

Koninklijke Belgische Marine Academie

Onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning

Mededelingen

Boek XLV



2024

Communications

Tome XLV

Académie royale de Marine de Belgique

Sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

Directeur van de publicatie – Directeur de la publication

Prof. Em. Dr. Eduard Somers, Voorzitter van de Academie – Président de l'Académie

Wetenschappelijk adviesraad - Comité scientifique

Prof. em. Dr. Christiaan Koninckx (Vrije Universiteit Brussel) Voorzitter van de Klasse Geschiedenis, Archeologie en maritieme Iconografie
Président de la Classe d'Histoire, d'Archéologie et d'Iconographie maritime

Mr Walter Verstrepen Voorzitter van de Klasse Maritiem en binnenvaartrecht, Economie
Président de la Classe de Droit et d'Economie de la mer

Flottieljeadmiraal Carl Gillis Voorzitter van de Klasse Maritieme en strategische studies
Président de la Classe d'Etudes maritimes et stratégiques

Prof. Dr. Louis le Hardÿ de Beaulieu Président honoraire de l'Académie
Ere-voorzitter van de Academie

Redactieraad – Comité de rédaction

Amiral de Division e.r. Jacques Rosiers Ir (Membre du Conseil d'administration de l'Académie)
Ere-Kapitein-ter-Zee Daniel Servaty; Secretaris-Generaal van de Academie)
Dhr. Frans Van Rompuy (Ere-Dir.-Gen. FOD Mobiliteit; Vice-Voorzitter van de Academie)
Prof. Dr. Louis le Hardÿ de Beaulieu (Président honoraire de l'Académie)

Redactiesecretariaat - Secrétariat de rédaction

Koninklijke Belgische Marine Academie – Academie Royale de Marine de Belgique
c/o HZSA, Noordkasteel-Oost 6 - 2030 Antwerpen

<http://www.kbma-armb.be>

ISSN: 0776-3468

Inhoudstafel - Table des matières

In memoriam Prof. em. Dr. Yves van der Mensbrugghe	1
In memoriam Luc Van Coolput	2
Eduard Somers - Opening van het academiejaar 2023-2024 Ouverture de l'année académique 2023-2024.....	3
Frédéric Casier - La Deuxième Convention Genève de 1949 au regard des conflits armés contemporains sur mer.....	7
François-Xavier Decleyre - Déminage en mer Noire : s'y mettre, avant même la victoire ?.....	31
Louis le Hardy de Beaulieu - Gezagsschip: een schip met een dubbel statuut ?.....	43
Christian Koninckx - Belgische Koningen en Prinsen en de Marine van 'Koninklijke Marine' tot Zeemacht en Marine Component.....	51

Leden van de Academie – Membres de l'Académie

Ereleden

Membres d'Honneur

Z.M. Koning Albert II
Z.K.H. Prins Laurent van België

Werkende leden

Membres effectifs

Dr. Hist. Gustaaf Asaert
Kapt.l.o. Patrick Blondé
Kapt.l.o. Jef Cuyt
Kapt.l.o. Walter Gysels
Prof. em. Dr. Christian Koninckx (*)
Prof. Dr. Louis le Hardÿ de Beaulieu (*)
Kapt. l.o. Marc Nuytemans
Dhr. lic. Honoré Paelinck
Amiral de Division er, ir. Jacques Rosiers
Dhr. Michael-W. Serruys
Ere-Kapitein-ter-Zee Daniel Servaty
Prof. Dr. Eduard Somers
Dr. Jur. Lionel Tricot
Ir. Thierry Van Frachen
Dhr. Walter Van Glabbeek
Prof. Dr. Eric Van Hooydonk
Mr. Walter Verstrepen

Toegetreden leden

Membres associés

Ir. Jean-Louis Bogaerts
Dhr. Bob De Bruycker
Dr. Jasmine Coppens
Fregatkapitein, ir. Peter Degraer
Kapt.l.o. Franz-Josef De Lannoy
Dhr. Guido De Latte
Prof. em. Dr. Guy De Moor
M. Bernard Fasbender
Prof. Dr. Philippe Gautier
Flottieljeadmiraal Carl Gillis
Dhr. Yves Goossens
Prof. ir. André Hage
Dr. Joseph Henrotin
Prof. em. Dr. Marc Huybrechts
Mr. Bernard Insel

Prof. Dr. Michel Liégeois
Prof. Dr. Frank Maes
Prof. Dr. Alexander Mattelaer
Dr. Hist. Jacques Mertens
Kapt.l.o. Alain Pels
M. Freddy Philips
Ir., Dr. Sc., Georges Pichot
Kapt. l. o. Marc Proost
Dr. Patrick Roose
Prof. Dr. Tanguy Struye de Swielande
Prof. Dr. Jean-Pierre Tricot
Prof. Dr. Eddy Van de Voorde
Mr. Guy Van Doosselaere
Dhr. Philip Van Gestel
Capitaine de Vaisseau BEM (R) John Saussez
Dr. R. Van Schaeren

Buitenlandse leden

Membres étrangers

Prof. Francesco Berlingieri (I)
Prof. em. Dr. Jaap Bruijn (N)
Kapitein-ter-Zee Gulian Crommelin (N)
Capt.l.c. Jacky Messiaen (F)
Prof. Bertil Olsson (S)
Amiral (2s) Alain Oudot de Dainville (F)
Prof. Christian Pfister (F)
M. Jean-Serge Rohart (F)
Prof. em. Dr. ir. Dauwe Stapersma (N)

(*) Erevoorzitter – Président honoraire

In memoriam
Prof. em. Dr. Yves van der Mensbrugge

Prof. Dr. Yves van der Mensbrugge is geboren in Antwerpen op 2 maart 1929. Na zijn baccalaureat in de wijsbegeerte in 1948 wordt hij doctor in de rechten in 1951 en behaalt in ditzelfde jaar een licentiaat in de politieke en diplomatische wetenschappen. In 1953 studeert hij af als licentiaat in de economische wetenschappen en behaalt hij een certificaat van het Institut d'études politiques de Paris.



In 1963 wordt Yves van der Mensbrugge lector aan de KU Leuven en wordt benoemd tot buitengewoon hoogleraar in 1972. Hij gaf ook les aan UFSIA, ICHEC, UIA en de KUB.

Gespecialiseerd in Volkenrecht en in het bijzonder in het internationaal zeerecht publiceerde Yves van der Mensbrugge ongeveer tachtig werken waaronder, sinds 1996, een jaarlijkse bijdrage aan het *Annuaire du droit de la mer* (Pedone).

In 1975 werd hij gekozen als Lid van de Koninklijke Belgische Marine Academie. In de *Mededelingen van de Academie* publiceert hij b.v. "De pleziervaart in het Belgische recht, het Gemeenschapsrecht en het internationaal recht" (Vol. XXXII [2001]).

In 1994 ging onze confrater met emeritaat maar bleef zeer actief en naam tot in de laatste jaren nog deel aan verschillende studiedagen.

Op 28 augustus 2023 is hij in Sint-Lambertus-Woluwe overleden.

* *

*

In memoriam
Luc Van Coolput

Luc Van Coolput (°1944) was een telg van een oud Antwerps geslacht dat steeds actief was in het maritieme.

Hij bouwde in de loop der jaren een bijzonder uitgebreid archief op over de geschiedenis van de Belgische koopvaardij uit de 19e eeuw¹.

In onze *Mededelingen* schreef hij b.v. "Het opstellen van een lijst der Belgische zeilschepen sinds 1830" (vol XXIV).

Onze Confrater verliet ons op 16 april 2023.

* *

*

¹. Uit zijn boekwerk *België op zee, Verhalen rond schepen uit de 19e en 20e eeuw* geschreven samen met Florent Van Otterdyk en door de "Vrienden van het Nationaal Scheepvaart Museum" uitgegeven.

Opening van het academiejaar 2023-2024
Ouverture de l'année académique 2023-2024

Eduard SOMERS

Emeritus-Hoogleraar aan de Universiteit Gent
Voorzitter van de Koninklijke Belgische Marine Academie

Geachte confraters, chers confrères,

Zeer geachte Dames en Heren, Mesdames, Messieurs,

Het is mij een genoegen U allen te mogen verwelkomen op deze Plechtige Openingszitting van de KBMA.

Zoals in het verleden is het kernstuk van deze zitting de academische openingsrede die dit jaar wordt gehouden door Kapt. Hans De Veene.

Kapt De Veene is na enkele reizen als licht matroos en na de studies aan de HZS beginnen varen in de koopvaardij op een route tussen Europa en de Grote Meren in de US en Canada. Na het uitvlaggen van die vloot is hij overgeschakeld op chemicaliëntankers en heeft uiteindelijk vier jaar als kapitein gevaren. Daarna is hij overgegaan naar de vliegtuigbouw en aansluitend de bouw van hogesnelheidstreinen en de automobielsector om dan terug te keren naar de eerste liefde, de scheepvaart en dit als ongevallen onderzoeker, eerst voor rekening van verzekeringsmaatschappijen, later voor de overheid. Hij stond in 2017 mede aan de basis van de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaart Ongevallen waar hij sindsdien als leidinggevende senior onderzoeker werkzaam is.

Zijn lezing vandaag betreft "De geboorte van een onafhankelijk maritiem onderzoeksorgaan".

Opening van het academiejaar – Ouverture de l'année académique

Beste confraters, chers confrères,

Het voorbije jaar was het eerste min of meer normale werkingsjaar na de moeilijkheden veroorzaakt door de Covid pandemie.

L'ouverture de l'année académique 2022-2023 s'est déroulée l'année dernière dans cette même salle avec une leçon inaugurale du Dr. Magnus Ressel par rapport à « Frederic Romberg, a German/Belgian Colonial and Slave Trader du 18ieme siècle ».

Chers confrères,

Je vous rappelle l'initiative de nos confrères de l'Académie de Marine à Paris qui ont organisé une réunion des Académies de Marine européennes au mois de mars 2022 à l'Hotel de la Marine à Paris. A la suite de cette initiative l'Académie de marine Portugaise nous a invité à Lisbonne en Septembre 2023 pour réfléchir sur les modalités de coopération possibles au niveau européen. Pendant cette réunion les Académies du Portugal, de la France, de Belgique et de L'Espagne représentées à Lisbonne, se sont mis d'accord d'organiser un séminaire avant la réunion de la Conférence des Nations unies sur les océans qui se tiendra à Nice en 2025. Le but de ce séminaire est de fournir une réflexion pour une pensée maritime commune afin d'encourager les orientations recommandées pour contribuer à la décision politique lors de la conférence sur le développement durable des océans.

Aussi, la Real Academia de la mar espagnole a invité les académies européennes à une réunion de travail au second semestre 2024 à Madrid.

De Academie moet voor het einde van het lopende jaar zijn statuten aanpassen aan de vernieuwde wetgeving op de vzw's. Te dien einde is een ontwerp van nieuwe statuten voorgelegd aan een buitengewone algemene vergadering op 18 november jl. Aangezien op deze vergadering het wettelijk vereiste aanwezigheidsquorum niet werd bereikt, is een tweede buitengewone algemene vergadering voorzien op 5 december aanstaande en dit via Teams. Het is de bedoeling dat de nieuwe statuten dan zullen worden goedgekeurd.

Tijdens de gewone algemene vergadering van 1 juni 2023 werd aan de noodzakelijke administratieve verplichtingen voldaan met onder meer de

goedkeuring van het financieel verslag en de begroting voor het nieuwe werkingsjaar. Nadien heeft eremagistraat Paul De Baets, voormalig voorzitter van de IVde Kamer van het hof van beroep te Antwerpen een gesmaakte voordracht gegeven over de “Onderzoeksraad voor de Scheepvaart”.

À l'occasion du tricentenaire cet année de la fondation de la Compagnie d'Ostende, l'Académie a réussi à organiser un vaste programme de commémoration à Ostende, et ce en collaboration avec le VLIZ, le port d'Ostende, le port d'Anvers-Bruges, la province de Flandre occidentale et l'Université de Bretagne à Brest. En plus d'une exposition sur la Compagnie dans le musée de la ville d'Ostende une soirée publique a attiré un grand nombre d'intéressés dans le campus du VLIZ.

Maar in het bijzonder is het natuurlijk het internationaal wetenschappelijk congres over de Oostendse Compagnie dat de blikvanger is geweest van de diverse activiteiten. Wetenschappers uit verschillende landen hebben einde november boeiende en wetenschappelijk hoogstaande bijdragen geleverd over de werkzaamheden en de rol en betekenis van de Compagnie in het begin van de 18de eeuw. In dit verband is de Academie bijzondere dank verschuldigd aan onze confrater Michael Serruys die samen met zijn team een geweldige prestatie heeft geleverd en hiermee de betrachtingen van onze Academie in realiteit heeft omgezet.

Op 26 oktober jl. vond aan de UCLouvain-FUCaM-Mons te Bergen een studiedag plaats over de “Actualiteit in zeerecht en zeeoorlogsrecht”. Dit initiatief werd voor de KBMA door onze confrater Louis de Hardÿ de Beaulieu georganiseerd in samenwerking met het Studiecentrum voor Militair Recht en Oorlogsrecht en uiteraard de UCLouvain. De bijdragen van de diverse eminente sprekers zullen normalerwijze worden gepubliceerd in het eerstvolgende nummer van ons tijdschrift Mededelingen/Communications.

Tenslotte wil ik nog even in herinnering brengen dat we aansluitend aan de openingszitting van vorig jaar erin geslaagd zijn om de honderdste verjaardag van onze confrater Lionel Tricot op passende wijze te vieren met een mooie lunch. Ik kan U verzekeren dat onze confrater die zijn eigen schrandere zelf is gebleven hiervan heeft genoten.

Beste confraters

je dois malheureusement vous informer que notre confrère Luc Van Coolput est décédé le 16 avril 2023 tandis que le Professeur Yves van der Mensbrugge nous a quittés le 28 août 2023. Mag ik U verzoeken om overeenkomstig Uw overtuiging onze confrater te willen gedenken.

Chers confrères, Je dois aussi malheureusement répéter mes mots de conclusion de l'année dernière et que de nouveau nous sommes témoins d'une période exceptionnelle. La guerre entre l'Ukraine et la Russie continue de menacer l'économie mondiale ayant des conséquences disruptives pour le bien-être et la prospérité de notre communauté nationale et internationale. En plus la violence que nous observons au Moyen Orient ne peut nous rassurer non plus. Espérons néanmoins que la raison reprenne l'importance nécessaire afin de mettre fin à ces atroces situations.

* *

*

***La Deuxième Convention Genève de 1949
au regard des conflits armés contemporains sur mer***¹

Frédéric CASIER

Conseiller juridique en droit international humanitaire
Croix-Rouge de Belgique – Communauté francophone

Introduction

L'histoire du développement des traités de droit international humanitaire (DIH) nous montre que la protection juridique des blessés, malades et naufragés en cas de conflit armé sur mer, est restée une préoccupation marginale pendant longtemps et s'est lentement consolidée entre 1864 et 1949.

Pourtant, dès l'élaboration de la première Convention de Genève de 1864 pour l'amélioration du sort des militaires blessés dans les armées en campagne, le Comité international de secours aux militaires blessés, futur Comité international de la Croix-Rouge (CICR), rédige le projet d'article suivant : « *Des stipulations analogues à celles qui précèdent, relatives aux guerres maritimes, pourront faire l'objet d'une Convention ultérieure entre les puissances intéressées* ».² Ce projet d'article n'est toutefois pas retenu dans le texte final, car les délégués estiment qu'il sort de l'objet de la

¹ Le présent article reflète avant tout le point de vue de l'auteur et pas forcément celui de la Croix-Rouge de Belgique. Il constitue le prolongement d'une contribution présentée lors de la journée d'étude "Actualités en droit de la mer et en droit de la guerre navale" organisée à Mons le 26 octobre 2023 par l'Académie en collaboration avec le Centre d'Etude de Droit militaire et de Droit de la Guerre et l'Université catholique de Louvain.

² Article 11 du projet présenté soumis par le Comité international de secours aux militaires blessés lors de la Conférence de 1864, disponible aux Archives du CICR sous la cote ACICR, A AF 21-3b.

Conférence et aucune guerre navale récente n'a attiré l'attention sur le sort des marins blessés et naufragés. L'application des dispositions de la Convention de Genève de 1864 par analogie à la guerre sur mer via l'élaboration d'un traité spécifique est donc provisoirement écartée.

Cette idée refait surface en 1867 lorsque la Conférence internationale de la Croix-Rouge adopte une recommandation préconisant d'étendre aux forces armées sur mer, les principales dispositions de la Convention de Genève de 1864.¹ Le Conseil fédéral suisse convoque alors une conférence diplomatique en 1868 qui adopte les Articles additionnels à la Convention du 22 août 1864. Une dizaine d'articles fait bénéficier aux forces maritimes les dispositions de la Convention de Genève de 1864. Ces articles confèrent notamment une certaine neutralité aux embarcations et navires, ainsi qu'à leur personnel, chargés d'évacuer et de transporter les naufragés et blessés.² Cependant, face à la réticence des grandes Puissances maritimes, ce texte n'a jamais été ratifié et n'est jamais entré en vigueur.

Un tournant est enfin franchi lorsque la première Conférence internationale de la Paix de La Haye de 1899 adopte la Convention (III) de La Haye, en s'inspirant des articles additionnels de 1868. Cette convention, entrée en vigueur en 1900, constitue donc le premier traité garantissant la protection des victimes de conflits armés sur mer.³ Elle précise les principes réglementant l'usage et l'identification des bâtiments hospitaliers et détaille la protection des blessés, malades et naufragés ainsi que celle du personnel leur portant secours et assistance. Elle est remplacée par la Convention (X) de La Haye de 1907 relative à la guerre

1. « Convention pour l'amélioration du sort des militaires blessés dans les forces armées de terre et de mer », texte adopté par la Conférence internationale de la Croix-Rouge le 29 août 1867, cote ACICR, AF 1552 (1^{ère} éd.), p. 141.

