités par des sociétés privées dont l'État est actionnaire minoritaire. Ces navires, selon l'interprétation que l'on retient de l'utilisation du réseau de câbles sous-marins, exercent des missions d'intérêt général mais ces activités ont un caractère commercial. Si l'on s'en tient à la définition de navire d'État énoncée lors du premier paragraphe, les navires câbliers – en France tout du moins – ne peuvent pas être qualifiés de navires d'État.

Toutefois, si dans certaines circonstances spécifiques, un État décidait d'investir dans des navires câbliers, notamment pour pouvoir avoir le monopole des décisions quant à la pose des câbles sous-marins et/ou à leur possible utilisation et ce, pour des raisons stratégiques et politiques, on pourrait alors, dans ce cas particulier, qualifier ces navires de navires d'État.

Ainsi, la qualification des navires-câbliers en navires d'État dépend, une fois encore, du contexte juridique et politique spécifique.

Les navires d'État que nous avons cités au cours de ce chapitre ne sont néanmoins pas les seuls navires qu'un État peut posséder. Un État – et c'est le cas de l'État français – dispose également d'une flotte servant à des missions de défense et de sécurité de son territoire, territoire en partie constitué de ses eaux territoriales. Les navires de guerre constituent en ce sens une sorte de « sous-catégorie » des navires d'État

[cables-de-telecommunications-sous-marins-realises-par-les-gafam/#:~:text=Comme%20le%20d%C3%A9taille%20le%20recensement,de%20r%C3%A9alisation%20autour%20du%20globe.](#)

CHAPITRE 2 : LES NAVIRES DE GUERRE

Les navires de guerre sont assimilés aux navires d'État en ce sens qu'ils sont possédés et exploités par l'État à des fins de service public non commerciales mais leur qualification dépend de critères bien plus spécifiques. Ainsi, comme nous avons procédé pour les navires d'État, il conviendra dans un premier temps de définir la notion de « navires de guerre » (Section 1) avant de présenter la flotte de la Marine nationale française (Section 2).

Section 1 : Définition des navires de guerre ou « bâtiments militaires »

Contrairement aux navires d'État, les navires de guerre sont définis de manière précise par les textes juridiques, qu'il s'agisse des conventions internationales régissant le droit maritime ou des dispositions de droit interne (I). Quelques auteurs ont eu l'occasion de se pencher sur cette notion et sont venus confirmer les définitions juridiques (II).

I- Les navires de guerre définis précisément tant en droit international qu'en droit interne français

Les navires de guerre, comme nous l'avons mentionné précédemment, sont définis de manière précise, à la fois par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et par la législation française.

48. – Les navires de guerre, une « sous-catégorie » des navires d'État. – D'abord, l'article 236 de la Convention de Montego Bay, que nous avons déjà cité, dispose que *« Les dispositions de la convention (...) ne s'appliquent ni aux navires de guerre (...) ni aux autres navires (...) appartenant à un État ou exploités par lui lorsque celui-ci les utilise, au moment considéré, exclusivement à des fins de service public non commerciales. (...) »*. D'après les termes de cet article, les navires de guerre sont une catégorie des navires d'État tel que définis précédemment. En effet, ils sont des navires appartenant à un État, exploités par lui exclusivement à des fins de service public (pour des missions de défense, principalement en temps de guerre, mais aussi pour de la dissuasion et de la prévention) non commerciales. Ils sont généralement, comme les autres navires d'État, exclus du champ d'application des principales conventions internationales régissant le droit maritime.

49. – La définition des navires de guerre par la Convention de Montego Bay. – L'article 29 de la Convention de Montego Bay définit ces navires comme « *tout navire qui fait partie des forces armées d'un État et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet État et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire.* ».⁷¹

50. – « Les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité ». – Il convient de préciser ici ce qu'on entend par « *marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité* ». Pour les navires français, « *ils doivent être peints en gris – le « gris de guerre » des marines nationales – et porter les marques distinctives apparentes des navires de guerre. (...) Ces navires doivent (...) arborer un pavillon spécial, le pavillon de la « force », où figurerait un trident de Neptune entouré d'autant d'étoiles que d'Etats participants.* ».⁷² De plus, des lettres sont utilisées pour l'immatriculation de ces navires.⁷³

Enfin, les navires de la Marine nationale ont une numérotation particulière qui leur est appliquée, numérotation dont les normes sont fixées par l'organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et plus précisément par l'accord de normalisation « STANAG » n°1166. Un accord de normalisation « STANAG » est un document de normalisation de l'OTAN visant à spécifier « *l'accord des pays membres à mettre en application une norme.* ».⁷⁴ Les navires de guerre français – et ceux membres de l'OTAN tout du moins – ont ainsi, sur leur coque, un numéro dont la lettre initiale indique le type de navire dans la dénomination de l'OTAN. Par exemple, le numéro visible sur la coque

⁷¹ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 29

⁷² M. Voelckel, *Les navires à équipages multinationaux dans la force multilatérale*, Annuaire français de droit international, 1965, 11, p. 735 (persee)

⁷³ L. Sadavago, *Les navires battant pavillon d'une organisation internationale*, Annuaire français de droit international, 2007, 53, p. 648, §19 (persee)

⁷⁴ OTAN :

[www.nato.int/cps/en/natohq/topics_69269.htm?selectedLocale=fr#:~:text=Un%20accord%20de%20normalisation%20\(STANAG,mettre%20en%20application%20une%20norme.](http://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_69269.htm?selectedLocale=fr#:~:text=Un%20accord%20de%20normalisation%20(STANAG,mettre%20en%20application%20une%20norme.)

d'une frégate commencera par la lettre « F » et sera suivie de plusieurs chiffres.⁷⁵ Cette numérotation permet de reconnaître les bâtiments militaires de manière universelle.⁷⁶

51. – « Les officiers de marine ». – Ensuite, s'agissant des officiers de marine, ils sont, en France, « *des officiers généralistes destinés à exercer les fonctions de commandement et de direction de l'ensemble des activités de la marine nationale. Ils sont recrutés par les concours de l'École navale, les concours internes ou sur titres ainsi que par la sélection « officiers sous contrat initial long ». Ils servent en qualité d'officiers de carrière ou d'officiers sous contrat.* ».⁷⁷

52. – Les « règles de la discipline militaire ». – Enfin, le dernier élément de définition des navires de guerre en droit international est celui de la soumission de l'équipage « *aux règles de la discipline militaire* ». Ces règles, en droit interne, sont énoncées par le décret n°2005-796 du 15 juillet 2005, dont l'article 1^{er} dispose que les militaires doivent respecter « *un ensemble de règles qui constituent la discipline militaire, fondée sur le principe d'obéissance aux ordres.* »⁷⁸ et que « *la discipline militaire répond à la fois aux exigences du combat et à la nécessité de la vie en communauté.* ».⁷⁹ Les articles suivants de ce décret « *relatif[s] à la discipline générale militaire* » énoncent les règles relatives à la « *hiérarchie et [au] commandement* » (articles 2 à 4), aux « *devoirs et responsabilités du militaire* » (articles 5 à 10), aux « *droits du militaire* » (articles 11 et 12) ainsi que les « *règles de service* » (articles 13 à 20).

53. – La définition des navires de guerre en droit interne. – En droit interne, c'est l'article L.5000-2, II du Code des transports qui donne une définition des navires de guerre, définition plus succincte que celle de la Convention de 1982. Cet article dispose que « *(...) Sont considérés comme navires de guerre tous bâtiments, y compris les navires autonomes en essais ou en service dans la Marine nationale ou une marine étrangère.* ».

⁷⁵ Annexe n°5

⁷⁶ Assemblée nationale : <https://questions.assemblee-nationale.fr/q15/15-23418QE.htm>

⁷⁷ Le vocabulaire marine nationale : https://actumaritime.com/wp-content/uploads/2020/01/le_lexique_marine.pdf

⁷⁸ Décret n°2005-796 du 15 juillet 2005, JORF n°165 du 17 juillet 2005, Art. 1§1

⁷⁹ *Ibid*, Art. 1§2

En droit français, les navires de guerre, qu'ils soient français ou étrangers, sont exclus du champ d'application du Code des transports mais également d'autres législations, tel que le Code de l'environnement s'agissant des « *dispositions répressives relatives aux rejets polluants des navires* ». ⁸⁰

54. – Définition juridique des navires de guerre. – Ainsi, la définition que nous retiendrons des navires de guerre est celle édictée par la Convention de Montego Bay qui requiert trois critères principaux pour qu'un navire d'État soit qualifié de navire de guerre dans l'ordre juridique international. Ce navire doit porter les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, être placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet État et avoir un équipage soumis aux règles de la discipline militaire. Cette définition de navires de guerre que nous avons est généralement celle qui est reprise par les différents auteurs de droit maritime qui se sont intéressés à cette notion.

II- La définition des navires de guerre par la doctrine

55. – Les définitions doctrinales, reflets des définitions juridiques. – Quelques auteurs de droit maritime se sont penchés sur la définition des navires de guerre mais ils ne font généralement guère que reprendre la définition du législateur. C'est le cas notamment de Monsieur le professeur Philippe Delebecque qui définit comme étant des navires de guerre « *tous bâtiments en essais ou en service dans la marine nationale ou dans une autre marine étrangère* ». ⁸¹

L. Grellet et R. Smith, dans un article publié dans la revue de droit maritime français (DMF) au sujet de la société de classification ayant certifié le Prestige, définissent le navire de guerre de la façon suivante : « *le navire de guerre est non seulement un navire public de l'État du pavillon mais aussi un représentant et plus encore une émanation de sa souveraineté et les éléments de protection dont il bénéficie, et qui sont considérables*

⁸⁰ Code de l'environnement, article L. 218-21

⁸¹ P. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz, Précis, 14^e éd., 2020, p. 8, n°6

*(...) créent en sa faveur des conditions optimales d'accomplissement de sa mission de souveraineté. ».*⁸²

Nous aurons l'occasion de détailler ces « *éléments de protection* » après une présentation des différents navires de guerre et de leurs missions respectives, navires de guerre qui, rappelons-le, se distinguent des autres navires d'État notamment par leur exploitation par la Marine nationale, leurs marques distinctives, leur équipage ou encore leurs missions de défense du territoire.

Section 2 : Présentation générale des différents types de navires de guerre

56. – Critères de définition des navires de guerre. – Selon la définition des navires de guerre que nous avons déterminée dans la section précédente, un navire de guerre doit être - pour être qualifié comme tel en droit interne - un navire possédé et exploité par la Marine nationale (française ou étrangère). Si l'on prend la définition donnée par le droit international, le navire de guerre doit répondre à plusieurs critères, comme spécifié dans la section précédente.⁸³

Comme nous ne pourrions pas décrire les navires de guerre de tous les États, nous présenterons les navires de guerre de la Marine nationale française et nous observerons que si certains sont sans aucun doute des navires de guerre tant selon les termes du droit interne que selon ceux du droit international, d'autres navires de guerre français ne satisfont pas exactement à toutes les exigences du droit international. Ainsi, nous énoncerons les différents navires servant dans le cadre des opérations militaires (A) puis nous présenterons les navires de guerre au service de l'action de l'État en mer (B).

I- Les navires de la Marine nationale française employés dans le cadre d'opérations militaires

57. – L'organisation de la marine nationale française. – Tout d'abord, s'agissant du commandement de la Marine nationale française,⁸⁴ elle a, à sa tête, le Chef d'état-major de la Marine dont les missions sont définies par le décret n°2009-869 du 15 juillet 2009

⁸² L. Grellet, R. Smith, « *Pollution : Pas d'immunité pour la société ayant certifié le Prestige* », DMF, n°792, 1^{er}/06/2017

⁸³ Voir en ce sens le paragraphe n°54

⁸⁴ Annexe n°6

et dont le rôle consiste à assister et conseiller le Chef d'état-major des Armées qui a autorité sur lui. Le Chef d'état-major de la Marine est assisté par le Major général de la Marine dont les dispositions sont citées par arrêté du 27 avril 2014. Le directeur du personnel militaire de la Marine exerce des fonctions équivalentes à celles exercées par des ressources humaines. Enfin, les trois préfets maritimes français, comme nous l'avons déjà indiqué, sont les représentants de l'État en mer et sont « *garants du respect de la souveraineté et de la défense des intérêts de la France* ». ⁸⁵

58. – Les forces de la Marine nationale française. – La Marine nationale française peut compter sur le soutien de quatre forces qui peuvent être déployées dans le cadre d'opérations militaires.

59. – La Force d'action navale et ses navires. – La Force d'action navale (FAN) constitue l'essentiel de la force de surface et englobe la majorité des navires de combat de la Marine nationale française. Elle a pour mission principale de préparer les marins et de rendre disponible le matériel pour les nécessités du Chef d'état-major des armées dans le cadre d'opérations militaires. Cette force est composée de la flottille amphibie, de la force aéromaritime française de réaction rapide, de la force aéronavale nucléaire et de groupes de plongeurs-démineurs. ⁸⁶ Cette force comprend notamment des frégates, des *destroyers*, des bâtiments de projection et de commandement, des patrouilleurs de service public qui opèrent dans la Manche, des patrouilleurs de haute-mer, des remorqueurs, des bâtiments de soutien et d'assistance outre-mer, mais également le porte-avions « Charles de Gaulle » dont le port d'attache est la base navale de Toulon, des porte-hélicoptères amphibies et bien d'autres navires destinés à opérer en surface.

60. – Les missions et navires des Forces sous-marines et de la force océanique stratégique. – Les Forces sous-marines et la force océanique stratégique (FOST) représentent la composante sous-marine de la Marine nationale française. Les forces sous-marines sont principalement constituées de sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), qui sont conçus pour protéger la flotte, recueillir des renseignements et attaquer les navires et sous-marins adverses. La FOST, d'autre part, est responsable des sous-

⁸⁵ Marine nationale : www.defense.gouv.fr/marine/mieux-nous-connaître/notre-organisation

⁸⁶ Marine nationale : www.defense.gouv.fr/marine/force-daction-navale-fan

marins lanceurs d'engins (SNLE) équipés de missiles balistiques nucléaires, garantissant ainsi la dissuasion nucléaire de la France.⁸⁷ Cette flotte dispose de quatre sous-marins nucléaires d'attaque basés à Toulon, dénommés « Casabianca », « Émeraude », « Améthyste » et « Perle ».⁸⁸ Elle détient également six sous-marins nucléaires lanceurs d'engins tels que « Le Triomphant », « Le Téméraire », « Le Vigilant » et « Le Terrible ».⁸⁹

61. – Les missions et navires de la Force maritime des fusiliers marins et commandos.–

La Force maritime des fusiliers marins et commandos (FORFUSCO) peut compter sur les unités de fusiliers marins qui assurent la défense du territoire et viennent en appui aux opérations aéronavales, ainsi que sur les forces de commandos marine qui opèrent soit au large, soit de la mer vers la terre, soit dans le cadre d'opérations spéciales à terre.⁹⁰ Cette flotte de forces spéciales comprend notamment des vedettes⁹¹ de fusiliers marins⁹² et des embarcations de transport rapide pour commandos (ETRACO).⁹³ Cependant, il convient de préciser que, bien que ces deux catégories de navires appartiennent à la Marine nationale française, soient commandés par des officiers de la Marine et soient des navires dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire, ces navires portent des marques extérieures distinctives différentes de celles des autres navires de guerre français en terme de couleur mais ce, pour des raisons d'ordre tactique.

62. – Les moyens et missions de la force de l'Aéronautique Navale. – Enfin, la quatrième force de la Marine nationale, la Force maritime de l'Aéronautique Navale (AVIA), composante aérienne de la Marine nationale, est constituée de deux cents aéronefs, comprenant tant des « avions de chasse, de guet aérien, de patrouille », etc. que d'hélicoptères « de combat, de secours, de protection et d'intervention ».⁹⁴ Ces aéronefs participent à de nombreuses mission telles que la dissuasion nucléaire, la lutte anti-sous-

⁸⁷ Marine nationale : www.defense.gouv.fr/marine/mieux-nous-connaître/notre-organisation

⁸⁸ Marine nationale : www.defense.gouv.fr/marine/marins/marins-nucleaires-dattaque-sna#:~:text=Nos%20bâtiments-,Les%20SNA,à%20une%20«%20dissuasion%20conventionnelle%20»

⁸⁹ Marine nationale : www.defense.gouv.fr/marine/nos-equipements/marins-nucleaires-lanceurs-dengins-snle

⁹⁰ Marine nationale : www.defense.gouv.fr/marine/mieux-nous-connaître/notre-organisation

⁹¹ Annexe n°7

⁹² Ministère des Armées : www.defense.gouv.fr/dga/actualites/dga-receptionne-premiere-vedette-fusiliers-marins-vfm

⁹³ Mer et marine : www.meretmarine.com/fr/defense/commandos-marine-etraco-ng-en-vue

⁹⁴ Marine nationale : www.defense.gouv.fr/marine/mieux-nous-connaître/notre-organisation

marine, le sauvetage en mer, la lutte contre le narcotrafic, etc. Il est bien entendu que les aéronefs, ne sont, à proprement parler, pas des navires en ce sens qu'ils ne sont pas aptes à naviguer ni à affronter les périls de la mer par leurs propres moyens même s'ils le peuvent indirectement en étant à bord de porte-avions ou encore de porte-hélicoptères.

Cependant, ils sont utilisés par les bâtiments de surface et les sous-marins de la Marine nationale et « *font de l'aéronautique navale un outil opérationnel indissociable des bâtiments de surface et de ses sous-marins de la Marine nationale.* ».⁹⁵ D'ailleurs, dans tous les textes réglementaires et législatifs qui contiennent des dispositions relatives aux navires d'État et/ou navires de guerre, les aéronefs sont assimilés aux navires d'État. C'est notamment le cas dans l'article 236 de la Convention de 1982 que nous avons déjà cité, qui dispose que « *Les dispositions (...) ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires auxiliaires, ni aux autres navires ou aux aéronefs appartenant à un État ou exploités par lui (...)* ». Ainsi, les aéronefs ne sont pas, par définition, des navires mais ils sont exploités par la Marine nationale dans le cadre de missions aéronautiques navales. Comme indiqué lors de l'introduction, les aéronefs bénéficient d'un régime juridique très spécifique et ne font pas l'objet de ce mémoire.

La Marine nationale française est constituée de deux forces supplémentaires qui ne sont pas déployées pour des opérations militaires mais plutôt dans le cadre de l'Action de l'État en mer.

II- Les navires de la Marine nationale française déployés dans le cadre de l'Action de l'État en Mer

63. – Les navires de la Gendarmerie maritime et du bataillon des marins pompiers de Marseille. – Dans la Marine nationale française, deux catégories de navires sont considérées comme navires de guerre en vertu des définitions du Code des transports français et du droit international mais ils ne sont pas employés dans le même cadre que les autres navires de guerre français. Il s'agit des navires de la Gendarmerie maritime et de ceux du bataillon des marins pompiers de Marseille.

⁹⁵ *Ibid.*

64. – Les missions et navires de la Gendarmerie maritime. – La Gendarmerie maritime, formation spécialisée de la Gendarmerie nationale, constitue une des cinq forces opérationnelles de la marine nationale,⁹⁶ sous autorité, pour emploi, du Chef d'état-major de la Marine.⁹⁷ Elle exerce des missions de police générale en mer, de lutte contre les trafics et la pêche illicite, de secours en mer, de défense maritime du territoire et des opérations antipollution.⁹⁸ La Gendarmerie maritime, pour exercer ses missions, dispose de vedettes côtières de surveillance maritime tel que la vedette « Maroni », qui est une vedette côtière maritime de surveillance maritime de nouvelle génération, à Cherbourg⁹⁹ et de patrouilleurs côtiers de gendarmerie comme le patrouilleur « Violette » basé à Pointe-à-Pitre, en Guadeloupe.¹⁰⁰ Ces navires sont déployés dans le cadre de missions de l'Action de l'État en mer, sous l'autorité du Préfet maritime, mais sont constitués d'un équipage soumis aux règles de la discipline militaire, commandés par un officier de la Marine et portent les mêmes marques extérieures distinctives que les autres navires militaires français.

65. – Le bataillon des marins pompiers de Marseille.¹⁰¹ – Enfin, la Marine nationale française est constituée d'une ultime force un peu particulière ; celle du bataillon des marins pompiers de Marseille, placé sous la direction, pour emploi, de la mairie de Marseille – il s'agit d'ailleurs de la seule unité militaire placée sous l'autorité d'un maire. Ce bataillon exerce des missions de secours aux personnes, de protection de l'environnement et peut parfois intervenir en renfort en cas de catastrophes naturelles majeures, sous instruction du ministre de l'Intérieur.¹⁰² Les navires exploités par ce bataillon sont qualifiés de navires de guerre au sens des définitions données par le Code des transports français et par la Convention de Montego Bay.

⁹⁶ Gendarmerie maritime : www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/notre-institution/notre-organisation/la-gendarmerie-maritime

⁹⁷ Marine nationale : www.defense.gouv.fr/marine/mieux-nous-connaitre/notre-organisation

⁹⁸ Gendarmerie maritime : www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/gendinfo/actualites/2022/la-gendarmerie-maritime-monte-a-bord-de-nouvelles-vedettes

⁹⁹ Préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord : www.premar-manche.gouv.fr/communiques-presse/arrivee-de-la-premiere-vedette-cotiere-de-surveillance-maritime-nouvelle-generation-de-la-gendarmerie-maritime-a-cherbourg-50

¹⁰⁰ France Info : la1ere.francetvinfo.fr/guadeloupe/un-nouveau-commandant-pour-le-la-violette-un-navire-indispensable-a-la-lutte-contre-la-drogue-en-guadeloupe-1310184.html

¹⁰¹ Annexe n°8

¹⁰² Marine nationale : www.defense.gouv.fr/marine/mieux-nous-connaitre/notre-organisation

66. – Une notion discutable pour les navires des marins pompiers. – Cependant, au vu des missions qui leur sont attribuées, on pourrait débattre du terme « navires de guerre » pour qualifier les navires déployés dans le cadre de missions de secours et de protection de biens et de personnes par les marins pompiers.

67. – La notion de guerre. – En effet, la guerre peut être définie comme étant un « *conflit armé entre deux ou plusieurs États, chacun des belligérants cherchant à soumettre son ou ses adversaires à sa volonté par la force.* ». ¹⁰³ Les navires du bataillon des marins de pompiers de Marseille n'ont pas pour mission première d'agir dans le cadre d'une guerre quelconque.

68. – « Bâtiments militaires », un terme plus approprié ? – Ainsi, pour ces raisons, il pourrait être plus approprié d'employer le terme « bâtiments militaires » plutôt que « navires de guerre ».

69. – Résumé. – Ainsi, qu'il s'agisse de navires exploités par les affaires maritimes, les douanes, les forces armées ou encore, pour de la recherche en mer, tous ces navires sont affectés à un service public non commercial et servent des missions d'intérêt général. Si tous ces navires suscitent notre intérêt dans le cadre de ce mémoire, c'est parce qu'ils jouissent d'un privilège particulier prévu par le droit international coutumier qu'est celui des immunités. Ce privilège implique qu'ils bénéficient d'une protection spéciale, leur permettant d'incarner la souveraineté de l'État en mer.

¹⁰³ G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Puf, Quadrige, 12^e éd., 2017, p.198

**TITRE 2 : L'IMMUNITÉ DES NAVIRES DE GUERRE ET AUTRES NAVIRES
D'ÉTAT, UN PRINCIPE DE DROIT INTERNATIONAL AU SERVICE DE LA
SOUVERAINETÉ DES ÉTATS**

70. – Introduction. – Les navires d'État et navires de guerre que nous avons définis et décrits tout au long du Titre I sont des catégories particulières de navires ; ils sont l'extension, voire l'émanation d'un État en mer et plus précisément de l'État dont ils battent le pavillon. En droit international, tout État est souverain, en ce sens qu'il « *n'est soumis à aucun autre pouvoir de même nature* ». ¹⁰⁴ A ce titre, les États sont indépendants, ¹⁰⁵ c'est-à-dire qu'ils ne sont soumis à aucune autorité supérieure et qu'ils ne vont pas à l'encontre de la souveraineté et de l'indépendance des autres États. Un des principes fondamentaux des Nations-Unies est d'ailleurs celui de l'égalité souveraine. ¹⁰⁶

71. – Plan. – Si les États sont souverains, les navires possédés ou exploités par eux pour exercer des activités de service public non commerciales en mer se voient donc attribuer, par extension, cette souveraineté, ce qui leur confère un traitement privilégié dans les ordres juridiques nationaux. Ainsi, les navires d'un État, dont leurs navires de guerre, bénéficient d'immunités juridictionnelles (Chapitre 1) qui ne sont cependant généralement pas absolues et peuvent, dans certaines situations et dans des conditions prédéterminées, être écartées (Chapitre 2).

