Les détroits servant à la navigation internationale à l'épreuve de la « sécurité bleue » : entre articulation des régimes et transformations du droit de la mer

Eugène Nkili Mbida[1]

Les détroits occupent, dans la géographie juridique de la mer, une place singulière en raison de leur étroitesse physique et de la concentration des trafics qu'ils supportent. Ces passages resserrés entre deux masses d'eau, que Patrick Picouet et Jean-Pierre Renard qualifiaient de « nouveaux territoires » pour leur capacité à concentrer des enjeux de souveraineté, de flux et d'identité[2], polarisent aujourd'hui des tensions normatives d'une rare intensité. Quelques chiffres permettent d'en prendre la mesure[3].

À la lecture de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer[4] (CNUDM), l'on distingue les détroits qui servent à la navigation internationale de ceux qui en sont exclus[5].

Sur quelque 200 détroits qui répondent par leur géographie à la définition de la Convention, environ une centaine relève du régime du passage en transit[6], et seuls huit (08) sont communément qualifiés de points d'étranglement maritimes (*chokepoints*) majeurs à savoir : Ormuz, Malacca, Bab el-Mandeb, Suez, Panama, Gibraltar, les détroits turcs et le pas de Calais[7]. La présente étude porte principalement sur les détroits « servant à la navigation internationale » au sens de la Partie III de la CNUDM, et plus particulièrement sur ceux d'entre eux qui concentrent des tensions contemporaines en ce qu'ils permettent d'apprécier la densité de l'interaction entre des régimes juridiques distincts.

---

[1] Magistrat, Arbitre, docteur en droit public de l'Université de Yaoundé II (CEDIC), membre associé à l'IREDIES, à l'IRDEIC et chercheur associé au CEVOTEQ.

[2] P. Picouet et J.-P. Renard, « Les détroits : de nouveaux territoires ? L'exemple du Pas-de-Calais », *Mappemonde*, vol. 65, n° 1, 2002, pp. 7-11.

[3] U.S. Energy Information Administration (EIA), *World Oil Transit Chokepoints*, Washington, 3 mars 2026 [en ligne] https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/world_oil_transit_Chokepoints, consulté le 16 juin 2026 ; United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport 2023 : Towards a green and just transition*, United Nations, Geneva, 2023 [en ligne] https://digitallibrary.un.org/record/4042151?ln=fr&v=pdf, consulté le 16 juin 2026.

[4] Convention des Nations Unies sur le droit de la mer adoptée le 10 décembre 1982 à Montego Bay (Jamaïque), entrée en vigueur le 16 novembre 1994, art. 37 à 44. À la date de rédaction de la présente étude, 172 États sont parties à cette convention.

[5] Il en existe trois catégories à savoir : les détroits situés au sein des eaux intérieures (le détroit d'Inland en Norvège) ; les détroits « morts » ou sans intérêt commercial (le détroit de Digby Gut au Canada) ; les détroits exclus par le droit international notamment par l'article 38 (1) de la CNUDM (le détroit de Messine, le détroit de Corfou).

[6] L. M. Alexander, « International Straits », *in* H. B. Robertson Jr. (dir.), *The Law of Naval Operations*, Newport, Naval War College Press, « International Law Studies », vol. 64, 1991, pp. 91-108.

[7] R. R. Churchill et A. V. Lowe, *The Law of the Sea*, 3e éd., Manchester, Manchester University Press, 1999, pp. 100-116. U.S. Energy Information Administration (EIA), *World Oil Transit Chokepoints*, *op. cit.*

Le droit international applicable aux détroits s'est construit autour d'un arbitrage délicat entre la souveraineté de l'État riverain et le besoin fondamental de communication interocéanique des États usagers. L'arrêt pionnier de la Cour internationale de Justice (CIJ) dans l'*affaire du Détroit de Corfou*[8] posait déjà, en 1949, le principe selon lequel les États riverains ne peuvent suspendre le passage inoffensif des navires étrangers dans un détroit servant à la navigation internationale en temps de paix. Ce principe a été repensé dans le cadre du compromis de Montego Bay en 1982 (entre grandes puissances navales et États riverains), autour du régime spécifique du « passage en transit ». Ce dernier visait à concilier le passage continu et rapide des navires et aéronefs avec des compétences de police encadrées pour l'État riverain[9].

Ce cadre conventionnel se trouve aujourd'hui sollicité par des évolutions qu'il n'avait pas anticipées et qui en éclairent l'insuffisance. Dans le détroit d'Ormuz, la montée des tensions militaires et les incidents maritimes résultant de l'escalade entre l'Iran, Israël et les États-Unis depuis 2019 ont modifié les conditions de navigation sans que le régime juridique applicable s'en trouve transformé[10]. Les saisies de navires opérées par les Gardiens de la Révolution iraniens (dont le pétrolier *Advantage Sweet* en avril 2023 ou un navire battant pavillon des Îles Marshall le 15 novembre 2025) illustrent le glissement d'un régime fondé sur la liberté de passage vers un espace où les rapports de force pèsent sur l'effectivité des normes, en tension avec les obligations définies par l'article 39 de la CNUDM. La mer Rouge et le détroit de Bab el-Mandeb constituent un deuxième foyer de tensions. En effet, à partir de novembre 2023, les attaques des forces *houthies* contre des navires commerciaux ont conduit au détournement massif du trafic vers le cap de Bonne-Espérance[11], posant une question de qualification : s'agit-il d'un conflit armé, et quel est le statut des parties concernées ? Et une question d'imputation, celle des effets extraterritoriaux d'un conflit armé non international sur la liberté de navigation dans un détroit. Les flux migratoires irréguliers constituent un troisième facteur. Les détroits de Gibraltar et de Malacca sont devenus des zones de passage de populations fuyant des conflits ou des situations de dénuement, plaçant les États riverains devant des obligations qui peuvent entrer en tension à savoir : la maîtrise des frontières, le secours en mer, le respect du principe de non-refoulement. Les tensions énergétiques, enfin, complètent ce tableau. En effet, la crise née dans le sillage de la guerre en Iran a fragilisé l'ensemble des

[8] CIJ, *Affaire du Détroit de Corfou (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord c. Albanie)*, fond, 9 avril 1949, Rec. 1949, p. 4.

[9] D. Momtaz, « La mer territoriale et les détroits dans la convention des Nations Unies sur le droit de la mer », *in* R.-J. Dupuy et D. Vignes (dir.), *Traité du nouveau droit de la mer*, Paris, Economica, 1985, pp. 280-305.

[10] Sur la montée des tensions militaires et les incidents maritimes dans le détroit d'Ormuz depuis 2019, v. M. Paglia, « Détroit d'Ormuz : la guerre des nerfs », *Politique étrangère*, vol. 2, 2021, pp. 139-150 ; OMI, Comité de la sécurité maritime, MSC.1/Circ.1659, *Directives pour la diffusion d'informations relatives à la recherche et au sauvetage par l'intermédiaire du service d'appel de groupe international amélioré*, 28 novembre 2022.

[11] CNUCED, *Navigating troubled waters: Impact to global trade of disruption of shipping routes in the Red Sea, Black Sea and Panama Canal*, Nations Unies, Genève, 2024 ; A. Benalloum et S. Rajeb, « Le Détroit de Bab El Mandeb : un rôle géopolitique redéfini par la crise politique yéménite », *Revue internationale du chercheur*, vol. 6, n° 3, 2025, pp. 32-55 ; F. H. Guiziou, « Le détroit de Bab el-Mandeb : frictions littorales et maritimes », *Cybergeo : European Journal of Geography*, 2023, pp. 1-20.

chaînes d'approvisionnement de ressources minérales cruciales pour l'agriculture mondiale comme pour la transition énergétique[12], incitant certains États à sécuriser unilatéralement des corridors que le droit conventionnel n'a pas conçus pour faire l'objet d'une appropriation fonctionnelle. C'est cette accumulation de pressions convergentes, plus que chacune prise isolément, qui justifie l'intérêt renouvelé porté aux détroits.

L'on se rend aisément compte que la pertinence opérationnelle et normative de ce modèle traditionnel est aujourd'hui édulcorée et les défis contemporains participent d'une mutation obligée du droit international des détroits sur laquelle nous entendons réfléchir à partir du concept de « sécurité bleue ».