2. Articles additionnels à la Convention du 22 août 1864, Genève, 20 octobre 1868, spéc. articles 6-14.

3. Convention (III) pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève du 22 août 1864, La Haye, 29 juillet 1899.

maritime qui intègre plusieurs nouvelles dispositions et entre en vigueur en 1910.¹

Un projet de révision de cette convention est élaboré en 1937 par une Commission établie par le CICR et composée d'experts issus des Gouvernements, des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge et du CICR. Tenant compte de l'expérience de la Seconde Guerre mondiale, le texte est révisé et approuvé par la XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge en 1948 à Stockholm.² Ce projet est finalement adopté avec les autres projets de conventions de Genève, à la Conférence diplomatique convoquée par le Conseil fédéral suisse à Genève du 21 avril au 12 août 1949.

Depuis lors, la Deuxième Convention de Genève de 1949 pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer (ci-après CG II)³ est devenue un traité incontournable de DIH pour la protection des personnes en cas de conflit en complément de la Première Convention de Genève (ci-après CG I).⁴ Même si la CG II connaît une pratique relativement modeste depuis son adoption, elle a été éprouvée lors des conflits armés qui se sont déroulés sur mer et constitue un traité unique en matière de protection et de respect des membres des forces armées, blessés, malades ou naufragés sur mer, et du personnel sanitaire et des navires qui viennent les secourir (I). L'application des obligations de la CG II peut parfois susciter des questions complexes au regard de la réalité évolutive des conflits armés sur mer. Néanmoins, une interprétation contemporaine des dispositions de la CG II au regard de

¹. Convention (X) pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève, La Haye, 18 octobre 1907.

². Résolution XIX « Projets de conventions internationales », adoptée par la XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, Stockholm, du 20 au 30 août 1948, disponible aux Archives du CICR sous la cote ACICR, 500 (1948 17)/3 (FRE), p. 95.

³. Convention de Genève (II) pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés dans les forces armées sur mer, 12 août 1949, *R.T.N.U.*, Vol. 75, 1950, p. 85 (entrée en vigueur le 21 octobre 1950).

⁴. Convention de Genève (I) pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne, 12 août 1949, *R.T.N.U.*, Vol. 75, 1950, p. 31 (entrée en vigueur le 21 octobre 1950).

son objet et de son but et des pratiques ultérieures des Etats depuis 1949,¹ telle que réalisée par le commentaire révisé du CICR et publié en 2017 dans sa version anglaise, permet de les résoudre et d'assurer une protection effective des personnes couvertes par son champ d'application (II).² Il n'empêche que des défis liés à l'application de la CG II dans les conflits armés contemporains subsistent et ne pourront être relevés qu'à travers une meilleure appropriation de cette convention par les Etats parties (III).

I. Un traité qui demeure une composante essentielle du cadre juridique international de protection des victimes des conflits armés sur mer

Même si la CG II a été relativement peu appliquée depuis son adoption en 1949, elle apporte une protection fondamentale aux blessés, malades et naufragés dans tout type de conflit armé pouvant se dérouler sur mer. Il convient aussi d'apprécier pleinement la pertinence et la valeur ajoutée de la CG II à la lumière des autres traités de DIH et du DIH coutumier.

¹ Convention de Vienne sur le droit des traités, 23 mai 1969, *R.T.N.U.*, Vol. 1155, 1980, p. 331 (entrée en vigueur le 27 janvier 1980), article 31, §§1-3.

² Pour l'édition française du Commentaire, voyez : Knut DOERMANN, Liesbeth LIJNZAAD, Marco SASSÒLI et Philip SPOERRI (Eds), *Commentaire de la Deuxième Convention de Genève - Convention (II) pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer*, Paris, CICR, 2023. Ce commentaire révisé remplace la première édition : Jean PICTET (dir.), *Commentaire des Conventions de Genève du 12 août 1949, vol. II, Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer*, Genève, CICR, 1960 ; Bruno Demeyere, Jean-Marie HENCKAERTS, Heleen HIEMSTRA et Ellen NOHLE, « Le Commentaire mis à jour de la Deuxième Convention de Genève : démystifier le droit des conflits armés sur mer », *Revue internationale de la Croix-Rouge*, N°902, août 2016, Vol. 98, Sélection française, 2016/2, pp. 2 et s.

La pertinence de la CG II dans les conflits armés contemporains

La CG II reste un traité de DIH utile pour la protection des personnes hors de combat en cas de guerre sur mer pour plusieurs raisons.¹

Tout d'abord, cette convention reste pleinement pertinente pour tout conflit armé international se déroulant en tout ou en partie sur mer qui peut entraîner des blessés, des malades, des naufragés et des morts notamment parmi les membres des forces armées. Elle génère à ce titre des obligations fondamentales à charge des parties au conflit en matière de respect et de protection des victimes et des membres du personnel sanitaire et de leurs biens qui viennent leur porter assistance. Ces obligations largement inspirées de la CG I tiennent compte des circonstances particulières de la guerre sur mer et confirment que l'assistance et la protection des victimes dans ce contexte constituent tout autant un impératif humanitaire qu'il ne l'est en cas de guerre sur terre. La CG II vise ainsi à respecter et protéger les blessés, malades et naufragés faisant partie des forces armées et les autres personnes spécifiées qui se trouvent en mer et au pouvoir d'une partie au conflit. Elle reflète ainsi la branche du DIH qui concerne les personnes protégées (« Droit de Genève ») et qui se distingue du droit de la guerre navale régissant l'utilisation des moyens et méthodes de guerre (« Droit de La Haye »). Même si la CG II prévoit de manière limitée certaines règles relatives à la conduite des hostilités, comme l'interdiction de toute attaque contre des navires-hôpitaux et ou des aéronefs sanitaires,² l'utilisation des moyens et méthodes de guerre sur mer est principalement réglementée par le DIH coutumier dont les règles sont compilées dans le Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer, adopté en 1994.³

Par ailleurs, malgré le nombre limité de conflits armés internationaux qui se sont déroulés sur mer depuis 1949 et impliquant l'application de la CG

¹ Voyez aussi le commentaire du CICR sur le bien-fondé de la CG II, *supra* note 11, §§ 116 et s.

² CG II, articles 22 et 39.

³ Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer, adopté le 12 juin 1994, disponible dans la *Revue internationale de la Croix-Rouge*, N°816, novembre-décembre 1995, pp. 649-694.

II, celle-ci a pu montrer qu'elle conférait une indispensable protection pour les victimes, comme en témoigne le conflit des Iles Malouines en 1982. Même si la plupart des conflits armés se sont déroulés sur terre et moins en mer ces dernières décennies,¹ l'application potentielle de la CG II est loin d'être hypothétique. Les océans constituent en effet 71% de la surface du globe et le développement des nouvelles technologies telles que les systèmes navals autonomes et les sous-marins, confirment que les hostilités en mer restent bien une réalité potentielle dans les conflits armés contemporains.²

En outre, l'article 3 commun aux Conventions de Genève s'applique aux conflits armés non internationaux, à la différence des autres dispositions qui s'appliquent aux conflits armés internationaux opposant ainsi deux ou plusieurs Etats ou constituant une occupation de tout ou partie du territoire d'un Etat.³ Qualifiée parfois de « Convention en miniature »,⁴ cet article 3 est considéré comme la disposition centrale du DIH conventionnel régissant les conflits armés non internationaux, et il est même reconnu comme la base minimale de protection pertinente pour tous les conflits armés.⁵ Plus particulièrement, l'article 3 de la CG II couvre les conflits armés non internationaux se déroulant totalement ou en partie

-
1. Steven HAINES, "War at sea: Nineteenth-century laws for twenty-first-century wars?", *International Review of the Red Cross*, N°902, August 2016, Vol. 98 (2), pp. 426-428. L'auteur estime que trois conflits armés se déroulés essentiellement sur mer après la Seconde Guerre mondiale : la Bataille des Iles Paracels entre la Chine et le Vietnam en 1974, la Guerre des Malouines entre l'Argentine et le Royaume-Uni en 1982 et les affrontements entre les Etats-Unis et la Libye dans le Golfe de Syrte en 1986.
 2. Peter MAURER, Président du CICR, « Les impératifs de protection dans le droit de la guerre sur mer : la Deuxième Convention de Genève et le rôle du CICR », discours prononcé à l'occasion du lancement du Commentaire mis à jour de la Deuxième Convention de Genève, le 4 mai 2017, *Revue internationale de la Croix-Rouge*, N°902, août 2016, Vol. 98, Sélection française, 2016/2, p. 154.
 3. CG II, article 2.
 4. Actes de la Conférence diplomatique de Genève du 21 avril au 12 août 1949, tome II-B, p. 321.
 5. C.I.J., *Affaire des activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci* (Nicaragua c. Etats-Unis d'Amérique), arrêt du 27 juin 1986, *Rec. C.I.J.*, 1986, §§ 218-219.

sur mer et a été adapté à cet égard. A la différence des autres Conventions de Genève, cette disposition prévoit explicitement l'obligation des parties au conflit, tant étatiques que non étatiques, de recueillir et soigner non seulement les blessés et malades, mais aussi les naufragés. La portée de cette disposition dans ce contexte précis, ne peut être sous-estimée au regard de son caractère général, d'autant plus que la plupart des conflits armés contemporains sont des conflits armés non internationaux.¹ Des affrontements entre les forces navales d'un Etat et des navires manœuvrés par des groupes armés organisés en capacité de mener des opérations militaires navales sont loin de constituer des hypothèses purement théoriques.²

Enfin, même si certains défis peuvent se poser quant à l'application de certaines dispositions de la CG II au regard de l'évolution des caractéristiques des conflits armés contemporains cela ne signifie pas pour autant qu'elles sont inadéquates ou dépassées. Celles-ci restent pleinement pertinentes comme nous le verrons par la suite et peuvent s'y adapter grâce à des mesures concrètes prises par les Etats et les parties au conflit contribuant à leur respect. La question du respect reste d'ailleurs un enjeu qui concerne l'ensemble des Conventions de Genève de 1949 et de leurs Protocoles additionnels de 1977.

Une convention complémentaire à d'autres traités de DIH

La CG II ne constitue pas le seul traité de protection des blessés, malades et naufragés et des navires et de leur personnel venant leur porter secours en cas de conflit armé sur mer.

¹ Commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 3 commun, § 102.

² Par exemple, les attaques des « Sea Tigers »/ »Tigres de mer », la branche marine des Tigres Tamouls, à l'encontre des navires et bases navales des forces armées sri lankaises entre 1984 et 2009, ou les efforts du Hamas de construire une force maritime dans la bande de Gaza. Voir à ce sujet Martin FRINK, "Challenges of applying the law of naval warfare in non-international armed conflict at sea", *The Military Law and the Law of War Review*, Vol. 61 N°1, 2023, p. 50.

Cette protection s'apprécie à la lumière de la CG II mais aussi des autres traités de DIH applicables.¹ Ainsi, les Protocoles additionnels I et II de 1977 viennent compléter la CG II et la renforcent à certains égards.

De manière générale, le Protocole additionnel I aux Conventions de Genève définit les blessés, malades et naufragés et étend sa protection aux civils, ce qui va au-delà du champ d'application de la CG II qui se limite principalement aux blessés, malades et naufragés membres des forces armées d'une partie au conflit.² Il définit en outre le personnel sanitaire civil et militaire, les unités sanitaires et les moyens de transport sanitaire, tant civils que militaires, ce qui étend également son champ de protection au-delà de celui de la CG II. Le personnel et les infrastructures sanitaires sont exclusivement affectés à la recherche, l'évacuation, le transport, le diagnostic ou le traitement des blessés, des malades et des naufragés, ainsi que la prévention des maladies. Ces définitions prévues dans le Protocole additionnel I peuvent servir à interpréter ces mêmes notions évoquées dans la CG II.³

Dans les conflits armés non internationaux, le Protocole additionnel II aux Conventions de Genève qui développe et complète l'article 3 commun aux

-
1. En dehors des traités de DIH, d'autres traités pertinents continuent à s'appliquer en tout ou en partie en cas de conflit armé, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, la Convention internationale du 1^{er} novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) telle que modifiée, et la Convention internationale du 27 avril 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR) telle que modifiée.
 2. Protocole additionnel I aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux, Genève, 8 juin 1977, *R.T.N.U.*, Vol. 1125, 1979, p. 271 (entré en vigueur le 7 décembre 1978), article 1^{er}, §2 et article 8.
 3. Convention de Vienne sur le droit des traités, 23 mai 1969, article 31, §3. Les Protocoles additionnels peuvent être considérés en partie comme des accords ultérieurs sur l'interprétation des Conventions de Genève ou des règles pertinentes du droit international applicables à titre d'éléments d'interprétation de ces conventions.

Conventions de Genève de 1949,¹ prévoit des obligations supplémentaires à charge des parties au conflit comme l'engagement à rechercher et recueillir les blessés, les malades et les naufragés, à les protéger contre le pillage et les mauvais traitements et à leur assurer les soins appropriés, ou le respect et la protection du personnel sanitaire et de ses moyens de transport de manière générale.²

En outre, la protection de la CG II est renforcée par les dispositions du Protocole additionnel I aux Conventions de Genève qui concernent les navires et aéronefs sanitaires. Par exemple, le Protocole étend la protection de la CG II revenant aux navires-hôpitaux et aux embarcations reconnues pour les opérations de sauvetage côtières dans l'hypothèse où des civils blessés, malades et naufragés sont aussi transportés. Il étend aussi la protection des navires-hôpitaux définies par la CG II à d'autres navires tels que les navires-hôpitaux mis à la disposition d'une partie au conflit à des fins humanitaires par un Etat neutre ou une organisation humanitaire impartiale.³

Au-delà des dispositions conventionnelles de DIH, les règles coutumières viennent compléter la protection prévue par la CG II. Il s'agit des règles compilées dans le Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer, en particulier les règles de protection et de traitement des blessés, malades et naufragés et celles relatives à la protection des transports sanitaires civils et militaires.⁴ On n'oubliera pas non plus les règles de l'Etude du CICR sur le DIH coutumier de 2005 qui protègent le personnel sanitaire, ses unités et ses moyens de transport⁵ et celles relatives à la protection et l'assistance des

¹ Protocole additionnel II aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés non internationaux, Genève, 8 juin 1977, *R.T.N.U.*, Vol. 1125, 1979, p. 679 (entré en vigueur le 7 décembre 1978), article 1^{er}, §1.

² *Ibid.*, articles 8 et s.

³ *Ibid.*, article 22, §1-2.

⁴ Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer, adopté le 12 juin 1994. Voir la 6^e partie sur les personnes protégées, transports et aéronefs sanitaires.

⁵ J.-M. HENCKAERTS et L. DOSWALD-BECK, *Customary International Humanitarian Law*, ICRC & Cambridge University Press, 2005, Règles 25-30.

blessés, malades et naufragés.¹ Ces règles basées sur les Protocoles additionnels de 1977 contribuent à renforcer la protection en cas de conflit armé lorsque les Etats ne sont pas parties à ces traités, ainsi qu'à assurer une protection uniforme des blessés, malades et naufragés et du personnel sanitaire, que ces personnes soient militaires ou civiles, dans tout type de conflit armé.

II. Une interprétation contemporaine des principales dispositions de la CG II

La CG II s'applique en particulier lors d'un conflit armé international qui se déroule en tout ou en partie sur mer, c'est-à-dire lors d'affrontements entre les forces armées de mer des parties ou entre celles-ci et des forces armées de terre, sans l'exigence d'une quelconque intensité. Dans ce cas, les dispositions ne seront applicables qu'aux forces armées embarquées.² En outre, comme nous l'avons vu, l'article 3 commun s'applique aux conflits armés non internationaux. Sans rappeler dans le détail toutes les obligations prévues dans la CG II, il y a lieu de mettre en avant son large champ de protection et de préciser l'interprétation de certaines dispositions face à la réalité des conflits armés contemporains.

L'obligation de respecter et de protéger les blessés, malades et naufragés

En vertu de la CG II, tous les blessés, malades et naufragés issus principalement des forces armées des parties au conflit qui se trouvent en mer, doivent être respectés et protégés en toutes circonstances. Ils seront traités et soignés avec humanité sans aucune distinction de caractère défavorable. Seules des raisons d'urgence médicale guideront la priorité dans l'ordre des soins.³ La CG II inclut accessoirement d'autres catégories de personnes blessées, malades ou naufragées telles les membres qui suivent les forces armées sans en faire partie, ou encore les membres civils de la marine marchande.

^{1.} *Ibid.*, Règles 109-111.

^{2.} CG II, article 4.

^{3.} *Ibid.*, articles 12-13.

L'obligation de respecter est un devoir d'abstention qui implique de ne pas attaquer de manière directe ou indiscriminée, ou de nuire d'une autre manière aux blessés, malades ou naufragés. Il s'agit d'une obligation de résultat.¹ Au-delà de toute attaque à leur encontre, est aussi strictement interdite toute atteinte à leur vie et à leur personne. L'obligation de protéger signifie de prendre des mesures efficaces pour protéger les blessés, malades et naufragés contre divers dangers résultant d'un conflit armé, en particulier les dommages prévisibles pouvant être causés par les actes des parties au conflit, voire des dommages pouvant résulter d'autres situations d'urgence durant les hostilités. Il s'agit d'une obligation de moyens.² Les mesures concrètes à prendre (ex : mettre à l'abri des combats) dépendront ainsi de plusieurs paramètres tels que l'imminence, la nature et l'étendue du dommage, les moyens à la disposition de l'Etat partie au conflit, sa capacité d'influence et les considérations militaires et humanitaires du moment.

L'obligation de soigner constitue aussi un engagement fondamental prévu explicitement dans la CG II, même s'il peut découler de l'obligation de protéger. La CG II stipule que les blessés, malades et naufragés « *seront traités et soignés avec humanité par la Partie au conflit qui les aura en son pouvoir, sans aucune distinction de caractère défavorable* ». ³ Il s'agit d'une obligation incombant à tout Etat partie au conflit tant à l'égard des membres de ses propres forces armées que ceux issus des forces armées de la partie adverse.⁴

Cette obligation visant principalement à assurer la dispense de soins de santé sans aucune discrimination, n'exclut pas les traitements distincts qui ne sont pas de caractère défavorable afin de répondre à des états de santé différents et en tenant compte du statut ou la situation, sociale, économique, culturelle ou politique de la personne afin d'assurer un accès aux soins de manière équitable.⁵ A cet égard, l'alinéa 3 de l'article 12 de la CG II stipule que : « *Les femmes seront traitées avec tous les égards particuliers*

¹. Commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 12, §§ 1399 et s.