¹⁰⁴ J. Salmon, Dir., *Dictionnaire de droit international public*, Bruylant, 2001, p. 1045

¹⁰⁵ CPA, S.A, 4 avril 1928, Affaire « Ile de Palmas », RSA, II, p. 838, M. Huber

¹⁰⁶ Charte des Nations Unies, 1945, art. 2§1

CHAPITRE 1 : LES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE, BÉNÉFICIAIRES
D'IMMUNITÉS JURIDICTIONNELLES

72. – Distinction entre immunités de juridiction et immunité d'exécution. – Les immunités sont un privilège que le droit international accorde à ses sujets, notamment à ses États, pour que le principe d'égalité souveraine interétatique soit préservé. Les immunités juridictionnelles englobent deux catégories d'immunités, que sont l'immunité de juridiction et l'immunité d'exécution (Section 1), qui sont accordées principalement aux États et à leurs biens mais dont d'autres entités et organismes peuvent également bénéficier (Section 2).

Section 1 : Les fondement des immunités juridictionnelles

73. – Définition des immunités. – L'immunité en droit international est « *une exemption permettant à son bénéficiaire d'échapper à « des procédures ou des obligations relevant du droit commun »* ». ¹⁰⁷ Les règles relatives aux immunités, qu'elles soient de juridiction (I) ou d'exécution (II) sont principalement d'origine coutumière. L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté, fin 2004, une « Convention sur l'immunité juridictionnelle des États et de leurs biens » qui n'est toujours pas entrée en vigueur à ce jour et ce, par manque de ratifications. Néanmoins, la France l'a signée en 2007 et les juridictions françaises se réfèrent tout de même aux règles établies par cette convention, comme ce put être le cas dans un arrêt que la Cour de cassation a rendu en 2021. ¹⁰⁸

I. L'immunité de juridiction : principe et régime juridique

L'immunité de juridiction, une des deux catégories des immunités juridictionnelles que l'État peut se voir accorder dans le cadre de l'exercice de sa souveraineté, est un principe de droit international que plusieurs auteurs de droit maritime ont eu l'occasion de définir (A). Bien définir le principe en amont nous permettra de mieux comprendre le régime juridique de cette immunité (B).

¹⁰⁷ A. de Nanteuil, « L'application en France des règles internationales relatives aux immunités », *Annuaire français de droit international*, 2010, vol. 56, pp. 807-842 (Persée)

¹⁰⁸ Cass. civ.1^{ère}, 3 novembre 2021, n°19-25.404, *Bull. civ.* 2021, n°11

A) La définition doctrinale de l'immunité de juridiction

74. – Définitions doctrinales. – Avant toute chose, nous pouvons commencer par définir l'immunité de juridiction, définition sur laquelle plusieurs auteurs de droit maritime français ont eu l'occasion de se pencher.

75. – Des immunités accordées aux États et à leurs armements. – D'abord, Messieurs les professeurs C. Bloch, P. Bonassies et C. Scapel précisent dans le « Traité de droit maritime », que les règles du droit international public s'appliquent lorsqu'un navire est armé par un État. De ce fait, les règles relatives à l'immunité trouvent à s'appliquer dans le cas d'un armement d'État et notamment, les règles d'immunité de juridiction, qui empêchent un État d'être condamné par le juge d'un autre État. Cette immunité qui exclut toute possibilité pour un État d'être jugé par une juridiction étrangère, disparaît dès lors que le navire serait exploité à des fins commerciales.¹⁰⁹

76. – Différenciation entre activités de « *jure gestionis* » et « *jure imperii* ». – C'est ce que confirme Monsieur le professeur M. Ndende dans sa thèse sur « Les armements d'État et leur participation au transport maritime », lorsqu'il indique qu'« *un État étranger, par le fait de sa souveraineté et de son indépendance, peut décliner la compétence des juridictions d'un autre état.* ».¹¹⁰ Bien que cette immunité fût absolue jusqu'à la fin du XIXème siècle, l'essor des activités économiques et par conséquent, l'augmentation du nombre d'activités commerciales réalisées par l'État, agissant comme un acteur privé, ont inéluctablement mené à restreindre le bénéfice des immunités. L'immunité de juridiction est donc désormais accordée aux États et à leurs biens, uniquement dans le cadre de leurs activités « *jure imperii* », c'est-à-dire d'activités souveraines, exercées dans le cadre de missions de service public, par opposition aux activités « *jure gestionis* » qui s'entendent des activités économiques réalisées par une entité.¹¹¹

¹⁰⁹ P. Bonassies, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 4^e éd., 2022, p. 240, n°275

¹¹⁰ M. Ndende, *Les armements d'État et leur participation au transport maritime*, Thèse, 1990, Introduction, p. 19 – Renvoi à C. Rousseau, *Traité de droit international public*, Tome IV, Les relations internationales, Sirey, 1980, p.9

¹¹¹ M. Ndende, *Les armements d'État et leur participation au transport maritime*, Thèse, 1990, Introduction, p. 21

77. – Des immunités pour les navires de guerre. – S’agissant spécifiquement des navires de guerre incorporés à la flotte d’un État qui assurent des missions de diplomatie et de défense du territoire, Monsieur le professeur P. Delebecque affirme qu’ils bénéficient d’une immunité lorsqu’ils sont dans un État étranger.¹¹²

Si ces différents auteurs donnent une définition assez précise de ce que sont les immunités de juridiction dont bénéficie un État, pour lui et ses biens, dans le cadre de ses activités « *jure imperii* », il faudra étudier les Conventions internationales sur ce sujet pour établir le régime juridique des immunités de juridiction.

B) Le régime juridique de l’immunité de juridiction

78. – Une immunité prévue par les conventions internationales. – Le régime juridique de l’immunité de juridiction, principe de droit international fondé sur l’égalité souveraine des États, est prévu principalement par la Convention des Nations Unies de 2004 relative aux immunités juridictionnelles des États et de leurs biens qui, bien qu’elle ne soit toujours pas en vigueur, fait office de droit coutumier en la matière. Une autre convention internationale a été signée à Bruxelles en 1926, puis modifiée par un Protocole de 1934, pour l’unification de certaines règles concernant les immunités des navires d’État. Néanmoins, cette convention est généralement très peu appliquée par les juridictions nationales.

79. – L’immunité de juridiction accordée aux États et à leurs biens. – L’immunité de juridiction est donc d’abord prévue par l’article 5 de la Convention de 2004 qui accorde aux États et à leurs biens, dans l’ordre juridique international, le droit de bénéficier de l’immunité de juridiction devant les tribunaux d’autres États. Pour que cette immunité puisse trouver à s’appliquer, l’article 6§1 de la même convention impose aux tribunaux de l’État du for de veiller à ce que cette immunité de juridiction soit bien respectée et *de facto*, de s’abstenir « *d’exercer [leur] juridiction dans une procédure devant [leurs] tribunaux contre un autre État* ». ¹¹³

¹¹² P. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz, Précis, 14^e éd., 2020, p. 91, n°98

¹¹³ Convention des Nations-Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens, 2004, art. 6§1

80. – Définition de l’immunité de juridiction. – La Convention de 2004 précise elle-même ce qu’il faut entendre par « *une procédure intentée devant ses tribunaux contre un autre État* ». Selon les termes de l’article 6§2, il n’est pas possible pour un État d’être « *cité comme partie à la procédure* » (article 6§2, a) devant la juridiction d’un autre État. L’immunité de juridiction empêche également une procédure quelconque, intentée devant des tribunaux d’un autre État, de « *viser[r] en fait à porter atteinte aux biens, droits, intérêts ou activités de cet autre État* » (article 6§2, b). On comprend par là qu’un État, grâce au privilège qui lui est accordé par le droit international, ne peut pas se voir citer directement comme partie à une procédure devant les tribunaux d’un autre État mais ne peut pas non plus être cité dans une telle procédure qui viserait à lui porter atteinte, de manière directe ou indirecte.

81. – Une immunité accordée aux navires d’État utilisés à des fins non commerciales. – L’immunité de juridiction que prévoit la Convention de 2004 est également accordée aux « *navires dont un État est le propriétaire ou l’exploitant* », dès lors qu’un État possède ou exploite ces navires à des fins de service public non commerciales.¹¹⁴

82. – L’extension de l’immunité aux cargaisons d’État. – D’ailleurs, cette immunité de juridiction s’étend aussi aux cargaisons qui sont transportées par ces navires qu’elles soient – ou non – destinées exclusivement à une utilisation pour un service public non commercial, ainsi qu’aux cargaisons qui sont la propriété de l’État, qui sont destinées à une utilisation à des fins de service public non commerciales, qu’elles soient – ou non – transportées par un navire d’État.¹¹⁵

83. – Une immunité prévue par la Convention de 1926. – De la même façon, l’article 3 de la Convention de 1926 accorde aux navires d’État le bénéfice de l’immunité de juridiction et dispose que ces navires ne pourront faire l’objet d’aucune « *mesure de justice quelconque ni d’aucune procédure judiciaire « in rem* ». ».¹¹⁶

¹¹⁴ *Ibid.*, art. 16

¹¹⁵ *Ibid.*, art. 16§4

¹¹⁶ Convention Internationale pour l’unification de certaines règles concernant les immunités des navires d’État, Bruxelles, 10 avril 1926, art. 3§1.

84. – Une immunité prévue par la Convention de Montego Bay. – Ces dispositions sont également reprises et confirmées à l'article 32 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer qui prévoit que les navires de guerre et autres navires d'État utilisés à des fins autres que commerciales bénéficient d'immunités et qu'aucune disposition de la Convention de 1982 ne peut y porter atteinte, « *sous réserve des exceptions prévues à la sous-section A et aux articles 30 et 31* ». ¹¹⁷ Les articles mentionnés traitent notamment du droit de passage inoffensif en eaux territoriales et des potentiels conflits de juridiction pouvant en découler, que nous traiterons au cours de la Partie 2 de notre développement.

85. – Une immunité de juridiction absolue en haute mer. – Cette question d'immunités fait l'objet de plusieurs dispositions spécifiques prévues par la Convention de Montego Bay, s'agissant par exemple de la protection et de la préservation du milieu marin pour lesquelles la Convention prévoit une immunité souveraine pour les navires de guerre et autres navires d'État ¹¹⁸ ou encore, s'agissant de la navigation en haute mer de ces navires. En effet, il est prévu par la Convention de Montego Bay que les navires d'État ¹¹⁹ et navires de guerre ¹²⁰ jouissent d'une immunité « *complète* » de juridiction lorsqu'ils naviguent en haute mer.

Ainsi, les États sont bénéficiaires d'immunités les protégeant de toute procédure judiciaire devant une juridiction étrangère dans le cadre de leurs activités souveraines, « *jure imperii* ». Cette immunité protège également les navires et cargaisons qu'ils possèdent et/ou exploitent à des fins de service public non commercial.

Les immunités juridictionnelles dont bénéficient les États ne sont pas prévues uniquement dans le cadre des procédures judiciaires. Elles peuvent s'étendre pour les cas où l'État se verrait imposer des mesures de contrainte.

¹¹⁷ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 32

¹¹⁸ *Ibid.*, art. 236

¹¹⁹ *Ibid.*, art. 96

¹²⁰ *Ibid.*, art. 95

II. L'immunité d'exécution : principe et régime juridique

Toujours dans le cadre de leur souveraineté, les États bénéficient d'un autre privilège qu'est l'immunité d'exécution, qui fait obstacle à la saisie de leurs biens.¹²¹ Elle est définie de manière succincte par quelques auteurs spécialistes de droit maritime mais elle va surtout de pair avec le principe d'insaisissabilité des navires d'État (A). Son régime juridique est principalement prévu par la Convention de 2004 et est également proche de celui que nous avons décrit pour l'immunité de juridiction (B).

A) La définition de l'immunité d'exécution, un principe intrinsèquement lié au principe d'insaisissabilité des navires d'État

86. – Les mesures de contrainte, des atteintes importantes à la souveraineté. – « *Les mesures de contrainte contre un État sont perçues comme des atteintes plus importantes à la souveraineté de l'État étranger que la simple soumission à la juridiction.* ».¹²² C'est pour cette raison que, pour protéger la souveraineté des États, le droit international a prévu une immunité d'exécution.

87. – Définition de l'immunité d'exécution. – Selon Monsieur le professeur M. Ndende, l'immunité d'exécution implique l'impossibilité de saisir un navire exploité par un État et de l'assigner devant des tribunaux pour obtenir sa condamnation.¹²³ Elle intervient donc dans la suite logique de l'immunité de juridiction.

C'est ce que confirment les auteurs du Traité de droit maritime en considérant que l'immunité d'exécution a pour objectif d'empêcher un État de saisir un bien appartenant à un autre État.¹²⁴

¹²¹ M. Remond-Gouilloud, *Droit Maritime*, Études Internationales, Pedone, 1988, Ed. n°2, p. 162, §295

¹²² G. Hafner, L. Lange, « La convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens », *Annuaire français de droit international*, CNRS Éditions, Paris, 2004, p. 69 (persee)

¹²³ M. Ndende, *Les armements d'État et leur participation au transport maritime*, Thèse, 1990, Introduction, p. 19

¹²⁴ P. Bonassies, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 4^e éd., 2022, p. 240, n°275

88. – L’immunité d’exécution et le principe de l’insaisissabilité des biens d’État. – Nous pouvons alors constater que le principe d’immunité d’exécution va de pair avec celui de l’insaisissabilité des biens – et donc des navires – d’un État.

89. – La saisie de navire. – En effet, il est prévu par la Convention de Bruxelles de 1952 que tout créancier alléguant d’une créance maritime peut normalement se prévaloir de la saisie d’un navire pour recouvrer sa créance.¹²⁵ Deux types de saisies peuvent être pratiquées en droit maritime ; la saisie-conservatoire et la saisie-exécution, la deuxième étant pratiquée extrêmement rarement. La saisie-conservatoire, saisie la plus courante en droit maritime, consiste à immobiliser le navire – voire les soutes du navire – objet de la créance, au profit du créancier saisissant alors que la saisie-exécution consiste en un transfert de propriété du navire saisi en faveur du créancier et nécessite, pour ce faire, un titre exécutoire.¹²⁶ Ces deux types de saisie sont donc inenvisageables s’agissant des navires d’État qui, pour que leur souveraineté soit protégée, bénéficient d’une immunité d’exécution. D’ailleurs, le droit public français prévoit l’insaisissabilité, en France, des navires appartenant à l’État français.¹²⁷

De cette façon, pour protéger la souveraineté d’un État, les mesures de contrainte – telles que les saisies – à l’égard des biens (dont les navires) de l’État, sont interdites. Enfin, s’agissant du régime juridique de l’immunité d’exécution, il est également prévu par la Convention des Nations Unies de 2004.

B) Le régime juridique de l’immunité d’exécution

90. – Un régime protecteur. – Le régime juridique de l’immunité d’exécution pour les États et leurs biens est prévu par les articles 18 à 21 de la Convention de 2004. Il s’agit d’un régime juridique particulièrement protecteur pour les intérêts de l’État en ce sens que la

¹²⁵ Convention internationale pour l’unification de certaines règles sur la saisie conservatoires des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952, art. 3

¹²⁶ « Saisie de navire », Fiche d’orientation, Dalloz, Août 2022

¹²⁷ P. Bonassies, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 4^e éd., 2022, p. 242, n°278

Convention exclut toute possibilité d'une exécution forcée sans le consentement exprès par écrit de la part de l'État.¹²⁸

91. – Des immunités pour des activités « *jure imperii* ». – D'abord, tout comme pour les immunités de juridiction, les immunités d'exécution ne s'appliquent que dans le cadre de l'exercice d'une activité souveraine ou pour reprendre des termes déjà utilisés, pour des activités « *jure imperii* ».

C'est ce que vient confirmer l'article 21 de la Convention de 2004 qui énumère, dans une liste non exhaustive, les catégories de biens d'État qui peuvent bénéficier de cette immunité d'exécution, parmi lesquels sont cités les biens utilisés « *dans l'exercice des fonctions de la mission diplomatique de l'État ou de ses postes consulaires, de ses missions spéciales (...)* »¹²⁹ ainsi que « *les biens de caractère militaire ou les biens utilisés ou destinés à être utilisés dans l'exercice de fonctions militaires* ».¹³⁰

92. – L'immunité d'exécution pour les biens d'État. – Les articles 18 et 19 de la Convention de 2004 prévoient que les biens d'un État qui sont en relation avec une procédure devant le tribunal d'un autre État ne peuvent faire l'objet d'aucune saisie, respectivement avant et après un jugement.

93. – L'immunité d'exécution pour les navires de guerre et navires d'État. – Par ailleurs, l'immunité d'exécution est aussi un principe prévu par la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926, dont l'article 3§1 prévoit que les navires de guerre et navires d'État ne peuvent pas faire l'objet de « *saisies, d'arrêts ou de détentions par une mesure de justice quelconque* ».

94. – L'affaire du « Ghat ». – Ainsi, à ce titre, un État ne peut pas saisir le navire d'un autre État, dès lors que celui-ci est affecté à une activité de puissance publique. C'est d'ailleurs en vertu de ce principe qu'en 1986, la Cour de cassation avait censuré une décision qui

¹²⁸ G. Hafner, L. Lange, « La convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens », *Annuaire français de droit international*, CNRS Éditions, Paris, 2004, p. 68 (persee)

¹²⁹ Convention des Nations-Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens, 2004, art. 21§1(a)

¹³⁰ *Ibid.* art. 21§1(b)

avait fait droit à la demande des créanciers saisissants d'un navire libyen.¹³¹ Le navire libyen nommé « Ghat » avait été saisi par des créanciers soucieux de recouvrer leur créance, alors même que ce navire réalisait une activité de puissance publique pour le compte de l'État libyen.¹³² De fait, la Cour de cassation a estimé que ce navire n'était pas saisissable car il bénéficiait de l'immunité d'exécution.

Cette immunité d'exécution, comme l'immunité de juridiction, bénéficie aux États et à leurs biens mais également à d'autres entités ou organismes dépendant de l'État, qu'il convient de préciser.

Section 2 : Les différents bénéficiaires des immunités juridictionnelles

Comme nous l'avons précisé à plusieurs reprises, la théorie des immunités intervient dans le prolongement du principe de l'égalité souveraine des États. Elle est donc accordée aux États – qui sont définis spécifiquement par la Convention de 2004 – et à leurs biens mais également à d'autres organismes et entités et à ce qu'on peut appeler les émanations des États (A). Néanmoins, la reconnaissance du bénéfice des immunités à certaines entités dépendant de l'État, comme les sociétés de classification, peut parfois poser quelques difficultés (B).

I- Des immunités accordées aux États, à leurs biens et à leurs émanations

95. – L'État, sujet complexe de droit international. – L'État, dans le cadre du droit international, est un sujet complexe car il est constitué, sur le plan du droit interne, de plusieurs sujets de droit national. Cependant, les immunités juridictionnelles tel qu'elles sont définies par les conventions internationales, ne visent que « l'État » sans forcément donner de précisions sur les différents sujets qui le composent et qui, par conséquent, peuvent également bénéficier de ces immunités.¹³³ La Convention de 2004 a donc tenu

¹³¹ Cass. Civ. 1^{ère}, 4 fév. 1986, n°84-16.453, *Bull. Civ.* 1987 I n°7, « Le Ghat », *Rev. Crit. DMF.* 86, 346 note R.A., cassant Aix-en-Provence 20 sept. 1984, *Rev. Crit.* 85, 358

¹³² M. Remond-Gouilloud, *Droit Maritime*, Études Internationales, Pedone, 1988, Ed. n°2, p. 163, §295

¹³³ G. Hafner, L. Lange, « La convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens », *Annuaire français de droit international*, CNRS Éditions, Paris, 2004, p. 54 (persee)

à préciser ce qu'il fallait entendre par le terme « État ». Ce même texte donne une définition de l'État souverain (A) ainsi que des émanations de l'État (B).

A) L'État souverain, bénéficiaire d'immunités juridictionnelles

96. – Définition de l'État. – L'État est défini par l'article 2§1(b) de la Convention de 2004, qui dispose dans un premier temps que « *le terme « État » désigne l'État et ses divers organes de gouvernement* ».

97. – Des immunités pour l'État souverain. – Les termes de cette définition s'attachent donc à définir l'État souverain ainsi que ses différents organes, notamment gouvernementaux. Il est inutile de rappeler une fois encore que l'immunité existe pour protéger la souveraineté de l'État ce qui implique que l'État, défini ainsi, se voit automatiquement octroyer le bénéfice des immunités. C'est ce qui est prévu par l'article 5 de la Convention que nous avons déjà cité, selon lequel l'État jouit de l'immunité « *pour lui-même et pour ses biens* », avec une obligation pour l'État du for d'y donner suite (article 6§1).

Le paragraphe suivant de l'article 2§1(b) désigne également les entités fédérées et autres démembrements territoriaux (article 2§1(b)(ii)) qui bénéficient aussi des immunités juridictionnelles.

98. – Des immunités pour les navires des États. – Enfin, nous l'avons déjà indiqué, les biens possédés ou exploités par l'État à des fins de service public non commerciales – dont les navires – bénéficient des mêmes immunités que celles des États dont ils dépendent.

S'il est évident que l'État tel que défini précédemment, est souverain et échappe à juste titre aux juridictions et mesures de contrainte d'autres États, l'évidence n'est peut-être pas si flagrante pour les autres entités qui composent un État.

B) Les « émanations » d'État, bénéficiaires d'immunités juridictionnelles

99. – La notion d'émanation d'État. – Le paragraphe (iii) de l'article 2§1(b) dispose qu'il faut également entendre par le terme « État », « *les établissements ou organismes d'État*

ou autres entités, dès lors qu'ils sont habilités à accomplir et accomplissent effectivement des actes dans l'exercice de l'autorité souveraine de l'État ».

Cette définition met en avant des organismes ou établissements qui dépendent de l'État et qui peuvent se voir accorder le bénéfice de l'immunité dès lors qu'ils exercent des prérogatives de puissance publique. Il s'agit là de la notion d'émanation qui est régulièrement utilisée par les juges français. Selon eux, « *la théorie de l'émanation permet d'admettre que « derrière un organisme public, une entreprise publique ou parapublique, même dotée d'une personnalité morale autonome, se dissimule en réalité l'État étranger lui-même.* »¹³⁴ ». ¹³⁵ Une émanation peut être une entreprise ou toute personne morale, même privée, qui est investie de prérogatives de puissance publique et qui exerce une activité sous l'autorité souveraine de l'État dont elle dépend.

