

À la fin du mois de février 2026, trois navires de la marine iranienne naviguent dans l'océan Indien après avoir participé à la Revue navale internationale à Visakhapatnam et à l'exercice multinational MILAN 2026 organisés par l'Inde. Le premier est l'IRIS *Dena*, une frégate de la marine iranienne, le deuxième est l'IRIS *Bushehr*, un navire logistique, le troisième est l'IRIS *Lavan*, un bâtiment de débarquement.

Quelques jours plus tard, le conflit éclate entre l'Iran et les États-Unis. Le 4 mars, le *Dena* est torpillé au large du Sri Lanka par le sous-marin américain *USS Charlotte*. Le *Bushehr* demande à se réfugier au Sri Lanka tandis que le *Lavan* obtient l'autorisation de rejoindre Kochi, en Inde.

Les réactions de l'Inde et du Sri Lanka ont été scrutées avec attention par les belligérants évidemment et par les observateurs. En effet ces situations soulèvent la question de la place que le droit des conflits armés en mer réserve aux États neutres lorsqu'un conflit naval se déroule à proximité immédiate de leurs côtes.

Les règles relatives à la neutralité maritime sont souvent présentées comme un héritage des grandes guerres navales du début du XX^e siècle. Le conflit Iran États-Unis offre l'occasion d'observer leur mise en œuvre dans un conflit contemporain.

Les États neutres dans le droit des conflits armés en mer

Le régime de la neutralité maritime est principalement issu de la XIII^e Convention de La Haye de 1907⁽¹⁾, dont de nombreuses dispositions sont aujourd'hui considérées comme reflétant le droit international coutumier. Dans le droit des conflits armés, la neutralité n'est pas une simple posture politique de s'abstenir de participer au conflit. Le droit international confère un véritable statut juridique à l'État neutre avec ses droits et ses obligations.

Tout d'abord, les États neutres ont le droit de voir leur territoire respecté. Dans la guerre sur mer il s'agit de leur mer territoriale et de leur espace aérien. Les belligérants ne peuvent pas y mener d'opérations militaires ni utiliser le territoire de l'État neutre comme base d'opérations. L'État neutre peut recevoir en escale les navires des belligérants avec quelques limites comme nous le verrons ci-dessous.

Dans l'exercice de ses droits l'État neutre est tenu à un strict devoir d'impartialité. C'est l'un des guides du droit de la neutralité. Cela peut conduire l'État neutre à exercer une sorte de « *police* » vis-à-vis des belligérants.

Comme vu plus haut, les États neutres ont le droit au respect de leur territoire, ils doivent en contrepartie empêcher que leur territoire soit utilisé au profit d'un belligérant. Cela semble aller de soi, mais la situation peut être plus complexe s'agissant de l'accueil des navires.

En effet, les États neutres ont également le droit d'accueillir temporairement des navires de guerre⁽²⁾. La convention de La Haye prévoit qu'à défaut de réglementation nationale particulière, ces navires ne peuvent demeurer plus de 24 heures dans un port neutre. Cette durée ne constitue toutefois qu'une règle supplétive. Les États conservent une certaine marge d'appréciation pour adapter leur réglementation aux circonstances.

Lorsque la réglementation nationale retient le délai de 24 heures prévu par la Convention, celui-ci peut être prolongé dans certaines conditions à cause d'avaries ou à raison de l'état de la mer. Le navire de guerre devra partir dès que la cause du retard aura cessé. En cas d'avarie, les réparations autorisées doivent cependant rester limitées à ce qui est nécessaire pour lui permettre de naviguer à nouveau. Elles ne peuvent avoir pour objet d'accroître ses capacités militaires.

