

## **Revisiter la Convention de Montreux de 1936 à la lumière du conflit actuel entre la Russie et l'Ukraine**

(Prof. Glen Segell, chargé de recherche au département des sciences politiques et de la gouvernance de l'Université de l'État libre - Afrique du Sud)

*L'article reflète l'opinion de l'auteur et pas nécessairement celle du Research Institute for European and American Studies (RIEAS).*

### Résumé

Cet article examine et revisite le Régime des Détroits, souvent connu simplement comme la Convention de Montreux (1936), qui est entrée en vigueur en 1937. Il s'agit d'un accord international régissant les détroits turcs qui relie la mer Noire à la mer Méditerranée, et donc au reste du monde. Le régime qu'elle a établi est à nouveau à l'ordre du jour suite à l'attaque militaire lancée par la Russie contre l'Ukraine le 24 février 2022. Peu après le début des hostilités, la Russie a lancé un blocus naval des ports ukrainiens. Elle empêchait les pays situés en dehors de la zone de la mer Noire d'envoyer des navires dans la mer Noire pour briser le blocus. En juillet, un accord négocié par les Nations unies a été conclu pour permettre l'exportation limitée de certains produits, notamment des céréales, par trois ports ukrainiens. Il s'agissait d'une mesure urgente, étant donné que de nombreux pays du monde entier dépendent de ces céréales et que, sans elles, des centaines de millions de personnes mourraient de faim. Toutefois, ce même accord empêche également l'importation de marchandises en Ukraine, la

Russie craignant que des armes étrangères puissent y être acheminées. De février à juillet 2022, la question faisant l'objet d'un débat intense était de savoir si d'autres États, notamment les membres de l'OTAN, allaient contrevenir à la convention de Montreux et envoyer des navires de guerre pour briser le blocus afin de pallier la pénurie mondiale de céréales. Depuis juillet 2022, les termes de la Convention de Montreux sont devenus un sujet d'actualité en ce qui concerne les crises humanitaires, alors que le blocus des importations ukrainiennes se poursuit. À moins qu'un autre accord ne soit trouvé, les forces navales étrangères pourraient devoir entrer dans la mer Noire et contrevenir à la convention. Si cela se produit, cela pourrait bien mettre à l'épreuve d'autres conventions internationales similaires.

### Introduction

Les mers, et en particulier les passages maritimes étroits, sont essentiels pour assurer le transport maritime et prévenir les menaces éventuelles. L'un de ces passages maritimes importants est le détroit turc, formé par les détroits du Bosphore et des Dardanelles. Le détroit turc constitue la seule connexion de la mer Noire à la mer Méditerranée, et donc au reste du monde.

Cet article revient sur le Régime des détroits, souvent connu simplement sous le nom de Convention de Montreux (1936), qui est entré en vigueur en 1937[2]. Il s'agit d'un accord international régissant les détroits turcs. L'accord a été signé par l'Australie, la Bulgarie, la France, la Grèce, le Japon, la Roumanie, la Yougoslavie, le Royaume-Uni, l'Union soviétique et la Turquie, et est toujours en vigueur. Il donne à la Turquie le contrôle de l'accès aux principaux détroits de la mer Noire - un accord qui est considéré comme une grande victoire pour

la politique étrangère du pays jusqu'à ce jour. La convention ne concerne pas seulement le passage des navires, mais aussi la sécurité de la Turquie et des autres pays de la mer Noire (la Bulgarie et la Roumanie, qui sont membres de l'Union européenne et de l'OTAN, ainsi que la Géorgie, la Moldavie, la Russie et l'Ukraine). Le régime qu'il a établi est à nouveau à l'ordre du jour après l'attaque militaire lancée par la Russie contre l'Ukraine le 24 février 2022, le blocus total des ports ukrainiens par la Russie entre février et juillet 2022, l'accord négocié par les Nations unies pour autoriser les exportations de céréales en juillet, et le blocus actuel des importations dans les ports ukrainiens

L'ordre du jour de la discussion porte sur cinq questions. Il s'agit

- 1) du dilemme de la Turquie qui veut être neutre dans la guerre en Ukraine mais qui est liée par la Convention de 1936
- 2) de la question de savoir si les navires de guerre de la Russie et de l'Ukraine seront autorisés à passer par le détroit turc
- 3) de la question de savoir si le passage de futurs navires de guerre d'autres États sera autorisé en cas de mesures militaires internationales contre la Russie
- 4) si de tels navires auraient pu établir un corridor humanitaire naval entre février et juillet pour assurer l'exportation de céréales afin d'éviter une pénurie mondiale ;  
et
- 5) si de tels navires pourraient être utilisés pour permettre des importations dans les ports ukrainiens étant donné le blocus actuel de ces ports par la Russie.