Il trouve son origine dans les travaux de relations internationales consacrés à la sécurité maritime. Christian Bueger a montré, dès 2015, que la « sécurité maritime » fonctionnait comme un mot-valise reliant dans un même réseau conceptuel : la puissance navale (*seapower*), la sûreté technique des navires (*marine safety*), l'économie bleue et la résilience des communautés côtières[13]. Il a, avec Timothy Edmunds, prolongé cette analyse en proposant de dépasser la « cécité maritime » (*seablindness*) des études classiques sur la sécurité, pour penser la gouvernance de la sécurité maritime comme un ordre concret (*good order at sea*) résultant de pratiques d'acteurs hétérogènes, étatiques et privés[14]. Plus récemment, l'ouvrage collectif dirigé par Ian Hall, Troy Lee-Brown et Rebecca Strating a proposé le terme même de « sécurité bleue » (*Blue Security*) pour désigner « un ordre maritime pacifique, stable et équitable dans plusieurs domaines : stratégique, juridique, civil, économique et environnemental. »[15]

Dans la continuité de cette littérature, mais en l'inscrivant dans un cadre juridique, la présente étude entend par « sécurité bleue » : l'ensemble des dispositifs juridiques, institutionnels et technologiques par lesquels États et organisations internationales organisent la gestion des risques dans les espaces maritimes de transit, selon trois axes : la protection des personnes, la préservation des écosystèmes marins, la sécurité des infrastructures et des flux énergétiques. La contribution propre de cet article réside moins dans la forge du concept que dans son opérationnalisation juridique, qui est l'analyse des détroits comme espace où la sécurité bleue met à l'épreuve, et parfois fait évoluer, le régime conventionnel de la liberté de navigation.

Ainsi, dans quelle mesure le régime de la CNUDM applicable aux détroits servant à la navigation internationale est-il aujourd'hui transformé, ou appelé à être transformé, par les exigences d'une sécurité bleue conciliant liberté de navigation, protection des personnes et

[12] A. Bialkowski et M. Leguerinel, « Moyen-Orient : au-delà du choc énergétique, une crise mondiale pour les ressources minérales », *The Conversation*, 11 avril 2026.
[13] C. Bueger, « What is maritime security? », *Marine Policy*, vol. 53, 2015, pp. 159-164.
[14] C. Bueger et T. Edmunds, « Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies », *International Affairs*, vol. 93, n° 6, 2017, pp. 1293-1311.
[15] I. Hall, T. Lee-Brown et R. Strating, *Blue Security in the Indo-Pacific*, Routledge, collection Corbett Centre for Maritime Policy Studies, 2024, p. 5.

préservation de l'environnement ? L'hypothèse défendue est la suivante : sans que la lettre du compromis de Montego Bay ait été modifiée, la pratique des États, les dynamiques jurisprudentielles et les initiatives institutionnelles produisent une dérive fonctionnelle du régime de passage en transit vers un régime de gestion intégrée des risques. Cette évolution reste toutefois incomplète, car elle n'est pas accompagnée des mécanismes d'effectivité (coopération, responsabilité, contrôle) qu'elle appellerait.

L'actualité des bras de fer que l'on observe dans ces bras de mer[16] - qui s'est invitée au débat général de la 81e Assemblée générale des Nations Unies[17] -, dénote l'intérêt pratique de la présente analyse dont le cadre théorique emprunte à la question de la fragmentation du droit international[18]. Le rapport du Groupe d'étude de la Commission du droit international dirigé par Martti Koskenniemi a montré que la diversification et l'expansion du droit international produisent des régimes spécialisés dont la coexistence soulève des problèmes d'articulation[19]. Alain Pellet en a proposé une lecture plus mesurée, estimant que la diversification et l'expansion du droit international[20] constituent moins une menace qu'une source d'enrichissement, sous réserve que les juridictions et la doctrine assurent la cohérence d'ensemble du système[21]. Les détroits forment, à cet égard, un observatoire particulièrement net. Leur configuration fermée y concentre, dans un espace réduit, des régimes que d'autres espaces maritimes appliquent de manière dispersée (droit de la mer, droit international des droits de l'Homme, droit international de l'environnement, droit international humanitaire, droit de la sécurité énergétique).

[16] Le blocage du détroit d'Ormuz (T. Gomart, « La guerre des détroits, une onde de choc mondiale ? », *Ifri*, 2026 [en ligne] https://www.ifri.org/fr/presse-contenus-repris-sur-le-site-video/la-guerre-des-detroits-une-onde-de-choc-mondiale, consulté le 18 septembre 2026) et l'intensification des combats sur la côte occidentale du Yémen et la progression des *Houthistes* vers le détroit de Bab el-Mandeb (Réunion du Conseil de sécurité des Nations Unies en sa 10222e séance, portant sur la situation au Yémen le 18 septembre 2026, https://press.un.org/fr/blog/cs16453, consulté le 28 septembre 2026).

[17] La question des détroits (notamment le détroit d'Ormuz) est apparue principalement lors des discours de la France prononcé par le Président Emmanuel Macron (https://gadebate.un.org/sites/default/files/gastatements/81/fr_fr.pdf, consulté le 28 septembre 2026), de l'Iran prononcé par le Président Massoud Pezeshkian (https://gadebate.un.org/fr/81/iran-islamic-republic, consulté le 28 septembre 2026), de l'Arabie saoudite prononcé par son ministre des Affaires étrangères Faisal bin Farhan Al Saud (https://gadebate.un.org/fr/81/saudi-arabia, consulté le 28 septembre 2026) et du Qatar prononcé par l'Émir Sheikh Tamim bin Hamad Al Thani (https://gadebate.un.org/sites/default/files/gastatements/81/qa_fr.pdf, consulté le 28 septembre 2026).

[18] S. W. Moundounga Ntsigou, *La fragmentation du droit international public. L'œuvre de codification à la lumière de la fragmentation du droit international*, Thèse de doctorat, Université de Strasbourg, 2013, 702 p.

[19] M. Koskenniemi, *Fragmentation du droit international : difficultés découlant de la diversification et de l'expansion du droit international*, Rapport du Groupe d'étude de la Commission du droit international, Doc. A/CN.4/L.682 du 13 avril 2006, 279 p.

[20] M. Koskenniemi et A.-C. Martineau, « I. La fragmentation du droit international », *in* M. David-Ménard (dir.), *Chaos*, Paris, Hermann, 2013, pp. 51-74.

[21] A. Pellet, « Notes sur la 'fragmentation' du droit international : Droit des investissements internationaux et droits de l'homme », *in* D. Alland et al. (dir.), *Unité et diversité du droit international : écrits en l'honneur du professeur Pierre-Marie Dupuy*, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, pp. 757-784.

Notre fenêtre analytique s'ouvrira sur le régime classique des détroits, dont on montrera qu'il demeure structurellement insuffisant face aux logiques sécuritaires contemporaines (I), et se refermera sur la distinction rigoureuse entre le droit positif et ses perspectives d'évolution, en précisant dans quelle mesure la sécurité bleue permet d'en éclairer et d'en orienter les transformations (II).

I. Un régime juridique limité des détroits servant à la navigation internationale

Le régime de passage en transit institué par la CNUDM repose sur un compromis entre liberté de navigation et souveraineté des États riverains. Forgé dans le contexte de la Guerre froide, il résiste mal aux nouvelles formes de menaces qui conduisent les États à réclamer des compétences renforcées sur les espaces de transit. Sa rigidité s'avère aujourd'hui fragilisée par des limites qui lui sont intrinsèques (A) et le recours croissant des États à des pratiques d'exception que le droit conventionnel n'avait pas anticipées (B).

A. Le fondement édulcoré du régime du passage en transit par les limites conventionnelles

Le droit des détroits repose, dans la CNUDM, sur une dualité fondatrice[22]. Là où la mer territoriale ordinaire est soumise au passage inoffensif, les détroits servant à la navigation internationale obéissent au passage en transit.