À l'expiration du délai ou si le comportement du navire de guerre risque de compromettre sa neutralité, l'État neutre ne peut rester passif. Il devra demander le départ du navire de guerre. En cas de refus ou de non observation de l'ordre de quitter le port, l'État neutre pourra (en réalité devra) empêcher le navire de reprendre la mer durant la durée de la guerre. La convention de la Haye lui laisse le choix des moyens (« *le droit de prendre les mesures qu'elle pourra juger nécessaires pour rendre le navire incapable de prendre la mer pendant la durée de la guerre* ») mais le navire devra être immobilisé et son équipage interné.

Enfin, la neutralité n'exclut pas l'action humanitaire et l'action à la suite des combats. Les États neutres peuvent porter assistance aux blessés, aux malades et aux naufragés des parties au conflit. Les Conventions de Genève encouragent même cette contribution aux opérations de secours. En contrepartie, les militaires belligérants recueillis sur le territoire d'un État neutre ne doivent pas pouvoir retourner au combat.

Ce cadre juridique relativement souple explique pourquoi les États neutres disposent d'une marge d'appréciation lorsqu'ils sont confrontés à la présence de navires de guerre belligérants dans leurs ports. Les réactions de l'Inde et du Sri Lanka lors du conflit entre l'Iran et les États-Unis en fournissent une illustration particulièrement intéressante.



IRIS Bushehr. Crédit : DR.

Le conflit Iran Etats-Unis : l'Inde et le Sri Lanka confrontés à la guerre navale

Une partie du conflit entre l'Iran et les États-Unis se déroule à proximité immédiate des côtes de l'Inde et du Sri Lanka. Pour bien comprendre le sort des navires iraniens, il faut toutefois remonter deux jours avec le déclenchement du conflit. En effet, l'Iran demande au Sri Lanka l'autorisation pour au moins deux de ses navires de guerre de faire escale au Sri Lanka entre le 9 et le 13 mars (le *IRIS Dena* et le *IRIS Bushehr*). Rien de bien surprenant d'autant que ces navires embarquent les cadets iraniens et semblent plutôt être dans une posture de représentation.

Au déclenchement du conflit le 28 février, Téhéran adresse à l'Inde une demande urgente d'escale pour l'*IRIS Lavan* en invoquant des problèmes techniques. Cette demande est autorisée le 1^{er} mars par New Dehli. Le 4 mars le navire entre dans le port de Kochi. Le bâtiment transporte 183 membres d'équipage. Les autorités indiennes indiquent que les marins sont hébergés dans des installations de la marine indienne. Les informations disponibles ne permettent pas d'établir avec certitude combien de temps l'équipage demeure

en Inde ou si il a pu regagner l'Iran.

Le même jour, la frégate *IRIS Dena* est torpillée par le sous-marin nucléaire d'attaque américain *USS Charlotte* au large du Sri Lanka⁽³⁾. Le naufrage intervient dans la région de recherche et de sauvetage (SAR) placée sous responsabilité sri-lankaise. Les autorités de Colombo coordonnent les opérations de secours. Trente-deux survivants sont recueillis. La marine indienne déploie également des moyens aériens et navals afin de participer aux recherches.

L'*IRIS Bushehr*, qui naviguait avec la frégate, demande au Sri Lanka de pouvoir entrer d'urgence au port de Colombo. Les autorités iraniennes signalent une avarie affectant l'un de ses moteurs. À l'issue d'échanges diplomatiques entre Colombo et Téhéran, le gouvernement sri-lankais accepte de prendre en charge le bâtiment et son équipage.

Le 5 mars, le président Anura Kumara Dissanayake annonce publiquement que le Sri Lanka assumera la responsabilité du *Bushehr* et des marins présents à bord. Les autorités sri-lankaises débarquent alors 208 membres d'équipage. Les personnels sont hébergés dans des installations militaires et navales situées à proximité de Colombo. Le *Bushehr* est quant à lui transféré vers le port de Trincomalee, sur la côte orientale du Sri Lanka, où il demeure pendant la crise. Les survivants du *Dena* sont également pris en charge par les autorités sri-lankaises.