Le présent document examine ces questions sous six rubriques : (1) le contexte du conflit actuel entre la Russie et

l'Ukraine ; (2) la convention de Montreux de 1936 ; (3) les dimensions géopolitiques de la convention de Montreux de 1936 ; (4) les termes de la convention de Montreux de 1936 ; (5) l'adhésion aux termes de la convention de Montreux de 1936 ; et (6) le réexamen des termes de la convention de Montreux de 1936. Les conclusions amènent à se demander si la convention peut survivre à ce conflit, si elle doit être renégociée car les navires de guerre et la technologie navale ont changé de façon spectaculaire depuis sa signature et, dans l'affirmative, si cela pourrait bien mettre à l'épreuve d'autres accords internationaux similaires.

Le contexte de l'actuel conflit Russie-Ukraine

La convention de Montreux visait à apporter certaines garanties afin de réduire les inquiétudes de la Turquie et des autres pays riverains de la mer Noire concernant la sécurité des navires de guerre étrangers (la convention utilise le concept de "navire de guerre" au lieu de "navire militaire"). Les détroits sont le seul passage maritime entre la mer Noire et la mer Méditerranée, et constituent donc un goulot d'étranglement. Comme les goulots d'étranglement maritimes sont situés sur des routes commerciales maritimes indispensables, en cas de problèmes de sécurité mondiale, éviter ces goulots d'étranglement a souvent été proposé comme une option viable. Cependant, comme ces détroits sont le seul passage maritime entre les deux mers, les traverser est la seule option viable pour tout commerce maritime avec les huit États de la mer Noire.

Récemment, une crise a éclaté lorsque la Russie a mis en place un blocus naval complet des ports ukrainiens de la mer Noire entre février et juillet 2022. Malgré l'accord de juillet

2022 autorisant l'exportation de céréales, il subsiste un blocus des importations vers l'Ukraine. Au début du conflit, en février 2022, plus de 100 navires battant pavillon étranger et des centaines de marins étaient bloqués dans les ports ukrainiens. Le 22 juillet, les Nations unies, la Fédération de Russie, la Turquie et l'Ukraine ont convenu de l'Initiative en faveur des grains de la mer Noire, lors d'une cérémonie de signature à Istanbul, la plus grande ville de Turquie.

La stratégie militaire russe visant à couper l'Ukraine de son accès à la mer pour décapiter son économie menaçait la sécurité alimentaire mondiale. Au plus fort du blocus, les dirigeants mondiaux ont exprimé leur colère face à cette situation lors du Forum économique mondial de Davos, en Suisse, en mai 2022, la qualifiant d'"armement de la nourriture". L'exportation des céréales ukrainiennes assure la sécurité alimentaire de plus de 300 millions de personnes dans le monde. Le blocus de six mois des exportations a laissé des millions de tonnes de céréales dans les silos à grains ukrainiens ou dans les cales des navires étrangers bloqués dans les ports ukrainiens, et une grande partie de ces céréales s'est décomposée.

L'accord de juillet permet la reprise des exportations de céréales, d'autres denrées alimentaires et d'engrais - y compris l'ammoniac - par le biais d'un corridor humanitaire maritime sûr, mais à partir de trois ports ukrainiens seulement : Chornomorsk, Odesa et Yuzhny/Pivdennyi. Pour mettre en œuvre l'accord, un centre de coordination conjoint (CCC) a été créé à Istanbul, composé de hauts représentants de la Fédération de Russie, de la Turquie, de l'Ukraine et des Nations unies. Selon les procédures publiées par le CCM, les navires souhaitant participer à l'initiative seront inspectés au

large d'Istanbul pour s'assurer qu'ils sont vides de toute cargaison, après quoi ils seront autorisés à emprunter le corridor maritime humanitaire jusqu'aux ports ukrainiens pour y être chargés. Les navires effectuant le voyage de retour seront également inspectés dans la zone d'inspection au large d'Istanbul.