En effet, le passage inoffensif peut être suspendu par l'État riverain qui peut interrompre temporairement le passage dans des zones déterminées de sa mer territoriale, lorsque cette suspension est indispensable à la protection de sa sécurité[23]. Ce pouvoir ne lui est pas reconnu dans le régime du passage en transit, que les États riverains ne peuvent ni entraver ni suspendre[24]. Aux navires et aéronefs en transit, l'article 39 § 1 oppose des obligations précises : progresser sans délai, s'abstenir de toute menace ou emploi de la force contre la souveraineté des États riverains, et s'abstenir de toute activité autre que celles qu'implique le transit continu et rapide[25].

Ce régime conventionnel s'appuie sur une base jurisprudentielle antérieure que la doctrine a parfois sous-estimée. Dans l'*affaire du Détroit de Corfou*, la CIJ a dit pour droit que le passage des navires de guerre par les détroits servant à la navigation internationale ne peut être interdit en temps de paix[26]. Ce fondement, combiné à une pratique étatique abondante, permet de soutenir que le principe de non-suspension du passage possède une dimension coutumière, antérieure et plus robuste que le seul texte conventionnel. La CNUDM n'a donc pas créé *ex*

[22] CNUDM, art. 17-32 (passage inoffensif) et art. 37-44 (passage en transit).
[23] CNUDM, art. 19 et art. 25 § 3.
[24] CNUDM, art. 38 § 2 et art. 44.
[25] CNUDM, art. 39 § 1. Lire M. H. Nordquist (dir.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary, vol. II*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1985, pp. 339-355.
[26] CIJ, *Affaire du Détroit de Corfou, op. cit.*

nihilo l'irrégularité du passage. Elle a organisé et précisé un droit dont les racines plongent dans la jurisprudence et la pratique internationales. Ainsi, se comprend aisément le comportement des États non parties à la CNUDM, qui s'estiment généralement liés par le régime du passage en transit au titre du droit international général[27].

Ce régime général coexiste sans que la hiérarchie soit toujours tranchée avec des conventions spéciales. L'article 35 c) de la CNUDM préserve expressément les « régimes juridiques » issus de conventions de longue date, ce qui fonde juridiquement la coexistence de la Convention de Montreux de 1936 avec la CNUDM[28]. Ce traité impose au passage des navires de guerre dans les détroits turcs des restrictions absentes de la CNUDM. La survivance de cette exceptionnalité a retrouvé toute son actualité en mars 2022, lorsque la Turquie a notifié l'application de ses dispositions relatives aux navires de guerre des États belligérants dans le conflit russo-ukrainien[29], illustrant la persistance d'un régime spécial dont l'effectivité peut dépasser celle du régime général.

En outre, il convient de mentionner les situations intermédiaires telles que celles consacrées par l'article 38 § 1 de la CNUDM. Il admet un régime dérogatoire lorsqu'un détroit est formé par une île de l'État riverain et une bande de mer de même largeur, et l'article 45 qui garantit le caractère non suspendable du passage inoffensif dans certains détroits historiques. Ces trois dispositions (art. 35 c), 38 § 1 et 45) rappellent que le régime de passage en transit, bien que central, n'épuise pas le droit positif des détroits.

Par ailleurs, le compromis de Montego Bay[30] présente des limites qui tiennent moins au texte lui-même qu'à l'écart grandissant entre les enjeux qu'il devait encadrer et ceux que les détroits concentrent désormais.

L'article 43 de la CNUDM, qui prévoit une obligation de coopération entre États riverains et États utilisateurs pour la protection du milieu marin dans les détroits, demeure faiblement opérationnel en l'absence de mécanismes de mise en œuvre contraignants. Il crée une obligation de moyen, et non de résultat[31]. Plusieurs décennies après l'entrée en vigueur de la Convention, aucun accord général n'a été conclu sur son fondement pour un détroit d'importance mondiale. L'article 39 § 1, qui définit les obligations des navires en transit, n'a pas non plus donné lieu à une clarification jurisprudentielle décisive sur les cas précis

[27] Y. Tanaka, *The International Law of the Sea*, 4e éd., Cambridge, Cambridge University Press, 2023, 601 p.
[28] Convention concernant le régime des Détroits (dite Convention de Montreux) adoptée le 20 juillet 1936, art. 20. Sur l'articulation de ce traité avec la CNUDM, v. Churchill et Lowe, *op. cit.*, pp. 112-114.
[29] M. Jégo, « La Turquie interdit le passage des navires de guerre entre la Méditerranée et la mer Noire », *Le Monde*, 1er mars 2022 [en ligne] https://www.lemonde.fr/international/article/2022/03/01/la-turquie-interdit-le-passage-de-tous-les-navires-de-guerre-par-ses-detroits_6115666_3210.html?srsltid=AU7gw4W6_6-x2MOZ-qRcm7qS3dr6u6I7DNh_mllJz8r8dJAERZfnXai6, consulté le 14 juin 2026.
[30] B. H. Oxman, « The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: the 1976 New York Sessions », *American Journal of International Law*, vol. 71, n° 2, 1977, pp. 247-269.
[31] M. H. B. M. Rusli, « A Historical Overview of the Legal Status of Straits Used for International Navigation Under International Law », *AALCO Journal of International Law*, vol. 1, n° 2, 2012 [en ligne] https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2384416, consulté le 12 juin 2026.

(activités de surveillance, collecte de renseignement, manœuvres militaires) que les pratiques contemporaines multiplient.

Ces limites structurelles tiennent également à l'architecture même du régime qui est construit autour des restrictions instituées aux articles 39 et 42 de la CNUDM, qui confinent les compétences normatives de l'État riverain à des domaines strictement énumérés (sécurité de la navigation, prévention, réduction et maîtrise de la pollution, respect des lois douanières, fiscales, d'immigration ou sanitaires). Ce verrouillage normatif crée une tension permanente entre les États navigants et les États riverains, dès lors que ces derniers cherchent à imposer des mesures de sûreté ou de protection environnementale plus exigeantes que les standards verticaux admis. C'est là la cause réelle du contournement observé.

B. Le contournement justifié du régime du passage en transit par les pratiques étatiques d'exception

Les pressions susdécrites à l'introduction ont engendré, dans les détroits, une prolifération de pratiques étatiques qui, sans remettre formellement en cause le régime de passage en transit, en contournent les contraintes. L'extension des régimes d'interception, la multiplication des accords bilatéraux de surveillance et les revendications étatiques sur la protection des infrastructures énergétiques sous-marines dessinent progressivement un espace d'exception que la CNUDM ne prévoit pas, mais que les États construisent empiriquement[32]. Cela peut s'observer à l'aune des attaques systématiques perpétrées par la milice des *Houthis* dans le détroit de Bab el-Mandeb et les mesures de blocage appliquées par l'Iran dans le détroit d'Ormuz.

Pour contrer ces entraves, des coalitions internationales ont déployé des opérations militaires d'envergure, telles que *Prosperity Guardian* sous commandement américain[33] et l'opération européenne *EUNAVFOR ASPIDES*[34], ou encore l'« Alliance multinationale de

[32] G. Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, 5e éd., Abingdon, Routledge, 2026, 438 p. J. Kraska et R. Pedrozo, *International Maritime Security Law*, Leiden, Nijhoff, 2013, 968 p.

[33] L'opération Gardien de la prospérité (*Operation Prosperity Guardian*) est une coalition militaire multinationale dirigée par les États-Unis d'Amérique et lancée le 18 décembre 2023 pour protéger le trafic maritime en mer Rouge. Elle vise à contrer les attaques de drones et de missiles menées par les rebelles *Houthis* du Yémen contre les navires commerciaux. Elle fonctionne comme une patrouille routière maritime dans la mer Rouge et le golfe d'Aden pour escorter et assister les navires civils en transit. J. Garamone, « Ryder Gives More Detail on How Operation Prosperity Guardian Will Work », *DOD News*, US Department of War, 2023 [en ligne] https://www.war.gov/News/News-Stories/Article/article/3624836/ryder-gives-more-detail-on-how-operation-prosperity-guardian-will-work/, consulté le 21 septembre 2026.