². *Ibid.*, §§ 1406 et s.

³. CG II, article 12, alinéa 2.

⁴. Commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 12, §§ 1415-1416.

⁵. *Ibid.*, §§ 1439-1440.

dus à leur sexe. ». Cette obligation implique donc de veiller à ce que les parties au conflit aient à la fois une approche plus nuancée et la capacité de répondre aux divers besoins spécifiques, notamment physiologiques, des femmes lorsqu'elles sont blessées, malades ou naufragées.¹

Afin d'assurer la pleine mise en œuvre de l'obligation de respecter et protéger les blessés, malades et naufragés, les parties au conflit peuvent faire appel « *au zèle charitable des commandants de bateaux de commerce, yachts ou embarcations neutres, pour prendre à bord et soigner des blessés, des malades ou des naufragés ainsi que pour recueillir des morts* ».² Cette faculté des parties au conflit de faire appel à des tiers ne signifie pas pour autant qu'elles disposeraient d'une totale liberté d'appréciation car elle doit être évaluée au regard des obligations de sauvetage qui leur incombent en vertu des articles 12 et 18 de la CG II. Ainsi, l'appel à des tiers pourrait constituer une mesure à prendre si la partie au conflit n'a pas les moyens nécessaires pour procéder elle-même au sauvetage des blessés, malades et naufragés.³

L'obligation de respecter et protéger le personnel sanitaire et ses moyens de transport

La protection des personnes blessées, malades et naufragées ne peut cependant être effective que si celles qui sont affectées aux tâches nécessaires à leur bien-être, bénéficient également d'une certaine sécurité. La protection du personnel sanitaire et de ses navires en mer est donc cruciale afin qu'ils puissent effectuer leur mission sans entrave. A la différence de la CG I, la CG II protège plus largement le personnel et les transports venant en aide aux blessés, malades et naufragés en mer.

Ainsi le personnel religieux, sanitaire et hospitalier des trois catégories de navires-hôpitaux établies par la CG II⁴ sont respectés et protégés et ils ne

¹ *Ibid.*, §§ 1482-1483.

² CG II, article 21.

³ Commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 21, § 1363.

⁴ Il s'agit des navires-hôpitaux mentionnés aux articles 22, 24 et 25 de la CG II. Cette protection du personnel sanitaire s'étend aussi à celui qui est à bord des canots de

pourront être capturés pendant le temps où ils sont au service de ces navires.¹ Contrairement à la CG I, cette protection revenant au personnel précité, s'étend également à l'équipage du navire, c'est-à-dire au personnel navigant assurant la manœuvre et le service sur un navire-hôpital afin de contribuer au bon fonctionnement de ce dernier (ex : électriciens, cuisiniers, ou responsables de l'intendance).²

Les personnels précités devront être respectés. Ils ne pourront faire l'objet d'actes de violence portant atteinte à leur vie, à leur intégrité physique ou à leur dignité.³ Ils doivent en outre être protégés. Les parties au conflit doivent ainsi prendre des mesures pour veiller à ce que les membres de leurs personnels concernés puissent accomplir leurs tâches et éviter toute entrave injustifiée dans leur travail et ainsi avoir accès aux personnes blessées. Elles doivent enfin porter secours aux personnels sanitaires et religieux dont les activités seraient entravées par des tiers comme des actes de pillage.⁴

Une autre différence marquante avec la CG I est que la CG II étend sa protection à d'autres moyens de transport sanitaires : les navires-hôpitaux⁵, les embarcations utilisées pour les opérations de sauvetage⁶, les navires affrétés pour transporter du matériel exclusivement destiné au traitement des blessés et malades des forces armées ou à la prévention des maladies⁷ et les aéronefs sanitaires destinés exclusivement à être utilisés pour l'évacuation des blessés, des malades et des naufragés et pour le transport du personnel et du matériel sanitaire.⁸

Ces moyens de transport doivent être respectés et protégés. La protection dont bénéficie le personnel médical et religieux et le personnel hospitalier

sauvetage car ces derniers bénéficient de la protection des navires-hôpitaux. Voir le commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 36, § 2247.

1. CG II, articles 36-37.

2. Commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 36, §§ 2449-2451.

3. *Ibid.*, § 2462.

4. Commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 36, § 2466 ;

5. CG II, articles 22, 24 et 25.

6. *Ibid.*, article 27.

7. *Ibid.*, article 38.

8. *Ibid.*, article 39.

à bord découle d'ailleurs du statut particulier de ces moyens de transport au regard de leurs fonctions sanitaires, indépendamment de la présence à bord de personnes blessées, malades ou naufragées. A cette fin, tout moyen de transport doit répondre à des conditions strictes prévues par la CG II pour entrer dans l'une ou l'autre catégorie et sur lesquelles nous ne nous attarderons pas.

Les obligations de respecter et de protéger sont particulièrement imposées par la CG II pour les navires-hôpitaux militaires. Il s'agit de navires construits ou aménagés par les parties au conflit, spécialement et uniquement en vue de porter secours aux personnes blessées, malades et naufragées. Ils doivent ainsi disposer d'appareils, d'instruments, du matériel et du personnel nécessaires pour notamment traiter et transporter les personnes à secourir.¹ Les navires-hôpitaux utilisés par les Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, les sociétés de secours et les particuliers de pays belligérants et de pays neutres jouissent de la même protection conférée aux navires-hôpitaux militaires selon la CG II. Celle-ci prévoit aussi explicitement que les aéronefs sanitaires ne seront pas l'objet d'attaques et seront respectés par les parties au conflit.²

Concernant les autres transports sanitaires, l'étendue de la protection est légèrement plus limitée ou les obligations de respect et de protection sont plus implicites. Ainsi, selon la CG II, si les embarcations de l'Etat et des sociétés de secours officiellement reconnues pour les opérations de sauvetage côtières sont également respectées et protégées aux mêmes conditions que les navires-hôpitaux militaires, cette protection s'applique « *dans la mesure où les nécessités des opérations militaires le permettront* » et non en tout temps.³ Quant aux navires sanitaires, affrétés à transporter du matériel exclusivement destiné au traitement des blessés et des malades ou à la prévention des maladies, la CG II ne prévoit pas explicitement l'obligation de les respecter et les protéger, mais leur protection se justifie

¹ *Ibid.*, article 22. Voir l'interprétation faite par le CICR de cette disposition dans son Commentaire, §§ 1949 et s.

² *Ibid.*, article 39, alinéa 1.

³ Commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 27, §§ 2196 et s.

au regard de leurs fonctions sanitaires et l'interdiction de les attaquer en constitue le corollaire.¹

Il convient donc de nous référer à l'interprétation de l'article 22 de la CG II relatif aux navires-hôpitaux militaires, en tant que disposition de référence pour déterminer le régime de protection des transports sanitaires.

L'obligation de respecter les transports sanitaires implique l'interdiction de les attaquer en recourant à l'ensemble des méthodes et moyens de guerre, destinés non seulement à détruire, couler ou causer tout autre dommage à ces transports, mais aussi à entraver gravement le fonctionnement du matériel nécessaire à leur fonctionnement, ce qui englobe les attaques faisant appel aux armes conventionnelles aux effets cinétiques, mais aussi aux cyberattaques.² Les transports sanitaires ne peuvent en outre être capturés par la prise de contrôle global par un Etat tiers.³ Enfin, tout acte visant à entraver ou exercer leurs fonctions sanitaires est interdit.⁴

L'obligation de protéger signifie que les parties au conflit de prendre des mesures concrètes pour mettre à l'abri les transports sanitaires d'actes de violence, tels que les attaques.⁵

Les navires-hôpitaux peuvent toutefois perdre leur protection lorsqu'il en est fait usage pour commettre, en dehors de leurs devoirs humanitaires, des actes nuisibles à l'ennemi, moyennant cependant sommation fixant un délai raisonnable et qui serait demeurée sans effet.⁶ Si la CG II énonce

1. *Ibid.*, article 38, § 2558.

2. *Ibid.*, article 22, § 1985. Sur l'applicabilité du DIH aux cyberopérations liées aux conflits armés, voir : CICR, « Le droit international humanitaire et les cyberopérations pendant les conflits armés – Position du CICR », novembre 2019.

3. Voyez le commentaire du CICR de la CG II, article 22, sur le fait que l'exemption de capture d'un navire-hôpital militaire s'étend aux différents éléments de la structure du navire, à son équipement et au matériel indispensables à l'exercice de ses fonctions (§ 1991).

4. Commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 22, § 1996.

5. *Ibid.*, § 1997.

6. CG II, article 34. Cette perte de protection n'est en revanche pas prévue explicitement pour les autres navires mais elle pourrait s'y appliquer au regard

des actes qui ne sont pas considérés comme nuisibles à l'ennemi,¹ il faut se référer au commentaire du CICR qui définit les actes nuisibles comme étant « *des actes ayant pour but ou pour effet, en favorisant ou en entravant des opérations militaires, de nuire à la Partie adverse* ». ² Dans la pratique, il peut être cependant difficile de faire la différence entre des actes offensifs pouvant être considérés comme des actes nuisibles à l'ennemi et des actes purement défensifs qui n'entraînent pas la perte de la protection. C'est le cas en particulier lorsque des navires-hôpitaux sont équipés d'armes autres que des armes légères, afin de les protéger contre des attaques, telles que la mise en place de systèmes conçus pour dévier des missiles ou de mitrailleuses de gros calibre pour faire face à des attaques de bateaux rapides et lourdement armés.³ Il conviendra donc d'être particulièrement attentif à la finalité de tels équipements et à la perception faite par l'autre partie au conflit.

III. Les défis actuels liés à l'application de la CG II

Une interprétation de la CG II au regard de son objet et de son but et de la pratique des Etats parties n'écarte pas de manière absolue les défis liés à son application. Cette convention moins connue mais aussi plus technique mériterait plus d'attention dans l'enseignement au sein des forces armées des Etats. En outre, il convient d'être particulièrement attentif au développement rapide des nouvelles technologies. Celles-ci

de l'objet et du but du régime de protection selon le CICR. Voir en ce sens le Commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 38, § 2561 et article 39, § 2591 pour les navires affectés au transport de matériel sanitaire et les aéronefs sanitaires, et article 27, §§ 2204-2205 et article 34, § 2372 au sujet des embarcations pour les opérations de sauvetage côtières.

¹. CG II, article 35 : L'utilisation d'armes par le personnel des navires-hôpitaux pour le maintien de l'ordre, sa propre défense ou celle des blessés et malades ; la présence d'appareils destinés exclusivement à assurer la navigation ou les transmissions ; la présence d'armes portatives et de munitions retirées aux malades et naufragés ; l'activité humanitaire est étendue aux civils, blessés, malades ou naufragés ; le transport de matériel ou du personnel exclusivement destiné à des fonctions sanitaires.

². Commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 34, § 2374.

³. *Ibid.*, §§ 2377-2378.

peuvent faciliter l'obligation de porter secours en mer comme elles peuvent constituer une menace si les équipements sanitaires connectés à l'espace numérique sont exposés aux cyberattaques.

La mise en œuvre nationale de la CG II par les Etats pour une application effective

L'application limitée de la CG II ces dernières décennies ne doit pas remettre en cause sa pertinence. Il est donc important que les Etats continuent à prendre dès le temps de paix toutes les mesures législatives, réglementaires, administratives et opérationnelles pour assurer son application effective en cas de conflit armé sur mer.

Les Etats parties doivent diffuser le plus largement possible le texte de la Convention et en incorporer l'étude dans les programmes d'instruction militaire et si possible, civile afin que les principes en soient connus en particulier des forces armées, du personnel sanitaire et religieux et de l'ensemble de la population en général.¹

Par conséquent, les Etats sont encouragés à continuer à former leurs forces armées au contenu de la CG II ou à en intégrer les principes dans les formations afin qu'ils soient connus et respectés en cas d'engagement dans un conflit armé sur mer. L'enseignement et l'intégration des règles de la CG II dans la pratique des forces armées relèvent de la libre discrétion des Etats parties. L'intégration des principes de la CG II peut s'effectuer dans le cadre de cours théoriques, mais aussi via des exercices pratiques de planification. Il est en outre important d'en intégrer les principes de base dans les manuels militaires et d'en clarifier l'interprétation au regard du contenu très technique de la CG II sur certains aspects et du caractère général de certaines dispositions. Des manuels militaires peuvent ainsi être destinés spécifiquement aux opérations militaires navales ou être de portée plus générale tout en consacrant des chapitres dédiés à de telles opérations, notamment en approfondissant les règles relatives à l'obligation de respecter et de

¹ CG II, article 48.

protéger les blessés, malades et naufragés, ainsi que les transports sanitaires et le personnel sanitaire.

Au-delà de la diffusion de la CG II, les Etats parties doivent se communiquer les lois et règlements qu'ils adoptent pour assurer la pleine application de la CG II.¹ Ces mesures peuvent ainsi concerner l'apposition de l'emblème sur les navires autorisés et l'adoption d'une législation visant à prévenir et réprimer en tout temps leurs usages abusifs, ou l'adoption de mesures législatives fixant des sanctions pénales adéquates pour les personnes ayant commis ou donné l'ordre de commettre des infractions graves à la CG II, c'est-à-dire des actes de violence commis intentionnellement contre les personnes et bien protégés.²

Enfin, nous pouvons constater qu'une mise en œuvre effective de la CG II passe par la formation d'un personnel sanitaire aux réalités d'un conflit armé sur mer et l'acquisition de moyens et d'équipements sanitaires adéquats pour traiter et soigner les blessés, malades et naufragés. La mise à disposition de navires-hôpitaux militaires constitue l'un des moyens les plus appropriés mais le moins répandu de nos jours, malgré la protection large dont ces navires bénéficient, en raison du coût très élevé de leur construction et de leur aménagement, ainsi que de la difficulté de les protéger contre les attaques faisant usage de systèmes d'armement de haute technologie. Ainsi seuls la République populaire de Chine, la Fédération de Russie et les Etats-Unis disposent actuellement de navires-hôpitaux militaires.³ La plupart des Etats aménagent des infirmeries sur les navires de guerre pour traiter les blessés et les naufragés. Ces espaces sont protégés en vertu de la CG II,⁴ mais une telle protection est moins étendue que celle revenant aux navires-hôpitaux militaires qui sont intégralement préservés contre les attaques. De plus, ces navires sont plus aptes techniquement à dispenser des soins rapides et performants en mer.

1. *Ibid.*, article 49.

2. *Ibid.*, articles 44, 45, 50 et 51.

3. Commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 22, § 1928.

4. CG II, article 28.

Les nouvelles technologies : une menace ou un appui ?

Ces dernières années, les Etats ont investi considérablement dans la mise au point de moyens et méthodes de guerre qui s'appuient sur la technologie numérique. Les outils cybernétiques, les systèmes d'armement de plus en plus autonomes et l'intelligence artificielle sont utilisés dans les conflits armés contemporains. Si les nouvelles technologies de guerre peuvent contribuer à cibler les objectifs militaires avec plus de précision, leur mode d'utilisation peut aussi susciter des risques tant pour les membres de forces armées ou de groupes armés que pour les civils, et des défis relatifs à l'interprétation et l'application du DIH. C'est aussi le cas dans les conflits armés sur mer. Lors de récents conflits, on a pu assister à des attaques de drones navals, à savoir des bateaux sans équipage opérant sur ou sous la surface de l'eau, comprenant des explosifs intégrés et des caméras, et lancés et guidés à distance contre des navires de guerre, des navires pétroliers, des bases navales ou des ports.¹

Deux exemples de défis d'application de la CG II peuvent être soulignés face à l'utilisation des nouvelles technologies dans la guerre navale.

Leur impact sur l'obligation de rechercher et recueillir les blessés, malades et naufragés

Le développement des nouvelles technologies soulève des questions d'interprétation quant à la portée de l'obligation stipulée à l'article 18 de la CG II : « *Après chaque combat, les Parties au conflit prendront sans tarder toutes les mesures possibles pour rechercher et recueillir les naufragés, les blessés et les malades, les protéger contre le pillage et les mauvais traitements et leur assurer les soins nécessaires, ainsi que pour rechercher les morts et empêcher qu'ils ne soient dépouillés. (...)* ».

¹. Le conflit actuel en Ukraine par exemple : L'Express, « Guerre en Ukraine : attaque de drones contre une base navale russe en mer Noire », 4 août 2023 ; BBC News, « War in Ukraine: Sea drones: What are they and how much do they cost? », 13 septembre 2023 ; La Libre Belgique, « Les drones maritimes, nouvelle arme des Ukrainiens en mer : "Ils terrifient les Russes" », 2 août 2023.

Cette obligation est fondamentale à la réalisation des buts de la CG II. Lorsque des combats navals se produisent, il se peut que les parties au conflit soient les seules entités suffisamment à proximité des victimes pour les rechercher et les recueillir. Une telle obligation doit être mise en œuvre de façon impartiale, au sens de l'article 12 et il ne peut donc être fait de distinction entre ses propres troupes et celles de l'ennemi.¹ Il s'agit d'une obligation de moyens qui doit être remplie avec une diligence raisonnable.

Les nouvelles technologies peuvent susciter des questions d'interprétation de l'article 18 de la CG II à deux niveaux.

Tout d'abord, elles peuvent remettre en question la responsabilité de la partie au conflit qui effectue une attaque à distance et qui ne se trouve pas à proximité des blessés, malades et naufragés. Aujourd'hui, les forces aériennes et navales disposent de capacités leur permettant de lancer des attaques à longue distance. Il se peut donc qu'un navire ne soit pas en mesure de remplir lui-même les prescriptions de l'article 18 lorsqu'il fait feu contre un navire ennemi à une distance significative ou lorsqu'il lance un système naval sans pilote tel un drone naval, qui endommage ou détruit ce navire. Dans cette situation, l'attaquant n'est pas forcément à proximité pour se conformer à l'obligation de porter secours « sans tarder ». Toutefois, selon le CICR, la partie au conflit reste juridiquement tenue dans ce cas d'évaluer ce qui reste « possible » de faire. Après chaque combat, la localisation géographique du navire attaqué devrait être révélée avec autant de détails possibles à la propre chaîne de commandement de la partie, aux autorités basées à terre, aux navires neutres et ennemis ou à des organismes humanitaires impartiaux aptes à mener des opérations de recherche et de sauvetage.²

Par ailleurs, les moyens technologiques à disposition du commandant d'un navire augmentent potentiellement le nombre de « mesures possibles » qu'il peut prendre pour rechercher et recueillir les naufragés, les blessés, les malades et les morts. A l'issue d'une attaque à distance, le

¹. Commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 18, §§ 1617-1618.