Cet embargo de six mois sur l'exportation de céréales ukrainiennes par la flotte russe de la mer Noire représentait une grave menace pour la sécurité alimentaire mondiale, tandis que le blocus actuel des importations - bien qu'il vise à empêcher le flux d'armes - décapite encore davantage l'économie ukrainienne, faisant souffrir ses civils. Ce qui rend la situation encore plus frustrante, c'est l'absence de lois, nationales ou internationales, sur une telle situation. Les options qui s'offrent au monde sont, comme toutes les crises mondiales impliquant un conflit, la diplomatie et/ou l'utilisation de la force militaire pour apporter une solution immédiate. La Convention de Montreux, qui empêche les marines étrangères de pénétrer dans la mer Noire, complique encore ces options.

Moins efficaces, car plus longues à mettre en œuvre, seraient les sanctions ou les embargos. La situation a été résumée par le secrétaire général des Nations unies, António Guterres, qui a souligné que si l'attention se concentre sur les effets de la guerre sur les Ukrainiens, celle-ci a également un impact global, dans un monde qui connaît déjà une augmentation de la pauvreté, de la faim et des troubles sociaux. Même si le blocus des exportations a été brisé par des moyens diplomatiques, la guerre a considérablement réduit la production céréalière à moins d'une

quart de ce qu'elle était. Ainsi, la crise ukrainienne risque toujours de faire basculer jusqu'à 1,7 milliard de personnes dans le monde - plus d'un cinquième de l'humanité - dans la pauvreté, le dénuement et la faim.

Avant le conflit, l'Ukraine était l'un des plus grands exportateurs de céréales au monde et, en 2021, elle a fourni environ 45 millions de tonnes de céréales sur le marché mondial. À la suite de l'attaque de la Russie contre le pays, fin février 2022, des montagnes de céréales se sont accumulées dans les silos, les navires ne pouvant assurer un passage sûr vers et depuis les ports ukrainiens et les routes terrestres ne pouvant compenser. Une grande partie de ces céréales récoltées se sont décomposées et sont devenues inutilisables. Compte tenu de la guerre, pour tous les scénarios, on suppose une baisse des rendements, car l'application des agrotechnologies souffrira d'un déficit de carburant, de finances et de main-d'œuvre. On prévoit que la production de blé en Ukraine, en 2022, sera de 19,8 millions de tonnes, de sorte que les exportations pourraient être estimées à 14-16 millions de tonnes au maximum, soit un quart de 2021.

Un rapport publié par le Groupe de réponse à la crise mondiale sur l'alimentation, l'énergie et les finances a appelé les institutions financières internationales à débloquer des fonds pour les pays les plus vulnérables, à aider les gouvernements des pays en développement à investir dans les plus pauvres et les plus vulnérables en renforçant la protection sociale, et à œuvrer à la réforme du système financier mondial afin de réduire les inégalités. On pourrait dire qu'il est impératif que le monde agisse. Il y a de l'espoir dans cette direction car la Russie a fait preuve d'une certaine souplesse. Le ministre russe des affaires étrangères, Sergey

Lavrov, s'est rendu en Turquie en juin 2022 pour d'intenses négociations sur la question de la levée du blocus et, bien qu'apparemment infructueuses à l'époque, elles ont néanmoins abouti à un compromis en juillet, permettant les exportations mais empêchant toujours les importations. Seule la fin du conflit permettrait de ramener la production de céréales à ses niveaux antérieurs et de mettre fin à la pénurie mondiale.

Alors que les efforts diplomatiques se poursuivent, l'autre alternative est celle des moyens militaires. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et la création des Nations unies, l'utilisation de moyens militaires à des fins humanitaires est normalement précédée d'un débat aux Nations unies et de l'adoption d'une résolution. Ceux qui sont prêts à mettre en œuvre la résolution constituent une coalition, soit dans le cadre d'une force des Nations unies, soit dans le cadre d'une autre organisation régionale comme l'Union européenne ou l'OTAN. Il s'agit d'un point important, car la convention permet aux navires de guerre de passer par le détroit de la Méditerranée à la mer Noire en cas d'aide apportée à un État victime d'une agression en vertu d'un traité d'assistance mutuelle. Cela lierait la Turquie, comme cela a été conclu dans le cadre de la Charte des Nations unies (article 51). Toutefois, la Russie, en tant que membre permanent des Nations unies, opposerait sans aucun doute son veto à une telle résolution du Conseil de sécurité des Nations unies, ce qui remettrait en question la validité de toute action de l'OTAN. En outre, si un État décidait de briser le blocus naval pour des raisons humanitaires, il entrerait clairement en conflit direct avec la Russie.