[34] L'*EUNAVFOR ASPIDES* a été créée par l'UE le 19 février 2024 en tant qu'opération défensive en réponse à la crise en mer Rouge, à la suite des attaques à répétition menées par les *Houthis* contre le transport maritime international depuis octobre 2023. L'opération a été lancée avec pour mandat de protéger les navires et de préserver la liberté de navigation. Elle est active le long des principales lignes maritimes de communication autour du détroit de Bab el-Mandeb et assure le suivi de la situation maritime dans le détroit d'Ormuz, ainsi que dans les eaux internationales de la mer Rouge, du golfe d'Aden, de la mer d'Arabie, du golfe d'Oman et du golfe. Elle a été prorogée au 28 février 2027 par la Décision (PESC) 2026/439 du Conseil du 23 février 2026 modifiant la décision (PESC) 2024/583 du 8 février 2024.

défense maritime »[35]. Ces interventions, menées en milieu contraint, ravivent une fracture doctrinale délicate quant à l'articulation entre le droit naturel de légitime défense[36] et l'obligation de préserver la liberté de navigation[37].

Cette crise met en lumière la distance entre la lettre du droit conventionnel et la réalité géopolitique des États riverains. En marge du régime du passage en transit, Téhéran recourt de manière croissante à la doctrine juridique du *persistent objector* (objecteur persistant)[38]. N'ayant jamais ratifié la CNUDM, l'Iran soutient que le régime du passage en transit ne relève pas du droit coutumier[39] et cherche à lui substituer un régime de passage inoffensif discrétionnaire. Cette pratique d'exception l'amène à revendiquer le droit unilatéral d'interdire l'accès au détroit d'Ormuz aux navires de guerre ou de commerce des États qu'il qualifie d'« hostiles », transposant des critères de conflictualité terrestre dans un espace de transit internationalisé. En réponse, les États-Unis d'Amérique ont, le 13 avril 2026, imposé un blocus à l'Iran et aux navires liés à l'Iran. Des mesures toutes autant qu'elles sont contestables du point de vue de la CNUDM[40].

Cette dérogation factuelle au droit de la mer se double, à Bab el-Mandeb, d'un glissement vers l'hybridation des statuts juridiques. Le contrôle *de facto* exercé par les *Houthis* sur certains corridors critiques du détroit a instauré un régime d'insécurité systémique. Ils s'arrogent un pouvoir de police maritime informel en triant les navires autorisés à transiter selon leur pavillon, leur destination ou leurs intérêts financiers sous-jacents[41]. En réponse à ces

[35] Formée par 14 pays sous la forme d'une alliance militaire, afin de garantir que les voies navigables vitales à l'échelle mondiale entourant la péninsule arabique (le golfe d'Aden, le détroit de Mandeb et la mer Rouge) restent ouvertes au trafic international face aux menaces des Houthis et d'autres acteurs potentiels, cette instance est consubstantielle à la déclaration conjointe de Riyad (Arabie saoudite) du 30 juillet 2026.

[36] Charte des Nations Unies, art. 51.

[37] U. Ahuja, « Did Operation Prosperity Guardian adhere to the principles of international law, or did it transgress legal boundaries in pursuit of strategic objectives? », *Observer Research Foundation*, Expert Speak, 2024 [en ligne] https://www.orfonline.org/expert-speak/operation-prosperity-guardian-self-defence-or-overreach, consulté le 21 septembre 2026.

[38] M. Youssef, « Does Iran Possess the Right to Close the Strait of Hormuz under International Law? », *International Law Blog*, 2026 [en ligne] https://internationallaw.blog/2026/04/06/does-iran-possess-the-right-to-close-the-strait-of-hormuz-under-international-law/, consulté le 21 septembre 2026. La déclaration illustrative de Kazem Gharibabadi (ministre adjoint des Affaires juridiques et internationales de l'Iran) : « nous sommes en état de guerre, et les conditions de temps de guerre ne peuvent être régies par les règles du temps de paix », tel que cité par S. K. Southey, « Codifying Coercion: Iran's 'New Legal Regime' and the Law of International Straits », *EJIL:Talk!*, 2026 [en ligne] https://www.ejiltalk.org/codifying-coercion-irans-new-legal-regime-and-the-law-of-international-straits/, consulté le 21 septembre 2026.

[39] M. B. A. Syahputra et al., « Legality closure of the Strait of Hormuz in perspective of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea », *Priviet Social Sciences Journal*, vol. 6, n° 8, 2026, pp. 89-99.

[40] A. Marsden et L. Stigaitè, « The Hormuz crisis: are the Iran and US blockades illegal? », *Penningtons Manches Cooper*, 2026 [en ligne] https://www.penningtonslaw.com/insights/the-hormuz-crisis-are-the-iran-and-us-blockades-illegal/, consulté le 21 septembre 2026.

[41] Résolution 2817 (2026) du 11 mars 2026 adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies. Elle :
- condamne « avec la plus grande fermeté » les frappes de missiles et de drones menées par la République islamique d'Iran contre les territoires du Bahreïn, du Koweït, d'Oman, du Qatar, de l'Arabie saoudite, des Émirats arabes unis et de la Jordanie ;
- dénonce explicitement les tentatives d'entraves, de blocages ou de menaces d'interférence menées par l'Iran à l'encontre du commerce maritime international, particulièrement dans les détroits d'Hormuz et de Bab al-

pratiques restrictives, les États usagers se voient acculés à des contournements géographiques majeurs (notamment via le cap de Bonne-Espérance) qui, bien que motivés par la sécurité logistique, entérinent de fait la perte de contrôle international sur ces verrous maritimes stratégiques[42].

Le détroit de Malacca offre, à front renversé, un contre-modèle qui mérite d'être traité comme un cas d'étude à part entière. Plutôt que de laisser se développer des mesures unilatérales d'exception, la Malaisie, l'Indonésie et Singapour ont négocié, à partir de 2004-2005, un cadre coopératif (les Patrouilles coordonnées MALSINDO et les patrouilles aériennes *Eyes in the Sky*[43]) qui a permis de réduire substantiellement la piraterie sans remettre en cause la liberté de navigation. Le succès relatif de ce dispositif tient à un choix institutionnel précis. Plutôt que de fonder leur action sur une extension unilatérale de compétence, les trois États riverains ont construit un mécanisme de coordination opérationnelle qui laisse intact le statut juridique du détroit. Cette coopération n'a cependant pas résolu l'ensemble des tensions du détroit. Les États utilisateurs demeurent attachés à leur liberté de passage, tandis que les États riverains restent préoccupés par les risques environnementaux liés à la densité du trafic pétrolier, et les flux migratoires irréguliers qui empruntent également ce passage échappent largement au dispositif.

L'accumulation de ces pratiques d'exception dessine ainsi un nouveau droit coutumier de combat qui, tout en se formant silencieusement, constitue un test de résistance de l'ordre juridique international lui-même.

L'insuffisance des réponses conventionnelles face aux pratiques d'exception tient à une raison profonde : le régime de Montego Bay n'a pas été conçu comme un instrument de gestion de la superposition de régimes issus du droit international des droits de l'Homme, du droit international de l'environnement et du droit humanitaire. C'est précisément cette

Mandab ;
- réaffirme le caractère non négociable du droit de passage en transit et de la liberté de navigation dans les détroits internationaux, conformément à la CNUDM, en rappelant que toute tentative d'entraver ces voies d'eau stratégiques constitue une menace sérieuse pour la paix et la sécurité internationales ;
- réitère le soutien du Conseil de sécurité à l'intégrité territoriale des États du Golfe et de la Jordanie tout en soulignant leur droit inhérent à la légitime défense conformément à l'article 51 de la Charte des Nations Unies.

[42] UNCTAD, *Navigating troubled waters: Impact to global trade of disruption of shipping routes in the Red Sea, Black Sea and Panama Canal*, United Nations, Geneva, 2024 [en ligne] https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2024d2_en.pdf, consulté le 31 mai 2026 ; A. Benalloum et S. Rajeb, « Le Détroit de Bab El Mandeb : un rôle géopolitique redéfini par la crise politique yéménite », *Revue internationale du chercheur*, vol. 6, n° 3, 2025, pp. 32-55 ; F. H. Guiziou, « Le détroit de Bab el-Mandeb : frictions littorales et maritimes », *Cybergeo : European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire*, 2023, pp. 1-20 ; S. Fauret, « Géopolitique du détroit de Bab el-Mandeb », *Les clés du Moyen-Orient*, 8 juil. 2015 [en ligne] https://www.lesclesdumoyenorient.com/Geopolitique-du-detroit-de-Bab-el.html, consulté le 16 juin 2026.