100. – L'immunité de juridiction pour les émanations d'État. – Les juges français, dans un arrêt de la Cour de cassation de 1969, ont reconnu le bénéfice de l'immunité de juridiction pour les émanations d'État, tant que « *l'acte qui donne lieu au litige constitue un acte de puissance publique ou a été accompli dans l'intérêt du service public* ». ¹³⁶

Cette théorie de l'émanation a pu poser de nombreuses difficultés, notamment il y a quelques années, lorsque les États exploitaient des navires par le biais d'entreprises d'armement public. Les créanciers, pour recouvrer leurs créances, saisissaient des navires de commerce exploités par un armement public, dépendant de l'État, à défaut de pouvoir exercer des voies de droit sur les États et les Gouvernements qui les incarnaient. Dans ce cas, le créancier partait du principe que le patrimoine de l'entreprise d'armement était indissociable de celui de l'État et que sa personnalité morale n'était qu'une fiction. ¹³⁷

¹³⁴ M. Audit, « L'exécution de la sentence et la notion d'émanation de l'État défendeur », note sous Paris, 8^e ch., 1^{er} septembre 2005, *rev. de l'arbitrage*, 2006 n°1, pp. 214-224, p. 223

¹³⁵ A. de Nanteuil, « L'application en France des règles internationales relatives aux immunités », *Annuaire français de droit international*, 2010 (Persée)

¹³⁶ Cass. Civ. 1^e, 25 février 1969, Société Levant Express Transport c. Administration des chemins de fer du gouvernement iranien, RCDIP 1970, p. 98, note P. BOUREL

¹³⁷ M. Ndende, *Les armements d'État et leur participation au transport maritime*, Thèse, 1990, Introduction, p. 22

- 101. – L’affaire du navire *Filaret*.** – Cette théorie d’émanation de l’État a connu un essor considérable en 1985 lorsque la Cour d’appel de Rouen a confirmé le jugement du Tribunal de Rouen¹³⁸ s’agissant de la saisie du navire *Filaret*. Ce navire appartenait et était exploité par une société roumaine et il avait été saisi par une société créancière panaméenne qui souhaitait obtenir un recouvrement de ses créances auprès de l’État roumain. Les juridictions françaises établirent que, bien que la société roumaine eût la personnalité morale, elle n’était qu’une émanation de l’État roumain et qu’il était ainsi possible de se saisir de ses biens pour pouvoir recouvrer des créances.
- 102. – L’abandon progressif de la théorie des émanations d’État.** – Cette théorie représentant un danger pour les entreprises d’armement, elle a lentement été abandonnée par les juridictions – françaises, tout du moins. On a pu observer l’abandon progressif de cette théorie notamment au travers des affaires du navire *Kovrov* ou du navire *Sedov*.
- 103. – L’affaire du navire *Sedov*.** – En 2000, le navire *Sedov* qui appartenait à une société russe avait fait l’objet d’une saisie par une société suisse. La Cour d’appel de Rennes en avait ordonné la mainlevée au motif que la société de droit public russe ne pouvait pas être considérée comme une émanation du gouvernement de la fédération de Russie.¹³⁹ En effet, dans cette affaire, la société suisse *Noga* avait fait pratiquer une saisie-exécution du navire *Sedov* qui se trouvait alors amarré dans le port de Brest pour une manifestation culturelle. La saisie était intervenue pour recouvrer des créances de la Suisse qui considérait que la société *Murmansk* qui exploitait le navire était une émanation du gouvernement de la fédération de Russie. Le Tribunal de Grande Instance (désormais Tribunal judiciaire) de Brest avait alors ordonné la mainlevée de la saisie, décision qui fut confirmée par la Cour d’appel de Rennes, au motif que la société *Murmansk* disposait de la personnalité morale de droit public et donc d’un patrimoine propre et distinct de celui du gouvernement de la fédération de Russie. Les biens de la société *Murmansk*, en l’occurrence le navire *Sedov*, ne pouvaient donc pas recouvrer les dettes de la fédération de Russie. La Cour d’appel de Rennes a qualifié la saisie d’abusive.

Ainsi, s’il est prévu par la Convention de 2004 que les émanations d’État peuvent bénéficier d’immunités juridictionnelles, leur reconnaissance n’est pas aussi simple. Elle

¹³⁸ Cour d’appel de Rouen, 1985-12-23, 23 déc. 1985, affaire du navire « *Filaret* »

¹³⁹ Cour d’appel de Paris, 09/19983, 21 juin 2011, affaire du navire « *Sedov* »

dépend principalement de l'interprétation que les juridictions font de cette théorie ainsi que de la qualification et la nature de l'activité exercée par les organismes et entités susceptibles d'être qualifiés d'émanations d'État.

D'autres difficultés ont également pu être observées s'agissant de l'attribution – ou non – du bénéfice des immunités à des sociétés exerçant des prérogatives de puissance publique.

II- Les difficultés liées aux immunités des sociétés exerçant des prérogatives de puissance publique

104. – L'immunité pour des sociétés exerçant des prérogatives de puissance publique. – Le principe des immunités n'est pas un principe si simple et peut parfois être à l'origine de certaines situations complexes. Deux affaires particulièrement médiatisées, concernant les naufrages de *l'Erika* (A) et du *Prestige* (B) qui ont provoqué des dommages par pollution d'hydrocarbures très importants, ont mis en avant la question de l'immunité pour des sociétés exerçant des prérogatives de puissance publique et plus particulièrement, pour des sociétés de classification.

105. – Définition des sociétés de classification. – Il convient dans un premier temps de préciser que les sociétés de classification sont définies par l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, dans les termes suivants : « *Les sociétés de classification habilitées délivrent, visent, renouvellent, prorogent, suspendent et retirent au nom de l'État les titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution après avoir réalisé les vérifications, inspections et visites des navires concernés (...). Dans ce cadre, elles disposent des prérogatives de puissance publique nécessaires à l'accomplissement de leur mission de service public.* »¹⁴⁰

Selon les termes de cette définition, les sociétés de classification accomplissent une mission de service public au nom de l'État et disposent, pour ce faire, de prérogatives de puissance publique. Elles devraient donc, au vu de la nature de leurs missions, bénéficier

¹⁴⁰ Arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, art. 140.1

d'immunités juridictionnelles. Néanmoins, le cas s'est présenté dans plusieurs affaires et il ne s'agit pas là d'une question aussi simple.

A) La revendication du bénéfice de l'immunité juridictionnelle par la société de classification ayant certifié l'Erika

106. – L'affaire de l'Erika. – L'affaire de *l'Erika*, qui a fait l'objet d'un arrêt de la Cour d'appel de Paris en 2010, puis d'un arrêt de la Cour de cassation en 2012, est une affaire relative au naufrage du pétrolier *Erika* en 1999. Ce pétrolier, affrété par la société Total et battant pavillon maltais, a fait naufrage à trente milles des côtes bretonnes alors qu'il transportait 37 000 tonnes de fuel lourd entre Dunkerque et Messine, en Sicile, provoquant ainsi une marée noire extrêmement conséquente, ce qui fut un désastre écologique. Le mandataire du propriétaire, le gestionnaire du navire ainsi que la société de classification, *RINA*, ont été condamnés par les juges français en raison des préjudices écologiques causés par le naufrage.

107. – L'absence de reconnaissance de l'immunité de juridiction par les juges français. – La société de classification *RINA* se prévalait de l'immunité de juridiction en invoquant le fait qu'elle agissait par délégation de service public pour le compte de l'État maltais. La Cour d'appel de Paris n'a pas retenu cette position car bien qu'elle ait été investie de prérogatives de puissances publiques, il a été retenu qu'elle aurait renoncé à son immunité de manière tacite, en ce sens qu'elle n'aurait jamais formulé de demande d'immunité durant les sept années de sa participation à l'instruction au pénal.

Il a également été retenu par les juges d'appel que pour qu'une société de classification soit considérée comme disposant d'un acte de souveraineté d'un état étranger, il est nécessaire qu'elle puisse disposer d'une délégation lui permettant à la fois de délivrer les certificats de navigation et de les retirer en cas de non-conformité, tel que déterminé par l'article 140.1 de l'arrêté du 23 novembre 1987. Dans le cas d'espèce, l'autorité maritime maltaise s'était réservé ce pouvoir de retrait de certificats en cas de non-conformité, ce qui ne permettait pas de retenir que la société de classification *RINA* agissait par délégation de service public pour un acte de souveraineté de l'État maltais.¹⁴¹

¹⁴¹ L. Neyret, « *L'affaire Erika : moteur d'évolution des responsabilités civile et pénale* », Recueil, Dalloz, 2010, p. 2238

Ainsi, alors que la société de classification *RINA* invoquait le bénéfice de l'immunité car elle agissait, selon elle, dans le cadre de prérogatives de puissance publique de l'État maltais, les juridictions françaises ont considéré qu'elle ne pouvait pas bénéficier de l'immunité de juridiction car elle agissait comme une entité privée.

Une décision similaire a été adoptée par les juridictions françaises dans le cadre de l'affaire du navire pétrolier *Prestige*.

B) La revendication du bénéfice de l'immunité juridictionnelle par la société de classification ayant certifié le *Prestige*

108. – L'affaire du *Prestige*. – L'affaire relative au naufrage du pétrolier *Prestige* est, à bien des égards, une affaire tout à fait similaire à celle de l'*Erika* et une solution semblable a été retenue s'agissant de l'immunité des sociétés de classification.

Le *Prestige* était un pétrolier qui battait pavillon des Bahamas, qui a fait naufrage en 2002 au large des côtes espagnoles et qui a provoqué une des marées noires les plus importantes et les plus désastreuses en Europe. Les juridictions françaises ont assigné en 2010 la société de classification américaine « *ABS* » (qui regroupe en réalité trois sociétés de classification américaines sous un même patronyme) pour les condamner à réparer le préjudice écologique subi par l'État français du fait du naufrage du *Prestige* au large des côtes espagnoles. La question s'est posée de savoir, devant les juridictions françaises, si la société de classification *ABS* qui avait certifié le navire, pouvait se voir attribuer le bénéfice de l'immunité de juridiction. *ABS* soutenait en effet qu'elle agissait par délégation de puissance publique de l'État des Bahamas, que son activité de classification était liée à l'activité de certification relevant de la souveraineté des États et qu'elle devait, par conséquent, bénéficier d'immunités devant les juridictions françaises. Cette allégation n'a pas été retenue par les juridictions françaises qui ont considéré que la société de classification agissait plutôt dans un but commercial et ne pouvait donc pas se prévaloir d'immunité de juridiction à ce titre.

109. – L'absence de reconnaissance de l'immunité de juridiction par les juges français. – Plus précisément, dans cette affaire, en première instance, le Tribunal de Grande Instance de Bordeaux (désormais, Tribunal judiciaire) avait notamment retenu la

différence de prérogatives selon qu'il s'agissait d'une activité de classification ou de certification, une activité de certification étant reconnue comme une activité de service public, ce qui n'est pas le cas d'une activité de classification. Les juges, en première instance, avaient calqué la décision de la Cour d'appel dans l'affaire de l'Erika et avaient considéré qu'ils ne pouvaient pas réellement distinguer les activités de classification des activités de certification. La société *ABS* avait exercé une activité de certification qui lui permettait d'assurer des activités de service public. Par conséquent, le Tribunal de Grande Instance de Bordeaux avait fait droit à la demande de la société de classification *ABS*. Cependant, la Cour d'Appel de Bordeaux a infirmé ce jugement au motif que l'immunité souveraine accordée aux États n'était plus une immunité absolue et qu'elle tendait à se restreindre au vu des activités privées que les États ont de plus en plus tendance à réaliser.¹⁴²

110. – Un risque pour les sociétés de classification. – Ces deux affaires mettent en évidence le risque qu'encourent ces sociétés de classification qui jouent un rôle majeur pour la sécurité de la navigation maritime et qui peuvent se voir condamner en cas de négligence de leur part, alors même qu'elles certifient des navires pour le compte de l'État dont elles dépendent et par délégation de puissance publique. Une décision de justice a tout de même fait droit à la demande d'immunités de la part d'une société de classification, délégataire d'une administration maritime ; il s'agit de l'affaire du *Sundancer*.

Ainsi, si le droit international prévoit des immunités juridictionnelles pour les États, leurs biens, leurs émanations et autres entités exerçant des prérogatives de puissance publique, l'application en pratique n'est pas si évidente qu'elle n'en a l'air et dépend surtout de l'interprétation et de la qualification retenues par les juridictions. Il est nécessaire, en tout état de cause, que l'entité exerce des prérogatives de puissance publique sous l'autorité souveraine de l'État pour bénéficier de ce privilège.

Néanmoins, les États ne sont pas contraints de se soustraire des juridictions ou procédures d'exécution ; ils peuvent renoncer à ce privilège ou se le voir retirer dans certaines situations spécifiques.

¹⁴² L. Grellet, R. Smith, « Pollution : pas d'immunité pour la société ayant certifié le Prestige », *DMF*, 2017, n°792

CHAPITRE 2 : LES EXCEPTIONS AUX IMMUNITÉS JURIDICTIONNELLES

Les immunités de juridiction et d'exécution peuvent être écartées ou limitées, notamment dans le cas d'une exploitation commerciale - « *jure gestionis* » - du navire possédé ou exploité par l'État ou encore dans le cas d'une atteinte à l'intégrité physique d'une personne ou de dommage aux biens (Section 1). Par ailleurs, il est également prévu par le droit international que les États ont la possibilité de renoncer à leurs immunités (Section 2).

Section 1 : Des exceptions aux immunités juridictionnelles dans certains cas déterminés

111. – Des exceptions prévues par la Convention de 2004. – La Convention des Nations Unies de 2004 prévoit, dans sa troisième partie, certaines procédures pour lesquelles les États ne peuvent pas invoquer d'immunités. Comme il ne s'agit pas ici d'analyser la Convention de 2004 dans le détail de ses articles, nous ne nous attarderons que sur deux situations spécifiques susceptibles de nous intéresser dans le cadre de ce sujet. Ainsi, nous verrons que les États ne peuvent pas invoquer d'immunités juridictionnelles dans le cas d'activités impliquant une transaction commerciale ou, pour reprendre des termes déjà employés, pour des activités « *jure gestionis* » qui ne justifieraient pas de la nécessité d'immunités car il ne s'agirait pas d'activités souveraines (I). Un État ne peut pas non plus se prévaloir d'immunités – surtout de juridiction - s'il est responsable d'atteintes à l'intégrité physique d'une personne ou de dommages aux biens (II).

I- Des immunités juridictionnelles écartées dans le cas d'activités à caractère commercial

112. – Des immunités écartées pour des activités « *jure gestionis* ». – Comme nous l'avons indiqué à maintes reprises, les navires d'État auxquels nous nous intéressons sont des navires qui battent le pavillon de l'État qui les possède ou les exploite pour exercer des activités « *jure imperii* ». Ils bénéficient, à ce titre, de l'immunité souveraine de cet État. Ainsi, un navire qui serait possédé ou exploité par un État à des fins commerciales – autrement dit, pour des actes « *jure gestionis* » - ne pourrait pas se voir attribuer le bénéfice des immunités qui serait alors exclu d'office.

113. – L’exception des immunités pour les navires et cargaisons d’armements privés.

– C’est notamment ce que prévoient les articles 1^{er} et 2 de la Convention de Bruxelles de 1926 concernant les immunités des navires d’État. D’après ces deux articles, les dispositions de la Convention écartent de leur domaine d’application, tous types de navires et de cargaisons qui seraient exploités dans le cadre d’armements privés, pour un usage commercial, auquel cas ils seraient soumis aux mêmes règles que celles qui s’appliquent aux propriétaires et cargaisons privés.

114. – L’exception des immunités pour les « transactions commerciales ». – De la

même façon, l’article 10 de la Convention des Nations Unies de 2004, relative aux immunités juridictionnelles des États et de leurs biens, prévoit que les « transactions commerciales » font partie des procédures dans lesquelles les États ne peuvent pas invoquer l’immunité. Toute activité qui serait exercée en lien avec une transaction commerciale et par conséquent, un acte de commerce, est une activité dans le cadre de laquelle il n’est pas possible de se prévaloir d’immunités juridictionnelles.

115. – L’exception des immunités pour les navires utilisés à des fins commerciales. –

Cette même Convention exclut de son domaine d’application, aux termes de son article 16§1 et §3, les navires utilisés « autrement qu’à des fins de service public non commerciales ». A ce titre, les navires utilisés à des fins commerciales, peu importe qu’il s’agisse de navires possédés ou exploités par l’État, à des fins – ou non – de service public, ne peuvent en aucun cas invoquer le bénéfice des immunités, qu’elles soient de juridiction ou d’exécution, devant des juridictions d’un État étranger.

L’article 19 de la Convention de 2004 que nous avons déjà cité, prévoit qu’il est possible, dans certaines situations, de recourir à une saisie d’un bien d’État. Une des situations hypothétiques prévue par le paragraphe (c) précise que cette renonciation au bénéfice de l’immunité d’exécution est possible pour des biens utilisés par l’État autrement qu’à des fins de service public non commerciales.

Enfin, l’article 32 de la CNUDM de 1982 confirme cette position puisque ses dispositions permettent le bénéfice des immunités aux navires d’État et navires de guerre « utilisés à des fins non commerciales ».

Toutefois, comme nous l'avons signalé précédemment, l'exercice d'une activité commerciale n'est pas l'unique raison d'exclusion des immunités. Un autre cas particulier exclut la possibilité de se prévaloir de l'immunité de juridiction.

II- Une immunité de juridiction *a priori* écartée en cas d'atteintes à l'intégrité physique d'une personne ou de dommages aux biens

S'il peut sembler évident qu'un État ne puisse, en théorie, se soustraire des juridictions lorsqu'il est impliqué dans une procédure où il est susceptible de voir sa responsabilité engagée (A), l'application de ce principe qui requiert la réunion de plusieurs conditions, n'est pas si évidente dans la pratique (B).

A) L'exception à l'immunité de juridiction en cas d'atteintes à l'intégrité physique d'une personne ou de dommages aux biens

116. – Une exception à l'immunité de juridiction en cas d'atteinte à l'intégrité physique d'une personne ou de dommages aux biens soumises à trois conditions. –

L'article 12 de la Convention de 2004 qu'on ne présente plus, prévoit qu'un État ne peut pas se prévaloir de l'immunité de juridiction s'il est impliqué dans une procédure qui se rapporte « *à une action en réparation pécuniaire en cas de décès ou d'atteinte à l'intégrité physique d'une personne, ou en cas de dommage ou de perte d'un bien corporels, dus à un acte ou à une omission prétendument attribuables à l'État* ». Pour que l'article trouve à s'appliquer, il faut donc que la demande en réparation soit pécuniaire.

Deux autres conditions sont requises pour que cet article soit applicable. Il faut que l'acte ou l'omission concernés se soient produits sur le territoire de cet autre État et que l'auteur de l'acte ait été présent sur le territoire de l'État du for au moment de l'acte ou de l'omission. De plus, il est nécessaire qu'un lien étroit associe l'objet de l'action et l'État du for. Cette exception s'applique généralement dans le cas d'affaires visant « *des accidents de la circulation causés lors du transport de biens et de personnes par voie ferroviaire, routière, aérienne, [fluviale ou maritime]* ». ¹⁴³

¹⁴³ G. Hafner, L. Lange, « La convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens », *Annuaire français de droit international*, CNRS Éditions, Paris, 2004, p. 66 (persee)

117. – Des conditions cumulatives. – Il peut sembler cohérent que le droit international n'accorde pas le bénéfice des immunités à un État qui serait impliqué dans une telle procédure, où des victimes souhaiteraient obtenir réparation pour des préjudices qu'elles auraient subis – directement ou indirectement. Cependant, si toutes les conditions requises par l'article 12 ne sont pas réunies, l'État peut tout à fait se prévaloir de son immunité, bien qu'il ait pu être responsable de dommages portant atteinte à l'intégrité physique d'une personne ou de dommages aux biens. Ce fut le cas dans l'affaire concernant le naufrage du navire *Joola*, au Sénégal.

B) L'immunité de juridiction de l'État sénégalais dans le cas de l'affaire du navire *Joola*

118. – L'affaire du navire *Joola*. – L'affaire du navire *Joola* fait référence à un ferry qui était possédé par l'État sénégalais et qui a chaviré en 2002 dans les eaux internationales, au large des côtes de la Gambie. Ce naufrage a provoqué la mort ou la disparition de 1863 passagers, dont des ressortissants français. A la suite d'une enquête, le procureur général de Dakar a déclaré que l'unique responsable du naufrage était le capitaine du navire, présumé mort. L'affaire a donc été classée sans suite.

En France, une association fut créée en 2007, regroupant des personnes ayant perdu un membre de leur famille durant ce naufrage, ainsi que des victimes rescapées de l'accident. Cette association, sur le territoire français, a porté plainte devant les juridictions françaises pour tenter d'obtenir réparation du préjudice subi.

119. – L'immunité de juridiction des États étrangers. – À ce titre, le juge d'instruction a ordonné, en 2008, neuf mandats d'arrêts contre des dirigeants sénégalais, mandats qui se sont vu annulés quelques temps après au motif que les États bénéficient d'une immunité devant les juridictions d'un État étranger.

120. – Sur la qualification du navire en cause. – La requérante avait contesté cette décision et avait notamment invoqué le fait que le navire en cause devait être qualifié de navire marchand affecté à un service public, qualification qui n'aurait pas permis d'invoquer le bénéfice de l'immunité. La chambre d'instruction de la Cour d'appel de Paris a cependant confirmé la qualification de navire d'État affecté à un service public, en relevant que « *la liaison maritime effectuée par le navire avait pour but de permettre*

*la continuité territoriale entre la Casamance, région sud coupée de l'autre partie du pays par l'enclave de la Gambie, et le reste du Sénégal, et (...) que la protection de cette liaison par des forces militaires en raison des révoltes armées existantes constituait un acte de puissance publique et non pas un acte de gestion, quand bien même la prestation de transport de personnes et de marchandises était une prestation payante et que le navire avait les caractéristiques physiques d'un navire marchand. ».*¹⁴⁴

L'association requérante s'est donc vu débouter de sa demande devant les juridictions françaises, au motif qu'il ne peut y avoir d'exception « *au principe de l'immunité des représentants de l'État dans l'expression de sa souveraineté* ». ¹⁴⁵

121. – L'absence de reconnaissance des immunités de juridiction. – Dans ce cas, il semblerait que l'exception à l'immunité de juridiction n'ait pu être appliquée car l'association requérante a saisi les juridictions françaises alors que l'acte a eu lieu sur le territoire sénégalais. Cette exception n'est en effet rendue possible qu'à la double condition que l'acte ait été commis sur le territoire de l'État du for et que l'auteur de l'acte ait été présent sur le territoire de ce même État au moment de l'acte ou de l'omission. Les victimes de ce naufrage, réunies sous forme d'association, n'ont alors pu se prévaloir d'aucune réparation pécuniaire pour ce préjudice subi. On pourrait voir en cette décision une limite à l'immunité juridictionnelle dont bénéficient les États, notamment lorsque des victimes cherchent à obtenir réparation d'un préjudice causé par les États eux-mêmes ou leurs organes ou entités.

Toutefois, au-delà des exceptions prévues par le droit international coutumier s'agissant des activités commerciales et de l'atteinte à l'intégrité physique des personnes ou de dommages aux biens, un État dispose également de la faculté de renoncer à l'immunité qui lui est accordée et ce, dans des conditions particulières et différentes selon qu'il s'agisse de renoncer à l'immunité de juridiction ou d'exécution.

¹⁴⁴ CEDH, Association des familles des victimes du Joola c. France, 27 janvier 2022, 21119/19, §16

¹⁴⁵ *Ibid.*, §17

Section 2 : La renonciation par l'État à ses immunités

Le droit international prévoit le bénéfice des immunités juridictionnelles mais il prévoit également que les États puissent y renoncer. Cette renonciation est soumise à plusieurs conditions, conditions qui sont déterminées notamment par la Convention des Nations Unies de 2004 sur les Immunités juridictionnelles des États et de leurs biens. Là où la renonciation aux immunités de juridiction peut être aussi bien expresse que tacite (I), l'État doit nécessairement renoncer expressément à son immunité d'exécution (II).

I- La renonciation expresse ou tacite à l'immunité de juridiction

122. – La renonciation expresse d'un État à l'immunité de juridiction. – D'abord, l'article 7 de la Convention de 2004 prévoit qu'un État ne peut pas invoquer le bénéfice de l'immunité de juridiction dans une procédure devant un tribunal d'un État étranger s'il a renoncé à cette immunité de manière expresse. La convention précise que cette renonciation expresse peut se manifester par « *un accord international* », « *un contrat écrit* » ou « *une déclaration devant le tribunal ou une communication écrite dans une procédure déterminée* ». ¹⁴⁶ Cet article prévoit également que lorsque l'État consent de cette manière à l'exercice de la juridiction d'un autre État, il peut y consentir soit pour une matière en particulier, soit pour une affaire spécifique. Néanmoins, le consentement exprès d'un État à l'exercice d'une juridiction n'implique pas qu'il consente également aux procédures d'exécution par ce même État.

123. – La renonciation tacite d'un État à l'immunité de juridiction. – Cette renonciation peut également être implicite, comme nous l'avons vu pour l'affaire de *l'Erika*, notamment si l'État intente lui-même la procédure devant le tribunal d'un autre État ou s'il intervient et participe à la procédure sans manifester le bénéfice de son immunité, à l'exception près qu'il prouve qu'il n'avait pas connaissance des faits de l'affaire. Néanmoins, l'article 8 de la Convention précise qu'un État qui interviendrait dans une procédure à seule fin « *d'invoquer l'immunité ; ou de faire valoir un droit ou un intérêt à l'égard d'un bien en cause dans la procédure* », « *n'est pas réputé avoir consenti à l'exercice de la juridiction d'un tribunal d'un autre État* » ¹⁴⁷ pour autant.