La présence d'une flottille navale occidentale dans les eaux voisines dans le but exprès de contrer la stratégie de guerre de Moscou serait sans aucun doute perçue comme une menace militaire par la Russie. Le fait qu'un tel convoi aurait un objectif humanitaire ultime n'annulera pas ces faits. Ainsi, ils devraient évaluer les options et décider s'ils souhaitent entrer en guerre aux côtés de l'Ukraine. Même si la Russie n'attaquait pas directement et délibérément les navires de la coalition, le risque d'escalade accidentelle serait élevé, comme l'a démontré l'abattage en 1988 par les Américains d'un avion de ligne civil iranien (IR655) par l'USS Vincennes alors qu'il menait une opération similaire pour protéger les expéditions de pétrole dans le golfe Persique.

Dans ces conditions, l'affirmation selon laquelle les États-Unis et leurs alliés peuvent briser le blocus actuel de Moscou sur les importations en Ukraine (ou le blocus sur les exportations de février à juillet) "sans tirer un coup de feu" est pour le moins douteuse. En l'occurrence, ni les États-Unis ni aucun autre membre de l'OTAN ne semblent désireux de contester la mise en œuvre de la convention par la Turquie. À titre d'exemple, les navires de guerre de l'OTAN n'ont pas transité par le détroit turc depuis le début du conflit en février 2022.

#### La Convention de Montreux de 1936

Une mission qui vise à atteindre des objectifs humanitaires par des moyens militaires reste une opération militaire, avec tous les risques que ce type d'action comporte normalement. En outre, si des États devaient procéder, en tant que "coalition de volontaires", à l'établissement d'un "corridor maritime" ou à la levée du blocus naval des importations en cours (ou du blocus des exportations de février à juillet) à l'aide de leurs propres navires, il serait alors nécessaire

d'adhérer à la convention de Montreux de 1936, si l'on veut respecter le droit international et la coutume. Signée le 20 juillet 1936, au Palais de Montreux, en Suisse, la Convention est entrée en vigueur le 9 novembre 1936 et a permis de résoudre la "question du détroit" qui se posait depuis longtemps, à savoir qui devait contrôler le lien stratégiquement vital entre la mer Noire et la mer Méditerranée. L'accord concerne le détroit des Dardanelles, la mer de Marmara et le détroit du Bosphore.

La "question du détroit" a duré longtemps car elle trouve son origine dans le traité de Lausanne, un traité de paix négocié lors de la conférence de Lausanne de 1922-23 et signé au Palais de Rumine, à Lausanne, en Suisse, le 24 juillet 1923. [Le traité a officiellement mis fin au conflit qui opposait l'Empire ottoman à la République française, à l'Empire britannique, au Royaume d'Italie, à l'Empire du Japon, au Royaume de Grèce et au Royaume de Roumanie depuis le début de la Première Guerre mondiale. Le traité de Lausanne a démilitarisé les Dardanelles et ouvert le détroit au trafic civil et militaire sans restriction, sous la supervision de la Commission internationale des détroits de la Société des Nations.

Au milieu des années 1930, la situation stratégique en Méditerranée avait changé avec la montée en puissance de l'Italie fasciste, qui contrôlait les îles du Dodécanèse habitées par des Grecs au large de la côte ouest de la Turquie et construisait des fortifications à Rhodes, Leros et Kos. Les Turcs craignent que l'Italie ne cherche à exploiter l'accès au détroit pour étendre son pouvoir en Anatolie et dans la région de la mer Noire. Ils craignaient également le réarmement bulgare. La Turquie n'a pas été autorisée à

refortifier le détroit. En avril 1935, le gouvernement turc a envoyé une longue note diplomatique aux signataires du traité de Lausanne proposant une conférence sur l'accord d'un nouveau régime pour le détroit et a demandé que la Société des Nations autorise la reconstruction des forts des Dardanelles. La crise d'Abyssinie de 1934-1935, la dénonciation par l'Allemagne du traité de Versailles et les mouvements internationaux de réarmement font que la seule garantie destinée à parer à l'insécurité totale du détroit vient de disparaître à son tour.