Le 6 mars, Reuters révèle l'existence d'un câble diplomatique américain demandant au Sri Lanka de ne pas autoriser le rapatriement vers l'Iran des survivants du *Dena* et des membres d'équipage du *Bushehr*⁽⁴⁾.

Malgré ces démarches, les autorités sri-lankaises délivrent des visas temporaires aux marins iraniens. Le 14 avril, la majeure partie de l'équipage du *Bushehr* ainsi que les survivants du *Dena* quittent le Sri Lanka à bord d'un vol spécial affrété par l'Iran⁽⁵⁾. Le navire demeure sur place avec un équipage réduit chargé de son entretien et du suivi des questions techniques.

Au-delà de la neutralité juridique : une neutralité orientée vers la stabilité régionale ?

L'Inde comme le Sri Lanka ont accepté d'accueillir des navires iraniens et leurs équipages. Tous deux ont ainsi fait preuve d'une certaine souplesse dans la mise en œuvre des règles de la neutralité. Les réactions de New Delhi et de Colombo montrent que le droit de la neutralité ne conduit pas nécessairement à une attitude passive.

Le cas du Sri Lanka est particulièrement remarquable. Le pays s'est retrouvé directement confronté aux conséquences du conflit puisque le torpillage du *Dena* est intervenu dans sa région de recherche et de sauvetage (SAR). Les autorités sri-lankaises ont coordonné les opérations de secours avant de prendre en charge les survivants.

Quelques heures plus tard, Colombo acceptait également d'accueillir l'*IRIS Bushehr*. La marine sri-lankaise ne s'est pas limitée à autoriser l'accès du navire à un port, elle s'est portée à sa rencontre, a pris en charge son équipage puis a organisé son transfert vers Trincomalee. Cette implication dépasse l'image traditionnelle d'un État neutre se tenant en retrait du conflit⁽⁶⁾.

Cette attitude n'est peut-être pas totalement étrangère à la place particulière qu'occupe la stabilité de l'océan Indien dans la politique étrangère sri-lankaise. Dès les années 1970, le gouvernement de Sirimavo Bandaranaike défendait l'idée d'un « *Indian Ocean Zone of Peace* » destiné à limiter la présence militaire des grandes puissances dans la région. Les archives diplomatiques américaines témoignent d'ailleurs des inquiétudes exprimées par Colombo face à la militarisation croissante de Diego Garcia⁽⁷⁾.

Les autorités sri-lankaises ont présenté leur action comme la mise en œuvre de leurs obligations internationales, en invoquant à la fois la neutralité et des considérations humanitaires. Le navire a été immobilisé à Trincomalee tandis que les membres de son équipage étaient hébergés sous le contrôle des autorités sri-lankaises avant d'être rapatriés vers l'Iran le 14 avril à la faveur d'un cessez-le-feu.

Si l'on s'en tient à la lettre de la Convention de la Haye, l'immobilisation du navire et de l'équipage se fait « *pendant la durée de la guerre* ». Il est donc critiquable du point de vue du droit des conflits armés que les équipages des *Dena* et *Bushehr* aient pu rejoindre l'Iran, le cessez-le-feu n'étant pas assimilable à la fin du conflit.

De manière générale dans les conflits d'aujourd'hui où les déclarations de guerre ont disparu, quel événement marque réellement la fin des hostilités ? Un cessez-le-feu, un armistice ou un accord de paix ? Nous examinerons justement l'analyse retenue sur le conflit par les États-Unis dans un prochain article.

L'attitude de l'Inde conduit à un résultat comparable. New Delhi a accepté l'entrée de l'*IRIS Lavan* à Kochi en mettant en avant des considérations humanitaires ainsi que les difficultés techniques signalées par les autorités iraniennes. Le ministre des Affaires étrangères Subrahmanyam Jaishankar a publiquement justifié cette décision au nom du principe d'humanité.