¹⁴⁶ Convention des Nations-Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens, 2004, art. 7§1

¹⁴⁷ *Ibid.*, art. 8§2

Enfin, il est prévu par l'article 17 de cette même convention que la signature d'un accord d'arbitrage par un État aurait pour effet la renonciation par cet État à son immunité de juridiction devant un tribunal d'un autre État, si la procédure se rapporte « à la validité, à l'interprétation ou à l'application de l'accord d'arbitrage ; à la procédure d'arbitrage ; ou à la confirmation ou au rejet de la sentence arbitrale, à moins que l'accord d'arbitrage n'en dispose autrement. ».

Ainsi, un État a la possibilité, dans une affaire où l'État lui-même ou un navire qu'il possède serait impliqué, de renoncer au bénéfice de son immunité de juridiction de manière expresse mais il peut également le faire de manière tacite dans les cas prévus par la Convention. Néanmoins, la renonciation au bénéfice de l'immunité de juridiction n'implique pas le consentement à l'adoption de mesures de contrainte.¹⁴⁸

II- La renonciation expresse aux immunités d'exécution

124. – La nécessité d'un consentement exprès. – Si un État souhaite renoncer à l'immunité d'exécution, il est prévu par le droit international coutumier que cette renonciation doit être expresse. Comme nous l'avons déjà mentionné, les procédures de contrainte représentent une atteinte considérable à la souveraineté de l'État et il est donc nécessaire qu'il y consente expressément pour que sa souveraineté soit protégée.

Ainsi, des mesures de contraintes peuvent être adoptées à l'égard de l'État impliqué dans la procédure, avant ou après le jugement, si l'État y consent expressément ou si l'État a réservé ou affecté des biens à la satisfaction de la demande.¹⁴⁹

Une autre hypothèse est prévue par l'article 19 de la Convention de 2004 en vertu duquel une mesure de contrainte peut être prise contre des biens d'un État – dont ses navires – s'ils sont utilisés ou destinés à être utilisés autrement qu'à des fins de service public non commercial.

¹⁴⁸ *Ibid.*, art. 20

¹⁴⁹ *Ibid.*, art. 18 et 19

Ainsi, si l'on délaisse cette dernière hypothèse qui rejoint les exceptions liées aux activités « *jure gestionis* », il est nécessaire d'obtenir le consentement exprès de l'État pour adopter des mesures de contrainte contre des navires qui lui appartiennent ou sont exploités par lui à des fins de service public non commerciales.

125. – L'affaire de l'ARA Libertad. – Dans un arrêt concernant la saisie du navire de guerre argentin *ARA Libertad*,¹⁵⁰ la question s'était posée de savoir si cet acte contraignant pouvait être opéré car il s'agissait d'un navire appartenant à la Marine nationale argentine et sa saisie représentait une atteinte considérable à sa souveraineté. La question de la renonciation à l'immunité d'exécution n'avait pas été abordée par le Tribunal International du Droit de la Mer (TIDM) mais il aurait semblé que l'Argentine avait inséré une clause de renonciation à son immunité d'exécution dans son contrat avec la société créancière.

126. – Une renonciation expresse et spéciale requise par les juridictions françaises. – En droit international, les conditions de renonciation à l'immunité d'exécution ne sont pas précises et il peut être difficile d'interpréter le « domaine » ou le « champ » auxquels s'applique une telle renonciation. La Cour de cassation française a eu l'occasion de se pencher sur cette question à plusieurs reprises¹⁵¹ et il semble que les juges français interprètent les termes de la Convention de 2004 en ce sens que la renonciation à une immunité d'exécution pour les biens qui appartiennent à l'État doit être « *expresse et spéciale, en mentionnant les biens ou la catégorie de biens pour lesquels la renonciation est consentie* ». ¹⁵²

127. – Conclusion. – Ainsi, les navires de guerre et autres navires d'État que nous avons définis précédemment peuvent être considérés comme des particularismes du droit maritime. En effet, ces navires sont des biens d'État et ils sont affectés à des missions de service public, incarnant ainsi la souveraineté de l'État en mer. À ce titre, ils jouissent d'immunités juridictionnelles – autrement appelées « immunités souveraines » - qui leur permettent d'échapper à toute juridiction ainsi qu'à toute mesure de contrainte provenant

¹⁵⁰ TIDM, Argentine c/ Ghana, TIDM, Ordonnance du 15 décembre 2012, Affaire n°20, « ARA Libertad »,

¹⁵¹ Cass. 1^{re} civ., 28 mars 2013, n°10-25938

¹⁵² S. El Sawah, J. E. Vinuales, « L'immunité d'exécution dans l'affaire de l'ARA Libertad devant le TIDM », *Journal du droit international (Clunet)* n°3, 01/07/2013, comm. 9, p.857-899

d'un autre État, à condition que leur activité ne soit pas commerciale. Le régime juridique de ces immunités est principalement prévu par le droit international coutumier et permet de protéger la souveraineté de l'État et de ses biens. Les navires de guerre et autres navires d'État affectés à un service public non commercial peuvent exercer leurs missions souveraines en mer – qu'il s'agisse de la haute mer ou de la mer territoriale – uniquement grâce au bénéfice de ces immunités. Des missions diplomatiques et militaires sur le territoire d'un État étranger seraient inenvisageables sans une protection spéciale des navires appartenant à l'État ou exploités par lui.

**PARTIE 2 : LES DROITS ET LIBERTÉS DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES
DE GUERRE DANS L'EXERCICE DE LEURS MISSIONS DE
SOVERAINETÉ**

128. – Le découpage de la mer selon la Convention de Montego Bay. – Les navires d'État et navires de guerre exercent des missions de souveraineté en mer. Ils assurent la sécurité et le contrôle de leur zone de souveraineté, dans les eaux territoriales de l'État dont ils battent le pavillon, comme nous l'avons expliqué lors du Titre premier. Toutefois, l'exercice de leurs missions s'étend bien au-delà de la mer territoriale de l'État qui les possède ou les exploite. Ces navires, comme tous autres navires, naviguent dans les autres zones de la mer telles que délimitées par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. D'après cette Convention, la ligne de base correspond à la laisse de basse mer, soit au niveau le plus bas de la mer lors des marées et ne peut pas faire plus de 24 milles marins. Viennent ensuite les eaux intérieures de l'État, comprenant les ports, sur lesquels l'État exerce une pleine souveraineté. La mer territoriale s'étend depuis la ligne de base jusqu'à, tout au plus, 12 milles marins et est soumise à la souveraineté de l'État côtier, qui doit tout de même laisser le libre passage inoffensif aux navires étrangers. La zone contigüe s'étend de la mer territoriale jusqu'à 12 milles marins et la zone économique exclusive, jusqu'à 200 milles marins depuis la ligne de base. Enfin, la haute mer est une zone de libertés où les seules règles applicables sont celles de l'État du pavillon.

129. – Plan. – Ainsi, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer accorde aux navires d'État et navires de guerre des droits spécifiques pour qu'ils puissent exercer leurs missions de souveraineté en haute mer et assurer un contrôle dans une zone où règne la liberté (Titre 1). Ces navires se voient aussi octroyer des droits qui leur permettent de traverser les eaux territoriales d'un autre État. Toutefois, lorsque ces navires passent dans des zones qui sont soumises à la souveraineté d'un autre État, la coexistence de deux souverainetés au sein d'une même zone peut relever de la complexité (Titre 2).

TITRE 1 : LES DROITS ET OBLIGATIONS DES NAVIRES D'ÉTAT ET
NAVIRES DE GUERRE EN HAUTE MER

- 130. – Définition de la haute mer.** – La haute mer est une zone que l'article 86 de la Convention de Montego Bay définit comme correspondant « *à toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État archipel.* ».
- 131. – Immunité absolue de juridiction des navires d'État et navires de guerre en haute mer.** – Par ailleurs, comme il a été précisé dans la partie précédente, les articles 95 et 96 du même texte prévoient que les navires d'État et navires de guerre jouissent d'une immunité « *complète* » de juridiction en haute mer.
- 132. – La haute mer, une zone de libertés.** – La haute mer, parfois dénommée « *res communis* », est une zone dans laquelle les libertés priment et où tous les navires sont soumis uniquement à la juridiction de l'État de leur pavillon (Chapitre 1). Néanmoins, des réglementations permettent de réguler les activités en haute mer et certaines d'entre elles posent des limites à la liberté absolue en haute mer. Les navires d'État et navires de guerre bénéficient de droits spécifiques dans cette zone pour assurer un certain contrôle du respect des limites qui sont prévues par l'ordre juridique international (Chapitre 2).

Pour une meilleure compréhension du rôle des navires d'État et navires de guerre en haute mer, il apparaît primordial de commencer par une présentation des droits et principes normalement applicables dans cette zone.

CHAPITRE 1 : LA HAUTE MER, RES COMMUNIS

133. – De *res nullius* à *res communis*. – Alors que la haute mer était il y a encore quelques temps appelée *res nullius*, c'est-à-dire, une zone de liberté quasiment absolue, on la nomme désormais plutôt *res communis*. La haute mer est toujours une zone de liberté pour les navires qui y naviguent et les États qui l'exploitent dans le cadre de diverses activités et les règles qui s'y appliquent sont celles de l'État du pavillon (Section 1). Néanmoins, l'usage de la haute mer est de plus en plus régulé par la communauté internationale et de nouvelles réglementations émergent notamment pour limiter les principaux risques liés à son usage (Section 2).

Section 1 : Les fondements de la liberté en haute mer

La haute mer est une zone où priment les libertés des États qui l'usent et l'exploitent (I) et où l'unique juridiction applicable est celle de l'État du pavillon (II).

I- La haute mer, une zone de libertés

Plusieurs activités peuvent être exercées librement dans la zone de la haute mer. Celle qui prime et qui nous intéresse est évidemment la navigation (A). Les États de la communauté internationale sont également libres de survoler cette zone, de poser des câbles et pipelines sous-marins, de construire des îles artificielles, de pêcher ainsi que de réaliser des recherches scientifiques.¹⁵³ Ce sont ces deux dernières activités qui nous intéresseront dans le cadre de notre développement (B).

A) La liberté de navigation en haute mer

134. – La liberté de navigation. – L'activité la plus courante en haute mer est sans nul doute, la navigation qui est généralement réalisée à des fins commerciales, pour acheminer des marchandises d'un État à un autre. La liberté de navigation est déterminée par l'article 87§1 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer qui la prévoit pour « *les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral* ».

¹⁵³ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 87

Cette liberté implique donc que tous les États en disposent et peuvent naviguer librement dans la zone de la haute mer. Elle implique aussi qu'aucun État ne peut soumettre cette zone à sa juridiction ni même exercer sa souveraineté en haute mer. C'est ce que prévoit l'article 87§1 de la CNUDM qui dispose que cette liberté doit être exercée « *en tenant dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres États* ». L'article 89 de la même convention ajoute qu'« *aucun État ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté* ».

135. – Une liberté dont jouissent les navires d'État et navires de guerre. – S'agissant des navires d'État et navires de guerre, ils sont également libres de naviguer en haute mer comme tout autre navire tant qu'ils y naviguent pacifiquement et ce, pour respecter le principe établi par l'article 88 de la CNUDM en vertu duquel « *La haute mer est affectée à des fins pacifiques* ». Il n'est en effet pas envisageable qu'une zone soumise à la souveraineté d'un État constitue un lieu idéal pour des règlements de conflits d'intérêts entre les États ou pour la commission d'actes illicites. C'est la raison pour laquelle la communauté internationale y exerce un contrôle. En haute mer, les navires d'État et navires de guerre doivent pouvoir coexister avec les autres navires de commerce mais ne sont pas soumis à des obligations ou restrictions spécifiques comme ils peuvent l'être dans les eaux intérieures ou en mer territoriale.

Néanmoins, la navigation n'est pas l'unique activité que les États – et leurs navires – peuvent exercer librement.

B) Les libertés de la pêche et de la recherche scientifique en haute mer

136. – D'autres libertés en haute mer. – L'article 87 de la CNUDM prévoit d'autres libertés pour les États en haute mer, dans les conditions qui sont prévues par les dispositions de la Convention. Parmi les libertés qu'elle énonce, celles qui sont le plus susceptibles de nous intéresser sont la liberté de la pêche et la liberté de la recherche scientifique.

137. – La liberté de pêche. – En effet, la liberté de la pêche est soumise à des restrictions en ce sens que les États doivent coopérer pour préserver et conserver les ressources

biologiques et halieutiques de la haute mer, tel qu'il est prévu par les articles 116 et suivants ainsi que par les articles 63 et suivants de la Convention de Montego Bay. Les États doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer cette conservation et protection des ressources biologiques en vertu de la réglementation du droit de la mer. Toutefois, la CNUDM prévoit que les États assurent leur propre gestion quant à la prise de mesures réglementant la pêche. Ils prennent les mesures nécessaires relatives aux espèces et quantités autorisées à la pêche et exercent un contrôle qui est organisé au niveau interne et que nous aurons l'occasion de détailler dans la section 2 de ce chapitre.

138. – La liberté de recherches scientifiques. – Une autre liberté qui nous intéresse est celle de la recherche scientifique, à laquelle est consacrée une partie entière de la CNUDM. La Convention autorise la recherche scientifique sous réserve du respect des conditions prévues par la partie XIII du même texte. À ce titre, les États sont libres de réaliser des recherches scientifiques marines mais sont tenus de coopérer¹⁵⁴ et sont responsables de tous dommages qu'ils pourraient causer en effectuant leurs recherches.¹⁵⁵ Rappelons que ce type d'activités nous intéresse dans le cadre de notre développement parce que nous avons déterminé qu'en France, les navires de recherches sont des navires affectés à un service public non commercial et font ainsi partie de la flotte de l'État. Les équipages des navires d'État affectés à la recherche scientifique marine sont donc tenus de se conformer, pour exercer leurs activités, aux conditions prévues par la Convention de Montego Bay.

En outre, si la haute mer est une zone où priment les libertés, les navires qui l'usent et l'exploitent pour leur navigation et autres activités de pêche ou de recherches, sont tout de même soumis à une juridiction et doivent respecter des réglementations.

II- Le principe de juridiction exclusive de l'État du pavillon en haute mer

139. – L'application des règles de l'État du pavillon. – La haute mer est qualifiée de zone de liberté parce que chaque navire applique les règles qui lui sont imposées par l'État dont il bat le pavillon. L'article 92§1 de la CNUDM prévoit d'ailleurs que « *les*

¹⁵⁴ *Ibid.*, Articles 142 et suiv.

¹⁵⁵ *Ibid.*, Article 263

navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont soumis (...) à sa juridiction exclusive en haute mer. ».

En vertu de ce principe, un État a donc le droit de faire naviguer autant de navires qu'il le souhaite sous son pavillon mais doit se conformer à certaines obligations prévues par l'articles 94 de la CNUDM, notamment pour s'assurer que les navires qui arborent son pavillon soient en bon état de navigabilité.

140. – Le contrôle des navires battant le pavillon d'un même État. – S'agissant de la juridiction exclusive de l'État du pavillon en haute mer, elle implique qu'en principe, les navires d'État et navires de guerre ne peuvent pas arrêter ou contrôler un navire battant pavillon d'un autre État mais qu'ils peuvent contrôler tout navire arborant le même pavillon que le leur en vertu des dispositions de l'article 94§2 de la CNUDM.¹⁵⁶

141. – L'application en droit interne. – En droit français, les articles L.1521-1 et suivants du Code de la défense prévoient que les pouvoirs de police de l'État français peuvent être exercés sur tous les navires français « *dans tous les espaces maritimes, sous réserve des compétences reconnues aux États par le droit international* »¹⁵⁷ mais également sur les navires étrangers ou les navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, en haute mer conformément au droit international.¹⁵⁸ Ces compétences qui sont reconnues aux États par le droit international seront détaillées dans un deuxième chapitre. En tout état de cause, il faut retenir que chaque navire est soumis à la juridiction exclusive de son pavillon, ce qui vaut également pour les navires d'État et navires de guerre qui sont libres de naviguer en haute mer en appliquant les règles de l'État dont ils dépendent.

Comme nous l'avons déjà mentionné, nous assistons à un développement important des diverses activités exercées par les États en haute mer. Ainsi, bien que cette zone soit une zone de libertés pour les navires où la seule juridiction applicable est celle de l'État du pavillon, la communauté internationale a jugé nécessaire de contrôler ces activités. Ces

¹⁵⁶ P. Bonassies, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 4^e éd., 2022, p. 77, n°80

¹⁵⁷ Code de la défense, article L1521-1§1

¹⁵⁸ *Ibid.*, article L1521-1§2

dernières sont, pour la plupart, soumises à des conditions prévues par des conventions internationales.

Section 2 : Les limites à la liberté en haute mer

L'usage de la haute mer qui est, rappelons-le, une *res communis*, connaît aujourd'hui de nombreuses limites qui se développent sur différents sujets. Les navires d'État et navires de guerre bénéficient d'immunités juridictionnelles et sont donc exemptés de l'application de la plupart des conventions émergentes qui visent à limiter les libertés des navires en haute mer (I). Toutefois, les autres navires qui ne sont pas des navires d'État ou navires de guerre sont soumis à ces conventions mais aucun contrôle de police n'est réalisé en haute mer pour s'assurer de leur application (II).

I- Les réglementations internationales applicables aux navires d'État et navires de guerre en haute mer

Certaines Conventions ont été adoptées par la communauté internationale pour limiter la liberté absolue dont les navires - navires d'État compris - bénéficient en haute mer. Cependant, si les navires d'État et navires de guerre se voient appliquer certaines de ces conventions (A), ils sont exemptés de l'application de la plupart de ces réglementations, et ce, pour qu'ils puissent exercer leurs missions de souveraineté (B).

A) Les réglementations applicables aux navires d'État et navires de guerre

142. – La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. – Parmi les principales Conventions qui règlementent la navigation maritime en haute mer, la première que nous pouvons citer est la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 que nous avons déjà citée à maintes reprises et qui s'applique, sans nul doute, aux navires d'État exploités pour des activités de service public non commerciales ainsi qu'aux navires de guerre. Cette Convention prévoit cependant l'immunité complète de juridiction des navires d'État et navires de guerre, en haute mer, face aux juridictions d'un État autre que celui du pavillon.¹⁵⁹ Elle contient également des dispositions qui

¹⁵⁹ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 95 et 96

exemptent ces navires du respect de certaines règles, notamment en matière de protection de l'environnement.¹⁶⁰

143. – Le RIPAM. – Un autre texte contenant des dispositions relatives à la navigation en haute mer, applicable aux navires d'État et navires de guerre, est le Règlement International pour prévenir les abordages en mer de 1972 (RIPAM, aussi appelé COLREG en anglais). Les règles du RIPAM s'appliquent « à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer ».¹⁶¹ Ce règlement contient des dispositions relatives aux règles de barre et de route visant à prévenir les abordages en mer.

144. – La Convention SAR. – Enfin, la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes de 1979 (Convention SAR) prévoit la coordination des États pour les opérations de recherche et de sauvetage. Cette Convention s'applique aux navires d'État et navires de guerre, bien que cela ne soit pas mentionné explicitement, car elle vise à coordonner les moyens mis en œuvre par les États pour assurer des missions de sauvetage en mer. Nous avons eu l'occasion de préciser cela lors de la présentation des missions et navires appartenant ou exploités par l'État lors du premier chapitre.

Hormis ces trois conventions internationales, la plupart des autres réglementations qui s'appliquent à la navigation en haute mer excluent de leur domaine d'application, les navires d'État et navires de guerre.

B) L'immunité des navires d'État et navires de guerre dans les conventions internationales

145. – Les normes relatives à la protection et à la préservation de l'environnement.
– Si les navires d'État et navires de guerre sont exclus de la plupart des conventions qui réglementent la navigation en mer – et en haute mer –, ils sont d'abord exemptés de respecter les normes des conventions relatives à la protection et à la préservation de l'environnement. La CNUDM contient un article 236 qui s'intitule « *immunité souveraine* » et qui dispose que « *les dispositions de la Convention relatives à la*

¹⁶⁰ *Ibid.*, Article 236

¹⁶¹ RIPAM, art. 1

protection et à la préservation du milieu marin ne s'appliquent ni aux navires de guerre (...) ni autres navires (...) appartenant à un État ou exploités par lui lorsque celui-ci les utilise (...) à des fins de service public non commerciales ».

146. – La Convention MARPOL. – D'ailleurs, l'article 3 de la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), adoptée en 1973 et modifiée à l'occasion de plusieurs protocoles, exclut explicitement les navires d'État et navires de guerre de son domaine d'application.

Cette exemption relative aux normes environnementales s'explique très certainement par le fait que les navires de guerre et navires d'État ne sont pas considérés comme étant des sources importantes de pollution mais également parce que ces restrictions pourraient être inappropriées au vu de certaines des missions que ces navires doivent réaliser.¹⁶²

147. – La Convention SOLAS. – La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) a pour objectif de spécifier les normes minimales pour la construction, l'exploitation et l'équipement des navires de transport de passagers et navires de charge, compatibles avec leur sécurité. La Convention ne spécifie pas si les navires d'État et navires de guerre y sont soumis mais au vu des dispositions qu'elle contient, ils ne semblent pas être concernés, tout du moins tant qu'ils exercent des activités autres que commerciales.¹⁶³

148. – La Convention STCW. – S'agissant de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), elle contient un article 3 qui exclut expressément les navires de guerre et navires d'État de son champ d'application. Son domaine d'application se limite d'ailleurs aux navires de commerce. L'article 3 que nous venons de citer précise néanmoins que bien que ces navires ne soient pas inclus dans le domaine d'application de cette Convention, il appartient aux parties concernées de prendre des mesures appropriées pour être en conformité avec les prescriptions de la Convention.

¹⁶² O. Bernard H., « Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », *Annuaire français de droit international*, 1982, vol. 28, pp.811-850 (persee)

¹⁶³ OMI : [www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

149. – La Convention internationale sur l’assistance. – La Convention internationale de 1989 sur l’assistance exclut aussi explicitement les navires d’État et navires de guerre de son domaine d’application. L’article 4§1 de la Convention dispose en effet que la Convention « *ne s’applique pas aux navires de guerre ou autres navires non commerciaux appartenant à un État ou exploités par lui et ayant droit, lors des opérations d’assistance, à l’immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, à moins que cet État n’en dispose autrement* ». Le deuxième paragraphe de cet article 4 prévoit qu’un État partie peut décider d’appliquer la Convention à ses navires d’État ou navires de guerre mais pour ce faire, il doit nécessairement le notifier « *au Secrétaire général en précisant les modalités et les conditions de cette application* ». Cette exclusion des navires d’État et navires de guerre du champ d’application de la Convention relative à l’assistance en mer, s’explique très certainement par le fait que ces navires interviennent déjà pour porter assistance en mer en vertu d’une obligation préexistante et commandée par leur mission de service public.¹⁶⁴ Le principe de gratuité du service public ne leur permettrait pas de bénéficier du régime prévu par la Convention de 1989 qui instaure le principe de « *no cure, little pay* ». En vertu de ce principe, tout navire qui porte assistance, même s’il n’est pas observé de résultat utile, peut se voir accorder une rémunération.

L’article 5 du même texte prévoit que des opérations d’assistance peuvent être exercées sous le contrôle d’autorités publiques internes et sont alors soumises à la législation de l’État où se trouve cette autorité.

150. – La Convention pour l’unification de certaines règles en matière d’abordage. – De la même façon, l’article 11 de la Convention de 1910 pour l’unification de certaines règles en matière d’abordage dispose que la Convention « *est sans application aux navires de guerre et aux navires d’État exclusivement affectés à un service public* ».

151. – Une conformité aux réglementations de navigation en haute mer nécessaire. – Ces navires exerçant des missions diplomatiques et de défense en mer, il semble cohérent qu’ils ne soient pas soumis à toutes ces restrictions, ce qui leur permet de mener au mieux leurs missions. Toutefois, même s’ils ne sont pas contraints de respecter les normes de

¹⁶⁴ M. Remond-Gouilloud, *Droit Maritime*, Études Internationales, Pedone, 1988, Ed. n°2, p. 201, §356

ces différentes conventions internationales, il leur appartient de s'y conformer du mieux possible. Ceci est valable pour tous les domaines, qu'il s'agisse de la sécurité à bord, de la préservation de l'environnement ou encore de la bonne formation des gens de mer.