En 1936, en réponse à la demande de la Turquie de refortifier la zone maritime, les signataires du Traité de Lausanne et d'autres se sont réunis à Montreux, en Suisse, et sont parvenus à un accord pour rendre la zone au contrôle militaire turc. La convention permet à la Turquie de fermer le détroit à tous les navires de guerre en temps de guerre et de laisser le libre passage aux navires marchands. Elle reste en vigueur en 2022 et est donc pertinente pour le conflit Russie-Ukraine. L'accent est mis ici sur les périodes de guerre. Pour que les dispositions de la convention de Montreux entrent en vigueur, et surtout pour que la Turquie commence à utiliser ses pouvoirs et responsabilités, il faut qu'une situation de guerre existe. Selon le droit international, une déclaration de guerre officielle n'est pas nécessaire pour la détermination définitive d'un état de guerre. Même s'il n'y a pas de déclaration de guerre officielle de la part de l'État qui utilise la force armée, les lois de la guerre devraient commencer à s'appliquer lorsqu'il y a un usage substantiel de la force armée. Dans le contexte de la guerre entre la Russie et l'Ukraine, la Russie a officiellement déclaré qu'elle avait lancé une opération militaire spéciale contre l'Ukraine le matin du

24 février 2022 - une déclaration officielle du début d'une opération militaire globale contre un autre État.

Historiquement, il convient de noter, à partir des négociations de 1936, que les Britanniques, soutenus par la France, ont cherché à exclure la flotte soviétique de la mer Méditerranée pendant la Seconde Guerre mondiale, où elle aurait pu menacer les voies de navigation vitales vers l'Inde, l'Égypte et l'Extrême-Orient. La volonté de la Grande-Bretagne de permettre à la Turquie d'avoir le contrôle a été attribuée au désir d'éviter que la Turquie ne soit poussée à s'allier avec Adolf Hitler ou Benito Mussolini ou à tomber sous leur influence. La Turquie a déjà utilisé les pouvoirs de la Convention. Pendant la Seconde Guerre mondiale, la Turquie a fermé le détroit aux navires de guerre appartenant à des nations combattantes. Cela a empêché les puissances de l'Axe d'envoyer leurs navires de guerre pour attaquer l'Union soviétique et a empêché la marine soviétique de participer aux combats en Méditerranée.

Aujourd'hui, la Convention de Montreux joue un rôle important dans le conflit ukrainien. L'Ukraine a demandé à la Turquie de fermer le détroit aux navires de guerre russes, soulignant ainsi le rôle de la Turquie dans le maintien de la paix régionale. Le gouvernement turc a accepté le 28 février 2022. Cependant, plusieurs navires de guerre russes ont continué à entrer et à sortir de la mer Noire, la Turquie déclarant qu'elle ne pouvait pas et ne voulait pas les en empêcher si la Russie prétendait qu'ils rentraient dans leur port d'attache, comme le permet la convention de Montreux. La Russie en profite et la liberté de mouvement permet à sa flotte de la mer Noire de mener ses activités comme

d'habitude. Par exemple, ces navires quittent la mer Noire pour accomplir des tâches dans la mer du Japon - en interaction avec la flotte russe de la mer Baltique - et pour effectuer des patrouilles régulières en mer Méditerranée. Ils reviennent ensuite à leur port d'attache en mer Noire comme et quand ils le souhaitent. Au moment de la crise de Crimée de 2014, une intention de la Russie était de créer sur la péninsule de Crimée un tel système de base qui répondrait à toutes les exigences pour effectuer des missions de combat.

### Les dimensions géopolitiques de la Convention de Montreux de 1936

Il existe un dicton turc : "Vos navires ont-ils coulé dans la mer Noire ?". Cette expression est utilisée lorsqu'une personne est perdue dans ses pensées, essayant de résoudre un problème apparemment insoluble. Il s'avère que c'est précisément cette étendue d'eau qui place la Turquie sur une corde raide géopolitique depuis que la Russie a lancé son attaque contre l'Ukraine et commencé ses opérations militaires depuis ces eaux.

Situés dans la partie occidentale de la masse continentale de l'Eurasie, les détroits sont conventionnellement considérés comme la frontière entre les continents européen et asiatique, ainsi que la ligne de démarcation entre la Turquie européenne et la Turquie asiatique. Les détroits sont deux voies navigables d'importance internationale situées dans le nord-ouest de la Turquie, qui créent une série de passages reliant la mer Méditerranée à la mer Noire. Ils se composent des Dardanelles et du Bosphore. Les détroits se trouvent aux extrémités opposées de la mer de Marmara. Les détroits et la mer de Marmara font partie du territoire maritime souverain

de la Turquie et sont soumis au régime des eaux intérieures, mais aussi à des accords internationaux tels que la convention de Montreux de 1936.