L'Inde revendique également depuis plusieurs années un rôle de puissance stabilisatrice de l'océan Indien et cherche à préserver la sécurité de son environnement maritime immédiat. Dans ce contexte, l'accueil du *Lavan* apparaît cohérent avec la volonté de ne pas voir le conflit s'étendre davantage dans la région.

Juridiquement, l'Inde pouvait accueillir un navire appartenant à un belligérant sous réserve de respecter les exigences du droit de la neutralité et son obligation d'impartialité. La justification de l'avarie moteur n'était pas nécessaire, cette précision est uniquement utile pour obtenir une prolongation de la durée d'accueil de l'Etat hôte. Les informations publiquement disponibles ne permettent toutefois pas de déterminer avec certitude le régime juridique finalement appliqué au *Lavan*, qui semble toujours immobilisé en Inde, ni le sort exact réservé à son équipage après son arrivée à Kochi. On peut émettre l'hypothèse que le but poursuivi était similaire à celui du Sri Lanka et tendait à une désescalade.

Conclusion

Une partie des affrontements du conflit entre l'Iran et les États-Unis s'est déroulée en mer, à distance des eaux territoriales des deux belligérants. Cette situation a conduit plusieurs États

côtiers neutres à être confrontés aux conséquences immédiates des opérations navales. Le Sri Lanka a participé aux opérations de secours à la suite du naufrage du *Dena* puis a accueilli le *Bushehr* et son équipage. L'Inde a quant à elle autorisé l'entrée du *Lavan* dans le port de Kochi et pris en charge ses marins.

Ces événements ont remis en œuvre des règles anciennes du droit de la neutralité maritime qui, bien que toujours en vigueur, sont rarement observées dans un contexte de conflit naval de haute intensité. L'Inde et le Sri Lanka ont ainsi été amenés à appliquer concrètement des mécanismes juridiques élaborés au début du XX^e siècle pour gérer la présence de navires de guerre belligérants dans leurs ports⁽⁷⁾.

Devant les pratiques de l'Inde et du Sri Lanka, on est tenté de parler d'interposition. Le terme est sans doute excessif. Il reste que les deux États ont accepté d'accueillir des navires iraniens et leurs équipages alors même que les hostilités étaient en cours. Les règles du droit de la neutralité ont fourni le cadre juridique de ces décisions.

L'affaire présente surtout un intérêt plus large. Elle rappelle que les États côtiers neutres ne sont pas uniquement titulaires de droits et d'obligations abstraits. Lorsque les combats se déroulent à proximité de leurs côtes, ils peuvent être conduits à jouer un rôle concret dans la gestion des conséquences de la guerre.

NOTES :

(1) <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/hague-conv-xiii-1907?activeTab=>

(2) Pour une illustration sur un cas d'école, voir l'article *Montevideo, 1939 : un cuirassé piégé par le droit* : <https://www.defnat.com/e-RDN/vue-tribune.php?ctribune=1889>

(3) Voir l'article précédent : *L'obligation de secours aux naufragés à l'heure de la guerre contemporaine : l'exemple du IRIS Dena*.

(4) <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/us-pressing-sri-lanka-not-repatriate-iranian-crew-sur-vivors-sunken-ship-memo-2026-03-06/>

(5) <https://lemarin.ouest-france.fr/defense/le-sri-lanka-a-rapatrie-les-238-marins-iranien-s-bloques-apres-le-torpillage-dune-fregate-par-les-etats-unis-7ffc166-389b-11f1-8542-71e3dd27f2c6>

(6) https://lemarin.ouest-france.fr/defense/le-sri-lanka-a-pris-le-contrôle-dune-fregate-iranienne-les-204-marins-craignant-une-nouvelle-attaque-américaine-57184de6-1932-11f1-9fa1-ca7616976f61?utm_source=troove&utm_medium=site

(7) <https://2001-2009.state.gov/r/pa/ho/frus/nixon/e8/97199.htm>

(8) Certains commentateurs parlent de premier exemple depuis la seconde guerre mondiale mais je n'en ai pas la certitude.