152. – L'obligation d'assistance et de secours aux personnes. – D'ailleurs, l'article 98 de la CNUDM prévoit une obligation de prêter assistance à quiconque serait trouvé en péril en mer, de porter secours aux personnes en détresse et de prêter assistance au navire en détresse des suites d'un abordage et ce, sans exclure les navires d'État et navires de guerre.

Par ailleurs, les navires affectés à des activités commerciales, non compris dans la catégorie des navires d'État et navires de guerre, sont soumis au respect de ces réglementations internationales. Cependant, leur soumission à ces réglementations n'est soumise à aucun contrôle en haute mer.

II- Des limites à la liberté non soumises aux contrôles de police en haute mer

153. – L'obligation de conformité des navires de commerce aux conventions internationales. – Comme il a été indiqué lors du paragraphe précédent, de nombreuses réglementations apparaissent s'agissant de la navigation en haute mer et ces conventions s'attachent à limiter les libertés en haute mer. Si la plupart de ces conventions ne sont pas applicables aux navires d'État et ce, pour qu'ils puissent exercer leurs prérogatives de puissance publique sans restriction, elles doivent être respectées par les autres navires.

154. – L'absence de police en haute mer pour le contrôle de la pêche. – Par exemple, pour reprendre les termes utilisés lors de la section précédente, s'agissant de la liberté de la pêche, il est prévu par la CNUDM que les États doivent prendre les mesures nécessaires pour que la pêche respecte les dispositions de la Convention, s'agissant de la quantité et de la catégorie de ressources halieutiques qui sont pêchées. Les États ont également la responsabilité d'organiser des contrôles pour que ces mesures soient respectées.

Néanmoins, il n'existe pas de contrôle en haute mer car il n'y a pas, à proprement parler, de police de haute mer. Pour les réglementations liées à la pêche et à l'utilisation de

ressources biologiques, les navires ne sont soumis à aucun contrôle en haute mer. La Convention de Londres de 1967 prévoit toutefois que des officiers qui en ont l'autorisation, peuvent monter à bord d'un navire, quel que soit son pavillon, pour constater des infractions commises même en haute mer. Ces dispositions n'octroient cependant pas le droit de saisir le navire contrôlé.¹⁶⁵

155. – Le contrôle de la pêche en France. – En France, ces navires peuvent cependant être contrôlés à partir de leur entrée dans la Zone Économique Exclusive (ZEE) par la police des pêches qui est assurée notamment par la DGAMPA et le Centre National de Surveillance des Pêches (CNSP) avec les moyens des affaires maritimes (patrouilleurs, unités littorales).¹⁶⁶

Néanmoins, si le respect de la plupart des réglementations applicables en haute mer ne peut pas être contrôlé, un droit de contrôle par les navires d'État ou navires de guerre est prévu par les conventions. Ainsi, ils peuvent exercer des contrôles en haute mer mais ils doivent respecter le principe de juridiction exclusive de l'État du pavillon et ne contrôler que les navires battant le même pavillon. Il existe toutefois quelques exceptions à ce principe qui sont prévues par la CNUDM, s'agissant d'actes illicites ou d'actes de piraterie réalisés en haute mer.

CHAPITRE 2 : LES DROITS SPÉCIFIQUES DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE EN HAUTE MER

156. – L'absence de contrôle en haute mer. – Comme nous l'avons indiqué précédemment, la haute mer est une zone où les libertés règnent et où aucun État ne peut exercer sa souveraineté. Malheureusement, l'absence de souveraineté implique également l'absence de contrôle et la haute mer est une zone propice au développement de toutes sortes d'activités illicites.

En vertu du principe selon lequel chaque navire est soumis exclusivement aux règles et juridictions de l'État de son pavillon en haute mer, les navires d'État et navires de guerre

¹⁶⁵ P. Bonassies, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 4^e éd., 2022, p. 94, n°102

¹⁶⁶ Site officiel du gouvernement : www.mer.gouv.fr/la-police-des-peches

ne peuvent intervenir à bord de ces navires, sauf exceptionnellement à bord des navires qui arborent le même pavillon que le leur.

Néanmoins, pour faire face à toutes sortes d'infractions et d'actes illicites, les navires d'État et navires de guerre bénéficient de droits spécifiques qui leur permettent de poursuivre (Section 1), de visiter voire d'arraisonner (Section 2) des navires qui seraient responsables de tels agissements. Il ne semble pas utile de préciser à nouveau ici que les navires d'État et navires de guerre bénéficient d'une immunité de juridiction absolue en haute mer qui repose sur le fait que ces navires participent à la réalisation d'un service public pour le compte de l'État de leur pavillon. C'est ce privilège qui leur permet d'intervenir à bord des navires qui, normalement, ne peuvent pas faire l'objet de contrôle dans cette zone mais surtout, de réaliser des contrôles ou des actions que d'autres navires ne pourraient pas exercer.

Section 1 : Le droit de poursuite

157. – *Hot pursuit* et « droit de poursuite inversé ». – En cas d'infraction commise par un navire étranger, l'État côtier est habilité à exercer un droit de poursuite sur le navire en cause jusqu'en haute mer - qu'on appelle communément *hot pursuit* - et ce, dans le respect des conditions prévues par la CNUDM (I). Face aux développements récents de la piraterie, d'autres problématiques ont mis en avant la nécessité d'un « droit de poursuite inversé » (II).

I- Le droit de poursuite en haute mer ou *hot pursuit*

Le droit de poursuite en haute mer ne peut être exercé seulement si plusieurs conditions cumulatives sont réunies (A) et plusieurs raisons peuvent être à l'origine de son interruption (B).

A) Les conditions d'exercice de la poursuite en haute mer

158. – Définition du droit de poursuite. – Le droit de poursuite consiste à poursuivre un navire étranger qui aurait commis des infractions dans la mer territoriale, les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou dans la zone contigüe de l'État poursuivant et qui pourrait ainsi être poursuivi jusqu'en haute mer par un navire de guerre, tout en

respectant les conditions prévues par le droit international. Ce droit de poursuite est prévu par l'article 111 de la CNUDM qui établit plusieurs conditions pour que ce droit s'applique. Ces conditions sont cumulatives comme l'a souligné le TIDM dans l'affaire du navire *navire Saiga*.¹⁶⁷

159. – Les conditions du droit de poursuite. – Dans un premier temps, le droit de poursuite n'est permis qu'à l'encontre d'un navire étranger et seulement « *si les autorités compétentes de l'État côtier ont de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet État* ». ¹⁶⁸

160. – La poursuite d'un navire étranger. – D'abord, s'agissant du navire poursuivi, il doit s'agir d'un navire étranger, non soumis à la juridiction de l'État côtier. S'il s'agissait d'un navire arborant le pavillon de l'État côtier, il n'y aurait pas à proprement parler de *hot pursuit* étant donné qu'il peut se faire arrêter ou contrôler en haute mer par un navire d'État ou de guerre arborant le même pavillon. ¹⁶⁹

161. – L'absence de définition précise des infractions. – Concernant les infractions aux lois et règlements, il n'est pas communément défini la nature de celles-ci mais il semblerait qu'il s'agisse le plus souvent d'infractions relatives à la pêche illégale, au trafic de drogue ou à la pollution mais la définition de ces infractions relève de la compétence des États côtiers et est soumise à leur libre arbitre, tant que cela est conforme au droit international. ¹⁷⁰ D'ailleurs, s'agissant de la pêche illégale, dans l'affaire *The Ship North*,¹⁷¹ il avait été admis par la Cour Suprême canadienne que le navire américain qui pêchait sans permis de pêche dans les eaux canadiennes pouvait être légalement poursuivi jusqu'en haute mer, puis arraisonné.

162. – La poursuite pour des infractions commises en eaux intérieures. – La deuxième condition prévue par l'article 111§1 de la CNUDM est que la poursuite doit commencer au moment où le navire qui a enfreint la réglementation se trouve dans les eaux

¹⁶⁷ TIDM, Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée, Recueil 1999, Navire « SAIGA » (No 2), 146

¹⁶⁸ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Article 111§1

¹⁶⁹ Voir en ce sens le paragraphe n°140

¹⁷⁰ D. Massi Lombat Pierrot, « *Hot pursuit*: moyen dépassé pour assurer le respect des normes dans les eaux d'un État côtier? », *Revue Québécoise de droit international*, volume 27-1, 2014. p. 148

¹⁷¹ Supreme Court of Canada, 1906, "The Ship « North » v. The King"

intérieures, dans la mer territoriale, dans les eaux archipélagiques ou dans la zone contigüe de l'État poursuivant.

- 163. – Le caractère immédiat et continu de la poursuite.** – La condition suivante nécessite que la poursuite, pour être poursuivie au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contigüe, ne doit pas avoir été interrompue. Elle doit en effet avoir un caractère immédiat et continu.
- 164. – L'émission d'un signal auditif et visuel en amont de la poursuite.** – L'article 111§4 précise que la poursuite ne peut commencer qu'à partir du moment où un signal, qu'il soit auditif ou visuel, a été émis par le navire poursuivant, ce qui constitue une autre condition.¹⁷² Ce signal doit être émis à une distance qui permet au navire visé de le percevoir. Le navire poursuivant doit également, avant de commencer la poursuite, s'assurer de la position du navire par tous les moyens dont il dispose.
- 165. – Le maintien d'un contact permanent avec le navire poursuivi.** – La poursuite devant être immédiate et ininterrompue, le navire poursuivant doit maintenir un contact permanent avec le navire poursuivi et doit s'assurer de l'identité du navire à poursuivre.¹⁷³
- 166. – Un droit accordé uniquement aux navires de guerre et autres navires affectés à un service public.** – S'agissant des navires habilités à exercer ce droit de poursuite, l'article 111§5 prévoit que seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires peuvent exercer un tel droit ou bien « *d'autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet* ». Ils exercent de cette façon une défense légitime des eaux intérieures ou de la mer territoriale dont ils dépendent et étendent leur défense jusqu'en haute mer. Néanmoins, il est évident qu'au titre de l'immunité de juridiction absolue dont ils bénéficient en haute mer, ces navires ne peuvent pas faire l'objet de poursuites.

¹⁷² D. Massi Lombat Pierrot, « *Hot pursuit: moyen dépassé pour assurer le respect des normes dans les eaux d'un État côtier?* », *Revue Québécoise de droit international*, volume 27-1, 2014. p. 151

¹⁷³ *Ibid.*, p. 151

Si la poursuite doit être continue et ininterrompue, elle ne dure évidemment pas éternellement et peut être stoppée pour plusieurs raisons.

B) La cessation du droit de poursuite

- 167. – L’arraisonnement du navire poursuivi.** – La première raison qui permet de mettre fin à la poursuite est, sans aucun doute, l’arraisonnement du navire poursuivi.
- 168. – L’entrée dans des eaux territoriales.** – L’article 111§3 de la CNUDM prévoit que « *le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l’État dont il relève ou d’un autre État* ». La mer territoriale étant soumise à la souveraineté de l’État côtier, une telle poursuite ne pourrait pas continuer. Cependant, il peut exister des ententes entre les États qui permettent au navire poursuivant d’arraisonner le navire poursuivi si celui-ci entre dans ses eaux territoriales.¹⁷⁴
- 169. – L’abandon de la poursuite.** – La poursuite peut être aussi tout simplement abandonnée par le navire poursuivant pour des raisons qui doivent être significatives. Il peut s’agir de causes naturelles - liées à des conditions météorologiques -, mécaniques, comme une panne de moteur ou d’autres causes comme la récupération d’une preuve.¹⁷⁵ Si la poursuite ne respecte pas ce caractère continu, alors elle est automatiquement interrompue.
- 170. – L’indemnisation du navire poursuivi en cas de poursuite injustifiée.** – Il est prévu par l’article 111§8 du même texte qu’un navire qui serait arrêté ou stoppé en dehors de la mer territoriale sans que les circonstances ne justifient d’exercer le droit de poursuite, ce navire doit être indemnisé pour toutes les pertes ou dommages qu’il aurait subis.
- 171. – Le droit de poursuite en droit interne.** – Enfin, il est utile de préciser que le droit de poursuite est prévu par le droit interne à l’article L1521-6 du Code de la défense et

¹⁷⁴ D. Massi Lombat Pierrot. « *Hot pursuit: moyen dépassé pour assurer le respect des normes dans les eaux d’un État côtier?* », *Revue Québécoise de droit international*, volume 27-1, 2014. p. 152

¹⁷⁵ Ibid. p. 152

prévoit que la poursuite doit être réalisée dans les conditions prévues par le droit international.

Un autre type de poursuite est apparu avec le développement contemporain des actes de piraterie, qu'on appelle « droit de poursuite inversé ».

II- Le « droit de poursuite inversé »

172. – Un nouveau droit. – Le droit de poursuite inversé a connu des développements relativement récents avec l'essor contemporain considérable des actes de piraterie, notamment au large de la Somalie.

173. – Définition des actes de piraterie. – D'abord, s'agissant des actes de piraterie, ils sont définis à l'article 101 de la CNUDM comme étant « *tout acte de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé agissant à des fins privées et dirigé contre un autre navire ou aéronef ou contre des personnes ou des biens se trouvant à leur bord* ».

174. – L'exception au principe d'exclusivité du pavillon pour les actes de piraterie. – Il est prévu par le droit international que le principe d'exclusivité du pavillon ne s'applique pas pour les actes de piraterie. Les navires de guerre – et autres navires habilités, affectés à un service public – ont donc la possibilité d'intervenir pour arrêter ce type d'acte en haute mer.

175. – L'exercice de la poursuite dans les eaux territoriales pour les actes de piraterie. – Cependant, comme nous l'avons déjà évoqué, en vertu des principes définis par l'article 111 de la CNUDM, il n'est généralement pas permis de poursuivre une *hot pursuit* dans la mer territoriale lorsque le navire poursuivi s'y réfugie. Ainsi, lors de la recrudescence des actes de piraterie au large de la Somalie au début des années 2000, le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté plusieurs résolutions à valeur contraignante pour aller à l'encontre des règles prévues par la CNUDM et permettre de continuer la poursuite « en-deçà » de la mer territoriale. Ces résolutions n'étaient que temporaires et il semble qu'aucune convention n'ait, pour l'heure, prévu un tel droit. Ce droit peut cependant sembler communément admis puisqu'il avait pu être exercé par la

France en 2008, dans l'affaire du navire de plaisance *Ponant*, où des pirates avaient été poursuivis depuis la haute mer, jusque dans les eaux territoriales somaliennes pour finalement être arrêtés sur le sol somalien par un commando marine.¹⁷⁶

Le droit de poursuite n'est cependant pas l'unique droit accordé aux navires de guerre – voire aux navires d'État – pour lutter contre les actes illicites en haute mer. Le droit de poursuite offre la possibilité de poursuivre des navires ayant commis des infractions, jusque dans des zones où une telle poursuite ne serait habituellement pas autorisée. Mais les navires de guerre et autres navires affectés à un service public tel que prévu par la CNUDM, ont également un droit de visite à bord de navires étrangers en haute mer et ce, dans des conditions prévues par la Convention.

Section 2 : Le droit de visite et d'arraisonnement

Il est possible, pour un navire de guerre ou autre navire affecté à un service public qui en a l'autorisation, d'intervenir à bord d'un navire étranger en haute mer. Ce droit est prévu par l'article 110 de la CNUDM qui en énonce les conditions d'exercice.

« *Pour éviter que la haute mer ne devienne « une zone refuge pour la commission d'actes illicites », un droit de visite et, le cas échéant, d'arraisonnement, est reconnu aux navires de guerre.* ».¹⁷⁷ Les États ont d'ailleurs une obligation de coopérer pour réprimer ces actes illicites en haute mer.

I- Les actes visés par l'exercice du droit de visite

176. – Les actes visés. – Le droit de visite que nous détaillerons dans le paragraphe suivant, s'exerce en haute mer par des navires de guerre, sur des navires qui sont soupçonnés exercer des actes de piraterie, se livrer au transport d'esclaves, servir à des émissions non autorisées, être sans nationalité ou de la même nationalité que le navire de guerre sans en arborer le pavillon, soit parce qu'ils refusent de l'arborer, soit parce qu'ils arborent un pavillon qui n'est pas le leur.¹⁷⁸

¹⁷⁶ P. Bonassies, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 4^e éd., 2022, p. 86, n°90

¹⁷⁷ M. Remond-Gouilloud, *Droit Maritime*, Études Internationales, Pedone, 1988, Ed. n°2, p. 59, §94

¹⁷⁸ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 110§1

- 177. – Les actes de piraterie.** – S’agissant des actes de piraterie, ils ont été définis dans la section précédente¹⁷⁹ et se trouvent définis aux articles 100 et suivants de la CNUDM. D’ailleurs, l’article 100 de ce texte prévoit une obligation pour les États de coopérer face à ces actes de piraterie.
- 178. – Le transport d’esclaves.** – Le transport d’esclaves est un acte qui se produit parfois en haute mer et qui est interdit notamment en vertu des dispositions de l’article 99 de la CNUDM. Comme pour les actes de piraterie, la Convention impose aux États de coopérer en prenant « *des mesures efficaces pour prévenir et réprimer le transport d’esclaves* ». ¹⁸⁰
- 179. – La diffusion d’émissions de radio ou de télévision non autorisées.** – D’autres navires se livrent parfois en haute mer à des activités consistant à diffuser des émissions non autorisées depuis la haute mer, qui sont des « *émissions de radio ou de télévision diffusées à l’intention du grand public depuis un navire ou une installation en haute mer* ». ¹⁸¹ Pour ces actes là encore, la CNUDM impose une coopération des États pour lutter contre les émissions de radio ou de télévision non autorisées, diffusées depuis un navire ou une installation en haute mer.
- 180. – Le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes.** – Par ailleurs, l’article 108 de la CNUDM prévoit que tous les États doivent coopérer pour réprimer le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes en haute mer. Ce trafic illicite n’est pas cité parmi les actes donnant un droit de visite aux navires de guerre. Néanmoins, on comprend de manière implicite qu’un navire de guerre peut exercer ce droit de visite en cas de soupçons de trafic de stupéfiants car le paragraphe 2 de l’article 108 dispose que l’État qui a de sérieux soupçons « *peut demander la coopération d’autres États pour mettre fin à ce trafic* ».
- 181. – Les infractions à la réglementation de la pêche.** – L’article 116 de la CNUDM prévoit que les ressortissants de tous les États ont le droit à la pêche en haute mer, sous réserve du respect des conditions prévues par les articles 63 et suivants du même texte,

¹⁷⁹ Voir le paragraphe n°173

¹⁸⁰ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 99

¹⁸¹ *Ibid.*, art. 109§2

relatives aux espèces et aux quantités de ressources qui peuvent être pêchées. Ainsi, comme pour le trafic illicite de stupéfiants, les infractions à la réglementation de la pêche ne sont pas citées parmi les actes illicites pouvant faire l'objet d'un droit de visite. Néanmoins, comme nous l'avons expliqué précédemment,¹⁸² un officier habilité peut contrôler un navire en haute mer s'il a des soupçons quant à la commission d'infractions relatives à des activités de pêche.

Ainsi, pour lutter de manière coopérative contre ces actes illicites se produisant en haute mer, il est prévu par le droit international un droit de visite, voire d'arraisonnement, pour les navires de guerre, qui peut s'exercer suivant certaines conditions.

II- Les conditions d'exercice du droit de visite

182. – Un droit accordé aux navires de guerre et autres navires d'État habilités. –

Les conditions d'exercice du droit de visite en haute mer sont prévues par l'article 110 de la CNUDM. D'abord, le droit de visite s'exerce par un navire de guerre ou par « *tous autres navires ou aéronefs dûment autorisés et portant des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public* ». ¹⁸³

183. – Un droit de visite des navires étrangers. –

Le droit de visite est exercé par ces navires, en haute mer, à bord d'un navire étranger. En effet, pour rappel, un navire de même nationalité que le navire de guerre peut dans tous les cas se faire contrôler sans que cela ne constitue une infraction à la loi internationale.

184. – Un contrôle en cas de soupçons sérieux d'activité illicite. –

Ce navire étranger peut être arraisonné par un navire de guerre (ou autre navire habilité, affecté à un service public) s'il y a « *de sérieuses raisons de soupçonner* » ¹⁸⁴ que ce navire se livre à l'un des actes illicites que nous avons cités dans le paragraphe précédent. En cas de soupçons, le navire de guerre est donc autorisé à procéder à des vérifications de titres à bord du navire. Si les soupçons persistent après vérification des documents, l'examen peut être poursuivi

¹⁸² Voir le paragraphe n°154

¹⁸³ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 110§5

¹⁸⁴ *Ibid.*, art. 110§1

à bord du navire « *avec tous les égards possibles* ». ¹⁸⁵ Néanmoins, le navire de guerre n'est pas autorisé à procéder à la saisie du navire soupçonné d'actes illicites.

185. – L'indemnisation du navire en cas de soupçons « dénués de fondement ». – Il est évident que, comme pour le droit de poursuite, « *si les soupçons se révèlent être dénués de fondement, le navire arraisonné est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuel, à condition qu'il n'ait commis aucun acte le rendant suspect* ». ¹⁸⁶

186. – L'interdiction d'exercice du droit de visite à bord des navires d'État et navires de guerre. – De plus, comme nous l'aurons compris après l'avoir répété à plusieurs reprises, ce droit de visite ne peut pas être exercé à bord de navires de guerre ou navires d'État affectés à un service public non commercial, jouissant de l'immunité absolue de juridiction en haute mer. Cette immunité face au contrôle d'un autre navire d'État ou de guerre, pourrait faire l'objet de problématiques car tout État mal intentionné pourrait utiliser ses navires pour commettre des actes illicites sans que nulle autorité ne soit autorisée à contrôler les actes commis à bord, même dans le cas où un autre navire de guerre aurait de sérieuses raisons de soupçonner que ledit navire se livre à des actes illicites prévus par l'article 110§1 de la CNUDM.

187. – Le droit de visite prévu en droit interne. – Enfin, s'agissant du droit de visite, il est également prévu en droit interne, à l'article L1521-4 du Code de la défense qui reprend les dispositions prévues par le droit international et qui ajoute que les équipes qui réalisent la visite du navire sont autorisées à procéder à un enregistrement audiovisuel de leur intervention.

188. – Conclusion. – Ainsi, les navires de guerre et autres navires d'État affectés à un service public jouissent d'une immunité absolue en haute mer, ce qui leur permet d'exercer des droits permettant de limiter et de contrôler les libertés admises dans cette zone maritime. Pour assurer le respect de la souveraineté de chacun de ces navires ainsi que le bon exercice de leurs missions diplomatiques et militaires, ils ne peuvent pas exercer ce droit de visite entre eux. Toutefois, ces navires bénéficient d'un régime

¹⁸⁵ *Ibid.*, art. 110§2

¹⁸⁶ *Ibid.*, art. 110§3

juridique distinct dans les espaces maritimes qui sont soumis à la souveraineté de l'État côtier.

TITRE 2 : LE RÉGIME APPLICABLE AUX NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE DANS LES ZONES DE SOUVERAINETÉ ÉTATIQUE

189. – Le passage dans les eaux territoriales d'un État étranger. – Nous l'aurons compris, les navires d'État et navires de guerre assurent des missions de souveraineté, une souveraineté qui leur permet de bénéficier d'immunités. Ces immunités leur permettent de se voir octroyer des droits spécifiques lors de leur navigation en haute mer, zone où tout navire est libre de naviguer avec pour seule juridiction, celle de l'État de son pavillon. Néanmoins, les navires d'État et navires de guerre sont parfois amenés, dans l'exercice de leurs missions, à traverser des eaux qui sont soumises à la souveraineté ou à la juridiction d'un État qui n'est pas celui de leur pavillon. Des règles spécifiques sont prévues par le droit international pour encadrer ce passage dans les zones de souveraineté ou de juridiction étatique.