[43] Les Patrouilles coordonnées MALSINDO et les patrouilles aériennes *Eyes in the Sky* (EiS), lancées entre 2004 et 2005 par la Malaisie, l'Indonésie et Singapour. V. M. Bruder, *La piraterie maritime dans le détroit de Malacca : mécanismes de lutte contre la menace*, Mémoire de Master 2, École Normale Supérieure de Lyon, 2021 ; J. H. Ho, « The Security of Sea Lanes in Southeast Asia », *Asian Survey*, vol. 46, n° 4, 2006, pp. 558-574.

superposition que la sécurité bleue permet de mettre en évidence, sans qu'il faille pour autant présumer qu'elle commande, à elle seule, la solution.

II. La sécurité bleue comme vecteur de transformation du régime juridique des détroits servant à la navigation internationale

Pour dépasser la rigidité du compromis de Montego Bay, l'approche par la « sécurité bleue » propose une grille d'analyse défragmentée (A). Toutefois, la mise en œuvre prospective (C) d'un droit international renouvelé des détroits demeure tributaire de la résolution des obstacles d'effectivité, en particulier l'impunité offerte par les pavillons de complaisance (B).

A. Une gouvernance juridique intégrée et convergente : l'expérimentation de la sécurité bleue

L'intérêt théorique du concept de « sécurité bleue » est de révéler la manière dont la normativité internationale entourant les détroits s'enrichit par l'apport croisé de branches du droit international autonomes.

Le détroit de Gibraltar concentre, mieux que tout autre espace, la superposition de régimes qui caractérise la gouvernance contemporaine des détroits. Espace de passage en transit régi par la CNUDM, il constitue simultanément une frontière extérieure de l'UE assujettie au code frontières Schengen, une zone de protection maritime relevant de la Convention de Barcelone de 1976[44], et un couloir migratoire encadré par la Convention de Genève de 1951[45]. Ces régimes coexistent sans hiérarchie clairement opératoire, produisant des situations d'ambiguïté juridique au détriment des personnes les plus vulnérables.

La Cour européenne des droits de l'Homme (CEDH) a apporté une réponse partielle à ces situations dans son arrêt de principe *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, rendu en Grande Chambre le 23 février 2012[46]. La Cour y a jugé qu'un navire naviguant en haute mer demeure soumis à la juridiction exclusive de l'État du pavillon, principe qui l'a conduite à reconnaître, dans des affaires concernant des actes accomplis à bord de tels navires, des cas d'exercice extraterritorial de la juridiction de cet État[47]. En l'espèce, le contrôle continu et exclusif *de jure* et *de facto* exercé par l'Italie sur les requérants de nationalités érythréenne et somalienne, embarqués sur ses navires militaires, a suffi à engager sa responsabilité au titre des articles 3[48]

[44] La Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Convention de Barcelone) a été adoptée le 16 février 1976 à Barcelone et est entrée en vigueur en 1978. La Convention a été amendée en 1995 et rebaptisée Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée. Les amendements à la Convention de Barcelone sont entrés en vigueur en 2004.
[45] La Convention relative au statut des réfugiés a été adoptée le 28 juillet 1951 et est entrée en vigueur le 22 avril 1954.
[46] Cour EDH, Grande Chambre, *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, n° 27765/09, 23 février 2012.
[47] *Ibid.*, § 77.
[48] *Ibid.*, §§ 122-138, 146-158.

et 13[49] de la Convention européenne des droits de l'Homme ainsi que de l'article 4[50] du Protocole n° 4, relatif à l'interdiction des expulsions collectives d'étrangers. La Cour a ainsi contraint les États européens à reconsidérer leurs pratiques de contrôle dans les détroits méditerranéens.

Cette jurisprudence appelle cependant une lecture prudente que l'affaire *S.S. et autres c. Italie*[51] vient nuancer plutôt que confirmer sans réserve. En effet, la Cour a jugé le 20 mai 2025 que l'Italie n'exerçait pas de juridiction extraterritoriale, au sens de l'article 1er de la Convention, sur des naufragés secourus dans la zone de recherche et de sauvetage libyenne, faute pour ses autorités d'avoir exercé sur eux un contrôle effectif comparable à celui de l'affaire *Hirsi Jamaa*. La seule coordination à distance d'une opération de secours (notamment par « la simple ouverture de la procédure de recherche et de sauvetage » à l'initiative du *Maritime Rescue Coordination Centre* de Rome) ne suffit pas à établir la juridiction extraterritoriale[52], à la différence de l'embarquement effectif des personnes concernées à bord d'un navire d'État.

Il convient de distinguer ces situations maritimes des règles prévalant pour le contrôle des frontières terrestres, telles qu'analysées par la Grande Chambre de la CEDH dans l'affaire *N.D. et N.T. c. Espagne*, qui concernait non pas une frontière maritime mais la clôture terrestre séparant l'enclave espagnole de Melilla du Maroc. À l'unanimité, la Grande Chambre a conclu, le 13 février 2020, à la non-violation de l'article 4 du Protocole n° 4, au motif que les requérants s'étaient eux-mêmes placés dans une situation irrégulière en franchissant la frontière en force plutôt que d'emprunter les points de passage légaux existants[53].

Bien que rendu dans un contexte différent, l'arrêt *S.S. et autres c. Italie* révèle que la protection reconnue dans *Hirsi Jamaa* demeure conditionnée à l'établissement d'un contrôle effectif de l'État défendeur et invite, en conséquence, à ne pas généraliser hâtivement la portée de la solution retenue en 2012.

En tout état de cause, la protection juridictionnelle des droits fondamentaux dans le cadre d'opérations de sauvetage et d'interception dans les détroits participe d'une forme d'humanisation du droit de la mer.

Par ailleurs sur le plan environnemental, l'avis consultatif du Tribunal international du droit de la mer (TIDM) du 21 mai 2024 a interprété la définition de la pollution marine figurant à l'article 1er § 1(4) de la CNUDM[54] comme incluant les émissions de gaz à effet de serre

[49] *Ibid*., §§ 201-207.
[50] *Ibid.*, §§ 183-186.
[51] Cour EDH, *S.S. et autres c. Italie*, n° 21660/18, décision d'irrecevabilité du 20 mai 2025, rendue publique le 12 juin 2025.
[52] *Ibid.*, §§ 106-108.
[53] Cour EDH, Grande Chambre, *N.D. et N.T. c. Espagne*, nos 8675/15 et 8697/15, 13 février 2020.
[54] CNUDM, art. 1er § 1(4) : « on entend par 'pollution du milieu marin' l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la

d'origine anthropique, dans la mesure où elles contribuent à l'acidification de l'océan[55]. Cette lecture, qui n'a pas été rendue à propos d'un détroit de manière spécifique, ouvre néanmoins une voie d'interprétation pertinente pour l'article 43 de la CNUDM. De la sorte, si la pollution marine au sens conventionnel inclut les émissions de gaz à effet de serre, l'obligation de coopération entre États riverains et navigants pour la protection du milieu marin dans les détroits pourrait, par voie d'interprétation, intégrer une dimension climatique qu'elle ne mentionnait pas explicitement en 1982. Il s'agit là d'une induction raisonnable, et non d'une conclusion établie par le TIDM lui-même.

Deux autres avis consultatifs rendus en 2025 méritent d'être invoqués de manière circonspecte, au motif qu'ils ne portent pas sur les détroits et que leur portée normative reste discutée. L'avis consultatif de la Cour interaméricaine des droits de l'Homme du 29 mai 2025 énonce qu'un modèle de développement « véritablement durable » suppose de reconnaître les droits inhérents aux écosystèmes[56]. Il affirme que la *Nature* est titulaire de droits et constitue un « sujet collectif d'intérêt général »[57], tout en consacrant un « droit à un climat sain », dérivé du droit à un environnement sain[58]. La Cour va plus loin en affirmant que l'obligation de ne pas causer de dommages irréversibles au climat et à l'environnement constituerait désormais une norme de *jus cogens*, en raison du caractère « existentiel » de cette protection[59]. Cette dernière affirmation, il convient de le souligner, ne va pas de soi. La qualification d'une norme comme relevant du *jus cogens* suppose, en droit international général, la démonstration d'une acceptation et d'une reconnaissance par la communauté internationale des États dans son ensemble comme norme à laquelle aucune dérogation n'est permise[60]. Une démonstration à laquelle la Cour ne s'oblige pas véritablement, se bornant à affirmer le caractère existentiel de l'enjeu climatique sans établir l'*opinio juris* et la pratique étatique constante, qu'exige la formation d'une norme impérative. Cette partie de l'avis a d'ailleurs suscité des critiques doctrinales substantielles[61], certains auteurs y voyant moins la constatation d'un droit positif que la formulation d'un programme normatif encore à construire[62]. Par conséquent, il faut

mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément ».