Les Dardanelles sont un détroit étroit situé au nord-ouest de la Turquie, long de 61 kilomètres et large de 1,2 à 6,5 kilomètres, qui relie la mer Égée (en Méditerranée) à la mer de Marmara (en mer Noire). La ville de Dardanus, dans la Troade (territoire entourant l'ancienne Troie), est l'endroit où Mithradate VI (roi du Pont) et Sulla (général romain) ont signé un traité en 85 avant Jésus-Christ, donnant ainsi son nom au détroit. L'emplacement des Dardanelles lui a donné une importance politique internationale.

Le nom "Bosphore" est dérivé du mot grec ancien "Bosporos", qui signifie "détroit du bétail" ou "gué des bœufs". Le détroit est situé au nord-ouest de la Turquie et sépare la Thrace de l'Anatolie. Il s'agit du détroit le plus étroit du monde, avec une longueur maximale de 31 kilomètres et une largeur maximale de 3,7 kilomètres. Le point le plus étroit a une largeur de 700 mètres, qui se situe entre Anadoluhisari et Rumelihisari. Sa profondeur varie de 36,5 mètres à 124 mètres sous la surface de la mer. Il traverse Istanbul, la seule ville située sur deux continents. Les rives du détroit sont fortement peuplées et font partie de la région métropolitaine d'Istanbul, la plus grande métropole de Turquie avec 17 millions d'habitants. Deux ponts suspendus traversent le détroit : le pont Bosphore I (pont des martyrs du 15 juillet) a été construit en 1973, tandis que le pont Bosphore II (pont Fatih Sultan Mehmet) a été achevé en 1988.

En raison de leur importance stratégique dans le commerce international, la politique et la guerre, les détroits maritimes

reliant la mer Noire à la mer Méditerranée ont joué un rôle important dans l'histoire européenne et mondiale. Un exemple historique de cette importance est la fermeture des détroits reliant les deux mers, puis leur forçage par une flotte britannique commandée par l'amiral Sir John T. Duckworth en 1807, pendant les guerres napoléoniennes. Pendant la Première Guerre mondiale, les Alliés n'ont pas réussi à s'emparer de cette route maritime, bien qu'un sous-marin britannique ait pénétré dans les champs de mines qui la bloquaient et ait coulé un cuirassé turc au large de la Corne d'Or, un bras du Bosphore.

Les détroits sont reconnus comme l'un des sept goulots d'étranglement maritimes qui ont acquis une immense notoriété dans le passé comme dans le présent, notamment en raison de la forte pression géopolitique qui les entoure. La Convention de Montreux réglemente le trafic maritime à travers la mer Noire et garantit une "liberté totale" de passage pour tous les navires civils en toutes circonstances en temps de paix.

### Les termes de la Convention de Montreux de 1936

La convention se compose de 29 articles, de quatre annexes et d'un protocole. Les articles 2 à 7 concernent le passage des navires marchands et les articles 8 à 22 concernent le passage des navires de guerre. Le principe clé de la liberté de passage et de navigation est énoncé aux articles 1 et 2. L'article 1 dispose que "les Hautes Parties Contractantes reconnaissent et affirment le principe de la liberté de passage et de navigation par mer dans le détroit", tandis que l'article 2 stipule qu'"en temps de paix, les navires marchands jouissent d'une entière liberté de passage et de navigation dans le

détroit, de jour comme de nuit, sous n'importe quel pavillon et avec n'importe quel type de cargaison".

En temps de paix, les navires militaires sont limités en nombre, en tonnage et en armement, et des dispositions spécifiques régissent leur mode d'entrée et la durée de leur séjour. Les navires de guerre doivent fournir une notification préalable aux autorités turques, qui, à leur tour, doivent informer les parties à la Convention. Il existe une procédure officielle pour les navires, militaires ou non, qui transitent par le détroit. Ces procédures sont détaillées dans les directives d'application du règlement sur le trafic maritime dans le détroit turc. Il existe également des lignes directrices et des procédures recommandées par des organisations internationales telles que l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF).