190. – Les zones soumises à la souveraineté ou juridiction de l'État côtier. – Comme nous l'avons déjà précisé également, la Convention sur le droit de la mer de 1982 définit plusieurs zones, dont quatre sont soumises à la souveraineté ou à la juridiction de l'État côtier. Trois zones sont définies comme étant, de manière horizontale, des zones de souveraineté de l'État côtier ou tout du moins, des zones soumises à sa juridiction ; il s'agit de la mer territoriale, parfois appelée « eaux territoriales », la zone contigüe ainsi que la zone économique exclusive (ZEE). De manière verticale, le plateau continental est également soumis à la juridiction de l'État riverain. Enfin, les eaux intérieures qui contiennent les ports, sont aussi des zones de souveraineté de l'État côtier.

Dans le cadre de notre développement, il semble pertinent de développer les questions du régime applicable aux navires d'État et navires de guerre lors de leur passage dans les zones de souveraineté étatique (Chapitre 1) avant d'étudier les limites et contraintes auxquelles ces navires doivent se conformer lors de leur passage dans ces zones (Chapitre 2). Néanmoins, il ne semble pas nécessaire de s'attarder sur le plateau continental ou les zone contigüe et zone économique exclusive qui ne présentent pas tellement plus de spécificités que ce qui est prévu pour les eaux territoriales ou la haute mer.

CHAPITRE 1 : LE DROIT DE PASSAGE DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE DANS LES ZONES DE SOUVERAINETÉ ÉTATIQUE

191. – Des limites à l'exercice de souveraineté de l'État côtier sur ses eaux. – Les États ont pleine souveraineté sur leurs eaux territoriales et les navires d'État qui les traversent incarnent pleinement la souveraineté de l'État dont ils battent le pavillon. Ainsi, des exceptions issues de l'ordre juridique international s'imposent aux États côtiers qui doivent laisser le libre passage inoffensif aux navires étrangers – navires d'État et de guerre compris – qui souhaitent traverser leur mer territoriale (Section 1). Des exceptions s'appliquent également pour laisser un droit de passage à ces navires dans des zones précises soumises à l'exercice de la souveraineté de l'État côtier, telles que les détroits, les eaux archipélagiques, les eaux intérieures ou encore, les ports (Section 2). Ces dernières zones spécifiques seront exclues de l'analyse de la section 1 pour les étudier spécialement dans une section 2.

Section 1 : Le droit de passage inoffensif : une limite à la souveraineté de l'État côtier sur ses eaux territoriales

La Convention sur le droit de la mer de 1982 définit les eaux territoriales comme étant des eaux de souveraineté soumises à la juridiction de l'État côtier (I), souveraineté qui est toutefois limitée par l'obligation du droit international d'accorder un droit de passage inoffensif aux navires étrangers (II).

I- Les eaux territoriales : des eaux de souveraineté étatique

192. – Définition de la mer territoriale. – Avant d'analyser le régime juridique des navires de guerre et navires d'État dans les eaux territoriales, il semble fondamental de définir la mer territoriale ainsi que le régime juridique qui s'y applique.

Les eaux territoriales – plus communément appelées « *mer territoriale* » pour reprendre les termes de la Convention sur le droit de la mer – sont définies par l'article 3 de la CNUDM qui prévoit que les États sont libres de fixer la largeur de leur mer territoriale, tant que la largeur « *ne dépasse pas 12 milles marins mesurés à partir de lignes de base établies conformément à la Convention* ». En France, les eaux territoriales s'étendent à

12 milles marins de la ligne de base, largeur maximale fixée par la Convention sur le droit de la mer. La largeur des eaux territoriales françaises est prévue par l'article 5 de l'ordonnance 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française. Néanmoins, tous les États ne fixent pas les limites de la largeur de leur mer territoriale à la même distance ; cela diffère d'un État partie à la Convention à un autre.

193. – Définition de la laisse de basse mer. – Pour être plus précis, la CNUDM définit la ligne de base comme étant « *la laisse de basse mer le long de la côte* », ¹⁸⁷ c'est-à-dire « *la ligne marquée par les eaux des marées descendantes les plus basses* ». ¹⁸⁸

194. – La souveraineté de l'État côtier sur la mer territoriale. – Comme indiqué précédemment, la mer territoriale est une zone de souveraineté étatique, ce que prévoit l'article 2§1 de la CNUDM. Cet article dispose que « *La souveraineté de l'État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures et, dans le cas d'un État archipel, de ses eaux archipélagiques, à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale* ». Cette souveraineté implique que l'État riverain dispose de tous les pouvoirs sur cette zone et qu'il peut exercer un droit de contrôle sur les navires en passage dans ses eaux, qu'il s'agisse de contrôle en lien avec la sécurité du navire et des passagers, avec les règles de circulation ou encore, pour contrôler la pêche. D'ailleurs, ces contrôles sont réalisés, en France, sous l'autorité du préfet maritime, par des navires d'État affectés à un service public non commercial, comme nous l'avons expliqué lors de la première partie.

Néanmoins, les États se voient imposer une limite à l'exercice de leurs pouvoirs sur leur zone de souveraineté ; ils doivent respecter le droit de passage inoffensif des navires étrangers - navires d'État et de guerre compris - qui traversent la mer territoriale.

II- Le droit de passage inoffensif des navires de guerre en mer territoriale

195. – La notion de « passage inoffensif ». – Tout d'abord, il est prévu par le droit international que tous les navires, quel que soit l'État de leur pavillon ou la nature de

¹⁸⁷ *Ibid.*, art. 5

¹⁸⁸ P. Bonassies, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 4^e éd., 2022, p. 53, n°52

leurs activités, « *jouissent du passage inoffensif dans la mer territoriale* ». ¹⁸⁹ Les articles 18 et 19 de la CNUDM précisent ce qu'il faut comprendre respectivement des termes « *passage* » et « *inoffensif* ».

196. – Le « passage ». – Le passage tel qu'il est prévu par l'article 18 de la CNUDM, doit être continu et rapide et les navires ne doivent pas exercer d'activités sans rapport avec leur passage en mer territoriale. Néanmoins, dans certains cas, le droit international accepte de reconnaître l'arrêt et le mouillage comme faisant partie du passage en mer territoriale et ce, uniquement « *s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse* ».

197. – Le passage « inoffensif ». – Le passage doit donc être inoffensif, en ce sens qu'il ne doit pas porter « *atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier* ». ¹⁹⁰ L'article 19 du même texte précise d'ailleurs les actes qui pourraient être considérés comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier. Parmi ces actes, nous retiendrons la menace ou l'emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'État côtier, l'exercice ou la manœuvre avec des armes, le lancement, l'appontage ou l'embarquement d'aéronefs ou d'engins militaires, etc. On peut tout de même se poser la question de savoir comment réellement interpréter le terme « *inoffensif* », notamment lorsque deux États ont des relations conflictuelles. En effet, un passage inoffensif serait-il simplement un passage qui respecte les termes de l'article 19 de la CNUDM et ne se livre à aucune des activités citées comme entravant la paix, le bon ordre ou la sécurité des États ? Pourrait-on considérer que le simple fait d'arborer un pavillon d'un État en particulier dans la mer territoriale serait déjà, dans certains cas de conflits voire de guerres, considéré comme une atteinte à la paix et au bon ordre de l'État côtier ? ¹⁹¹ La Convention sur le droit de la mer n'a malheureusement pas précisé s'il fallait prendre en considération ces conditions subjectives.

¹⁸⁹ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 17

¹⁹⁰ *Ibid.*, art. 19

¹⁹¹ H. Oxman Bernard, « Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », *Annuaire français de droit international*, 1982, vol. 28, p. 841

198. – L’obligation de conformité aux lois et règlements de l’État côtier. – S’agissant spécifiquement des navires d’État et navires de guerre, ils doivent se conformer aux lois et règlements de l’État côtier.¹⁹² Les sous-marins ainsi que tous autres véhicules submersibles doivent impérativement naviguer en surface lorsqu’ils traversent la mer territoriale, ainsi qu’arborer leur pavillon.¹⁹³

199. – Le droit de passage inoffensif prévu en droit interne. – Enfin, en droit interne, le droit de passage inoffensif est également prévu par la loi. Le Code des transports fixe la réglementation applicable au droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales françaises aux articles L.5211-1 et suivants. Les dispositions de droit interne reprennent les termes utilisés par la CNUDM et l’article L.5211-1 prévoit que les navires d’États et navires de guerre étrangers jouissent aussi du droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales françaises, au même titre que tous les autres navires étrangers.

De ce fait, le droit de passage inoffensif est un droit reconnu aux navires étrangers qui souhaitent traverser les eaux territoriales de l’État côtier, qui ne peut pas s’y opposer. Cela constitue une exception à la pleine souveraineté de l’État côtier sur sa mer territoriale. Néanmoins, le droit de passage inoffensif que nous venons de citer correspond au régime commun de droit maritime. Toutefois, les navires d’État et navires de guerre étrangers disposent d’autres droits de passage plus spécifiques dans d’autres zones aussi soumises à la souveraineté étatique.

Section 2 : Le droit de passage des navires d’État et navires de guerre dans les autres zones de souveraineté étatique

Un droit de passage spécifique pour les navires étrangers est également prévu dans les détroits et eaux archipélagiques qui sont des zones de souveraineté étatique (I). L’accès aux eaux intérieures et ports de l’État souverain par les navires étrangers est aussi réglementé (II).

¹⁹² Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 30

¹⁹³ *Ibid.*, art. 20

I- Le droit de passage dans les eaux archipélagiques et détroits

Les eaux archipélagiques (A) et les détroits (B) sont des zones de souveraineté étatique, souveraineté qui, comme pour la mer territoriale, est limitée pour laisser les navires étrangers, navires d'État et navires de guerre traverser ces zones.

A) Droits de passage dans les eaux archipélagiques

200. – Les États archipels. – Les eaux archipélagiques sont les eaux qui se trouvent dans les États archipels, c'est-à-dire des États qui sont constitués « *par un ou plusieurs archipels et éventuellement d'autres îles* », ¹⁹⁴ comme les Seychelles ou la Polynésie française par exemple. Plus précisément, ce sont les eaux qui sont situées « en-deçà » des lignes de base des États archipels. ¹⁹⁵ La CNUDM prévoit que ces États peuvent tracer des lignes de base entre les îles qui les composent, tant que ces lignes de base ne s'étendent pas au-delà de 100 milles marins. ¹⁹⁶ Les eaux qui se trouvent à l'intérieur de ces lignes de base sont considérées comme étant des eaux intérieures, ce qui permet à l'État archipel d'exercer sa souveraineté sur ces eaux. ¹⁹⁷

201. – Le droit de passage inoffensif. – La Convention sur le droit de la mer prévoit que les navires étrangers, comme les navires de guerre et navires d'État étrangers, jouissent du droit de passage inoffensif dans les eaux archipélagiques. ¹⁹⁸ Ce droit de passage inoffensif leur permet de traverser les eaux archipélagiques sans entrave, tant que les navires concernés ne portent pas atteinte à la paix, à la sécurité et au bon ordre de l'État riverain. Le droit de passage inoffensif ne s'exerce, dans les eaux archipélagiques, qu'en dehors des voies de circulation archipélagiques. Comme en mer territoriale, cela ne leur donne pas de droit d'ancrage ou de mouillage dans les eaux archipélagiques, sauf en cas de circonstances exceptionnelles, comme nous l'avons indiqué pour la mer territoriale.

202. – Le droit de passage archipélagique. – Un autre droit de passage est octroyé aux navires étrangers dans les eaux des États archipels ; il s'agit du *droit de passage*

¹⁹⁴ *Ibid.*, art. 46

¹⁹⁵ *Ibid.*, art. 49

¹⁹⁶ *Ibid.*, art. 47

¹⁹⁷ *Ibid.*, art. 49

¹⁹⁸ *Ibid.*, art. 52

archipélagique qui permet aux navires étrangers de relier un point de la haute mer ou d'une ZEE à un autre point de la haute mer ou de la ZEE. Autrement dit, ce droit de passage permet aux navires et aéronefs de traverser des voies de circulation archipélagiques qui correspondent à toutes les routes servant normalement à la navigation internationale dans les eaux archipélagiques (et l'espace aérien).¹⁹⁹ Ce passage doit être rapide et continu, comme pour le droit de passage inoffensif. Tous les navires jouissent de ce droit de passage qui ne peut pas être suspendu. Par ailleurs, il est prévu par l'article 53 de la CNUDM que « *durant leur passage, les navires et aéronefs ne peuvent s'écarter de plus de 25 milles marins de ces lignes axiales* ».

203. – Différence entre droit de passage inoffensif et droit de passage archipélagique.

– La différence entre le droit de passage inoffensif et le droit de passage archipélagique réside donc dans la nature du second qui permet une traversée directe et rapide de l'État archipel, sans que les navires ne s'arrêtent ni ne s'écarter de leur route dans le cadre de la navigation internationale. En outre, le droit de passage inoffensif est simplement un droit pour tous navires de traverser la mer territoriale d'un État côtier sans interférer avec ses droits souverains, pour autant que ce passage soit inoffensif. Dans les deux cas, les navires d'État et navires de guerre jouissent de ces droits de passage comme tous autres navires.

Un autre droit de passage similaire au droit de passage archipélagique est prévu dans les détroits.

B) Le droit de passage dans les détroits

204. – Le droit de passage en transit. – Les détroits sont soumis à un régime spécifique qui dépend principalement de leur situation géographique et de leur utilisation pour la navigation internationale, comme pour le cas des eaux archipélagiques. Il existe deux types de détroits qui sont des zones dans lesquelles les États riverains exercent leur souveraineté ou leur juridiction.²⁰⁰ Dans le cas des détroits qui servent à la navigation internationale entre deux points de la haute mer ou de la ZEE, sans qu'aucune autre route

¹⁹⁹ *Ibid.*, art. 53

²⁰⁰ *Ibid.*, art. 34

de commodité comparable ne puisse être empruntée,²⁰¹ un *droit de passage en transit* est prévu par la CNUDM. Ce droit de passage en transit est plus permissif que le droit de passage inoffensif, en ce sens qu'il ne peut pas être empêché par l'État côtier même dans le cas où il ne serait pas inoffensif. De plus, les sous-marins ne sont pas tenus de naviguer en surface lorsqu'ils traversent le détroit et la question du caractère inoffensif des navires de guerre ne se pose pas pour ce passage.²⁰² Le passage en transit doit aussi être rapide et continu.²⁰³ Son régime est prévu aux articles 37 et suivants de la CNUDM. Le droit de passage en transit ne concerne cependant pas les détroits qu'il est possible de franchir par une route de haute mer ou une route passant par une ZEE.

205. – Le droit de passage inoffensif. – En effet, dans le cas des détroits qui permettent de relier la mer territoriale à un point de la haute mer ou de la ZEE d'un État tiers, ou encore des détroits exclus de la précédente catégorie parce qu'il existerait une route de commodité comparable,²⁰⁴ l'article 45 de la CNUDM prévoit un *droit de passage inoffensif* non susceptible de suspension. La Convention maintient également le régime du droit de passage inoffensif pour certains détroits qui sont établis de longue date par des accords.

Ainsi, les navires d'État et navires de guerre, lors de leur navigation internationale, jouissent du *droit de passage en transit* dans les eaux des détroits soumises à la souveraineté de l'État riverain, du *droit de passage archipélagique* dans les eaux des États archipels sur lesquelles les États exercent une souveraineté. Dans certains cas, dans ces mêmes zones, ils peuvent aussi bénéficier du droit de passage inoffensif – tant qu'il reste inoffensif –, comme en mer territoriale et comme tous autres navires naviguant dans des eaux étrangères.

Deux autres zones maritimes que les navires d'État et navires de guerre sont susceptibles de pouvoir emprunter sont soumises à la souveraineté de l'État riverain. L'État côtier exerce tous ses pouvoirs de juridiction pour l'accès à ses eaux intérieures et ses ports.

²⁰¹ J.-P. Beurier, *Droits maritimes*, Dalloz, 2008, 2^e éd., p. 90, n°112.73

²⁰² H. Oxman Bernard, « Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », *Annuaire français de droit international*, 1982, vol. 28, p. 845

²⁰³ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 38

²⁰⁴ J.-P. Beurier, *Droits maritimes*, Dalloz, 2008, 2^e éd., p. 90, n°112.73

II- L'accès aux eaux intérieures et aux ports par les navires d'État et navires de guerre

206. – Des zones de souveraineté étatique. – Les eaux intérieures et les ports sont définis respectivement par les articles 8 et 11 de la CNUDM, articles qui se trouvent dans la section relative aux limites de la mer territoriale. Ce sont, *de facto*, des zones de souveraineté étatique dans lesquelles s'appliquent les mêmes droits que dans les eaux territoriales décrites précédemment.

207. – Notions des « eaux intérieures » et « ports ». – Les eaux intérieures sont les eaux qui sont situées « en-deçà » de la ligne de base de la mer territoriale d'un État.²⁰⁵ Les ports sont définis comme étant des installations permanentes qui font partie intégrante d'un système portuaire et qui font partie de la côte.²⁰⁶

208. – L'importance diplomatique et militaire. – Dans ces zones, la souveraineté de l'État riverain s'applique pleinement. Les navires d'État et navires de guerre qui souhaitent y entrer exercent eux aussi une mission de souveraineté, généralement une mission de service public de la défense. Ainsi, leur entrée voire escale dans les eaux intérieures ou le port d'un État étranger relève d'une importance à la fois diplomatique et militaire.²⁰⁷

209. – Une autorisation préalable de l'État côtier. – L'entrée des navires de guerre dans les eaux intérieures et ports d'un État étranger est généralement soumise à une notification et autorisation préalable de l'État riverain et ce, en vertu du droit coutumier, sans que cela ne soit prévu par les Conventions.²⁰⁸

210. – Le respect et la reconnaissance mutuels de souveraineté. – Par ailleurs, comme les zones que nous décrivons font partie de la mer territoriale qui est une zone de souveraineté étatique, l'État côtier peut y exercer sa juridiction et peut, conformément au droit international, décider librement d'interdire l'accès à un navire d'État étranger ou navire de guerre s'il estime que l'escale présente un risque pour sa paix, sa sécurité

²⁰⁵ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 8

²⁰⁶ *Ibid.*, art. 11

²⁰⁷ J.-P. Beurier, *Droits maritimes*, Dalloz, 2008, 2^e éd., p.80, n°112.32

²⁰⁸ *Ibid.*

ou son bon ordre. Toutefois, en vertu du droit de passage inoffensif en mer territoriale, un navire d'État ou navire de guerre étranger a le droit de traverser cette zone tant qu'il ne trouble pas l'ordre public et que l'État riverain ne s'y oppose pas. D'ailleurs, le navire d'État ou navire de guerre qui fait escale dans un port étranger est soumis au respect de la souveraineté de l'État riverain et observe les lois de police et de sûreté qui lui sont imposées.²⁰⁹ Ce respect de la souveraineté est réciproque, comme nous aurons l'occasion de le détailler lors du chapitre suivant.²¹⁰

Néanmoins, ces droits de passage et de séjour accordés aux navires d'État et navires de guerre dans les zones de souveraineté étatique ne sont pas absolus et le droit international prévoit certaines limitations à ces droits.

CHAPITRE 2 : LES LIMITES ET ENJEUX DU DROIT DE PASSAGE DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE DANS LES ZONES DE SOUVERAINETÉ ÉTATIQUE

L'État côtier, en exerçant sa souveraineté sur les zones que nous avons mentionnées, peut restreindre le droit de passage en imposant certaines conditions auxquelles les navires d'État et navires de guerre doivent se conformer (Section 1). D'autre part, les navires d'État et navires de guerre, exercent aussi des missions souveraines, ce qui nécessite une coexistence harmonieuse des souverainetés respectives, d'où l'importance d'une entente mutuelle (Section 2).

Section 1 : L'obligation de conformité des navires d'État et navires de guerre aux réglementations de l'État côtier sur le droit de passage

Le droit de passage dans les zones de souveraineté étatique peut parfois être soumis à des conditions voire des restrictions imposées par l'État côtier qui exerce sa souveraineté (I). Les navires d'État et navires de guerre, bien qu'ils exercent aussi des missions de souveraineté, doivent se conformer aux lois et règlements de l'État côtier lors de leur passage dans les différentes zones de la mer territoriale (II).

²⁰⁹ *Ibid.*

²¹⁰ Chapitre 2, Section 2, §1

I- Un droit de passage réglementé par l'État côtier

L'État côtier peut adopter des lois et règlements limitant à la fois le droit de passage inoffensif (A) et les droits de passage en transit et archipélagique (B).

A) Les limites possibles au droit de passage inoffensif

211. – La restriction par les lois et règlements de l'État côtier. – Le droit de passage inoffensif peut se voir conditionner voire restreint par certaines lois ou règlements que peut adopter l'État côtier. Il peut en effet adopter des lois et règlements qui portent sur des sujets tels que la préservation de l'environnement de l'État côtier, la recherche scientifique marine, la protection des câbles et pipelines, la sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime, *etc.* Tous les navires étrangers, y compris les navires d'État et navires de guerre, devront se conformer à ces lois et règlements lors de l'exercice de leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.²¹¹

212. – L'obligation d'emprunter des voies de circulation déterminées. – D'autre part, l'État côtier peut exiger des navires qui traversent sa mer territoriale qu'ils empruntent des voies de circulation spécifiques et ce, lorsque cela est requis pour la sécurité de la navigation.²¹²

213. – L'interdiction du passage non inoffensif. – L'État riverain peut aussi empêcher tout passage qui ne serait pas inoffensif, en ce sens que le navire concerné exercerait une ou plusieurs des activités énoncées par l'article 19 de la CNUDM, activités que nous avons citées lors du chapitre précédent.²¹³ De la même façon, de manière préventive, l'État peut limiter voire refuser l'accès à un navire dans ses eaux intérieures.

214. – La suspension du droit de passage inoffensif. – Enfin, si cela est indispensable pour sa sécurité, l'État côtier peut prendre des mesures pour suspendre le droit de passage inoffensif de tous navires étrangers, dans ses eaux territoriales, sans que cela ne puisse

²¹¹ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 21

²¹² *Ibid.*, art. 22

²¹³ Voir le paragraphe n°197

constituer pour autant des discriminations de droit ou de fait entre les navires étrangers.²¹⁴

215. – Des obligations prévues par les conventions internationales pour les navires de guerre. – Le droit international impose également des obligations à certains navires qui exercent leur droit de passage inoffensif ; il est nécessaire que les sous-marins naviguent en surface lors de leur passage en eaux territoriales, en arborant leur pavillon.²¹⁵ Les navires étrangers à propulsion nucléaire ou les navires qui transporteraient des substances radioactives doivent être munis des documents requis et doivent prendre des mesures spéciales de précaution durant leur passage.²¹⁶

216. – Des obligations prévues par les conventions internationales pour les États côtiers. – En contrepartie, le droit international prévoit que l'État côtier doit respecter certaines obligations et ne doit surtout pas entraver ni restreindre l'exercice du passage inoffensif des navires étrangers en dehors des cas qui sont prévus par la CNUDM. Il ne doit pas non plus exercer de discrimination à l'encontre des navires déterminés.²¹⁷

217. – L'application en droit interne. – Enfin, en droit interne, les articles L.5211-1 et suivants du Code des transports contiennent les mêmes dispositions que la Convention sur le droit de la mer et prévoient notamment que les navires étrangers qui traversent les eaux territoriales doivent se conformer aux lois et règlements adoptés par l'État français. Ces dispositions prévoient également la nécessité de la navigation en surface des sous-marins sauf autorisation spéciale de l'État français ainsi que l'obligation de respecter les voies de circulation que l'État est susceptible d'imposer.

Ainsi, le droit de passage inoffensif en mer territoriale pour les navires d'État et navires de guerre peut être restreint soit par le biais de réglementations adoptées par l'État côtier, soit par des obligations prévues par les conventions internationales. En contrepartie, l'État côtier doit aussi respecter des obligations imposées par le droit international et ne doit pas prendre de mesures discriminatoires. En outre, certaines limites au droit de

²¹⁴ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, art. 25

²¹⁵ *Ibid.*, art. 20

²¹⁶ *Ibid.*, art. 23

²¹⁷ *Ibid.*, art. 24

passage dans les eaux territoriales s'appliquent aussi dans le cadre du droit de passage en transit et du droit de passage archipélagique.