². *Ibid.*, § 1646.

commandant du navire doit utiliser tous les moyens de communication à sa portée notamment via les satellites pour aider les navires neutres et ennemis et les autorités côtières, à évaluer à distance le nombre et la localisation des naufragés, des blessés et des morts. En outre, il existe désormais de nouvelles technologies subaquatiques permettant de localiser et de récupérer les morts, telles que les véhicules téléguidés et équipés de caméras. Si ces équipements sont disponibles, des corps identifiés pourront donc encore être recueillis dans les limites de ce qui peut être attendu encore raisonnablement après une certaine période suivant la cessation des combats.¹

Leur impact sur le fonctionnement des navires-hôpitaux et des autres navires protégés

Les transports sanitaires comme les navires-hôpitaux, s'appuient de plus en plus sur les technologies numériques pour traiter les blessés et sont donc potentiellement plus exposés aux cyberopérations qui peuvent perturber le fonctionnement d'infrastructures telles que les unités de soins intensifs, les services de radiologie, les laboratoires et les salles d'opérations. De plus, les navires-hôpitaux existants sont en général dotés de systèmes de télécommunication par satellite pouvant signaler leur présence, naviguer ou communiquer avec d'autres navires ou avec les hélicoptères sanitaires. De tels moyens technologiques sont menacés par l'utilisation croissante des systèmes spatiaux à des fins militaires.

Le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge a déjà à plusieurs reprises, réitéré l'applicabilité du DIH aux hostilités se déroulant dans le cyberspace,² ce qui inclut le respect et la protection des systèmes informatiques des infrastructures et des moyens de transport sanitaire. Des mesures préventives peuvent cependant s'avérer nécessaires pour une protection effective de ces biens.

^{1.} *Ibid.*, §§ 1686-1687.

^{2.} CICR, « Le droit international humanitaire et les cyberopérations pendant les conflits armés – Position du CICR », novembre 2019.

Plusieurs initiatives ont été menées par le CICR pour atténuer les risques et protéger les infrastructures civiles et sanitaires.¹ Un projet de recherche est actuellement mené par le CICR en partenariat avec des instituts de recherche et plusieurs experts pour explorer la faisabilité de développer un emblème digital qui serait un signe ou un signal digital visant à identifier des données ou des infrastructures numériques des structures médicales et de signaler leur protection. Une première analyse a été effectuée en 2022 sur les avantages et les risques d'un potentiel emblème digital. L'étude se poursuit sur sa faisabilité d'un point de vue technique et juridique, en concertation avec les Etats, les Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge et les entreprises de haute technologie.

La mise au point d'un emblème digital pourrait contribuer en partie à la mise en œuvre de l'article 43 de la CG II. Celui-ci oblige les parties à arborer des emblèmes de dimensions aussi grandes que possible sur les surfaces extérieures des navires et embarcations protégées par la CG II. Cependant, leur visibilité peut être atténuée au regard de la distance ou absente au regard des conditions météorologiques ou de l'emploi croissant d'armes téléguidées à longue portée par les forces navales et aéronavales. Les méthodes de signalisation classique s'avèrent donc insuffisantes aujourd'hui.² C'est la raison pour laquelle l'article 43 engage les parties au conflit à s'efforcer d'aboutir à des accords en vue d'utiliser les méthodes les plus modernes se trouvant à leur disposition, pour faciliter l'identification des transports protégés par la CG II. La combinaison de plusieurs méthodes de signalisation recourant aux techniques plus modernes visant à identifier les navires protégés à distance en saisissant leur signature acoustique et électromagnétique³ et

¹. CICR, *Avoiding Civilian Harm from Military Cyber Operations during Armed Conflicts - ICRC Expert Meeting 21–22 January 2020 – Geneva*, Genève, CICR, 2021 et *Digitalizing the Red Cross, Red Crescent and Red Crystal Emblems: Benefits, Risks, and Possible Solutions*, Genève, CICR, 2022.

². Voir à ce sujet l'expérience tirée de la Guerre des Malouines en 1982 : Philippe EBERLIN, « Identification des navires-hôpitaux et des navires protégés par les Conventions de Genève du 12 août 1949 », *Revue internationale de la Croix-Rouge*, N°738, décembre 1982, pp. 325 et s.

³. Commentaire du CICR de la CG II, *supra* note 11, article 43, §§ 2762 et s.

l'usage potentiel d'un emblème digital pourront assurer la protection effective des navires sanitaires, y compris leurs systèmes numériques.

Les objets spatiaux comme les satellites peuvent aussi être utilisés à des fins d'identification des navires-hôpitaux ou d'évaluation du nombre et de la localisation des naufragés, des blessés et des morts, grâce notamment aux informations et à l'imagerie véhiculées. Cependant les satellites sont utilisés aussi à des fins militaires, en particulier pour étayer l'identification de cibles ennemies ou pour commander et contrôler à distance des moyens de guerre. Si un satellite à double usage peut être un objectif militaire, il importe que toute attaque potentielle (cinétique ou non) à son encontre soit conforme aux règles du DIH, dont le principe de proportionnalité. Les dommages incidents raisonnablement prévisibles affectant le système de communication et les fonctions de navires-hôpitaux (notamment celle de porter secours) doivent ainsi être pris en considération en raison de leur protection spécifique prévue par la CG II. Afin de limiter ces risques qui menacent les objets et systèmes spatiaux utilisés à des fins civiles, le CICR préconise des mesures préventives comme la séparation entre les systèmes à usage civil et ceux à usage militaire, et l'identification, l'enregistrement et le marquage des systèmes à protéger contre des opérations militaires.¹

Conclusion

Depuis son adoption en 1949, la CG II a très peu été utilisée, mais elle n'en demeure pas moins pertinente dans les conflits armés contemporains. Le développement considérable des moyens de guerre navals, la multiplication des opérations militaires menées depuis les navires et l'extension des affrontements en mer ces dernières années, démontrent que le risque de conflit armés se déroulant sur mer pouvant affecter la protection des blessés, malades et naufragés et le personnel leur venant en aide, est loin d'être hypothétique.

¹ CICR, "Five preliminary recommendations focusing on measures to minimize the risk of civilian harm posed by threats to space systems - Working paper submitted by the ICRC to the open-ended working group on reducing space threats through norms, rules and principles of responsible behaviours", 27 janvier 2023.

Malgré le caractère technique de la CG II et la complexité croissante des conflits armés due au développement des nouvelles technologies, les dispositions de protection à caractère général permettent de répondre adéquatement aux besoins humanitaires des personnes qui sont hors de combat. L'interprétation évolutive de ses dispositions au regard de l'objet et du but de la CG II et des Protocoles additionnels de 1977, permet d'anticiper les défis des conflits armés contemporains sur mer comme le reflète le commentaire du CICR révisé en 2017.

Cependant, il est important que les Etats parties se réapproprient la CG II afin de mieux la prendre en considération dans le cadre juridique de protection applicable aux guerres navales à travers son intégration dans l'enseignement destiné aux forces armées et leurs pratiques, et l'adoption de mesures matérielles telles que la mise en place de moyens de transport sanitaire adéquats pouvant au mieux porter secours aux blessés, malades et naufragés.

* *
*

Déminage en mer Noire : s'y mettre, avant même la victoire ? ¹

François-Xavier DECLEYRE

Capitaine de Corvette

Doctorant à l'Université catholique de Louvain

Offensives pour certaines, défensives pour d'autres, archaïques, rudimentaires et bon marché pour la plupart, modernes, hypersophistiquées et coûteuses pour un plus petit nombre d'entre elles, il est une constante qui est indéniable : depuis leurs origines centenaires jusqu'à nos jours, quelles que soient leurs qualités, les mines marines sont aussi redoutées des marins marchands et militaires que la menace de leur déploiement n'est percutante sur la conduite des opérations navales et, du fait de la mondialisation et des interdépendances qu'elle génère, sur la chaîne d'approvisionnement toute entière.

Ce ne sont d'ailleurs pas les récents événements en mer Noire qui nous contrediront, encore moins les hommes, femmes et enfants qui, parfois dans l'ombre de ceux-ci, trop souvent à leur épice, en ont déjà tant souffert. Depuis l'annexion de la péninsule Criméenne en 2014, et plus encore à compter de l'agression de grande envergure lancée par la Russie fin février 2022 sur le territoire ukrainien, sur terre comme sur mer, le recours aux armes en tout genre a augmenté à mesure que les combats se sont intensifiés. Les mines marines n'ont pas échappé à cette réalité et, aujourd'hui, ce sont des milliers de ces explosifs qui hantent la mer Noire et ses environs. Amarrées au large d'Odessa, ou à la dérive plus au sud

¹. *Cet article constitue le prolongement d'une contribution présentée lors de la journée d'étude "Actualités en droit de la mer et en droit de la guerre navale" organisée à Mons le 26 octobre 2023 par l'Académie en collaboration avec le Centre d'Etude de Droit militaire et de Droit de la Guerre et l'Université catholique de Louvain.*

dans les eaux turques et leurs détroits, leurs effets se font sentir bien au-delà des zones de guerre. Voies de communication maritime perturbées, exportations céréalières ébranlées,... Nous l'aurons compris, l'onde de choc de ces engins ne s'arrête pas aux frontières.

Cependant, force est aussi de constater que, malgré leur usage répété au fil du temps et des conflits qui l'assombrissent, malgré leur effet disruptif croissant dans un monde globalisé, malgré les évolutions technologiques qui les ont rendues plus terrifiantes encore qu'elles ne l'étaient déjà hier, les mines marines demeurent gouvernées par un cadre réglementaire pour le moins sommaire. De fait, à ce jour encore, seule la maigre Convention (VIII) de La Haye relative à la pose des mines sous-marines automatiques de contact adoptée en 1907 à La Haye (ci-après, la « *Convention (VIII)* ») -un temps où les mines marines explosaient, à peu de choses près, exclusivement au contact de la coque des navires ou de manière télécommandée- traite spécifiquement de la matière.

À la manière d'un vieux phare laissé trop longtemps à l'abandon, bien qu'elle serve toujours de repère, la Convention (VIII) ne projette donc plus aujourd'hui qu'une faible lumière dans la brume persistante qui plane et s'épaissit sur les eaux infestées de mines. De surcroît, comme nous le constaterons plus bas, ce délaissement n'aura guère été de nature à faciliter l'articulation de cette convention avec le droit de la mer qui, lui, s'est généreusement développé.

C'est précisément cette combinaison de facteurs (réglementation incomplète -voire obsolète-, déploiement tous azimuts, répercussions dévastatrices, etc.) qui, pressée par l'actualité est-européenne, nous mène à nous interroger sur les règles applicables aux opérations de déminage qui pourraient être conduites par des États neutres en Mer noire et dans ses parages, alors même que le conflit russo-ukrainien continue de faire rage. Cette question nous semble en effet d'autant plus pertinente que, face à cette guerre qui s'enlise et dont l'épilogue est impossible à prédire, la probabilité qu'il devienne prochainement nécessaire pour des États non-belligérants de mener ce type d'opérations nonobstant la poursuite des hostilités ne cesse de grandir ; en témoigne la récente initiative turque de former une coalition tripartite avec la Roumanie et la Bulgarie -deux

États également riverains de la mer Noire- en vue de lutter ensemble contre les mines marines qui y foisonnent.¹

Mer Noire

Rappelons d'abord brièvement la géographie de la mer Noire. Bordée de six États, elle est essentiellement partagée entre bandes de mer territoriale et zones économiques exclusives, tels que ces espaces sont définis dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après, « *CNUDM* »).² La mer Noire ne comprend donc pas de haute mer, et son principal accès par voie maritime se fait via les détroits turcs, à savoir celui des Dardanelles et celui du Bosphore, qui, comme nous le verrons, font l'objet d'un régime juridique spécifique. Outre ceux-ci, notons également la présence du détroit de Kertch qui fait la jonction entre la mer Noire et la mer d'Azov.

Mer territoriale

Dans leur mer territoriale respective, compte tenu de l'étendue de la souveraineté dont ils disposent sur cette zone en leur qualité d'État côtier, il ne semble faire aucun doute que les États neutres sont libres de procéder aux opérations de déminage des mines marines qui s'y trouveraient.³ Ces mines, eussent-elles d'ailleurs été mouillées dans la mer territoriale d'un État neutre par l'un ou l'autre belligérant, l'auraient aussi été en parfaite illégalité au regard du droit international. Il n'en irait du reste pas différemment si ces mines, déployées initialement en dehors de cet espace, s'y étaient retrouvées après y avoir dérivées.

Logiquement, et toujours eu égard à la souveraineté quasi complète de l'État côtier, le déminage de mines marines par un État neutre dans la mer territoriale d'un autre État ne devrait pas non plus se révéler compatible avec le droit international, à moins bien entendu que de telles opérations

¹ <https://www.msb.gov.tr/SlaytHaber/b7810cfbf7ea40edb0423cd8cc0b1597>, consulté le 23 avril 2024.

² *Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer*, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.

³ *CNUDM*, art. 2.

n'aient été consenties par l'État côtier dans la mer territoriale duquel se situent lesdites mines.¹

Ceci dit, une nuance, ou davantage une interrogation mérite peut-être d'être signalée quant à cette dernière hypothèse. Qu'advierait-il en effet de mines marines qui, en raison de leur présence dans la mer territoriale d'un autre État neutre (que ce dernier les ait mouillées lui-même ou non), reviendraient à entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans ladite mer, et ce en dehors des cas où une telle entrave est permise par la CNUDM ?²³⁴ Face à une telle situation et en l'absence de réaction appropriée de l'État côtier, quelles mesures pourraient-elles être envisagées par un État tiers, qu'il s'agisse d'un belligérant ou d'un autre État neutre ? Si la navigation inoffensive avait à en souffrir exagérément, l'État côtier dans la mer territoriale duquel le passage inoffensif est ainsi empêché pourrait être tenu responsable d'un fait illicite au regard du droit international ; ce qui à son tour serait susceptible d'ouvrir la voie à des demandes de réparations dans le chef des États s'estimant victime de cette situation.⁵ Outre ces éventuelles réparations, ces États victimes

-
- ¹. La précision du déminage par un État neutre n'est pas sans importance, car un belligérant - se trouvant lui soumis aux règles du droit des conflits armés - pourrait parfaitement décider de procéder à des opérations de déminage dans la mer territoriale d'un adversaire, sans son consentement, afin par exemple d'accéder à un port situé sur la côte de ce dernier.
 - ². Cette hypothèse se limite volontairement à la présence de mines marines dans la mer territoriale d'un autre État neutre, car l'intervention d'un État neutre dans la mer territoriale d'un belligérant serait difficilement compatible avec le devoir d'impartialité que doit respecter l'État neutre intervenant.
 - ³. Précisions qu'un État neutre peut mouiller des mines dans sa propre mer territoriale, à des fins défensives par exemple, en veillant toutefois au respect des règles stipulées dans la CNUDM auxquelles il reste tenu, notamment celles relatives au passage inoffensif (cf. CNUDM, art. 17 et suivants) ainsi qu'aux autres obligations de droit international dont, selon le type de mines déployées, certaines proviendront directement ou non (par le biais de la coutume) de la Convention (VIII) (e.g. obligation d'enregistrement et de notification, etc.).
 - ⁴. Concernant les cas où une entrave est permise, cf. CNUDM, art. 25.
 - ⁵. *Articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite*, Nations Unies, 2001, art. 31 et chapitre II, Contre-mesures ; voir aussi *International Law applicable to Naval Mines*, Chatam House, 2014, pp. 8-9.

pourraient-ils cependant également considérer procéder eux-mêmes aux opérations de déminage dans la mer territoriale de l'État côtier -neutre, rappelons-le- qui se trouve en infraction au regard des dispositions de la CNUDM—? Pareille action dans le chef du ou des États s'estimant lésés s'apparenterait fort probablement à l'exercice de contre-mesures ; des mesures qui ne peuvent être prises qu'à l'encontre d'un État responsable d'un acte illicite au regard du droit international, uniquement dans le but de contraindre ce dernier à respecter ses obligations, et sans que celles-ci ne soient constitutives d'un recours à la force ou de la menace d'un tel recours.¹

Zone Économique Exclusive

Dans sa propre zone économique exclusive, la souveraineté de l'État côtier est bien moins étendue que celle dont il bénéficie dans sa mer territoriale, se résumant principalement à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles qui s'y trouvent.² Une telle limitation n'est naturellement pas sans conséquence sur les opérations de guerre des mines qui peuvent y être menées, et ces opérations devront dès lors faire l'objet d'un équilibre entre les intérêts, droits et obligations de chacun, États belligérants et neutres.³

En présence d'un conflit armé, précisons en effet que l'état actuel du droit international n'interdit pas aux belligérants de mouiller des mines dans

¹. *Articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite*, Nations Unies, 2001, chapitre II, Contre-mesures ; une opération de déminage ne pourrait-elle par ailleurs être considérée, à tout le moins dans certains cas, comme équivalente à un usage de la force ? L'examen de cette question se trouve en dehors du champ du présent article mais signalons que la pratique des États tend à indiquer que les opérations de déminage visant des mines mouillées illégalement sont conformes au droit international, et que dès lors, celles-ci n'équivaudraient pas automatiquement à un usage de la force. Il demeure là cependant une zone d'ombre dans laquelle nous ne nous aventurerons pas davantage ici -celle-ci se situant bien au-delà des frontières du présent examen- mais qui mériterait certainement d'être aussi explorée plus en détail.

². CNUDM, art. 56.