En 1947, elle est devenue le bénéficiaire de l'aide militaire et économique des États-Unis dans le cadre de la doctrine Truman d'endiguement et a rejoint l'OTAN, avec la Grèce, en 1952. On peut donc dire que la "question du détroit" est la raison pour laquelle la Turquie est devenue membre de l'OTAN.

Les États-Unis n'ont pas signé la Convention mais la respectent généralement en vertu du droit international coutumier. Ce faisant, la Convention de Montreux constitue un obstacle au renforcement naval américain en mer Noire en raison des stipulations de la Convention qui réglementent le trafic de navires de guerre par des nations ne partageant pas de littoral en mer Noire. Ces dispositions placent la relation de la Turquie avec les États-Unis et ses obligations en tant que membre de l'OTAN en conflit potentiel avec la



Russie et donc avec les règles de la Convention de Montreux. La Russie pourrait considérer une présence accrue de l'OTAN en mer Noire comme une mesure d'escalade.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui est entrée en vigueur en novembre 1994, pourrait bien susciter des demandes de révision et d'adaptation de la Convention de Montreux afin de la rendre compatible avec le régime de l'UNCLOS régissant les détroits utilisés pour la navigation internationale. Cependant, le refus de longue date de la Turquie de signer l'UNCLOS signifie que la Convention de Montreux reste en vigueur sans autre modification. En outre, le fait de ne pas respecter la convention et d'autoriser les navires de guerre de l'OTAN à pénétrer dans la mer Noire entraînerait immédiatement une escalade des tensions entre la Russie et la Turquie.

Après l'attaque de la Russie contre l'Ukraine le 24 février 2022, le gouvernement ukrainien a demandé à la Turquie d'exercer l'autorité que lui confère la convention de Montreux pour limiter le transit des navires de guerre russes de la Méditerranée vers la mer Noire. Après une réticence initiale, attribuée aux liens étroits du pays avec la Russie et l'Ukraine, le ministre turc des Affaires étrangères, Mevlüt Çavuşoğlu, a annoncé le 27 février que son gouvernement reconnaîtrait légalement l'attaque russe comme une guerre, ce qui justifiait la mise en œuvre de la Convention à l'égard des navires militaires. Cela signifiait refuser le passage à tous les navires militaires, y compris ceux des puissances de l'OTAN, qui ne peuvent désormais pas déplacer leurs navires de la Méditerranée à la mer Noire.

Cependant, Çavuşoğlu a réaffirmé que, conformément aux termes de l'accord, la Turquie ne peut pas empêcher les

navires de guerre russes basés en mer Noire de retourner à leur base enregistrée. Aux alentours du 27-29 février, la Turquie a refusé à 3 des 4 navires de guerre russes l'autorisation d'entrer en mer Noire car ils n'avaient pas de base d'attache dans la mer Noire. Auparavant, la Russie déployait ses sous-marins de classe Kilo de la mer Noire vers la Méditerranée pour de longues périodes, après quoi ils retournaient à leur port d'attache en mer Noire, bénéficiant ainsi de la liberté de mouvement dans les deux mers. Au moins six navires de guerre et un sous-marin russes ont traversé le détroit turc depuis le début de la guerre russo-ukrainienne en février 2022.

## Conclusions

Au moment de la rédaction de ce document, en octobre 2022, alors que la guerre entre la Russie et l'Ukraine se poursuit, les termes de la Convention de Montreux restent un point central. Entre février et juillet 2022, la Russie a maintenu un blocus naval total des ports ukrainiens. Les céréales n'ont pas été exportées, menaçant de laisser des centaines de millions de personnes dans le monde mourir de faim. Pendant cette période, la question qui a fait l'objet d'un débat intense était de savoir si d'autres États, en particulier les membres de l'OTAN, allaient contrevenir à la convention de Montreux et envoyer des navires de guerre pour briser le blocus afin de pallier la pénurie mondiale de céréales.

Les Nations unies ont négocié un accord pour permettre les exportations, mais ce même accord empêche également l'importation de marchandises en Ukraine, la Russie craignant que des armes étrangères puissent y être acheminées. Depuis juillet 2022, les termes de la Convention de Montreux sont

devenus un point d'attention en ce qui concerne les crises humanitaires alors que le blocus sur les importations ukrainiennes se poursuit. À moins qu'un autre accord ne soit trouvé, les forces navales étrangères pourraient devoir entrer dans la mer Noire et contrevenir à la convention. Si cela se produit, cela pourrait bien mettre à l'épreuve d'autres conventions internationales similaires.