B) Les limites possibles aux droits de passage en transit et archipélagique

218. – Pas de suspension possible du droit de passage dans les détroits. – D'une part, s'agissant du droit de passage dans les détroits servant à la navigation internationale, ni le droit de passage inoffensif, ni le droit de passage en transit ne peuvent être suspendus ou entravés par l'État côtier et ce en vertu des dispositions des articles 44 et 45 de la CNUDM. Les États riverains ne peuvent pas non plus adopter de lois ou de règlements qui entraîneraient des discriminations « *de droit ou de fait* » à l'égard des navires étrangers.²¹⁸

219. – L'obligation de conformité des navires d'État et de guerre aux réglementations en vigueur. – Néanmoins, comme pour le passage inoffensif dans la mer territoriale, les États riverains peuvent adopter des lois et règlements portant sur la sécurité de la navigation, une interdiction de la pêche, la prévention ou la réduction de la pollution, *etc.*²¹⁹ Les navires étrangers qui exercent leur droit de passage en transit sont, en contrepartie, obligés de se conformer aux lois et règlements de l'État côtier puisqu'ils traversent une zone de souveraineté étatique.²²⁰ Ils peuvent se voir imposer des voies de circulation ou de navigation par l'État côtier et ont l'obligation formelle de s'y conformer lorsque c'est le cas, comme il est prévu par l'article 41 de la CNUDM. Enfin, durant leur passage en transit, les navires étrangers ne peuvent réaliser de recherches et levés hydrographiques, à moins d'y avoir été autorisés préalablement par l'État côtier.²²¹

220. – La possible suspension du droit de passage archipélagique. – S'agissant du passage archipélagique, les navires étrangers doivent se conformer aux mêmes obligations que pour un passage en transit.²²² La principale différence entre ces deux passages réside dans le fait que le droit de passage archipélagique des navires étrangers

²¹⁸ *Ibid.*, art. 42

²¹⁹ *Ibid.*, art. 42

²²⁰ *Ibid.*, art. 39

²²¹ *Ibid.*, art. 40

²²² *Ibid.*, art. 54

peut être suspendu temporairement si cela semble nécessaire pour la sécurité de l'État archipel.²²³

De cette façon, les navires d'État et de guerre qui traversent des détroits ou des eaux archipélagiques doivent se conformer aux réglementations en vigueur, qu'elles soient imposées par l'État côtier ou par les conventions internationales. Ces obligations et restrictions sont prévues dans le cadre de la souveraineté de l'État côtier. Tous les navires étrangers qui seraient amenés à traverser ces zones de souveraineté étatique doivent s'y conformer.

II- L'obligation de conformité aux lois et règlements de l'État riverain par les navires d'État et navires de guerre

221. – Le respect mutuel des souverainetés. – Les navires d'État et navires de guerre, nous l'aurons compris, exercent des missions de souveraineté en mer. Toutefois, lors de leurs missions, ils sont amenés à traverser des zones soumises à la souveraineté d'un État autre que celui de leur pavillon. Néanmoins, comme tous les autres navires étrangers, les navires d'État et navires de guerre étrangers ont l'obligation de se conformer aux lois et règlements adoptés par l'État côtier.

222. – Le cas du refus de conformité par un navire de guerre à la réglementation de l'État côtier. – L'obligation de respecter les lois et règlements de l'État côtier par les navires de guerre qui passent dans les eaux territoriales d'un autre État est prévue par l'article 30 de la CNUDM. Ce même texte prévoit qu'en cas de refus de conformité par un navire de guerre aux lois et règlements de l'État côtier, ce dernier peut exiger qu'il quitte immédiatement ses eaux territoriales.

D'ailleurs, l'article 31 du même texte prévoit que l'État du pavillon du navire d'État ou navire de guerre qui refuserait de se conformer aux réglementations de l'État côtier, portera « *la responsabilité internationale de toute perte ou de tout dommage à l'État côtier du fait de [cette] inobservation* ». Ces navires ne doivent notamment pas, comme

²²³ *Ibid.*, art. 52

nous l'avons déjà mentionné, faire usage de force lors de leur passage en eaux territoriales, ni même exercer de manœuvres avec des armes de tout type.

223. – Des limites aux immunités juridictionnelles applicables uniquement pour le passage inoffensif. – D'autre part, on peut observer qu'en vertu des dispositions de l'article 32 de la CNUDM, les seules obligations auxquelles doivent se conformer les navires d'État et navires de guerre sont celles relatives au droit de passage inoffensif, puisque même lors du passage en transit dans les détroits, les sous-marins ne sont pas obligés de naviguer en surface et l'État ne peut pas empêcher un passage non inoffensif. Le reste des dispositions de la Convention ne porte pas atteinte « *aux immunités dont jouissent les navires de guerre et les autres navires d'État utilisés à des fins non commerciales* ». ²²⁴ De ce fait, dans toutes les autres situations, ces navires qui exercent des missions de souveraineté ne se verront pas restreints dans l'exercice de leurs prérogatives par des lois ou règlements qui les empêcheraient d'exercer leurs missions souveraines en totale liberté. A ce propos, il peut être complexe de faire coexister la souveraineté de deux États différents dans une même zone, tous deux bénéficiaires d'immunités souveraines.

Section 2 : Les enjeux juridiques de la coexistence de souverainetés en mer

La coexistence de deux entités jouissant d'immunités souveraines, exerçant toutes deux des missions de souveraineté au sein d'un même espace, soulève des enjeux juridiques particulièrement importants. Il est primordial, pour éviter tout litige, que ces souverainetés soient mutuellement reconnues et respectées (I). Toutefois, malgré un respect mutuel des deux entités souveraines, des problématiques et tensions peuvent surgir (II).

I- Le principe de réciprocité dans le respect des souverainetés

224. – Le respect mutuel des souverainetés dans les eaux territoriales. – Nous l'aurons compris, un navire d'État ou navire de guerre exerce des missions de souveraineté et bénéficie pour ce faire d'immunités souveraines. Un tel navire qui passe dans les eaux territoriales – tel que le droit international l'y autorise – d'un État autre que celui de son pavillon et qui jouit également d'immunités souveraines, doit se conformer aux lois

²²⁴ *Ibid.*, art. 32

et règlements qui lui sont imposés. S'il a un devoir de respect de la réglementation imposée par une autre entité souveraine, l'État côtier doit aussi naturellement respecter la souveraineté de ce navire.

Ainsi, lors du passage inoffensif dans les eaux territoriales de l'État côtier, le navire d'État ou navire de guerre a l'obligation de respecter les lois et règlements imposés par l'État côtier. En contrepartie, l'État côtier ne peut en aucun cas s'opposer à son passage, tant qu'il est inoffensif – en vertu des dispositions prévues par l'article 19 de la CNUDM –, qu'il ne présente pas de risques pour la sécurité de l'État riverain et qu'il n'est fait aucun usage de force ou de manœuvres avec des armes. Il est cependant autorisé à exiger du navire qu'il quitte ses eaux territoriales si ce dernier refuse de respecter la réglementation qui lui est imposée par l'État côtier.

225. – Le libre passage en transit, même non inoffensif. – D'autre part, lors du passage en transit dans les détroits, l'État côtier ne peut pas s'opposer à un passage des navires d'État ou navires de guerre, même si ce passage n'est pas inoffensif. Les navires doivent, eux, respecter la réglementation de l'État côtier.

226. – La coexistence de souverainetés dans les eaux intérieures et ports. – S'agissant du passage – voire du séjour – dans les eaux intérieures ou dans le port d'un État, la situation peut être légèrement plus délicate. En effet, le navire d'État ou navire de guerre qui fait escale dans un port étranger est soumis au respect de la souveraineté de l'État riverain. Il respecte à ce titre, les lois de police et de sûreté qui lui sont imposées.²²⁵ Ce respect de la souveraineté est réciproque en ce sens que l'État riverain n'est pas autorisé à exercer ses prérogatives de souveraineté sur un navire d'État ou navire de guerre étranger en escale dans son port ou ses eaux intérieures. Il ne peut donc pas exercer de saisie, d'enquête ou d'arrestation puisque ces navires bénéficient d'immunités souveraines et ne peuvent pas, en vertu de ce privilège, faire l'objet d'une juridiction étrangère ni même d'aucune mesure de contrainte.²²⁶ D'ailleurs, en droit français, l'article D3223-29 du Code de la défense prévoit que le commandant d'un navire de guerre qui se trouve dans les eaux intérieures d'un État étranger doit absolument

²²⁵ *Ibid.*

²²⁶ *Ibid.*

s'opposer à toute intervention à bord de l'État côtier et qui serait assimilable à une manifestation de souveraineté.

227. – L'interdiction en droit interne de fouilles de sûreté à bord des navires d'État.

– D'autre part, l'article L.5211-3-1 du Code des transports français prévoit que lors du passage inoffensif des navires étrangers dans les eaux territoriales, les autorités françaises ont un droit de contrôle et peuvent exercer des fouilles de sûreté à bord des navires qui traversent les eaux territoriales françaises, notamment dans l'objectif de rechercher des armes, munitions et matériels de guerre. Cependant, le paragraphe premier de cet article dispose que les navires de guerre étrangers et autres navires d'État étrangers sont exclus du champ d'application de cet article et ne peuvent, *de facto*, pas faire l'objet de fouilles de sûreté. Cela s'explique évidemment par le bénéfice des immunités dont jouissent ces navires. Néanmoins, cela oblige les États à s'accorder une sorte de confiance mutuelle ; bien que ces problématiques ne soient pas réellement l'objet de notre développement, il paraît pertinent de mentionner qu'il semble assez simple pour un navire jouissant d'immunités, sans qu'aucun contrôle ne puisse avoir lieu à son bord, d'être réquisitionné par un État qui, pour une raison ou pour une autre, souhaiterait acheminer une cargaison illicite (comme des armes ou des munitions) vers un autre État.

228. – Le droit d'asile à bord des navires d'État et navires de guerre. – Enfin, sur un tout autre sujet, il est prévu par l'article D3223-35 du Code de la défense français que le commandant du navire de guerre – qui se trouve dans un port étranger – peut recevoir et donner asile à toutes personnes fuyant un danger imminent sans pouvoir se réfugier à bord d'un navire de leur nationalité. Il peut les débarquer dans un lieu où leur sécurité n'est plus menacée et ce, sans déroger à la souveraineté territoriale de l'État riverain.

Ainsi, si la coexistence de souverainetés est soumise à un principe de reconnaissance et de respect mutuels par les entités souveraines qui se trouvent dans un même espace, certaines problématiques voire tensions peuvent tout de même surgir.

II- Défis et tensions liés à la coexistence de souverainetés en mer

229. – Des tensions liées à la coexistence de souverainetés en mer. – Bien que l'État côtier respecte la souveraineté des navires d'État ou de guerre de passage dans ses eaux territoriales et que ces navires se conforment aux réglementations dudit État, la coexistence de ces souverainetés en mer peut être à l'origine de problématiques diverses voire de tensions. Nous détaillerons ci-après certains exemples qui illustrent ces tensions.

230. – Des tensions diplomatiques. – Dans un premier temps, le passage d'un navire de guerre voire d'un navire d'État dans les eaux territoriales d'un État peut être à l'origine de tensions diplomatiques, notamment si ce dernier est perçu comme une menace ou une manifestation d'agression. Bien que le sujet soit beaucoup plus complexe – et son étude n'est pas du tout l'objet de ce mémoire –, la présence récente d'un navire hydrographique de la marine nationale chinoise dans les eaux territoriales nippones²²⁷ a fait naître de nouvelles tensions diplomatiques entre la Chine et le Japon. Alors que les autorités nipponnes craignaient que ce navire ne collecte des informations au détriment du Japon, la Chine s'était défendue en invoquant le fait que son navire était passé par des détroits internationaux où les navires de guerre étrangers peuvent passer librement en accord avec ce que prévoit la Convention sur le droit de la mer.

231. – Des tensions liées aux recherches hydrographiques, perçues comme intrusives. – Cela implique inéluctablement d'autres tensions potentielles liées par exemple aux recherches menées par des navires hydrographiques (donc des navires d'État) dans les eaux territoriales qui peuvent parfois être perçues comme intrusives ou sensibles sur le plan de la sécurité par l'État côtier, comme l'illustre le cas du navire hydrographique chinois présent dans les eaux territoriales nipponnes. La présence de navires d'État ou navires de guerre dans des eaux territoriales étrangères peut aussi raviver des tensions dans certaines régions où plusieurs États revendiquent leur souveraineté sur un même territoire (comme en mer de Chine méridionale²²⁸). La présence de navires de guerre ou

²²⁷ Zone militaire : www.opex360.com/2022/12/20/le-japon-proteste-contre-la-violation-de-ses-eaux-territoriales-par-un-navire-hydrographique-de-la-marine-chinoise/

²²⁸ Sciences Po : <https://www.sciencespo.fr/ceri/fr/content/dossiersduceri/les-conflits-en-mer-de-chine-meridionale>

d'autres navires d'État dans ces zones peut exacerber les tensions, voire conduire à des confrontations militaires.

232. – Des tensions liées à des problématiques environnementales. – Sur un sujet différent, des tensions liées à des problématiques environnementales peuvent surgir lorsqu'un navire d'État ou navire de guerre traverse les eaux territoriales d'un autre État. Comme nous l'avons évoqué précédemment, ces navires, en vertu de leurs immunités, ne sont pas soumis au respect des conventions et réglementations en matière environnementale. Il est évident qu'ils doivent tout de même se conformer au mieux à ces réglementations mais ils ne peuvent pas faire l'objet de sanctions en cas de pollution ou d'impact sur l'environnement marin dans les eaux de l'État côtier. Dans une ère où l'une des préoccupations majeures est celle de l'environnement, l'immunité de ces navires face aux normes de protection et de préservation environnementales est une problématique importante. Cette problématique peut être une source de tensions avec l'État côtier qui laisse passer le navire en question.

L'autre problème qui se pose est celui de savoir qui pourra être tenu pour responsable en cas de dommages par pollution provoqués par un navire jouissant d'immunités souveraines, dans les eaux territoriales d'un autre État. L'immunité de ces navires empêchera l'État côtier de les tenir pour responsables dans ce genre de situation, d'autant plus que la CNUDM prévoit l'immunité souveraine des navires d'État et navires de guerre pour toutes les dispositions de la Convention relatives à la préservation et à la protection du milieu marin. Il s'agit donc là d'une problématique qui n'est pas réglée par le droit international et qui peut être à l'origine de tensions entre deux entités souveraines.

233. – Des tensions liées à des problématiques juridictionnelles. – Enfin, parmi les problématiques que nous pouvons soulever, il peut être fait mention de problèmes juridictionnels. En effet, si un navire d'État ou navire de guerre est à l'origine d'un incident dans les eaux territoriales de l'État côtier, les questions juridiques relatives aux droits et obligations respectifs des deux parties, ainsi que des juridictions compétentes dans le cadre de l'incident en cause, sont des questions particulièrement complexes, qui peuvent engendrer de nombreux débats juridiques. La réponse n'est pas fournie par les

textes de droit international et chaque cas ne pourra qu'être traité individuellement devant les juridictions compétentes.

234. – Conclusion. – Ainsi, les navires de guerre et autres navires d'État ont le droit de traverser des zones soumises à la souveraineté d'autres États dans le cadre de l'exercice de leurs missions diplomatiques et militaires. Néanmoins, cela n'est possible que si les deux entités souveraines reconnaissent et respectent mutuellement leur souveraineté. Toutefois, même si ces deux entités parviennent à coexister de manière harmonieuse, les immunités dont elles bénéficient peuvent être à l'origine de tensions liées notamment à des questions de responsabilités, pour lesquelles les conventions internationales n'ont pas prévu de solutions.

CONCLUSION

235. – Les missions des navires d’État et navires de guerre. – Les navires d’État constituent une catégorie de navires à part entière. Ils sont possédés ou exploités par un État dont ils incarnent la souveraineté et sont affectés à des activités de service public non commerciales. Ils peuvent réaliser tous types de missions relevant du contrôle et de la sécurité des eaux territoriales de l’État qui les possède ou les exploite, mais aussi des missions de sauvetage ou de recherches scientifiques. Les navires de guerre sont une « sous-catégorie » des navires d’État, en ce sens qu’ils sont affectés à des missions de service public non commerciales. Cependant, ils appartiennent à la Marine nationale d’un État et assurent principalement des fonctions de défense du territoire.

236. – Des immunités juridictionnelles au service des missions de souveraineté. – Ces navires peuvent également exercer des missions de souveraineté dans d’autres zones maritimes, zones qui sont définies par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Pour assurer la protection de la souveraineté de l’État qu’ils représentent ainsi que le bon déroulement de leurs missions de service public, ces navires jouissent d’immunités juridictionnelles. Ces immunités leur permettent d’échapper à toutes procédures de juridictions étrangères ainsi qu’à toutes mesures de contrainte. Les immunités juridictionnelles, aussi appelées immunités souveraines, sont prévues par le droit international positif et coutumier et leur régime juridique est relativement complexe. Elles bénéficient aux États dans le cadre de leurs activités « *jure imperii* », à leurs biens utilisés à des fins autres que commerciales, ainsi qu’à leurs émanations. Néanmoins, leur reconnaissance devant les juridictions peut être complexe. Ces immunités peuvent faire l’objet d’exceptions et les États peuvent décider d’y renoncer dans le respect des conditions prévues par les conventions internationales.

237. – Des droits spéciaux en haute mer. – C’est grâce à ces immunités souveraines que les navires d’État peuvent exercer leurs missions en évitant tout risque de contrôle. D’ailleurs, en haute mer, les navires de guerre et autres navires d’État jouissent d’une immunité « *complète* » de juridiction. Ce sont ces mêmes immunités qui permettent aux navires de guerre et autres navires d’État habilités, de procéder à des contrôles en haute

mer. Ces contrôles s'inscrivent dans le cadre d'une lutte contre des actes illicites dans une zone où les libertés priment et laissent place à de nombreux abus. Alors que les seules juridictions normalement applicables dans cette zone sont celles de l'État du pavillon, les navires de guerre et autres navires d'État habilités ont la possibilité de contrôler des navires, même s'ils battent un pavillon différent du leur. Ils peuvent donc exercer un droit de poursuite sur des navires ayant commis une infraction dans les eaux territoriales de l'État, à condition que la poursuite commence dans cette zone de souveraineté. Ils ont aussi un droit de visite ou d'arraisonnement pour des navires qu'ils soupçonnent de commettre des infractions en haute mer, telles que des actes de piraterie, le transport d'esclaves, du trafic de stupéfiants, etc. De plus, ces navires jouent un rôle diplomatique important. Toute atteinte à ces navires serait une atteinte à l'État lui-même, pouvant déclencher une situation de guerre.

238. – Les conventions internationales applicables à ces navires. – Par ailleurs, les navires de guerre et autres navires d'État sont exclus du domaine d'application de la plupart des conventions de droit maritime qui règlementent la navigation sur le plan international. S'ils ne sont pas soumis au respect de ces conventions pour leur navigation en mer, ils sont tout de même tenus de s'y conformer autant que possible. Toutefois, ils doivent respecter les dispositions prévues par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le Règlement international pour prévenir les abordages en mer ainsi que la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes.

239. – L'obligation de conformité aux règles et obligations de l'État côtier dans les eaux territoriales. – Bien qu'ils incarnent la souveraineté d'un État, les navires d'État et de guerre peuvent tout de même traverser les eaux soumises à la souveraineté d'un autre État. Ils bénéficient dans ces zones de droits de passage, distincts selon la zone qu'ils traversent. Leur présence dans les eaux souveraines d'un État côtier relève surtout d'une importance diplomatique. Néanmoins, l'État ne peut normalement pas refuser le passage d'un tel navire dans ses eaux, à moins qu'il ne représente une menace ou une atteinte à la paix, à la sécurité ou au bon ordre de cet État. Toutefois, lors de son passage, le navire d'État ou navire de guerre doit se conformer aux réglementations qui lui sont imposées par l'État côtier et/ou par le droit international. En contrepartie, l'État côtier doit respecter la souveraineté qu'incarne le navire d'État qui se présente dans ses eaux territoriales. Il ne peut surtout pas, en vertu des immunités dont il bénéficie, procéder à

une quelconque fouille ou saisie du navire ou de sa cargaison. Les deux entités souveraines sont donc soumises à une reconnaissance et un respect mutuel. Néanmoins, malgré cela, des tensions peuvent apparaître entre deux entités jouissant d'immunités, notamment lorsqu'un incident se produit et nécessite d'obtenir une réparation ou encore lorsque des tensions diplomatiques éclatent.

De la même manière, dans l'hypothèse d'un incident impliquant deux navires d'États distincts, un problème d'ordre juridique pourrait alors émerger du fait des immunités dont jouissent ces navires, les préservant de toute procédure judiciaire et de mesure de contrainte. Face à une situation où l'un des deux navires sombrerait, il deviendrait nécessaire de clarifier le régime juridique applicable à l'épave.