³. Les autres États devront, de leur côté, notamment tenir dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier ; cf. CNUDM art. 58.

la zone économique exclusive d'autres États, belligérants et neutres. Certes, dans les zones économiques exclusives des États neutres, pareil déploiement demeurerait soumis à certaines restrictions, mais cela a pour corollaire que les possibilités de déminage par l'État côtier, neutre dans le cas envisagé ici, ne seront à leur tour pas illimitées¹. Ce dernier ne pourra en effet procéder à de telles opérations de déminage dans sa zone économique exclusive qu'en l'hypothèse où les mines y ont été posées par le ou les belligérants en contravention des règles de droit international applicables et -il s'agit là d'un élément tout aussi essentiel- en veillant à rester impartial. Sont ici donc particulièrement visées les situations où les mines auront été mouillées de manière telle qu'il est porté atteinte aux droits souverains dont l'État côtier dispose dans sa propre zone économique exclusive, ou si la liberté de navigation -non seulement celle de l'État côtier mais aussi des autres États neutres- se trouve par trop mise à mal par un tel déploiement de mines marines de la part d'un belligérant.

Le déminage de mines marines dans la zone économique d'un État tiers suit la même logique. En l'absence de consentement de l'État côtier et tout en faisant attention de respecter les éléments de souveraineté dont dispose cet État dans sa propre zone économique exclusive, un État neutre qui se lancerait dans une telle opération veillera à faire avant tout valoir qu'il entend faire observer le principe de liberté de navigation et, ce faisant, évitera également d'agir en faveur de l'un ou l'autre belligérant. Quant à ce dernier élément, cela signifie que la possibilité d'un déminage dans la zone économique exclusive d'un belligérant par un État neutre semble en pratique quasiment exclue, sous réserve d'une atteinte à ce point significative à la liberté de navigation qu'elle pourrait à elle seule

¹. *Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer*, Institut international de droit humanitaire, 1994, para. 10, c). ; parmi les restrictions auxquelles serait soumis l'État procédant à un tel déploiement, nous retrouvons l'obligation de tenir dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier ; (CNUDM art. 58), mais aussi les autres règles et principes de droit international applicables, dont ceux du droit international humanitaire ainsi que ceux issus directement ou indirectement (par le biais de la coutume) de la Convention (VIII) (e.g. obligation d'enregistrement et de notification, etc.) ; voir aussi, W. Heintschell von Heinegg, *Minelaying and the Impediment of Passage Rights*, International Law Studies, U.S. Naval War College, 2014, pp. 564-565.

justifier l'intervention de l'État neutre dans cette zone, sans pour autant mettre à mal son devoir d'impartialité.

Détroits internationaux

Si, en l'absence d'une réglementation internationale claire -la Convention (VIII) reste muette sur ce point-, de nombreuses interrogations restent en suspens quant à la licéité du mouillage de mines marines dans les détroits internationaux (en temps de paix comme en situation de conflit armé), il n'en demeure pas moins que, comme nous le renseigne trop souvent le conflit russo-ukrainien, la présence de mines marines dans ces détroits ne peut être exclue.¹ La question de leur déminage n'est donc pas sans bien-fondé et, au-delà de la triste réalité du terrain, elle est probablement d'autant plus intéressante sous l'angle juridique que différents régimes trouvent à s'appliquer aux détroits que l'on trouve sur les contours de la mer Noire.

Détroits turcs

Les détroits turcs, lesquels se composent du détroit des Dardanelles et du détroit du Bosphore, ont en effet cette particularité que leur régime juridique fait l'objet d'un texte spécifique -la Convention de Montreux de 1936 (ci-après, la « CM »)- qui, à bien des égards, se distingue de celui plus général stipulé aux articles 34 et suivants de la CNUDM.² De fait, à la différence du régime établi par la CNUDM et qui, dans les détroits visés à son article 37, accorde à tous les navires et aéronefs un droit de passage dit « *en transit* » qui ne peut être ni entravé ni suspendu, la CM octroie à la Turquie la possibilité d'interdire, dans certaines circonstances, le passage de bâtiments de guerre au travers de ses détroits.

Au demeurant, c'est une possibilité à laquelle la Turquie a décidé d'avoir recours eu égard au conflit armé opposant la Russie et l'Ukraine, interdisant depuis le 1^{er} mars 2022 le passage dans ses détroits des navires

¹ <https://www.al-monitor.com/originals/2022/04/drifting-sea-mines-bring-ukraine-war-turkeys-bosporus-strait>, consulté le 23 avril 2024.

² *Convention concernant le régime des Détroits*, signée à Montreux le 20 juillet 1936.

de guerre non seulement appartenant aux Puissances belligérantes mais aussi ceux des autres États, et ce sur base de l'article 21 de ladite convention.¹

Au vu d'une telle interdiction et, plus généralement, des pouvoirs qui sont conférés à la Turquie sur ses détroits par la CM, il semble donc extrêmement improbable qu'une opération de déminage de mines marines dans ces détroits puisse être envisagée par un État tiers sans le consentement de la Turquie. Sans doute n'en serait-il d'ailleurs pas autrement si pareille interdiction n'avait été limitée par la Turquie qu'aux navires de guerre des belligérants (sur base de l'article 19 de ladite convention), ou même en l'absence de toute interdiction, en temps de paix et dans le respect des autres limites alors applicables aux bâtiments de guerre.²

À notre sens, une menue réserve doit toutefois être apportée à ce qui précède : dans la mesure où la CM précise également que, sous certaines conditions, les navires de commerce continueront à jouir « *de la liberté de passage et de navigation* » dans les détroits turcs nonobstant l'existence d'une situation de guerre, et que la reconnaissance et l'affirmation de cette liberté sont manifestement -et explicitement- au cœur et à la base de cette convention, l'éventualité d'une opération de déminage par un ou plusieurs États tiers au moyen de bâtiments de guerre sans le consentement de la Turquie -aussi improbable cette éventualité soit-elle- ne peut être pour autant complètement écartée, et ce en l'hypothèse -certes très conjecturale- où la Turquie viendrait elle-même, par ses actions ou son inaction, à mettre exagérément à mal cette liberté dans ses détroits. L'opération de déminage ainsi conduite dans les détroits turcs -et, aussi

¹. Mentionnons que la CM, art. 21, contient une exception à cette interdiction : « *Les bâtiments de guerre qui, après avoir passé par les Détroits antérieurement à l'usage par la Turquie de la faculté que lui confère l'alinéa précédent, se trouveraient ainsi séparés de leurs ports d'attache, pourront rallier ces ports. Il est cependant entendu que la Turquie pourra ne pas faire bénéficier de ce droit les bâtiments de l'Etat dont l'attitude aurait motivé l'application du présent article.* » ; au sujet de la fermeture des détroits turcs, voir aussi, R. Pedrozo, *Closing the Turkish Straits in times of war*, Articles of war, Lieber Institute West Point, 2022, accessible via <https://lieber.westpoint.edu/closing-turkish-straits-war/>, consulté le 23 avril 2024.

². CM, art. 19 ; voir aussi, CM, art. 8-18.

longtemps que l'interdiction de passage ne sera pas levée par la Turquie, pas au-delà desdits détroits- devrait alors néanmoins expressément -et exclusivement- viser à restaurer cette liberté.¹

Détroit de Kertch

Le régime du détroit de Kertch n'a ces jours-ci rien à envier aux spécificités de celui des détroits turcs tant son sort fait l'objet d'âpres disputes, qu'elles aient lieu dans ses eaux tumultueuses qui connectent la mer Noire à la mer d'Azov ou encore sur les velours impassibles de la Cour Permanente d'Arbitrage à La Haye (ci-après, « CPA »). La présente analyse n'a cependant guère l'ambition d'entrer dans le détail de ces débats -au sujet desquels, précisons-le néanmoins, une future décision de la CPA s'annonce déterminante d'un point de vue juridique - mais, dans le cadre du présent examen et sans pour autant oser de la sorte anticiper l'issue des discussions en cours, nous considérerons que ce régime correspond, à tout le moins vis-à-vis des États neutres, à celui stipulé aux articles 34 et suivants de la CNUDM.² Ce dernier, comme évoqué précédemment, confère à tous les navires et aéronefs un droit de passage dit « *en transit* » qui, à la différence du régime instauré par le Convention de Montreux, ne peut être entravé ni suspendu.

Partant donc de cette hypothèse, dans quelle mesure une opération de déminage par un ou plusieurs États neutres est-elle envisageable dans ce type de détroit ? Ici encore, une telle intervention ne semble pouvoir se

¹. CM, art. 1 ; voir aussi CM, art. 4-6.

². *Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (Ukraine v. the Russian Federation)*, Cour Permanente d'Arbitrage, dossier nr. 2017-06; cette approche est qui plus est soutenue par l'Ukraine, ainsi que, dans une certaine mesure, par l'Union européenne et les États-Unis, cf. <https://ru.usembassy.gov/russias-harassment-of-international-shipping-transiting-the-kerch-strait-and-sea-of-azov/> et https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0435_EN.html, consultés le 23 avril 2024 ; voir aussi A. Lott, *Hybrid Threats and the Law of the Sea*, Brill Nijhoff, 2022, accessible via <https://brill.com/display/book/9789004509368/BP000014.xml?language=en#FN000657>, consulté le 23 avril 2024.

justifier juridiquement qu'en vue de préserver la liberté de navigation et, plus spécifiquement, les caractéristiques essentielles du passage en transit telles que mentionnées ci-dessus. Cela étant, le ou lesdits États neutres entreprenant une telle opération devront également veiller à ne pas enfreindre leur devoir d'impartialité et à respecter les droits des belligérants. Ce subtil équilibre entre les droits, les devoirs des États neutres et ceux des belligérants devrait du reste être d'autant plus difficile à atteindre -et à tenir- dans le détroit de Kertch du fait que ses seuls États riverains, l'Ukraine à l'ouest et la Russie à l'est, sont tous deux belligérants et que, considérant cette sombre qualité, ces derniers ne devraient pas être tenus d'accorder un quelconque droit de passage à leur adversaire.¹

À nouveau cependant, sur une échelle de probabilité, l'hypothèse décrite ci-avant ne devrait pas décoller bien haut. Tant que les Russes et Ukrainiens feront entre eux parler les canons, il semble en effet très invraisemblable que des États qui ne sont pas partie à leur conflit décident de se lancer dans une opération de déminage du détroit de Kertch, à plus forte raison au vu de sa situation géographique particulière, dans une zone terriblement disputée et dont les seuls riverains sont ennemis jurés.

Conclusion

La nécessité d'entamer dans les meilleurs délais des efforts de déminage en mer Noire et à ses abords semble évidente, d'autant plus que les voies de communication maritimes qui en traversent les flots sont d'une importance prépondérante. Cela étant, comme nous l'aurons aperçu au cours de notre bref examen, en l'absence d'un cadre réglementaire clair, des incertitudes juridiques persistent, auxquelles s'ajoutent inmanquablement des obstacles opérationnels, stratégiques et politiques. Outre un très hypothétique mandat du Conseil de Sécurité des Nations Unies qui supporterait le lancement d'une opération de déminage dans la région, élargir la coalition initiée par la Turquie à d'autres États neutres

¹ Nonobstant ce que stipule MSR para. 27, nous rejoignons ici le point de vue exprimé par W. Heintschell von Heinegg ; cf. W. Heintschell von Heinegg, *Minelaying and the Impediment of Passage Rights*, International Law Studies, U.S. Naval War College, 2014, pp. 562.

pourrait s'avérer une piste de solution permettant, à plus brève échéance, de lever plusieurs de ces difficultés ; étant cependant entendu que, s'agissant là d'un préalable indispensable, le passage des détroits turcs aux navires de guerre des puissances non-belligérantes soit par la même occasion à nouveau autorisé.

En tout cas, quelles que soient les mesures sur lesquelles les Nations décideront de s'accorder pour déminer la mer Noire, il ne sera jamais trop tôt pour les mettre en œuvre car, à l'instar de nombreux autres conflits où des mines marines furent mouillées de manière tant massive que débridée, il ne fait déjà aucun doute que ces explosifs empoisonneront encore durant de longues années -bien au-delà même de la fin des hostilités russo-ukrainiennes- ses eaux, ses fonds et ses environs, tourmentant non seulement ceux qui les fréquentent, mais aussi -et leur chiffre est bien plus considérable- ceux qui en dépendent.

* *
*
*
*

Déminage en Mer noire

Gezagsschip: een schip met een dubbel statuut ? ¹

Louis le HARDY de BEAULIEU

Hoogleraar aan de Université catholique de Louvain

en aan de Université de Namur

Lid van de Koninklijke Marine Academie

De toename en de diversificatie van publieke dienstverleningstaken, gecombineerd met wettelijke zoals budgettaire verplichtingen, nodigen staten uit om de middelen voor hun optreden op zee, net als op veel andere gebieden, dieper te onderzoeken.

De wet van 8 mei 2019 tot inrichting van het Belgisch Scheepvaartwetboek hield al rekening met deze realiteit door het ogenschijnlijk brede begrip van “gezagsschip” te introduceren. De behoeften van de praktijk eisten echter al snel dat de contouren nauwkeurig werden gedefinieerd dankzij enkele wijzigingen die werden ingevoerd door de wet van 18 juni van het volgende jaar.

Het gezagsschip versus het oorlogsschip en het staatsschip dat voor niet-commerciële doeleinden is toegewezen

De uitdrukking “gezagsschip” komt van tijd tot tijd voor in verschillende normatieve teksten in binnen- en buitenland. Het komt niet echt overeen met een van de categorieën die in het Zeerechtverdrag van 10 december 1982 zijn geformaliseerd. De artikelen 29 en volgende van dit verdrag zijn

¹ . Dit artikel biedt een uitbreiding aan de bijdrage die werd gepresenteerd tijdens de studiedag “Actualiteit in zeerecht en zeeoorlogsrecht”, georganiseerd in Bergen op 26 oktober 2023 door de Academie in samenwerking met het Studiecentrum voor Militair Recht en Oorlogsrecht en de Université catholique de Louvain.

Gezagsschip: een schip een dubbel statuut ?

principieel gebaseerd op de begrippen ‘oorlogsschepen’ en ‘schepen die voor niet-commerciële overheidsdoeleinden worden gebruikt”.

A priori is de definitie van het oorlogsschip vrij duidelijk. Zulk een schip is gecentreerd rond vier formele kenmerken:

1. het behoort tot de strijdkrachten van een staat;
2. het draagt de uiterlijke onderscheidingstekenen van zulke schepen van zijn nationaliteit;
3. de commandant moet in staatsdienst zijn en zijn naam moet voorkomen in de desbetreffende dienstlijst of het equivalent daarvan,
4. de bemanning moet onderworpen zijn aan de regels van de militaire tucht.

Echter opmerkelijk is dat de huidige internationale context een zekere vitaliteit zou kunnen herstellen voor de functionele en bijkomende definitie die in de Frans-Helleense arbitrale uitspraak van 27 juli 1956 in de “vuurtorenzaak” werd gegeven. Er wordt van uitgegaan dat een oorlogsschip vooral wordt gekenmerkt door zijn “werkelijke inzet voor militaire gevechtsdoeleinden” en door het feit dat het dankzij zijn bewapening in staat is aan militaire operaties deel te nemen.

Bovendien kunnen er schepen zijn die, zonder oorlogsschepen te zijn, eigendom zijn van een staat of onder zijn controle staan en niet-commerciële of publieke taken uitvoeren, zoals bijvoorbeeld de strijd tegen waterverontreiniging, oceanografisch onderzoek, veiligheid van mensenlevens op zee, enz.

Ten slotte verschijnt dit enigszins hybride begrip van ‘gezagsschepen’, waarvan de aard en functie verder onderzocht moeten worden.

Zou de uitdrukking ‘gezagsschepen’ een specifieke reikwijdte hebben?

Gebruikers van de uitdrukking ‘gezagsschip’ geven niet systematisch dezelfde definitie ervan.

Onder de Franse auteurs, neemt Dr. David Guillard¹ doorgaans “oorlogsschepen en staatsschepen” in aanmerking voor dit begrip. De definitie is in dit geval zeer ruim en omvat naast oorlogsschepen ook alle staatsschepen, ongeacht hun commerciële of niet-commerciële doeleinden. François Chevillard², juridische adviseur bij het Franse Ministerie van Defensie, kijkt liever naar een gelijkwaardigheid tussen soevereiniteitsvaartuigen en staatsvaartuigen die uitsluitend voor niet-commerciële doeleinden worden ingezet.

Hetzelfde begrip wordt soms ook vergeleken – maar met een iets andere reikwijdte en naam – met het statuut van de schepen van de Britse “Royal Fleet Auxiliary”³ of met die van “auxiliary ship” zoals paragraaf 13. h. van het San Remo Manual on the International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea wordt gedefinieerd als ‘een schip, anders dan een oorlogsschip, dat toebehoort aan of onder de exclusieve controle staat van de strijdkrachten van een Staat, en wordt gebruikt voor niet commercieel doeleinden door de overheid voor een bepaalde periode. Ook hier is de definitie breed, maar in het laatste geval is het temporele spectrum – dat van een conflict – meer beperkt.

Daarom blijkt dat formuleringen variëren en soms afstand nemen van de terminologie die wordt gehanteerd in de centrale tekst die het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee vormt.

Zodra de nationale wetgeving ervoor kiest om af te wijken van de bewoordingen van deze tekst, is het vanuit juridisch perspectief wenselijk dat zij zo precies mogelijk is over de ruimte die zij wil reserveren voor het concept dat ter discussie staat.

Dit is wat de Belgische wetgever deed door in het artikel 1.1.1.3. 18° van de initiële versie van het Belgische Scheepvaartwetboek een definitie te geven die op een opsomming gebaseerd is: “een schip dat door een

¹. D. Guillard, « La problématique juridique du démantèlement des navires », *Revue Juridique de l'Environnement*, n°3, 2007. p.312.

². Fr. Chevillard, "Le statut du navire en fin de vie", in *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne; Cohabitation, confrontation, coopération*, Pedone, Paris, 2014, p. 274.

³. Reserve Forces Act 1996 c14 et Royal Navy - Naval Personnel Management, BRd 3(1), Part 4, Chapter 14, para. 1409.

Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon uitsluitend wordt gebruikt voor staatshoofdelijke, militaire, justitiële of politionele activiteiten, brandweer, beveiliging, de redding van mensenlevens of de voorkoming of de bestrijding van milieuverontreiniging”. Bovendien bleek uit de Memorie van toelichting van het wetboek dat deze definitie “uitputtend” was en “restrictief” geïnterpreteerd moest worden.

De bedoeling was duidelijk zodat “alle Belgische overheidsschepen integraal aan het Belgisch Scheepvaartwetboek worden onderworpen”¹.