[55] TIDM, avis consultatif du 21 mai 2024, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, affaire n° 31, §§ 163-175.

[56] Cour IDH, avis consultatif n° OC-32/25, *Emergencia climática y derechos humanos*, 29 mai 2025, § 279.

[57] *Ibid.*, §§ 281-283.

[58] *Ibid.*, § 300.

[59] *Ibid.*, §§ 287-291.

[60] Convention de Vienne sur le droit des traités du 23 mai 1969, art. 53. E. Hansbury, « 1. Le Jus Cogens : sa nature et l'identification de ses normes », *in Le juge interaméricain et le « jus cogens »*, Genève, Graduate Institute Publications, 2011, pp. 9-18.

[61] D. Cerqueira, « Rethinking Law in Times of Climate Tragedy (Part 3) », *Due Process of Law Foundation*, 2025 [en ligne] https://dplf.org/en/2025/10/21/rethinking-law-in-times-of-climate-tragedy-part-3/, consulté le 22 septembre 2026. M. Gehring, « Jus Cogens and the Climate Crisis: The Inter-American Court's Landmark Climate Emergency Advisory Opinion and its Jus Cogens Ruling », *VerfBlog*, 16 juillet 2025, https://verfassungsblog.de/jus-cogens-and-the-climate-crisis/, consulté le 22 septembre 2026.

[62] L. Leriche, « L'avis de la Cour interaméricaine des droits de l'homme relatif à 'l'urgence climatique et les droits de l'homme' (OC-32/25) : un avis révolutionnaire ? », *Billet de l'IREDIES*, 31 mars 2026, p. 7.

distinguer nettement ce que l'avis établit, de ce qu'il suggère sans le démontrer et de ce que l'on peut (tout au plus), en inférer pour le droit des détroits. En effet, tout d'abord l'avis affirme l'existence d'une obligation de diligence raisonnable renforcée en matière climatique, dans l'ordre juridique interaméricain. Par la suite, il allègue la cristallisation d'une norme de *jus cogens*, de laquelle l'on peut percevoir un indice supplémentaire mais non déterminant de la sensibilité croissante du contentieux international aux enjeux climatiques. Cela n'est pas étonnant du juge de San José à qui l'on reconnaît « une jurisprudence luxuriante avec des références aux normes impératives aussi fréquentes que diversifiées [, et un] dynamisme singulier […] dans le domaine du *jus cogens* »[63].

Dans le même sens, l'avis consultatif de la Cour internationale de Justice du 23 juillet 2025 sur les obligations des États en matière de changements climatiques reconnaît des obligations de diligence raisonnable en matière de prévention de la pollution marine[64], sans davantage se prononcer sur les détroits.

Ces trois avis, pris ensemble, renforcent l'hypothèse d'une lecture environnementale de l'article 43 de la CNUDM pour lequel ils créent un contexte jurisprudentiel favorable à son évolution interprétative. Bien plus, l'obligation générale de protéger et préserver le milieu marin énoncée à l'article 192 de la CNUDM s'éclaire aujourd'hui à la lumière de cette jurisprudence consultative.

La sécurité bleue s'appuie également sur l'action régulatrice de l'Organisation maritime internationale[65] (OMI) (ex. systèmes de séparation du trafic, zones d'évitement) et sur les initiatives régionales de coopération opérationnelle (ex. accord ReCAAP en Asie pour la lutte contre la piraterie[66]), associées aux bonnes pratiques du secteur privé maritime[67].

---

[63] C. Maia, « Consécration du jus cogens : un dialogue à raviver entre cours internationale et régionales dans l'œuvre de reconnaissance de droits humains impératifs », *Civitas Europa*, n° 45, vol. 2, 2020, p. 313.

[64] CIJ, avis consultatif du 23 juillet 2025, *Obligations des États en matière de changement climatique*. Pour une analyse en français, v. Y. Kerbrat, « L'avis consultatif de la Cour internationale de justice du 23 juillet 2025 sur les obligations des États en matière de changement climatique », *Journal du droit international (Clunet)*, vol. 4, 2025, pp. 1337-1376 ; M. Torre-Schaub, « Obligations des États en matière de changement climatique : un avis de la CIJ tourné vers le futur », *Droit de l'environnement*, n° 342, décembre 2025, p. 253.

[65] Sur le rôle normatif de l'OMI, v. K. Lim, « Le rôle de l'Organisation maritime internationale dans la prévention de la pollution des océans par les navires et le transport maritime », *chronique ONU*, 30 mai 2017 [en ligne] https://www.un.org/fr/chronicle/article/le-role-de-lorganisation-maritime-internationale-dans-la-prevention-de-la-pollution-des-oceans-par, consulté le 16 juin 2026 ; R. Andrijasevic et W. Walters, « L'Organisation internationale pour les migrations et le gouvernement international des frontières », *Cultures & Conflits*, vol. 4, n° 84, 2011, pp. 13-43.

[66] Le *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* est le premier mécanisme de coopération intergouvernemental en Asie spécifiquement dédié à la prévention et à la suppression de la piraterie et des vols à main armée commis à l'encontre des navires. Cet accord a été conclu en novembre 2004 et est entré en vigueur en septembre 2006. Lire Y. Shunji, « La coopération régionale contre la piraterie en Asie », *Annuaire français de droit international*, vol. 52, 2006, pp. 391-399.

[67] Sur la privatisation de la sécurité maritime et ses enjeux de responsabilité, v. A. P. Jakobi et K. D. Wolf, *The Transnational Governance of Violence and Crime: Non-State Actors in Security*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2013, 411 p. ; C. Bueger et T. Edmunds, *op. cit.*

Sur le plan contentieux, les détroits deviennent progressivement des espaces de judiciarisation, nonobstant l'absence d'un corpus jurisprudentiel acquis. L'affaire des travaux de poldérisation dans le détroit de Johor a illustré le rôle du principe de précaution dans les espaces de transit, fondé sur les obligations de la partie XII de la CNUDM[68]. L'affaire de l'*Enrica Lexie* jugée par un tribunal arbitral constitué sous l'annexe VII de la CNUDM a révélé les tensions entre immunités fonctionnelles, compétence pénale et protection des personnes en mer. Le tribunal a reconnu l'immunité fonctionnelle des deux fusiliers marins italiens tout en constatant que l'Italie avait violé la liberté de navigation de l'Inde (garantie par les articles 87 § 1 a) et 90 de la CNUDM), en donnant l'ordre au navire de faire route vers un port indien[69]. Les contentieux relatifs à la responsabilité pour pollution par hydrocarbures ont, par ailleurs, mis en lumière les lacunes des régimes de responsabilité existants[70]. Ces évolutions jurisprudentielles dessinent un ensemble dont la cohérence reste à construire, mais dont la convergence vers une protection renforcée des personnes et de l'environnement dans les espaces de transit demeure perceptible, sous les réserves de méthode que l'on vient d'exposer.

B. Les pavillons de complaisance : un défi à l'effectivité de la sécurité bleue

Si l'intégration des normes environnementales et humanitaires enrichit théoriquement le concept de « sécurité bleue », son effectivité se heurte à un problème structurel du droit de la mer : la généralisation des pavillons de complaisance[71]. Elle fragilise le régime de responsabilité et de contrôle prévu par la CNUDM[72].

---

[68] TIDM, *Travaux de poldérisation à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor (Malaisie c. Singapour)*, mesures conservatoires, ordonnance du 8 octobre 2003, Rec. 2003, p. 10, § 99.