BIBLIOGRAPHIE

I- Traités et manuels

- J.-P. **Beurier**, *Droits maritimes*, Dalloz-Sirey, 2008, 2^e éd.
- P. **Bonassies**, C. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 4^e éd., 2022
- R. **Cabrillac**, *Dictionnaire du vocabulaire juridique 2019*, LexisNexis, 10^e éd., 2018
- G. **Cornu**, *Vocabulaire juridique*, Puf, Quadrige, 12^e éd., 2017
- P. **Delebecque**, *Droit maritime*, Dalloz, Précis, 14^e éd., 2020
- M. **Remond-Gouilloud**, *Droit Maritime*, Études Internationales, Pedone, 1988, 2^e éd.
- J. **Salmon**, Dir., *Dictionnaire de droit international public*, Bruylant, 2001

II- Thèses et mémoires

- M. **Ndende**, Les armements d'État et leur participation au transport maritime, Thèse, 1990

III- Articles

- D. **Alland**, « Immunité des comptes bancaires des missions diplomatiques et préservation de la souveraineté de l'État étranger », *Revue critique de droit international*, 2018, N° 2(2), 315-323
- D. **Alland**, « Les 100 mots du droit international », 2021
- D. **Alland**, T. F. **Graff**, « Les limites de la renonciation par l'État à son immunité d'exécution », *Revue critique de droit international*, 2016, n° 1(1), 1-19.
- M. **Audit**, « L'exécution de la sentence et la notion d'émanation de l'État défendeur », note sous Paris, 8^e ch., 1^{er} septembre 2005, rev. de l'arbitrage, 2006 n°1, pp. 214-224, p. 223
- L. **Briand**, « Précisions sur le régime de responsabilité de l'Etat du fait des dommages causés par les navires militaires », *DMF*, n°780, 2016

- J. Chacornac, « Immunités des Etats : la fin de l'exigence de spécialité de la renonciation pour les biens non affectés aux missions diplomatiques ou consulaires », *Banque et Droit*, n°209, 2023
- C. Chaux, « Immunité de juridiction : revirement de la jurisprudence Eurodif », *Revue critique de droit international privé*, 2022/3, n°3
- P. Chevalier, « Conflits de juridictions », *Revue critique de droit international privé*, Dalloz, 2011/2 n°2
- T. Duchesne, « La question de l'action de police et de coercition des agents étrangers à partir des navires d'Etat français », *DMF*, n°726, 2011
- - S. El Sawah, J.-E. Vinuales, « L'immunité d'exécution dans l'affaire de l'ARA Libertad devant le TIDM », *Journal du droit international*, Clunet, n°3, 2013
- - L. Grellet, R. Smith, « Pollution : Pas d'immunité pour la société ayant certifié le Prestige », *DMF*, n°792, 2017
- G. Hafner, L. Lange, « La convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens », *Annuaire français de droit international*, CNRS Éditions, Paris, 2004
- C. Laurichesse, C. Cohen, L. Piciarca, « Immunité d'exécution », *Revue critique de droit international privé*, 2014/4, n°4
- D. Massi Lombat Pierrot, « Hot pursuit: moyen dépassé pour assurer le respect des normes dans les eaux d'un État côtier? », *Revue Québécoise de droit international*, 2014, volume 27-1
- C. Maurel, « La mise en péril du réseau sous-marin international de communication », *Flux* n°2019/4, n°118, p.34 à 45
- A. de Nanteuil, « L'application en France des règles internationales relatives aux immunités », *Annuaire français de droit international*, 2010

- L. Neyret, « L'affaire Erika : moteur d'évolution des responsabilités civile et pénale », Recueil, Dalloz, 2010, p. 2238
- C. Nicolas, « La saisie conservatoire et exécutoire de navire », *DMF*, n°716, 2010
- H. Oxman Bernard, « Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », *Annuaire français de droit international*, 1982, vol. 28
- G. de La Pradelle, « Blocage des comptes en banque des missions diplomatiques et saisie d'un navire d'Etat affecté à une personne publique », *La Gazette du Palais*, n°161, 2001
- L. Sadavago, « Les navires battant pavillon d'une organisation internationale », *Annuaire français de droit international*, 2007
- T. Scovazzi, « Les épaves des navires d'Etat », *Annuaire Français de droit international (AFDI)*, n°52, 2006
- J. Symonides, M. Symonides, « Droits de l'État du pavillon sur les épaves des navires de guerre et des autres navires d'État utilisés à des fins non commerciales », *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronautica*, 2011
- L. Vierucci, « Le statut juridique des navires de guerre ayant coulé dans les eaux étrangères : le cas des frégates espagnoles Juno et La Galga retrouvées au large des Etats-Unis », *Revue générale de droit internationale public*, n°3, 2001
- M. Voelckel, « Les navires à équipages multinationaux dans la force multilatérale », *Annuaire français de droit international*, 1965, 11
- L'affaire Erika : moteur d'évolution des responsabilités civile et pénale, Recueil Dalloz 2010
- « Navire Sedov », 2002, *DMF* n°629

IV- Lois, Règlements et Conventions

- Charte des Nations Unies, 1945
- Code de la Défense, 1996
- Code de l'environnement, 2000
- Code des Transports, 2010
- Convention internationale sur l'assistance, 1989
- Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), 1978
- Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL), 1973
- Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR), 1979
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités de navires d'Etat, 1926
- Convention de Londres, 1967
- Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982
- Convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des Etats et de leurs biens, 2004
- Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, 1910

- Décret n°2004-112 du 6 févr. 2004, JORF 7 févr. 2004.2616, modif. Par décret n°2013-136 du 13 février 2013, JORF 15 févr. N°0039
- Décret n°2005-796 du 15 juillet 2005, JORF n°165 du 17 juillet 2005
- Décret n°2009-1484 du 3 déc. 2009, JORF 4 déc. 2009
- Décret n°2022-273 du 28 févr. 2022, JORF 1^{er} mars 2022
- Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM), 1972

V- Jurisprudences

- Cass. 1^{re} civ., 28 mars 2013, n°10-25938
- Cass. Chambre commerciale financière et économique, 4 novembre 2021, n°19-15.189.
- Cass. 1^{re} civ., 3 novembre 2021, n°19-25.404, Bull. civ. 2021, n°11
- Cass. 1^{re} civ., 25 février 1969, Société Levant Express Transport c. Administration des chemins de fer du gouvernement iranien, RCDIP 1970, p. 98, note P. BOUREL
- Cass. 1^{re} civ., 4 fév. 1986, n°84-16.453, Bull. Civ. 1987 I n°7, « Le Ghat », Rev. Crit. DMF. 86, 346 note R.A., cassant Aix-en-Provence 20 sept. 1984, Rev. Crit. 85, 358
- Cass. 1^{re} civ., 6 juillet 1988, 86-11.153 86-11.450, publié au bulletin
- Cass. civ., 4 février 1986, n°84-16.453.
- Cass. crim., 16 octobre 2018, n°16-84.436.
- Cass. crim., 19 janvier 2010, n°09-84.818, affaire du navire « Joola »
- Cass. crim., 25 septembre 2012, n°10-82.938.
- CEDH, Association des familles des victimes du Joola c. France, 27 janvier 2022, 21119/19, §16
- C.A Paris, 09/19983, 21 juin 2011, affaire du navire « Sedov »
- C.A Rouen, 1985-12-23, 23 déc. 1985, affaire du navire « Filaret », publié au Bulletin
- CPA, S.A, 4 avril 1928, Affaire « Ile de Palmas », RSA, II, p. 838, M. Huber
- Supreme Court of Canada, 1906, “The Ship « North » v. The King”
- T. Confl., 22 janvier 1921, n°00706, arrêt « Société commerciale de l’Ouest africain»

- TIDM, Argentine c/ Ghana, TIDM, Ordonnance du 15 décembre 2012, Affaire n°20, « ARA Libertad »
- TIDM, Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée, Recueil 1999, Navire « SAIGA » (No 2), 146

VI- Sites internet

- AEM (Gouvernement) : www.gouvernement.fr/action-de-l-etat-en-mer-sgmer
- Assemblée nationale : <https://questions.assemblee-nationale.fr>
- Astrolabe : <https://taaf.fr/collectivites/lastrolabe/>
- Conseil d'Etat : www.conseil-etat.fr
- DIRM Méditerranée : www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr
- DCS (Gouvernement) : mer.gouv.fr/sites/default/files/2022-06/dcsavril.pdf
- Douane : www.douane.gouv.fr
- DRASSM : www.culture.gouv.fr
- France Info : la1ere.francetvinfo.fr
- Gendarmerie maritime : www.gendarmerie.interieur.gouv.fr
- Gouvernement : www.data.gouv.fr
- Ifremer : www.ifremer.fr/fr
- Institut Rousseau : www.institut-rousseau.fr
- Le Monde : www.lemonde.fr
- Le vocabulaire marine nationale : <https://actumaritime.com/>

- **Marine marchande** : www.marine-marchande.net
- **Marine nationale** : www.defense.gouv.fr/
- **Mer et marine** : www.meretmarine.com/fr
- **OMI** : www.imo.org
- **Orange** : www.orange.com
- **Orange Marine** : www.marine.orange.com/fr/flotte
- **OTAN** : www.nato.int
- **Préfet maritime** : www.premar-manche.gouv.fr
- **Sciences politiques** : www.sciecespo.fr
- **Secrétariat d'Etat chargé de la mer (Gouvernement)** : www.mer.gouv.fr
- **Sénat** : www.senat.fr/rap/
- **SHOM** : www.shom.fr/fr/
- **SNSM** : www.snsm.org
- **Universalis** : www.universalis.fr/
- **Vie publique (Gouvernement)** : www.vie-publique.fr
- **Wikipedia** : fr.wikipedia.org/wiki/
- **Zone militaire** : www.opex360.com

VII- Cours et fiches de droit

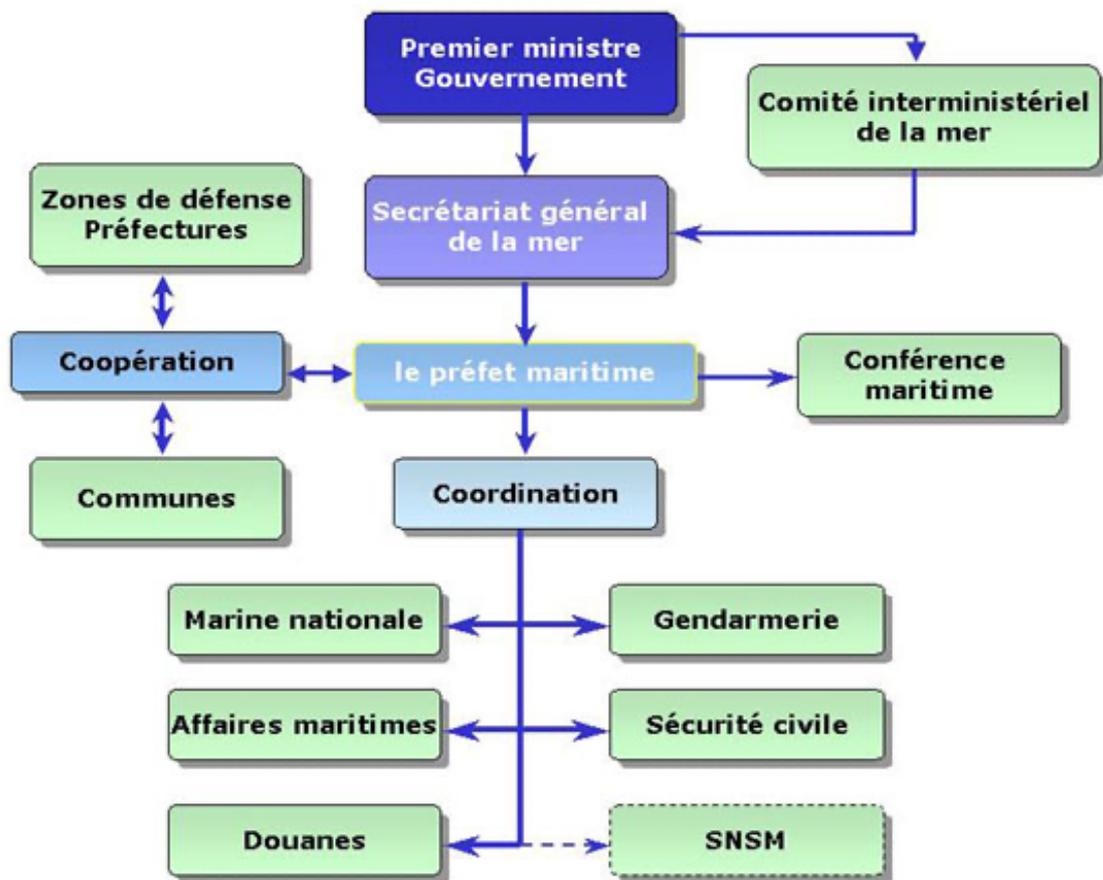
- « Service public », Fiche d'orientation, Dalloz, 2020
- « Epave », Fiche d'orientation, Dalloz, 2022
- N. **Balat**, Cours de ventes internationales, 2023
- J.-B. **Salaun**, Cours d'exploitation nautique et commerciale du navire, 2022-2023
- Me. C. **Thelcide**, Cours de droit maritime général, 2022-2023

TABLE DES ANNEXES

- **Annexe 1** : Schéma de l'Action de l'État en mer p. 114
- **Annexe 2** : Image du patrouilleur des affaires maritimes (PAM) *Gyptis* p. 115
- **Annexe 3** : Image du baliseur *Provence* p. 115
- **Annexe 4** : Image de la flotte de la SNSM, affectée au sauvetage en mer p. 116
- **Annexe 5** : Image de la Frégate *Guepratte* (navire de guerre français) p. 116
- **Annexe 6** : Schéma de l'organisation de la Marine nationale française p. 117
- **Annexe 7** : Image de la vedette *Bir Hakeim* des fusiliers marins p. 117
- **Annexe 8** : Image du navire *Pythéas* des marins pompiers de Marseille p. 118

ANNEXES

Annexe 1 : Schéma de l'action de l'État en mer



premar-atlantique.gouv.fr

Annexe 2 : Image du patrouilleur des Affaires Maritimes (PAM) *Gyptis*



marinetraffic.com

Annexe 3 : Image du baliseur *Provence*



marinetraffic.com

Annexe 4 : Image de la flotte de la SNSM, affectée au sauvetage en mer



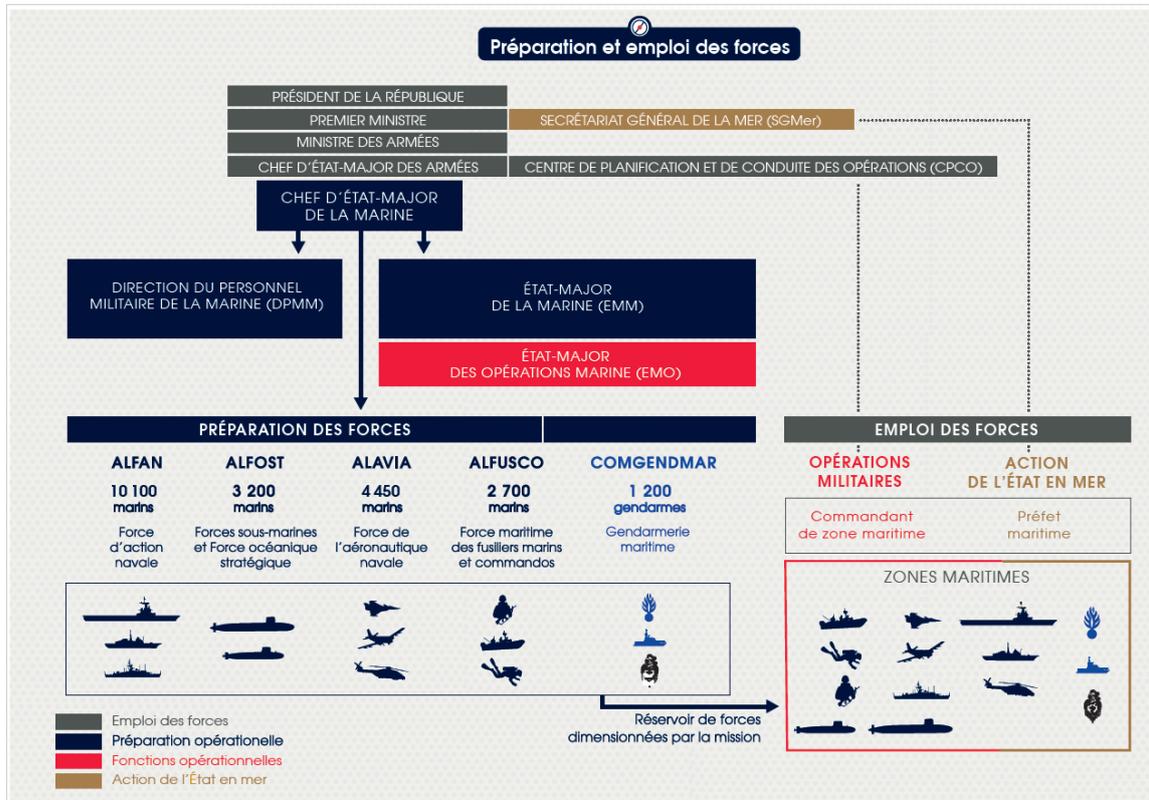
actunautique.com

Annexe 5 : Image de la Frégate *Guepratte* (navire de guerre français) et immatriculation du navire de guerre



meretmarine.com

Annexe 6 : Schéma de l'organisation de la Marine nationale française



facebook.com/marinenationale.officiel/posts/

Annexe 7 : Image de la vedette *Bir Hakeim* des fusiliers marins



meretmarine.com

Annexe 8 : Image du navire *Pythéas*, Etis du bataillon des marins pompiers de Marseille (embarcation de transport, d'incendie et de secours)



lemarin.ouest-france.fr

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES ABRÉVIATIONS.....	- 5 -
INTRODUCTION	- 7 -
PARTIE 1 : L'IMMUNITÉ SOUVERAINE DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE.....	- 11 -
TITRE 1 : DÉFINITIONS DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE, DES PARTICULARISMES DU DROIT MARITIME -	12 -
<i>CHAPITRE 1 : LES NAVIRES D'ÉTAT.....</i>	<i>- 12 -</i>
Section 1 : Définition des navires d'état.....	- 12 -
I- Une définition succincte des navires d'État	- 12 -
A) Une définition non explicite des navires d'État par les conventions internationales et le Code des transports français.....	- 12 -
B) La définition du navire d'État par la doctrine.....	- 14 -
II- La nécessité d'une affectation à un service public, à des fins non commerciales.....	- 15 -
A) L'affectation à un service public	- 15 -
B) L'exploitation du navire à des fins autres que commerciales.....	- 17 -
Section 2 : Présentation générale des différents types de navires d'état français-	19 -
I- Les navires possédés et exploités par le gouvernement français.....	- 19 -
A) Les navires utilisés dans le cadre de l'action de l'État en mer	- 19 -

B)	Les navires affectés à des missions de recherches	- 22 -
II-	Les autres navires exploités pour des missions d'intérêt général.....	- 25 -
A)	Les navires exploités par la SNSM.....	- 25 -
B)	Les navires câbliers	- 26 -
<i>CHAPITRE 2 : LES NAVIRES DE GUERRE.....</i>		- 29 -
Section 1 : Définition des navires de guerre ou « bâtiments militaires »		- 29 -
I-	Les navires de guerre définis précisément tant en droit international qu'en droit interne français.....	- 29 -
II-	La définition des navires de guerre par la doctrine	- 32 -
Section 2 : Présentation générale des différents types de navires de guerre		- 33 -
I-	Les navires de la Marine nationale française employés dans le cadre d'opérations militaires	- 33 -
II-	Les navires de la Marine nationale française déployés dans le cadre de l'Action de l'État en Mer.....	- 36 -
 TITRE 2 : L'IMMUNITÉ DES NAVIRES DE GUERRE ET AUTRES NAVIRES D'ÉTAT, UN PRINCIPE DE DROIT INTERNATIONAL AU SERVICE DE LA SOUVERAINETÉ DES ÉTATS - 39 -		
<i>CHAPITRE 1 : LES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE, BÉNÉFICIAIRES D'IMMUNITÉS JURIDICTIONNELLES.....</i>		- 40 -
Section 1 : Les fondement des immunités juridictionnelles		- 40 -
I.	L'immunité de juridiction : principe et régime juridique	- 40 -
A)	La définition doctrinale de l'immunité de juridiction	- 41 -

B)	Le régime juridique de l'immunité de juridiction	- 42 -
II.	L'immunité d'exécution : principe et régime juridique.....	- 45 -
A)	La définition de l'immunité d'exécution, un principe intrinsèquement lié au principe d'insaisissabilité des navires d'État	- 45 -
B)	Le régime juridique de l'immunité d'exécution	- 46 -
	Section 2 : Les différents bénéficiaires des immunités juridictionnelles	- 48 -
I-	Des immunités accordées aux États, à leurs biens et à leurs émanations-	48 -
A)	L'État souverain, bénéficiaire d'immunités juridictionnelles	- 49 -
B)	Les « émanations » d'État, bénéficiaires d'immunités juridictionnelles	- 49 -
II-	Les difficultés liées aux immunités des sociétés exerçant des prérogatives de puissance publique.....	- 52 -
A)	La revendication du bénéfice de l'immunité juridictionnelle par la société de classification ayant certifié l'Erika	- 53 -
B)	La revendication du bénéfice de l'immunité juridictionnelle par la société de classification ayant certifié le <i>Prestige</i>	- 54 -
	<i>CHAPITRE 2 : LES EXCEPTIONS AUX IMMUNITÉS JURIDICTIONNELLES.</i>	- 56 -
	Section 1 : Des exceptions aux immunités juridictionnelles dans certains cas déterminés.....	- 56 -
I-	Des immunités juridictionnelles écartées dans le cas d'activités à caractère commercial	- 56 -

II- Une immunité de juridiction *a priori* écartée en cas d'atteintes à l'intégrité physique d'une personne ou de dommages aux biens..... - 58 -

A) L'exception à l'immunité de juridiction en cas d'atteintes à l'intégrité physique d'une personne ou de dommages aux biens..... - 58 -

B) L'immunité de juridiction de l'État sénégalais dans le cas de l'affaire du navire *Joola* - 59 -

Section 2 : La renonciation par l'État à ses immunités - 61 -

I- La renonciation expresse ou tacite à l'immunité de juridiction..... - 61 -

II- La renonciation expresse aux immunités d'exécution..... - 62 -

PARTIE 2 : LES DROITS ET LIBERTÉS DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE DANS L'EXERCICE DE LEURS MISSIONS DE SOUVERAINETÉ
.....- 65 -

TITRE 1 : LES DROITS ET OBLIGATIONS DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE EN HAUTE MER - 66 -

CHAPITRE 1 : LA HAUTE MER, RES COMMUNIS - 67 -

Section 1 : Les fondements de la liberté en haute mer - 67 -

I- La haute mer, une zone de libertés - 67 -

A) La liberté de navigation en haute mer - 67 -

B) Les libertés de la pêche et de la recherche scientifique en haute mer - 68 -

II- Le principe de juridiction exclusive de l'État du pavillon en haute mer - 69 -

Section 2 : Les limites à la liberté en haute mer..... - 71 -

I-	Les réglementations internationales applicables aux navires d'État et navires de guerre en haute mer.....	- 71 -
A)	Les réglementations applicables aux navires d'État et navires de guerre ..	- 71 -
B)	L'immunité des navires d'État et navires de guerre dans les conventions internationales.....	- 72 -
II-	Des limites à la liberté non soumises aux contrôles de police en haute mer	- 75 -
	<i>CHAPITRE 2 : LES DROITS SPÉCIFIQUES DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE EN HAUTE MER</i>	- 76 -
	Section 1 : Le droit de poursuite.....	- 77 -
I-	Le droit de poursuite en haute mer ou <i>hot pursuit</i>	- 77 -
A)	Les conditions d'exercice de la poursuite en haute mer	- 77 -
B)	La cessation du droit de poursuite	- 80 -
II-	Le « droit de poursuite inversé »	- 81 -
	Section 2 : Le droit de visite et d'arraisonnement.....	- 82 -
I-	Les actes visés par l'exercice du droit de visite.....	- 82 -
II-	Les conditions d'exercice du droit de visite	- 84 -
	TITRE 2 : LE RÉGIME APPLICABLE AUX NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE DANS LES ZONES DE SOUVERAINETÉ ÉTATIQUE	- 87 -
	<i>CHAPITRE 1 : LE DROIT DE PASSAGE DES NAVIRES D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE DANS LES ZONES DE SOUVERAINETÉ ÉTATIQUE</i>	- 88 -

Section 1 : Le droit de passage inoffensif : une limite à la souveraineté de l'État
côtier sur ses eaux territoriales - 88 -

I- Les eaux territoriales : des eaux de souveraineté étatique..... - 88 -

II- Le droit de passage inoffensif des navires de guerre en mer territoriale - 89 -

Section 2 : Le droit de passage des navires d'État et navires de guerre dans les
autres zones de souveraineté étatique - 91 -

I- Le droit de passage dans les eaux archipélagiques et détroits..... - 92 -

A) Droits de passage dans les eaux archipélagiques..... - 92 -

B) Le droit de passage dans les détroits - 93 -

II- L'accès aux eaux intérieures et aux ports par les navires d'État et navires de
guerre - 95 -

*CHAPITRE 2 : LES LIMITES ET ENJEUX DU DROIT DE PASSAGE DES NAVIRES
D'ÉTAT ET NAVIRES DE GUERRE DANS LES ZONES DE SOUVERAINETÉ
ÉTATIQUE - 96 -*

Section 1 : L'obligation de conformité des navires d'État et navires de guerre aux
réglementations de l'État côtier sur le droit de passage - 96 -

I- Un droit de passage règlementé par l'État côtier..... - 97 -

A) Les limites possibles au droit de passage inoffensif..... - 97 -

B) Les limites possibles aux droits de passage en transit et archipélagique
.....- 99 -

II- L'obligation de conformité aux lois et règlements de l'État riverain par les
navires d'État et navires de guerre - 100 -

Section 2 : Les enjeux juridiques de la coexistence de souverainetés en mer..	- 101 -
I- Le principe de réciprocité dans le respect des souverainetés	- 101 -
II- Défis et tensions liés à la coexistence de souverainetés en mer	- 104 -
CONCLUSION	- 107 -
BIBLIOGRAPHIE	- 110 -
TABLE DES ANNEXES	- 118 -
ANNEXES	- 119 -

RÉSUMÉ – Les navires d’État et navires de guerre sont quasiment systématiquement exclus du domaine d’application des conventions de droit maritime. Ils suscitent alors des interrogations quant à leur régime juridique. En tant que navires appartenant ou exploités par un État, ils jouissent d’immunités juridictionnelles qui leur permettent d’éviter toute procédure de juridiction et toute mesure de contrainte pour pouvoir réaliser leurs missions de souveraineté sans encombre. En haute mer, les immunités souveraines leur confèrent des droits spécifiques. Toutefois, lorsqu’ils traversent des zones de souveraineté d’un autre État, ils sont tenus de se conformer aux règles et obligations de l’État côtier concerné.

MOTS CLÉS – Navires d’État ; Navires de guerre ; Souveraineté ; Immunités juridictionnelles ; Insaisissabilité.

SUMMARY – State-owned ships and warships are almost always excluded from the scope of maritime law conventions. This raises questions about their legal status. As ships owned or operated by a state, they enjoy jurisdictional immunities that allow them to avoid any legal proceedings and any enforcement measures, enabling them to carry out their sovereign duties unimpeded. On the high seas, sovereign immunities grant them specific rights. However, when they pass through the sovereign zones of another state, they are obliged to comply with the rules and obligations of the concerned coastal state.

KEYWORDS – State-owned ships; Warships; Sovereignty; Jurisdictional immunities; Exemption from seizure.