Naast deze restrictieve opsomming specificeerde de parlementaire stukken van het wetboek ook dat “wetenschappelijke onderzoeksvaartuigen” uitdrukkelijk van de definitie zouden worden uitgesloten.

Aan de andere kant achtte de wetgever van 2019 het mogelijk om schepen voor de bestrijding van milieuvervuiling in de definitie op te nemen. De coherentie van dit onderscheid leek daarom moeilijk vast te stellen.

Reikwijdte van de definitie in het Belgische recht

De kwestie van een gedeeltelijke uitbreiding van de definitie rees echter al snel, omdat het noodzakelijk leek om bepaalde topics te behandelen die anders zouden uitgesloten zijn van het begrip ‘gezagsschip’.

Bij nader inzien, was de vraag niet alleen te wijten aan de noodzaak om het eerdergenoemde gebrek aan samenhang te verhelpen, maar ook aan het feit dat een van de Belgische schepen die specifiek verantwoordelijk is voor het bijdragen aan het oceanografisch onderzoek onder het operationele bevel van Defensie wordt geplaatst (ex. Belgica).

Vanaf dat moment rees het geval van schepen waarvoor een specifiek statuut noodzakelijk bleek. Denk maar aan schepen die – in vreedstijd althans – geen oorlogsschepen in de klassieke zin van het woord zijn (bijvoorbeeld door een gemengde civiel-militaire bemanning), maar die enerzijds onderworpen zijn aan het operationele gezag van de Marine en

¹. Kamer, Stukken 54 3536/001, blz 62.

die anderzijds soms multitaskmissies (en niet puur militair) moeten vervullen die de wet aan Defensie toevertrouwt¹.

Kortom, dit betekende dat het risico bestond dat het ministerie van Defensie feitelijk juridisch niet in staat zou zijn om een aantal taken te vervullen die de wetgever anderszins had opgedragen. Een dergelijke situatie van paradoxaal bevel (double bind) zou uiteraard ongelukkig zijn geweest.

Het leek daarom logisch om in de definitie op te nemen dat het nationale recht de term gezagsschepen voorbehoudt voor schepen die opdrachten uitvoeren die wettelijk aan Defensie zijn toegewezen en onder haar operationeel bevel worden uitgevoerd en niet 'uitsluitend' de opdrachten die werden vermeld in de originele versie van het Wetboek.

Bovendien dient aandacht besteed aan de situatie in vreedstijd van het internationaal juridisch statuut van schepen en van het personeel onder militair commando die respectievelijk niet onder het specifiek begrip van oorlogsschip noch onder dat van militair personeel ressorteren.

Zonder oorlogsschepen te zijn, genieten eenheden die de nieuwe blauwe vlag voeren van staatsimmunititeit. In vreedstijd worden ze opgeroepen om missies uit te voeren die zowel niet-commercieel als niet strikt militair zijn, ondanks het feit dat ze wettelijk zijn toegewezen aan Defensie.

In vreedstijd heeft de bemanning van dergelijke schepen een gemengd (burgerlijk-militair) statuut. Aan de andere kant moet in geval van oorlog of zelfs in het kader van een crisis die operationele inzet vereist, de gehele bemanning uit militair personeel bestaan.

Moeten we daarom overwegen om de civiele bemanningsleden van boord te laten gaan om ze door militairen te vervangen?

Quid als de bemanning zich op het keerpunt 'vrede/crisis' op zee bevindt?

De inzet van helikopters of het gebruik van het 'jackstay principe' is in het algemeen niet realistisch. Moeten we dan een statuut overwegen dat vergelijkbaar is met die in Groot-Brittannië, waar de burgerleden van de

¹. Bijvoorbeeld een identificatiemissie van schepen die op zee dumpen en een oceanografische onderzoeksmissie. De eerste viel onder de CBN-definitie, terwijl de laatste hiervan werd uitgesloten.

bemanningsleden ook reservisten moeten zijn? Het is dan waarschijnlijk dat ze in bovengenoemde situaties als zodanig worden geactiveerd.

De gekozen techniek biedt dus heel wat mogelijkheden in vredetijd. Aan de andere kant blijven er - met betrekking tot operationele situaties - bepaalde vragen open. Het zou daarom passend zijn om in dit verband wettelijke verduidelijkingen voor te bereiden.

Ook rijst de vraag naar het disciplinaire statuut van al het personeel aan boord. Heeft de scheepscommandant in vredetijd hetzelfde gezag over burger- als militair personeel?

De vraag ligt des te gevoeliger omdat ze niet alleen juridisch is, maar waarschijnlijk ook door haar invloed op de sfeer aan boord als mensen die zich in vergelijkbare praktische situaties bevinden, op een niet vergelijkbare manier moeten worden behandeld (of beschouwd). Ook hier zouden normatieve verduidelijkingen welkom zijn.

We zien dus dat als militairen onderworpen zijn aan het tuchtreglement van de strijdkrachten, aan de andere kant het artikel 2.4.5.2 van het Belgische Scheepvaartwetboek aangeeft dat de burgerleden van de bemanning van een gezagsschip meestal onderworpen zijn - ongeacht hun nationaliteit - aan de disciplinaire regels van dit wetboek tot het einde van hun arbeidsovereenkomst¹.

Wat de passagiers aangaat², gelden regels die van toepassing zijn voor de civiele bemanning "tijdens hun verblijf aan boord". Verder wordt bepaald dat deze passagiers het schip op elk moment kunnen verlaten, tenzij ze daar om juridische redenen worden vastgehouden.

Daarna volgt de lijst van een reeks overtredingen en de vermelding van de administratieve of strafrechtelijke sancties die van toepassing zijn afhankelijk van de ernst van de gepleegde daden.

¹. In andere staten wordt soms een andere richting genomen. In Canada wordt bepaald dat "the Government Vessels Discipline Act shall apply to civilian crews engaged for service on auxiliary vessels of the Canadian Forces." Zie https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/C.R.C.%2C_c._1046/FullText.html (6 FEB 24).

². Denk maar aan wetenschappers die aan boord van de Belgica te werk worden gesteld.

Het zou interessant zijn om de regimes die van toepassing zijn voor burgers en voor het leger te vergelijken.

Hoe kunnen we bovendien het statuut van gezagsschepen in tijden van conflict begrijpen?

De Haagse Conventie (VII) van 1907 voorziet in de transformatie van koopvaardischepen in oorlogsschepen. De situatie is niet precies wat hier wordt voorgesteld. Het komt echter enigszins in de buurt als we rekening houden met het lot van het schip en het statuut van de mensen aan boord.

Vijandelijke hulpschepen worden gewoonlijk beschouwd als vatbaar voor prijs en aanval, net als oorlogsschepen. In dit opzicht hoeft geen onderscheid te worden gemaakt naargelang zij tot het ene of het andere ministerie behoren. De San Remo Manual identificeert deze schepen inderdaad aan de hand van het dubbele criterium van gebruik voor niet-commerciële doeleinden door de “regering” van een Staat en door de “exclusieve controle over de strijdkrachten”.

Wat mensen aan boord betreft, kunnen de leden van de bemanning, militair of civiel, als krijgsgevangenen worden beschouwd.

Aan de andere kant zullen passagiers – zoals wetenschappers die aan boord werken b.v. – worden beschouwd als burgers in de zin van het Verdrag van Genève (IV) van 12 augustus 1949.

Uit deze overweging rijst de vraag hoe het statuut van bemanningsleden moet worden bepaald. De Britse “Royal Fleet Auxiliary” voorziet een verplicht reservistenstatuut voor civiele bemanningsleden. Aangezien bemanningsleden, of ze nu burgerlijk of militair zijn, waarschijnlijk krijgsgevangen worden gemaakt, zou men het nut van dit statuut kunnen betwijfelen?

Dit statuut heeft niettemin zijn volle betekenis: vanaf vreedstijd maakt het mogelijk een gemeenschappelijke cultuur en een gemeenschappelijke visie te ontwikkelen voor alle leden van eenzelfde bemanning. In crisistijd of in conflict/oorlogstijd zorgt het voor één commando en disciplinair statuut voor iedereen aan boord. Er is dan geen sprake meer van het bespreken van de clausules van de arbeidsovereenkomst of van het overwegen om deze tussentijds te beëindigen. Ten slotte stelt dit het schip

Gezagsschip: een schip een dubbel statuut ?

in staat alle operationele missies uit te voeren die van het schip worden verwacht, zonder dat afwijkende clausules de actie van het schip kunnen beperken of de geïmproviseerde vervanging van een deel van de bemanning impliceren.

Het statuut van een binationale bemanning, moet echter nog worden verfijnd. Maar dit is een heel ander onderzoeksgebied dat moet worden aangepakt in de context van de interstatelijke betrekkingen.

Het lijkt er daarom op dat het vaststellen van een specifiek statuut voor deze gezagsschepen een zekere "soepelheid" biedt aan het idee van schepen die voor niet-commerciële overheidsdoeleinden worden ingezet. Er blijven echter nog enkele praktische vragen bestaan waarop nog nauwkeurige antwoorden moeten worden gegeven. Ze zullen zeker in de komende maanden of jaren worden ontwikkeld.

* *

*

*Belgische Koningen en Prinsen en de Marine van 'Koninklijke Marine'
tot Zeemacht en Marine Component*

Christian KONINCKX*

Emeritus-hoogleraar van de Vrije Universiteit Brussel
Erevoorzitter van de Koninklijke Belgische Marine Academie

In maart 2021 was het 75 jaar geleden dat in België een militaire marine werd heropgericht. Het betrof inderdaad een heroprichting, want in de 19^{de} eeuw had al een militaire marine een kortstondig bestaan gekend.¹

In deze bijdrage is het niet de bedoeling de Belgische vorsten versus het thema de zee of het maritieme gebeuren te behandelen. Met de 75^{ste} verjaardag in het achterhoofd, willen we summier de rol of betekenis van onze vorsten en prinsen met betrekking tot de militaire marine belichten, vanaf de onafhankelijkheid van België tot op heden.

* Christian Koninckx is doctor in de Wijsbegeerte & Letteren. Hij is ook gasthoogleraar aan *The Maritime Science Institute* van de Universiteit Gent en secretaris-generaal (1985-1990) van de *International Commission of Maritime History*. Hij publiceerde o. a. *Koning in België. Het instituut, de functie, de persoon*, Lannoo: Tielt, 2014 en *Boudewijn. Een Koning en zijn tijd* (ed. C. KONINCKX & P. LEFEVRE), Lannoo: Tielt, 1998.

¹. Hoewel de herdenking van de herinrichting genoeg aanleiding bood voor een viering, kon dat toen zelfs niet in mineur doorgaan als gevolg van de aanslepende sanitaire verwickelingen rond de COVID-crisis. Niettemin kon een gedocumenteerde geschiedenis van de Belgische militaire marine onder boekvorm gepubliceerd worden, dankzij het navorsingswerk van een groep historici en marineofficieren *De Belgische Marine sedert 1946. Een geschiedenis* (ed. C. KONINCKX), Tielt, 2020. Een Franse versie verscheen onder de titel *La Marine belge de 1946 à nos jours*, Brussel, 2020.

Vooraf moet toch aangestipt worden dat de allereerste Belgische militaire marine niet onder koning Leopold I werd opgericht, maar onder het eerste Belgische regentschap, namelijk dat van Erasmus baron Surlet de Chokier (1831), en dat de heroprichting in 1946, eveneens onder een regentschap plaats vond, ditmaal dat van prins Karel, Graaf van Vlaanderen (1944-1950).

In de allereerste Belgische Grondwet werd vastgelegd dat de Koning het bevel voert over land- en zeemacht (Art.68).¹ Het lag en ligt nog steeds voor de hand dat immer een bijzondere relatie bestaat tussen de vorsten en de krijgsmacht. Hoe was hun verhouding tot de Marine of de Zeemacht?

De Belgische onafhankelijkheid in 1830

In 1830 was de onafhankelijkheid in België uitgeroepen en op 26 september werd een voorlopige regering aangesteld. De troepen van koning Willem I hadden het grondgebied echter nog niet verlaten. Tussen de vijftientig en dertigduizend soldaten in dienst van Willem I, hadden beschutting gezocht achter de Rupel en de Nete, tussen Boom en Lier. Tegelijkertijd schermde deze troepen Antwerpen en haar citadel af die zij nog steeds in handen hielden, terwijl zij ook nog de controle over de scheepvaart op de Beneden-Schelde bleven uitoefenen.

Op 10 november 1830 kwam het Congres te Brussel bijeen; het was zo wat een voorlopig Belgisch parlement dat 200 leden telde. Een Constituante werd opgericht en Erasmus baron Surlet de Chokier werd op 24 februari 1831 als regent aangesteld, in afwachting dat een koning gekozen werd. De eerste koning zou de eed pas op 21 juli afleggen.

Met het oog op de situatie in het noorden van het land en de aanwezigheid van generaal baron Chassé die zich in de citadel van Antwerpen had verschanst, was men bekommerd om de vrije scheepvaart op de Schelde zo snel mogelijk te herstellen.

¹. Dat de Luchtmacht niet vermeld werd is vanzelfsprekend, gelet op het feit dat die toen nog niet bestond.

In een sfeer van oproer en verzet tegen het regime van koning Willem I, aangestuurd door de drang naar onafhankelijkheid, onderschreef nochtans niet iedereen de nieuwe situatie. Aanvankelijk in de burgerij en meer in het bijzonder in maritieme middens heerste een scepticisme ten opzichte van het streven naar onafhankelijkheid. Dat was enigszins begrijpelijk, want dankzij de hereniging met de noordelijke provincies in 1815, hadden de zuidelijke provincies een economische en industriële heropbloei gekend. De opstand had zich nochtans algemeen verspreid, terwijl de aanhangers van de Belgische onafhankelijkheid de 'Hollanders' en zij die voor hen partij kozen bleven bestoken. Spanningen in Antwerpen spoorden de burgemeester van Antwerpen aan om een militia op de been te brengen, het '*Belgisch vrijkorps van Antwerpen ter beveiliging van de dokken en de handel*'. Het stond onder bevel van Filip de Gorter, een reder die de openbare orde moest handhaven en instond voor politionele taken ten einde de activiteit in de haven te waarborgen.

Vanuit Brussel drong het Regentschap aan opdat een compagnie werklieden van de maritieme genie zou opgericht worden, op kosten van de Stad Antwerpen, terwijl de officieren onder de bevoegdheid van het ministerie van Oorlog zouden ressorteren. Deze compagnie werd onder het bevel geplaatst van Louis Marguerie, een Franse scheepsbouwer die geruime tijd al in Antwerpen was gevestigd. De compagnie werd belast met de uitvoering van militaire werken. Ondertussen had een andere Franse scheepsbouwer, Pierre Louis Lucas Carpentier, die al ten tijde van het Franse Keizerrijk in Antwerpen vertoefd had, het bevel over het vrijkorps van Gorter overgenomen. Carpentier en Marguerie verdeelden onder elkaar de taken die zij aan het vrijkorps en de genie-compagnie toevertrouwden. Beide organisaties kenden echter een kortstondig bestaan. Het vrijkorps hield op te bestaan op 23 oktober 1831, terwijl de genie-compagnie op 13 december 1833 werd afgeschaft.¹

Intussen had het Congres op 15 januari 1831 een krediet van 250.000 gulden goedgekeurd voor de oprichting van een militaire marine. Bij

¹. L. LECONTE, *Les Corps francs maritimes d'Anvers 1830-1834* In: *Carnet de la Fourragère*, 1925,3, p. 44-63.

decreet werden twee oorlogsbrigantijnen, de *Congrès* en de *Quatre Journées* in Boom op stapel gezet.¹

De eerste begroting voor het departement Marine werd in juni 1831 aan het Congres ter stemming voorgelegd: 60.000 gulden waren bestemd voor de brigantijnen en een voorlopig krediet van 190.000 gulden voor de bouw van kanonneerboten². Daarenboven werden 50.000 gulden voorzien voor het geschut aan boord van de schepen en voor het kruit der brandschepen. Men voorzag provisies voor de verwerving van korvetten en van stoomschepen. Betreffende het kader en de bemanningen moest nog heel wat geïmproviseerd worden³.

Een *Marine korps* moest nog opgericht worden⁴: men voorzag een contingent dat uit 600 man zou bestaan waaronder 32 officieren. Dezen werden verondersteld ervaring te hebben opgedaan in de Nederlandse marine of in de scheepvaart; daarnaast moesten marsgasten, roergangers, kanonniers, timmerlui, scheepsjongens en soldaten gerekruteerd worden. Men gaf de voorkeur aan jongelui die afkomstig waren van de kust en onder de dienstplicht vielen, als zij de dienst op zee verkozen eerder dan in de infanterie of de cavalerie, of als ze enige beroepservaring op zee hadden opgedaan. Dit *Marine korps*, een implicatie van het decreet van 1831, was bedoeld om de oorlogsschepen van een bemanning te voorzien.⁵

Van 2 tot 12 augustus 1831 had de Tiendaagse Veldtocht plaats. De Nederlanders vielen België binnen, maar ze werden dankzij de steun van het Franse leger aan de Belgische troepen onder leiding van koning

¹. De brigantijnen of bricks waren bedoeld voor de verdediging van de kust; na hun tewaterlating werden ze nochtans voor de dienst op de hoge zee ongeschikt verklaard en in 1842 uit de dienst genomen.

². Vier schepen als schoeners getuigd.

³. L. LECONTE, *La Marine de Guerre belge (1830-1940)*, Brussel, 1945, p. 10-11.

⁴. Het korps zou waarschijnlijk vanaf 1832 opgericht zijn. J.-P. DE BRUYNE, *Instruments pour l'étude de l'histoire de la marine militaire belge des origines à 2000. Bibliographie. Chronologie. Navires. Commandements et bases navales*. Sint-Martens-Latem – Aix-en-Provence, 2001, p. 232.

⁵. BRUSSEL. ALGEMEEN RIJKSARCHIEF (hierna ARA), *Archief van het Bestuur van het Zeewezen* (hierna *Bestuur van het Zeewezen*), nr. 227.