En tant que responsable de la mise en œuvre de la convention, le gouvernement turc se trouve dans une position difficile. L'article 19 de la convention de Montreux prévoit que si la Turquie n'est pas belligérante en temps de guerre, il sera interdit aux navires de guerre de tout État belligérant de passer par le détroit, sauf pour regagner leur base. C'est là que réside une faiblesse, car il est possible de changer de port d'attache. Ainsi, si le port d'attache de tout navire (militaire ou non) est défini lors de sa mise en service, il peut changer. Le moment le plus courant pour changer de port d'attache est celui de la disponibilité pour une période de maintenance importante du chantier naval. Lorsqu'un conflit éclate, comme c'est le cas actuellement, la Turquie s'appuie sur les informations fournies par la Russie et l'Ukraine avant le début du conflit.

La Turquie ne dispose d'aucun moyen juridique pour les contester si, pendant le conflit, ils l'informaient que d'autres navires avaient été ajoutés à cette liste. Dans le même temps, les navires de guerre d'autres pays qui sont envoyés pour soutenir l'Ukraine ou la Russie, ou pour briser le blocus naval russe des importations ukrainiennes, ou le blocus antérieur des exportations également, devraient également être interdits, car ces pays sont considérés comme des pays en

guerre et leurs ports d'attache ne se trouvent pas dans la mer Noire. Il appartiendrait à la Turquie de le faire.

Néanmoins, l'Ukraine et la Russie sont toutes deux des partenaires importants dans des accords énergétiques et commerciaux cruciaux pour la Turquie. Le non-respect de la convention de Montreux entraînerait immédiatement une escalade des tensions entre la Russie et la Turquie. Dans le même temps, la Turquie, qui est membre de l'OTAN depuis 1952, souhaite maintenir, voire renforcer, ses liens avec l'Occident. Son contrôle sur ces détroits clés pourrait mettre à l'épreuve l'équilibre de ses relations avec la Russie et les membres de l'OTAN et de l'UE.

En outre, il est juste de dire qu'en aggravant la position difficile de la Turquie, on touche aux principes fondamentaux de la communauté internationale - la paix et la stabilité. La justification du fait de laisser des navires de guerre étrangers entrer dans la mer Noire en violation de la convention de Montreux serait fondée sur des motifs humanitaires. La nécessité de mettre fin au conflit et de rétablir la production céréalière à son niveau d'avant-guerre reste une priorité, même si les exportations sont désormais autorisées. La guerre se poursuivant, le risque et le potentiel demeurent qu'il n'y ait pas de céréales à exporter. En outre, en octobre 2022, les importations sont toujours bloquées, ce qui a entraîné une crise humanitaire de plus en plus grave en Ukraine.

L'entrée de navires étrangers dans la mer Noire, quelle qu'en soit la raison, mettrait à l'épreuve la convention de Montreux de 1936, qui pourrait ne pas survivre. L'une des raisons de sa renégociation pourrait être le fait que la convention a été signée il y a plus de 85 ans et que les navires de guerre et la

technologie ont radicalement changé depuis lors, rendant ainsi difficile l'application des limitations de transit hautement techniques de la convention aux navires de guerre modernes. Une autre raison est que la nature des guerres justes et injustes et ce qui est permis dans la guerre (le jus ad bellum, qui fait référence aux conditions dans lesquelles les États peuvent recourir à la guerre ou à l'utilisation de la force armée en général, et le jus in bello, qui régit la conduite des parties engagées dans un conflit armé en termes juridiques) n'est plus la même qu'entre les deux guerres mondiales. Ainsi, d'autres instruments tels que les conventions pourraient également devoir être modifiés pour refléter cette évolution.

Si cela se produit, cela pourrait bien mettre à l'épreuve d'autres accords internationaux similaires. Il est certain que les accords internationaux sont des instruments sains et civilisés par lesquels les États et d'autres sujets de droit international, comme certaines organisations internationales, réglementent les questions qui les concernent de manière normative. La conclusion est donc que la communauté internationale doit être sensible aux effets de toute réponse navale potentielle à la Russie, car elle pourrait impliquer ou même saper la Convention de Montreux ainsi que d'autres conventions.

Toutefois, si la diplomatie ne permet pas de mettre fin au conflit, cette solution pourrait être le seul moyen.

*Source: RIEAS Research Institute for European and American Studies*