[69] CPA, Tribunal arbitral constitué sous l'annexe VII de la CNUDM, *affaire relative à l'incident de l'« Enrica Lexie » (République italienne c. République de l'Inde)*, sentence du 21 mai 2020. Le tribunal, dont la Cour permanente d'arbitrage a assuré le greffe, a reconnu l'immunité fonctionnelle des deux fusiliers marins italiens s'agissant de la compétence pénale, tout en jugeant que l'Italie avait violé les articles 87 § 1 a) et 90 de la CNUDM en ordonnant au navire de faire route vers un port indien, et en condamnant l'Italie à réparation à ce titre.

[70] Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée le 29 novembre 1969, entrée en vigueur le 19 juin 1975, remplacée par le protocole de 1992. V. L. Savadogo, « Obligations et responsabilités des États dans les espaces maritimes non délimités », *in* M.-P. Lanfranchi (dir.), *La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Bilan et perspectives*, Aix-en-Provence, DICE Éditions, 2024, pp. 207-230.

[71] Selon le juriste américain Boczek, « un pavillon de complaisance peut se définir comme le pavillon de tout pays qui autorise l'immatriculation des navires possédés et contrôlés par l'étranger, à des conditions qui, pour des raisons quelconques, sont commodes et adéquates pour les personnes qui demandent cette immatriculation », tel que cité par P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Édition Bureau Veritas, 1998, p. 517.
Pour distinguer les pavillons de complaisance des paradis fiscaux, une étude de l'OCDE de 1971, sur la base du rapport d'une commission présidée par Lord Rochdale pour le gouvernement britannique de 1970, a énuméré six points communs aux pavillons de complaisance à savoir : la possession ou le contrôle des navires par des non-résidents ; un accès facile aux registres d'immatriculation ; des impôts peu élevés ; un pays d'immatriculation de faible puissance ; la possibilité d'employer un équipage de non-ressortissants ; l'absence de moyens suffisants de l'État d'immatriculation pour exercer un contrôle sur les navires et pour faire respecter les exigences des conventions internationales. OCDE, « Study on flags of convenience », *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1973, vol. 4, n° 2, pp. 231-254.

[72] J.-M. Roux, *Les pavillons de complaisance*, Paris, LGDJ, 1961, 150 p.

Tout d'abord, l'article 91 de la CNUDM dispose que « chaque État fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires » et qu'« il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire ». Ce « lien substantiel » (*genuine link*) est indissociable de l'obligation posée à l'article 94, pour tout État d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.

En pratique, plus de 45 % du tonnage commercial mondial (et une part majeure du trafic empruntant les détroits stratégiques) est immatriculé auprès d'États pratiquant un libre enregistrement, au premier rang desquels le Panama, le Libéria et les Îles Marshall[73]. Cette concentration du tonnage sous pavillons de complaisance illustre une dissociation croissante entre la nationalité formelle du navire et la capacité (ou la volonté) de l'État du pavillon d'assurer un contrôle réel[74], conformément aux exigences de diligence requise (*due diligence*) dégagées par la jurisprudence[75] et la doctrine[76] à partir de l'article 94. Pour le TIDM en l'occurrence : « une fois un navire immatriculé, l'[É]tat du pavillon est tenu, aux termes de l'article 94 de la Convention, d'exercer sa juridiction et son contrôle effectifs sur ce navire afin de s'assurer qu'il est exploité en conformité avec les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées. C'est ce que veut dire 'lien substantiel' »[77].

Par la suite, la multiplication de navires vétustes appartenant à des propriétaires réels dissimulés sous des cascades de sociétés-écrans, naviguant sans assurance de responsabilité civile éprouvée et désactivant leurs systèmes d'identification automatique (AIS), constitue une menace directe pour la sécurité physique et environnementale des détroits. Ces pratiques, souvent qualifiées de « flotte fantôme » (*dark fleet*), rendent particulièrement aléatoire l'application des obligations de l'État du pavillon en cas d'accident ou de marée noire dans un point d'étranglement. L'État du pavillon est alors fréquemment incapable (voire peu enclin) d'exercer ses pouvoirs de sanction ou d'assumer ses obligations de diligence, alors même que l'article 94 lui impose de prendre « toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer » et de veiller au respect des règles internationales. Cette carence compromet l'effectivité

[73] UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2023 : Towards a green and just transition, op. cit.*

[74] CJUE, 25 février 2016, *Elliniko Dimosio contre Stefanos Stroumpoulis e.a.*, aff. C-292/14, §§ 4, 62-65. La Cour affirme qu'« il ressort de l'article 94, paragraphes 1 et 2, sous b), de la CNUDM que tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon et que tout État exerce, en particulier, sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire. »

[75] TIDM, avis consultatif du 27 novembre 2013, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches*, §§ 194-199. TIDM, *Affaire du navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau)*, arrêt du 14 avril 2014, Rec. 2014, p. 4.

[76] H. Matagne Dzumdjo, *La problématique des pavillons de complaisance à l'ère du développement durable*, Mémoire de Maîtrise en droit international, Université du Québec à Montréal, 2019, 145 p.

[77] TIDM, avis consultatif du 27 novembre 2013, *op. cit.*, § 113. Pour le juge José Luís Jesus : « c'est en vérifiant que cet [É]tat s'acquitte, s'agissant d'un navire donné, des obligations visées à l'article 94, que l'on doit appliquer le critère de l'existence ou non d'un lien substantiel entre l'[É]tat du pavillon et le navire. » TIDM, *Affaire du navire « Virginia G »*, *op. cit.*, Opinion dissidente du juge Jesus, p. 132, § 46 [en ligne] https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment_published/A19_Jesus_diss_op.pdf, consulté le 22 septembre 2026.

de la « sécurité bleue », en particulier dans les zones de fort trafic où les risques de pollution majeure et d'atteintes aux droits humains à bord sont les plus élevés[78].

Enfin, face à la carence structurelle de certains États du pavillon, la mise en œuvre effective de la sécurité bleue suppose un rééquilibrage au profit de l'État du port et de l'État riverain. Les *Memoranda of Understanding* régionaux sur le contrôle par l'État du port (Paris, Tokyo, etc.) permettent d'exercer un contrôle technique, social et environnemental sur les navires étrangers faisant escale, indépendamment de la faiblesse du pavillon. Parallèlement, l'article 218 de la CNUDM habilite l'État du port à engager des procédures pour des rejets illicites survenus en haute mer, renforçant ainsi la police environnementale portuaire au service de la protection du milieu marin. Dans les détroits, l'extension des prérogatives de police environnementale de l'État riverain sur la base de l'article 218 et des accords de coopération régionale apparaît comme un complément indispensable pour pallier l'impunité inhérente aux pavillons de complaisance et garantir une application concrète du « droit international renouvelé » de la sécurité bleue.

C. Les voies d'une transformation du droit des détroits : la pérennisation de la sécurité bleue

Dans une perspective de *lege ferenda*, la pérennisation de la sécurité bleue dans les détroits appelle des réformes ciblées.

La voie la plus immédiate est coopérative. Le succès de Malacca démontre qu'il est possible de compléter, sans modifier la CNUDM, le cadre conventionnel par des dispositifs de surveillance et de sécurité efficaces. Des coalitions volontaires d'États riverains et navigants fondées sur l'article 43 (qui renferme une obligation de moyen, et donc juridiquement disponible) pourraient étendre cette logique aux détroits d'Ormuz, de Bab el-Mandeb et de Gibraltar, en articulant sécurité de la navigation, protection des personnes et préservation des écosystèmes. Cette piste a l'avantage de ne requérir aucune révision conventionnelle. Son prix est sa dépendance à la volonté politique.

Une seconde série de propositions vise la protection des personnes. La multiplication des naufrages meurtriers dans les détroits méditerranéens et malais exige une refonte des obligations de sauvetage en mer. Un protocole additionnel à la Convention SAR imposant des obligations de débarquement dans des ports sûrs représenterait une avancée substantielle, à condition de résoudre la tension entre la logique de contrôle des frontières et les obligations humanitaires[79]. Sur le plan environnemental, la classification des détroits les plus sensibles en zones de contrôle des émissions renforcées (au titre de l'annexe VI de MARPOL), combinée à

[78] P. Ricard, « La Partie XII de la CNUDM, 40 ans après Montego Bay » *in* M.-P. Lanfranchi (dir.), *La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : bilan et perspectives*, Aix-en-Provence, DICE Éditions, 2024, pp. 337-359.