Leopold I teruggedrongen. De Nederlanders hielden de citadel van Antwerpen nog steeds in hun greep; zij zouden pas in december 1832 capituleren. In datzelfde jaar nog was voor de duur van de krijgsverrichtingen een marine infanterie opgericht; een tweede compagnie matrozen van 120 man werd samengesteld, dat de benaming *Korps mariniers* kreeg.¹

Tijdens hun aftocht brachten de Nederlanders twaalf van hun eigen kanonneer-kotters tot zinken in Antwerpen. De Belgische marine slaagde erin acht van de vaartuigen te bergen. Ze werden hersteld en herbewapend. Voortaan beschikte de Belgische militaire marine over twee brigantijnen en vier schoeners kanonneerboten, naast de acht die als oorlogsbuit in beslag waren genomen. Oorlogsbasissen werden ingericht in Burcht op de linkeroever van de Schelde, bij Fort Sint-Kruis op de rechteroever (Kruisschans) en Fort De Perel (nabij Kallo) eveneens op de linkeroever². De marine telde toen 500 man. Koning Leopold I schouwde de marine voor de eerste maal te Kallo op 9 juni 1833³.

Tijdens de volgende jaren zal het aantal schepen onveranderd blijven. Ze werden ingezet voor de veiligheid van de scheepvaart op de Schelde, hoewel de brigantijnen en twee kanonneerboten via de binnenwateren naar Oostende voeren; want de weg naar de zee via de Schelde was nog onveilig. Zij werden omgevormd tot schoeners-schoolschepen. Een kotter, de *Aviso*, werd aan de Marine overgedragen en bewapend voor de visserijwacht⁴.

Op voorstel van de Minister van Oorlog werd op 3 april 1836 een bataljon infanterie gelicht met standplaats in Antwerpen, belast met de wacht op de Schelde en de verdediging van de wachtposten langs de Scheldeoevers. In dat bataljon werd de compagnie mariniers – in feite de

1. *Ibidem*.

2. Deze forten dateren oorspronkelijk van de Spaanse tijd. Cfr. R. HAVERMANS, *Historisch-geografische sprokkelingen uit het Antwerpse polderland*. S.l., 1967, en *idem*, *Kruisschans*. In : *Polderheem*, 26, 1991, 3-4, p. 20.

3. J.-P. DE BRUYNE, *La Marine des Belges*. Brussel, 2006, p. 98.

4. J.-P. DE BRUYNE, *La Marine des Belges... op.cit.*, p. 99.

allereerste marine fuseliers – geïntegreerd¹. Eigenlijk stonden die al in 1832 ter beschikking om manschappen voor de toekomstige oorlogsvloot te leveren. Deze compagnie was eveneens in Burcht gelegerd. Oorspronkelijk bij de militaire genie ingedeeld, was deze compagnie tevens bestemd om overal ingezet te worden waar de medewerking van zeelieden vereist was.

Op verzoek van het Ministerie van Buitenlandse Zaken waarvan de Marine afhing, werd aan de Koninklijke Militaire School in Brussel in 1836 een opleiding van aspiranten voor de militaire marine opgestart. Tot in 1860 zijn echter slechts vijftien officieren afgestudeerd, wat toch bitter weinig is².

De beginjaren van de militaire marine waren dus moeilijk en soms chaotisch, maar een nieuw tijdperk was definitief aangebroken. Eens de vrede tussen België en Nederland op 19 april 1839 beklonken was, betekende het zoveel als een nieuwe ontwikkeling voor de militaire marine; zij is dan niet langer uitsluitend op stromen en rivieren actief, maar zij vaart ook op de wijde zee.

Immers vanaf 1840 ontstaat in België belangstelling voor overzeese maritieme koloniale projecten. Koning Leopold I heeft daarin een grote rol gespeeld, want hij inspireerde tal van projecten en tastte hiervoor vaak in eigen beurs. In de onwetendheid van de Regering had de Koning in 1838-1839 contact opgenomen met de vicekoning van Egypte om Kreta bij België in te lijven. Daar kwam niets van. Met andere plannen genoot de Koning soms de steun van de Regering, terwijl het Parlement daar meestal weinig voor voelde. Een hele reeks projecten werd besproken. Zo ging er belangstelling uit naar het verwerven van enkele eilanden van de Antillen. De Zweedse regering bood het eiland Saint-Barthélemy aan, maar uiteindelijk is het Frankrijk die het eiland verwierf³. De Koning stuurde luitenant-ter-zee Eykolt met een kotter uit naar de Fär Öar, maar

¹ P.W.A. SONSEK, *Notre ancienne infanterie de marine. Le Bataillon de l'Escaut 1836-1840*. In : *Revue de la Ligue maritime belge*, 11 (1912, n° 211), p. 5 et sq.

² J.-P. DE BRUYNE, *La Marine des Belges... op.cit.*, p. 101.

³ Over de geschiedenis van Saint-Barthélemy, zie I. HILDBRAND, *Den svenska kolonin S:t Barthélemy och Västindiska Kompaniet fram till 1796*. Lund, 1951.

die waren niet te koop¹. Er was ook nog sprake om een deel van Nieuw-Zeeland onder Belgisch protectoraat te plaatsen, van het Spaanse gedeelte van Haïti en het sultanaat Sarawak op Borneo. Voor Belgische rekening zou de archipel der Nicobaren in de Golf van Bengalen via een Engelse compagnie gevaloriseerd kunnen worden; slechts 1/3 van het kapitaal werd ingezameld. De transactie ging dus niet door.

Spanje dat met geldgebrek te worstelen had, zocht een gegadigde voor de Filipijnen. Een consortium met zetel in Brussel was bereid fondsen aan te reiken op voorwaarde dat de Regering een interest van 5% zou waarborgen, maar zij ging daar eens te meer niet op in. Voor al deze projecten waren de schepen van de Marine voor verkenning uitgestuurd.

De *Louise-Marie*, een schoener van 200 ton, werd verworven en bestemd voor de visserijwacht en voor expedities naar Abyssinië en Guatemala. In 1841 worden twee stoompakketboten met schepraderen in dienst genomen, de *Président* en de *British Queen*. Zij werden uitgerust met korte scheepskanonnen en bemand door de Marine.

België was in feite op zoek naar kolonies om haar industrie en handel te bevorderen. De Koning was zich zeer bewust dat dergelijke projecten de armoede in België kon helpen bestrijden. Er waren kortstondige pogingen tot kolonisatie in Santo Tomas in Guatemala (1841-1856) en in de Rio Nuñez van Guinea (1848-1856) waaraan de *Louise-Marie* en de *Duc de Brabant*, een oorlogsbrik bewapend met 22 kanonnen (in 1845 in dienst genomen) deelnamen en tal van andere koopvaardijsschepen die aan privé reders toebehoorden. In diezelfde periode werd de pakketdienst Oostende-Dover opgestart met bemanningen geleverd door de Marine².

Wat de koloniale expedities betreft, herinnert het regime aan dat van de Oostendse Compagnie in het begin van de 18^{de} eeuw; want op het eerste gezicht lijkt het nogal vreemd dat een militaire marine zich voor handelsactiviteiten leent. In de grond kan dat verklaard worden door het

¹ Eilanden ten noorden van Schotland toebehorend aan Denemarken: C. BRONNE, *Léopold Ier et son temps*, Brussel, s.d., p.189.

² De schepen waren met schepraderen uitgerust: de *Chemin de fer belge*, de *Ville d'Ostende* en de *Ville de Bruges*, werden herdoopt respectievelijk tot *Diamant*, *Rubis* et *Topaze*. J.-P. DE BRUYNE, *La Marine des Belges...op.cit.*, p. 100.

feit dat de kolonisatie voor dergelijke ondernemingen en in de toenmalige context een militaire ondersteuning vergde, althans in een aanvankelijk stadium. Omdat de Marine toen onder Buitenlandse Zaken viel, is er dus een zekere logica. De praktijk verschilt in niets met die van de grote koloniserende zeemogendheden.

In het kader van een efficiënte zeewaartse verdediging van Antwerpen – een wens van Leopold I en uitgevoerd door kapitein Brialmont – werd in 1855 een commissie opgericht onder het voorzitterschap van prins Philippe, graaf van Vlaanderen en tweede zoon van de vorst. Volgens het plan van de commissie zou een flottielje samengesteld worden bestaande uit de voornoemde *Louise-Marie* en de *Duc de Brabant*, drie stoomaviso's en vier kanonneerboten. De Kamers protesteerden fel tegen het plan; een kamerlid beweerde zelfs dat de Marine als werktuig moest dienen “om de illusionaire en buitensporige denkbeelden van het Hof te verwezenlijken”¹.

In tussentijd had de Regering stelselmatig de kredieten toegekend aan de Marine terugschroefd met als implicatie een vermindering van de effectieven. Als gevolg van deze restricties, van de magere profijten en teleurstellingen bij de pogingen tot kolonisatie en van de onwil van het Parlement, zal tot de ontbinding van de militaire marine worden besloten op 11 april 1862. De lijn Oostende-Dover en haar schepen werden overgeheveld naar het *Bestuur van de Marine*, dat voortaan *Staatsmarine* werd genoemd. De schepen behielden nochtans de oorlogswimpel tot in 1876; dat schonk het enigszins nog een militair karakter, hoewel de schepen niet bewapend waren.

We laten opmerken dat vanaf 1831 al wat de Marine betrof onder de bevoegdheid viel van Buitenlandse Zaken, en van 1837 tot 1840 onder Openbare Werken. Van 1840 tot 1872 werd de Marine terug overgeheveld naar Buitenlandse Zaken en opnieuw naar Openbare Werken van 1872 tot 1884². In deze laatste periode bestond er geen militaire marine meer.

¹ *De Zeemacht. Van de Admiraliteit van Vlaanderen tot de Belgische Zeemacht*, Tielt, 1992, p. 113.

² C. VLEESCHOUWERS, *Inventaris van het Archief van het Bestuur van het Zeewezen. 1830-1976. (Ministerie van Nationale Opvoeding en Nederlandse Cultuur en Ministerie*

De Koninklijke Marine

Voor een goed begrip van de kwalificatie militaire marine in die tijd, is het misschien nuttig een verduidelijking aan te brengen.

Van 1831 tot 1862 wordt de eerste Belgische militaire marine in de historische literatuur nu eens militaire marine, dan weer krijgsmarine genoemd of nog *'koninklijke marine'*. Deze laatste benaming wordt wel degelijk gebruikt in sommige officiële gedrukte documenten, in het *Belgisch Staatsblad* of in *La Belgique Judiciaire*. Hoe eigenaardig het ook moge klinken, in geen enkele officiële akte, zij het een wet of een koninklijk besluit, blijkt de Belgische Regering de kwalificatie *'koninklijke'* voor de Marine formeel te hebben uitgevaardigd of verleend. En straffer nog, hier en daar komt zelfs de benaming *'Marine du Roi'* voor¹. Hoe moeten deze benamingen geïnterpreteerd worden?

Het lijkt geen twijfel dat sinds 15 januari 1831, het onafhankelijke België over een militaire marine beschikte, hoe bescheiden die toen ook was. Elementen tonen ontegensprekelijk aan dat oorlogsschepen hebben bestaan. Zelfs als in het politieke debat met betrekking tot de gegrondheid van een oorlogsmarine, de protagonisten steeds klaagden over de beperkte middelen die ter beschikking werden gesteld. De herhaalde klachten van de voorstanders van een militaire marine botsten steeds tegen de argumenten van de tegenstanders.

De begrotingen, zo vroeg als die van 7 oktober 1833, leveren trouwens het bewijs van haar werkelijk bestaan. Maar men moet een klaar en duidelijk onderscheid maken en correct interpreteren, te meer dat toen de materie een bevoegdheid was van het ministerie van Buitenlandse Zaken.

van Nationale Opvoeding en Franse Cultuur. Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de Provinciën. Algemeen Rijksarchief). Brussel, 1979, p.8.

¹. ARA, *Bestuur van het Zeewezen*, 432 en 433. In officiële documenten, zelfs als die uitgaan van de Koning of van het Militair Huis van de Koning, is er slechts sprake van krijgsmarine of militaire marine. Koninklijke besluiten van 1837 en 1853 maken geen melding van de *Koninklijke Marine*. Nochtans, in een Koninklijk Besluit van 31 december 1838 wordt een reglement opgenomen betreffende de uniformen van de officieren van de administratie van de *Koninklijke Marine* (ARA, *Ibidem*, 436).

Inderdaad, de begroting van 1833 bijvoorbeeld, bepaalde dat die betrekking heeft op het departement van de Marine toegevoegd aan Buitenlandse Zaken. Precies de term 'marine' kan tot verwarring leiden.

Aan de hand van de begrotingen blijkt dat alle uitgaven van het departement van de Marine werden opgelijst, met inbegrip van de oorlogsschepen en hun bemanning, en tegelijkertijd de uitgaven voor eerder burgerlijke opdrachten die geacht werden door hetzelfde departement te worden uitgevoerd. Nochtans is er nergens sprake van de term 'koninklijke marine'.

Voorbeelden tonen echter aan dat de Staat bemanningen leverde, officieren en matrozen van de *Koninklijke Marine* om in te schepen aan boord van koopvaardij schepen, opdat deze zeelui in staat zouden gesteld worden om op zee te varen. We veronderstellen dat op die manier aan militaire zeelieden de gelegenheid voor opleiding en ervaring geboden werd.

Onder de vorm van een voorzichtige hypothese, zou men kunnen besluiten dat in een eerste stadium de *Koninklijke Marine* zich beperkte tot een aantal oorlogsschepen en een contingent manschappen veeleer dan een echte oorlogsvloot, en waarbij de officieren de equivalenten van de graden voerden die in buitenlandse militaire vloten gebruikelijk waren, met in acht name van de *ad hoc* reglementen¹. Dat stond duidelijk los van de koopvaardij waarvan de schepen tot de privésfeer behoorden. Een 'burgerlijk' personeel dat ressorteerde onder het Bestuur van de Marine maakte geen deel uit van de *Koninklijke Marine*.

Een enquête naar de noodzaak van een militaire marine ter bescherming van de nationale en internationale handel over zee, zal in politieke middens een aanslepend debat blijven voeden. In 1835 was gesuggereerd geweest dat "de eigen [= nationale] zeelieden opgeleid op schepen van de Staat zouden worden, terwijl zij ten laste bleven, en evengoed voordelig gespreid konden worden over enkele koopvaardij schepen, die expedities zouden ondernemen op zoek naar afzetgebieden voor inheemse producten"². En dat deze

¹. *Moniteur Belge. Journal Officiel*, 125 (4 mei 1832) en 126 (5 mei 1832).

². *Moniteur Belge. Journal Officiel*, 138 (18 mei 1835).

optie te verkiezen was boven een bescherming van onze scheepvaart uitgevoerd door oorlogsschepen van geallieerde landen; want hun loyaliteit kon in vraag worden gesteld. We herinneren er ook aan dat in die tijd koopvaardij schepen op de lange vaart vaak bewapend werden.

Onze hypothese betreffende de betekenis van de *Koninklijke Marine* in de prille aanvangsjaren van onze militaire marine houdt dus misschien steek. De benaming *Koninklijke Marine* zou stilaan zonder juridische grondslag ingang hebben gevonden en geïnspireerd zijn geweest door de benamingen van de militaire marine in Nederland en Frankrijk.

Misschien kan men dat ook logisch veronderstellen door het feit dat Buitenlandse Zaken inherent verbonden was aan de prerogatieven van de Koning. Was het dan niet bijna vanzelfsprekend dat de militaire marine koninklijk was? De benaming *koninklijke marine* blijft hoe dan ook intrigeren.

Het is evenzeer evident dat de militaire marine, de staatse scheepvaartopdrachten en de koopvaardij in de loop van de 19^{de} eeuw verstrengeld blijven, omdat beide marines, en hoofzakelijk de Administratie of het Bestuur van het Zeewezen, van het Ministerie van Buitenlandse Zaken afhingen.

Wat gebeurt er na de afschaffing van de militaire marine?

Wanneer Leopold II zijn vader opvolgt op 18 december 1865, beschikt België over geen militaire marine meer. Als hertog van Brabant koesterde Leopold nochtans ook grote koloniale ambities, naar het voorbeeld van zijn vader. Een militaire marine zou hem daarin toch behulpzaam zijn geweest. In 1854 had koning Leopold I trouwens gesuggereerd dat alle diplomatieke rapporten aan zijn zoon zouden worden voorgelegd, vooraleer zij naar Buitenlandse Zaken doorgestuurd werden¹. Het is dan niet verwonderlijk dat de hertog van Brabant interesse heeft getoond voor

¹ C. BRONNE, *Léopold Ier et son temps...op.cit.*, p. 65.

de projecten die zijn vader koesterde. Het is vooral het commerciële luik dat zijn aandacht weerhield en minder de logistieke infrastructuur, namelijk schepen. Eens koning geworden zal hij expansionistische ambities blijven koesteren tot baat van 's lands economie. Niettemin zal hij in 1866 de kwestie van een militaire marine in de ministerraad voorzichtig ter sprake brengen. En opnieuw kwam de heroprichting ter sprake in 1887. Het uiterst mager resultaat is dat een flottielje van vier motorsloepen telkens gewapend met één kanon tot stand kwam in 1890¹.

Gespeend van de mislukkingen uit het verleden, wierp Leopold II vanaf 1875 de tactiek op het vlak van het expansionisme over een andere boeg en probeerde hij de piste uit van het humanitaire en wetenschappelijke onderzoek. Op termijn zal dat uitmonden in de oprichting van de Vrijstaat Kongo, maar dat valt buiten het kader van ons thema.

Het enige marine symbool dat aan Leopold II gekleefd kan worden is dat hij, zoals zijn neef de Duitse keizer Wilhelm II, lid was van de *Royal Yacht Squadron* en zij samen aan zeilwedstrijden deelnamen, zoals de regatta in Kiel. Tijdens één van deze evenementen, verleende Wilhelm II aan Leopold II in 1897 de eretitel van admiraal van de keizerlijke vloot.

Wanneer de militaire marine ophoudt te bestaan in 1862, wordt een *Staatsmarine* opgericht², maar dit heeft niets militair om het lijf, zij het dat een aantal effectieven van de opgedoekte militaire marine op de pakketboten van de lijn Oostende-Dover in dienst blijven. Deze schepen zijn zoals gezegd niet bewapend, terwijl de *Staatsmarine* een burgerlijke organisatie is. Hoewel het merendeel der officieren en matrozen van de militaire marine naar dat Bestuur van het Zeewezen zijn overgeheveld, hebben anderen dienst genomen in het landleger of zijn zij met onbepaald verlof weggestuurd. Een flottielje kanonneerboten werd als reserve-eenheid in Antwerpen in stand gehouden van 1901 tot 1914. Wanneer de Eerste Wereldoorlog uitbreekt, beschikt België over geen enkele militaire marine. De Regering had gegokt op het neutraliteitstatuut van het

¹. J.-P. DE BRUYNE, *Instruments pour l'étude de l'histoire de la marine...op.cit.*, p. 237.