[79] Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes adoptée le 27 avril 1979 et entrée en vigueur le 22 juin 1985. Voir également, le projet de Résolution MSC.167(78) adopté le 20 mai 2004 « Directives sur le traitement des personnes secourues en mer ».

des aires marines protégées dans leurs abords, permettrait de concilier liberté de navigation et protection des écosystèmes[80]. Les outils de gestion par zone de l'Accord BBNJ de 2023, entré en vigueur le 17 janvier 2026, pourraient inspirer, par voie d'accord d'application de la CNUDM, des mécanismes analogues[81].

Une troisième série de propositions concerne la protection des infrastructures critiques. Les articles 113 à 115 de la CNUDM sur la protection des câbles et pipelines sous-marins demeurent déclaratoires. Les explosions des gazoducs *Nord Stream* 1 et 2 en septembre 2022 ont démontré l'inadéquation du droit existant pour déterminer la responsabilité et organiser la réparation[82]. La création de zones de protection spéciale assorties de mécanismes de responsabilité adaptés constitue une piste crédible. Le développement des systèmes d'armes létaux autonomes et des drones sous-marins pose, quant à lui, des questions inédites au croisement du droit international humanitaire et du droit de la mer. En effet, l'article 57 § 2 du Protocole additionnel I rédigé à l'aune des opérations terrestres et aériennes, n'offre pas de réponse complète aux précautions exigibles d'un engin autonome dans un espace de transit dense[83].

Sur un plan plus spéculatif, deux évolutions structurelles méritent d'être anticipées. L'élévation du niveau des mers pourrait modifier les lignes de base côtières, déplacer la délimitation entre zones de passage inoffensif et de passage en transit, voire transformer la qualification de certains détroits. Les travaux de la Commission du droit international ont commencé à documenter ces risques sans y apporter de réponse normative définitive. En analysant les conséquences juridiques de l'élévation du niveau de la mer sur les éléments constitutifs de l'État, avec une emphase sur la situation des petits États insulaires du Pacifique (qui sont parmi les plus exposés à ce phénomène climatique et susceptibles d'être partiellement ou totalement submergés à moyen terme), Hana Drif propose plusieurs pistes d'adaptation juridique. Elle suggère notamment de figer les lignes de base servant au calcul des espaces maritimes afin que les États touchés ne perdent pas leurs droits maritimes malgré

[80] Annexe VI de la Convention MARPOL portant sur les Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires et la résolution MEPC.176(58) du 10 octobre 2008 adoptée par le Comité de protection de l'environnement marin. Sur les aires marines protégées dans les espaces de transit, v. T. Scovazzi, « Marine Protected Areas on the High Seas: Some Legal and Policy Considerations », *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 19, n° 1, 2004, pp. 1-17.

[81] Accord se rapportant à la CNUDM et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale (Accord BBNJ), 19 juin 2023, entré en vigueur le 17 janvier 2026 ; v. A. Boyle, « Further Development of the Law of the Sea Convention : Mechanisms for Change », *International & Comparative Law Quarterly*, vol. 54, n° 3, 2005, pp. 563-584.

[82] CNUDM, art. 113-115 ; v. C. Schaller, « Sabotage of Submarine Cables and Pipelines as a Use of Force and Armed Attack », *International Law Studies*, vol. 106, 2025, pp. 173-205 ; A. Lott, « Conventional Jurisdictional Approaches to Protecting Submarine Cables and Pipelines », *International & Comparative Law Quarterly*, vol. 74, suppl. S1, 2025, pp. 63-84 ; S. Ryan, « Submarine Communication Cables and Belligerent Rights in Armed Conflict », *Ocean Yearbook*, vol. 38, 2024, pp. 459-503 ; J. Halog *et al.*, « Submarine Infrastructures and the International Legal Framework », *Transactions on Maritime Science*, vol. 13, n° 1, 2024 [en ligne] https://www.toms.com.hr/index.php/toms/article/view/739/557, consulté le 22 septembre 2026.

[83] Protocole additionnel I aux Conventions de Genève du 12 août 1949 adopté le 8 juin 1977, art. 57 § 2 ; CICR, *Autonomous weapon systems : Technical, military, legal and humanitarian aspects*, Genève, Suisse, 2014, 102 p.

le recul de leur littoral. Elle défend aussi la création d'un statut d'« État naufragé », permettant aux États dont le territoire aurait été submergé de poursuivre leur existence juridique depuis le territoire d'un État tiers, sur la base d'accords conclus entre États. Une solution qui s'inscrit en réponse au cri d'alerte lancé par le Premier ministre des Îles Salomon, Matthew Cooper Wale, en ces termes : « [n]os îles sont englouties par la mer. »[84]

La susnommée ouvre ainsi des perspectives concrètes pour accompagner l'adaptation des États les plus vulnérables aux effets de l'élévation du niveau de la mer, tout en garantissant la protection de leurs populations et la préservation de leur personnalité juridique internationale[85].

En outre, la question du statut juridique des futures routes d'approvisionnement en hydrogène liquéfié reste ouverte. Dès lors, les navires qui transporteront ce combustible bénéficieront-ils du régime de passage en transit de la CNUDM au même titre que les pétroliers ? Ou leur dangerosité particulière justifiera-t-elle l'adoption de restrictions spéciales dans les détroits ? Le droit international n'offre pas encore de réponse à ces interrogations. C'est précisément ce type de vide que la prospective normative doit combler[86] par la capacité anticipative du droit des détroits sur de telles évolutions, évitant de les subir.

Enfin, la notion de patrimoine commun de l'humanité consacrée par l'article 136 de la CNUDM pour la zone internationale des fonds marins pourrait inspirer une gouvernance renforcée des détroits d'importance mondiale[87]. Une voie qui se heurte à de fortes résistances politiques, et que l'on mentionne donc comme horizon d'analyse plutôt que comme proposition opérationnelle. La cohérence de l'ensemble suppose que ces pistes soient subordonnées à la condition de l'effectivité. La transformation de régime renouvelé devra préciser qui contrôle, qui sanctionne, et comment les États du pavillon de complaisance seront mis en mesure ou contraints d'exécuter les obligations conventionnelles.

Le régime juridique des détroits servant à la navigation internationale, tel que façonné par le compromis de Montego Bay en 1982, ne peut plus être appréhendé comme un système isolé, centré exclusivement sur la sauvegarde de la liberté de navigation marchande et militaire. Face à la prolifération des risques asymétriques, aux menaces de catastrophes écologiques et aux drames humanitaires, le cadre traditionnel montre ses limites théoriques et pratiques.

[84] Discours prononcé lors de la 81e Assemblée générale des Nations Unies, le 25 septembre 2026 [en ligne] https://gadebate.un.org/fr/81/solomon-islands, consulté le 28 septembre 2026.
[85] H. Drif, *Le statut d'État au défi de l'élévation du niveau de la mer*, Thèse de doctorat, Université de Lausanne, 2025, 349 p.
[86] IEA, *Global Hydrogen Review 2025*, IEA, Paris, 2025 [en ligne] https://www.iea.org/reports/global-hydrogen-review-2025, consulté le 17 juin 2026.
[87] K. Baslar, *The Concept of the Common Heritage of Mankind in International Law*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1998, 427 p. ; C. Chinkin, *Third Parties in International Law*, Oxford, Oxford University Press, 1993, 385 p.

La grille d'analyse de la « sécurité bleue » en décloisonnant le droit international de la mer pour y associer les exigences du droit de l'environnement, des droits de l'Homme et du droit de la sûreté maritime, offre un vecteur précieux d'articulation et de modernisation normative. Elle démontre que la protection des flux maritimes ne s'oppose pas à la préservation des écosystèmes et de la vie humaine, mais en constitue le corollaire indissociable.

Toutefois, la portée de cette défragmentation normative demeure conditionnée par l'efficacité de sa mise en œuvre. Tant que le système maritime international tolérera les défaillances structurelles des pavillons de complaisance et l'opacité des flottes fantômes, les détroits internationaux demeureront exposés à des vulnérabilités majeures. La consolidation de la sécurité bleue dans les points d'étranglement stratégiques de la planète exige ainsi un réengagement multilatéral fort, plaçant la coopération opérationnelle, la responsabilité effective des acteurs du transport maritime et la justice environnementale au cœur d'un droit de la mer transformé.