². ARA, *Bestuur van het Zeewezen*, nr. 435. De benaming *Staatsmarine* werd zeker al in 1848 gebruikt door het Bestuur van het Zeewezen onder Buitenlandse Zaken.

koninkrijk en waande zich bijgevolg beveiligd tegen elke vijandelijke aanval.

Wanneer de Duitse invasie een feit wordt, werd er op een lager toontje gezongen. Vijandelijke schepen in Belgische havens werden door de Belgische militaire overheden in beslag genomen. Maar een rechterlijke instantie bevoegd om een uitspraak te doen over de inbeslagnames bestond toen niet. Een uitzonderingsrechtbank werd opgericht om als Prijsgerecht te fungeren. Gelet op de snelle bezetting van het Belgische grondgebied, kon het slechts één zaak behandelen die niet eens afgewerkt kon worden. Voor de duur van de oorlog werd de uitzonderingsrechtbank opgeschort¹. Omdat op maritiem vlak verder geen voorbereidingen getroffen waren, werden de handelsschepen overgeleverd aan de aanvallen van Duitse duikboten, terwijl de kustwateren met mijnen doorspekt waren. De reserve-flottielje werd gemobiliseerd en onder het bevel geplaatst van kapitein-ter-zee graaf de Borchgrave d'Altena, benoemd tot directeur van de *Dienst voor de verdediging van de kust en de binnenwateren*. L. Hennebicq, zijn adjunct en secretaris, werd benoemd tot Commissaris van de Marine². De Borchgrave beschikte over een honderdtal manschappen. Op eigen initiatief liet hij gekwetsten en zieken uit de ziekenhuizen van Oostende en Brugge inschepen op de pakketboot *Ville d'Anvers*, en als lading werd nog de goudvoorraad van de Nationale Bank te Oostende meegenomen. Het schip vertrok dan met bestemming Le Havre. Na zijn kostbare lading mensen en speciën ontscheept te hebben, liet hij troepen van de 4^{de} Divisie van het Leger inschepen op de pakketboot *Champagne*. Hoewel deze operaties zonder enige hinder verliepen, werd de Borchgrave van desertie beschuldigd, omdat hij het koninkrijk zonder toelating verlaten had en

¹. Na de oorlog kwam een nieuw initiatief met de oprichting van het Prijsgerecht te Antwerpen, namelijk op 26 september 1919. Begin 1920 en ook na de Tweede Wereldoorlog is het Prijsgerecht niet meer samengekomen. Formeel werd het nochtans niet opgeheven. E. SOMERS, *Wet 26 augustus 1919 tot inrichting van het Prijsgerecht*. In: *Larcier Wet en Duiding. Economisch Recht*, vol. 4 *Vervoer* Edit. J. COPPENS, G. GONSAELES, E. SOMERS & F. STEVENS, Brussel, 2013, pp.322-325.

². [D. HENRARD], *Le Corps de Torpilleurs et Marins*, In: *La Flamme - Numéro spécial*, Brussel, s.d., p. 7.

uit eigen beweging een vaartuig van de Staatsmarine eveneens zonder toelating gebruikt had. De vraag stelt zich wie hem de toelating had moeten verlenen? Het Bestuur van het Zeewezen of de Minister van Oorlog? Waren de maaltboten van de lijn Oostende-Dover toen al voor oorlogsdoeleinden opgevorderd? Waren de bemanningen gemobiliseerd of niet? Indien ja, dan vielen deze onder de bevoegdheid van de Minister van Oorlog. Wat er ook van zij, de Borchgrave werd *stante pede* buiten dienst gesteld¹.

Men moet vaststellen dat het statuut der schepen, van officieren en matrozen van de marine in een waas gehuld bleef. Sinds november 1912 viel het Bestuur van het Zeewezen onder het Ministerie Marine, Post en Telegraaf waaraan ook de Spoorwegen in februari 1914 werden toegevoegd. Ondanks zijn militaire graad als kapitein-ter-zee hing de Borchgrave af van het Bestuur van het Zeewezen. Maar wanneer de marinebasissen in oktober 1914 aan luitenant-generaal Cuvelier werden toevertrouwd, staan zij onder militair commando en dus onder de Minister van Oorlog.

Ondertussen waren vier kanonneerboten langs de Schelde uit Antwerpen vertrokken om in Oostende in veiligheid te worden gebracht. Maar eens zij in de Nederlandse territoriale wateren aanbelandden, werden zij door de Koninklijke Nederlandse Marine gepraaid en aan de ketting gelegd. Nederland was in het conflict neutraal gebleven en paste de wet toe op de scheepvaart van oorlogvoerende landen conform het Verdrag van 1839. De bemanningen, matrozen, onderofficieren en officieren, ongeveer tweehonderd man, werden in Rotterdam geïnterneerd².

De Annexes flottantes – Het Bemanningsdepot

Op 1 oktober 1914 worden de zogenaamde '*Annexes flottantes*' opgericht ter ondersteuning van het Belgisch Leger³. De oorlog woedde al gedurende twee maanden. Twee marinebasissen worden opgericht: één

¹. *Ibidem*.

². *Ibidem*.

³. Het betreft allerlei kleinere dienstvaartuigen zoals aken, barken en sloepen, tot zelfs pontons.

in Oostende, de tweede in Zeebrugge, beide onder het bevel van luitenant-generaal Louis Cuvelier. Emile Cornellie¹, majoor uit de reserve, wordt door Cuvelier belast met de organisatie van de 'Annexes' bijgestaan door Hennebicq, commissaris van de Marine. Hennebicq is echter geen militair en behoorde tot het Bestuur van het Zeewezen². Cornellie, dankzij het commando dat hem was toevertrouwd, vordert alle beschikbare schepen op in de oorlogsbasissen.

Wanneer het Belgisch Leger zich op 13 oktober uit Antwerpen terugtrok, beval het Legerhoofdkwartier de basissen naar Calais over te brengen. In Duinkerke liet Cornellie 8.000 soldaten inschepen, de bevoorrading van het Belgisch Leger en de artilleriestukken die zich in Zeebrugge bevonden, om dat allemaal naar Calais over te brengen. Vanuit Calais verzorgde Cornellie de evacuatie naar Engeland van 36.000 vluchtelingen met Belgische maalboten en Franse schepen, daarna nog eens 10.000 Belgische gekwetsten van de IJzerveldtocht. Het is nog maar een begin. Cornellie verdubbelde de inspanningen betreffende het in veiligheid brengen van gekwetsten met behulp van maalboten en Engelse schepen³.

In Engeland verzamelt Cornellie de bemanningen van de maalboten en vissers in een nieuwe *Compagnie des Annexes*. Deze 'annexes' vallen onder de Belgische overheid en zullen later een eenheid vormen van de basis in Calais in 1917. Op 3 mei 1917 wordt een *Bemanningsdepot* opgericht: het omvat een staf en twee compagnies matrozen. Het *Depot* moet instaan voor de voedselbevoorrading der handelsvaartuigen ingeschakeld in de algemene bevoorrading. Het omvat ook nog een peloton marine-artillerie om kanonnières op te leiden.

1. [D. HENRARD], *Le Corps de Torpilleurs...op.cit.*, p. 8. Cornellie is officier van de Marine. In vreedstijd deed hij dienst op de pakketboten Oostende-Dover. Hij behoorde dus tot de Staatsmarine. Als majoor in de reserve is hij militair.

2. Léon Hennebicq (1871-1940) advocaat bij het Hof van Beroep in Brussel (1896), oorlogsvrijwilliger 1914-1918, wordt tot maritiem commissaris benoemd in 1914. Hij had de leiding van de diensten der maritieme en binnenwateren van het veldleger. Na de oorlog was hij stafhouder van de Brusselse balie (1925-1927), voorzitter van de *Belgische Maritieme Liga* van 1911 tot 1927 en lid van de *Marine Academie*.

3. [D. HENRARD], *Le Corps des Torpilleurs...op.cit.*, p. 8.

Depot en '*Annexes flottantes*' vormden samen de *Maritieme Militaire Diensten van de basis van Calais*. Het *Bemanningsdepot* werd bij Gravelines gevestigd en had o.a. de beveiliging van de kust als opdracht.

Als het toen niet om een militaire marine gaat in de echte betekenis van het woord, terwijl daarnaast meer dan vierhonderd man dienst deed aan boord van Belgische handelsvaartuigen, waaronder ruim een honderdtal als kanonnières, waren de manschappen gemobiliseerd ten dienste van het *Depot* en de *Annexes* ingezet voor krijgsverrichtingen en onder meer voor de ontmijning. Maar zij maakten deel uit van het Belgisch Leger of van de Staatsmarine. Andere Belgen deden dienst aan boord van Franse mijnenvegers en torpedoboten¹. Dat een militaire marine meer en meer vorm moest krijgen, werd als maar prangend. Niettemin bleef een dubbelzinnigheid zweven betreffende het precieze ministerie waarvan schepen en manschappen afhingen. Sinds 1884 viel de Staatsmarine, haar schepen en varend personeel onder het beheer van het *Ministerie van Spoorwegen, Post en Telegrafie* na de overheveling vanuit *Openbare Werken*².

De '*Annexes*' en het *Depot* vielen onder de bevoegdheid van het Belgisch Leger, dus van het Ministerie van Oorlog. Het statuut van zeelui en kanonnières op de handelsschepen bleef vaag.

De Belgische regering die zich bij de aanvang van de oorlogsverrichtingen te Saint-Adresse bij Le Havre had teruggetrokken, had maatregelen getroffen om ook de kolonie te verdedigen. Hiervoor was een contingent Congolese soldaten omkaderd door Belgische officieren in paraatheid gebracht. Georges Goor, luitenant van de Marine, bevorderd tot kapitein-commandant van de Congolese *Force publique*, organiseerde een flottielje op het Tanganyika-meer, samengesteld uit licht gewapende vaartuigen waaronder drie kanonneerboten die met succes op het meer opereerden. Waarschijnlijk is het op dat gevechtsterrein dat 'Belgische zeestrijdkrachten' tijdens de Eerste Wereldoorlog te water enkele overwinningen op de Duitsers behaalden en deze zelfs tot aftocht

¹ F. PHILIPS, *14-18 op zee: Belgische schepen en zeelui tijdens de Grote Oorlog*, Tielt, 2013, p. 61 et sq.

² C. VLEESCHOUWERS, *Inventaris van het Archief van het Bestuur van het Zeeweze...op.cit.*, p. 9.

terugdrongen. De flottielje slaagde er nadien in de Geallieerden militair bij te staan in de regio¹.

Het Interbellum. Het Korps van Torpedisten en Zeelui

De Wapenstilstand van 11 november 1918 stelde een einde aan het conflict. België verwierf een relatief indrukwekkend aantal oorlogsschepen dat door de Geallieerden buitgemaakt was: zes turbine torpedojagers van 250 ton, elf van 150 ton, naast een twintigtal zeesnelboten bestemd om te patrouilleren en mijnen te vegen, twee riviersnelboten, slepers, twee duikboten en 34 dienstvaartuigen. Zij werden ter beschikking gesteld van het Depot².

Als gevolg van deze aanwinsten, werd het *Bemanningsdepot* gereorganiseerd en op 19 november 1919 herdoopt tot *Detachment der Torpedisten en Zeelui*. Op dat ogenblik beschikte België over een echt arsenaal oorlogsschepen waaraan nog Belgische mijnenleggers en kanonneerboten van Belgische origine zullen toegevoegd worden, een escorte-mijnenveger van Engelse origine die voor de visserijwacht zal ingezet worden en tenslotte nog een eerste-klas-kruiser de *d'Entrecasteaux*, die weliswaar ontwapend was en door Frankrijk was uitgeleend. Dit oorlogsschip zal als stationair schoolschip bij Brugge gemeerd worden en als marinebasis voor de opleiding en als logies dienst doen.

De zeelieden zijn er onderhevig aan het regime van de militaire dienstplicht. Sommige vaartuigen worden naar Duitsland afgedaald naar de Rijnflottielje om toezicht te houden op de stroom van Keulen tot aan de Nederlandse grens, terwijl andere schepen minder geschikt bevonden werden en verschroot zullen worden. Het *Detachment* stond onder het commando van officieren van het Landleger, maar de manschappen zijn wel zeelieden. De opdrachten die aan het *Detachment* werden toevertrouwd omhelzen voornamelijk de politionele kustbewaking, het

¹. F. PHILIPS, *14-18 op zee ...op.cit.*, p. 26-29.

². J.-P. DE BRUYNE, *La Marine des Belges...op.cit.*, p.300-302.

toezicht op de Neder-Schelde, het onderhoud van het buitgemaakte materieel, het mijnenvegen en het bergen van scheepswrakken.

Op 19 oktober 1923 verandert de benaming van het *Detachment*; het werd herdoopt tot *Korps van Torpedisten en Zeelui*. Deze kern had tot het ontstaan van een echte oorlogsmarine kunnen leiden. Men zal zich herinneren dat prins Karel, graaf van Vlaanderen en tweede zoon van koning Albert I, een volledige opleiding in de *Royal Navy* had doorlopen¹. In 1924 had koning Albert zijn zoon gesuggereerd, toen die besluiteloos was om zijn officiersopleiding in Engeland af te werken, in overweging te nemen om zijn opleiding te vervolmaken in het *Korps van Torpedisten en Zeelui*².

Prins Karel besloot uiteindelijk de opleiding in de *Royal Navy* voort te zetten. Dat laat niet na dat prins Karel bij gelegenheid in de jaren twintig gepleit heeft voor een Belgische marine³.

De precaire naoorlogse context, de druk om in een vreedzamer perspectief het militaire arsenaal te reduceren alsook de budgettaire beperkingen, als gevolg van de algemene economische situatie waarin de heropbouw van het land prioritair was gesteld, beslisten er anders over. Bij Koninklijk Besluit van 9 juli 1926 werd het *Korps van Torpedisten en Zeelui* met ingang van 31 maart 1927 afgeschaft.

De officieren dienden het Landleger te verwoegen zoals ook de zeelieden. Schepen werden verschroot, de kruiser *d'Entrecasteaux* werd aan Frankrijk teruggegeven, terwijl andere schepen aan de Staatsmarine werden overgedragen. Deze zullen gebruikt worden voor de gewenning aan het zeeleven voor de leerlingen van Zeevaartschool in Oostende.

¹ E. VANDEWOUDE, *Prins Karel, officier van de Royal Navy, een verkennend onderzoek*. In: *Museum Dynasticum*, 8, 1996,1, p. 3-10.

² R. EMMERY, *Prins Karel. Leven in de schaduw van Leopold III*. Antwerpen, 2007, p. 30-32.

³ *Ibidem*, p. 29.



Ill. 1. Prins Karel, Graaf van Vlaanderen, in uniform van Honorary Sub-Lieutenant van de Royal Navy schouwt op 27 juni 1926 op de havendam in Zeebrugge een erecompagnie van de Belgische marinefuseliers. © AKP

De Tweede Wereldoorlog. Het Marinekorps

De ervaring opgedaan tijdens de Grote Oorlog schijnt onze regeerders niet veel bijgebracht te hebben wat de bescherming van onze koopvaardij op zee betreft noch de beveiliging van onze maritieme wateren of van de kust. Tijdens het interbellum wil men in België, althans in een eerste stadium, terugkeren naar het statuut van de neutraliteit, dat nadien omgebogen wordt tot een zelfstandigheidspolitiek¹. Niettemin maakte de Regering zich zorgen over de verdediging van het koninkrijk vanaf het

¹ F. Van LANGENHOVE, *L'élaboration de la politique étrangère de la Belgique entre les deux guerres mondiales* (Académie royale de Belgique. Mémoires de la Classe des Lettres, 65), Brussel, 1980.

C. KONINCKX, *Koning Leopold III. Diplomaat voor de vrede*, Sint-Niklaas, 1987.

ogenblik dat de dreiging van een nieuw conflict zich aftekende. Er werden buitengewone militaire inspanningen geleverd. De contingenten in aantal manschappen van het Belgisch Leger overstegen verhoudingsgewijs die van onze buurlanden Frankrijk en Engeland. Maar op het maritieme vlak was de inspanning ontegensprekelijk ontoereikend. Het getuigde gewoonweg van kortzichtigheid; want zelfs indien België van een vijandelijke inval gespaard zou blijven, naar het voorbeeld van Nederland in 1914-1918, dan nog zouden de territoriale wateren in elk geval niet ontkomen aan de collaterale gevolgen van een nabije oorlogsvoering op zee. Het is nochtans wat zou voorvallen.

Sinds de herfst van 1939 werd het Kanaal en de Noordzee eens te meer met mijnen bezaaid: 1.500 Franse mijnen, enerzijds, en meer dan 5.000 Engelse mijnen, anderzijds¹. Het ging om allerlei types mijnen waarvan velen naar onze vaarpassen en naar de kust afdreven. Men moest zich voor dat gevaar hoeden in het belang van de scheepvaart en de visserij: het werd noodzakelijk mijnen te vegen en de handelsschepen te escorteren, de stranden en vaargeulen te ontminen evenals de monding van de Schelde.

Blijkbaar was niets voorzien om dat te pareren. Het *Korps van Torpedisten en Zeelieden* was ontbonden, een kustbewaking was zo goed als onbestaande en geëigende vaartuigen stonden niet meer ter beschikking. Hoewel een 'samenwerkingsverband Leger-Marine', tussen het Generaal Hoofdkwartier van het Leger en het Bestuur van het Zeewezen, al in 1934 voor mogelijk werd geacht, zal dat pas begin 1938 het licht zien². Het Bestuur van het Zeewezen, dus burgerlijk, onder impuls van zijn notoire directeur-generaal Henry De Vos³, was ditmaal meer vooruitziend; een

¹ [J.-C. LIENART], *Le Corps de Marine (1939-1940)*. In : *La Flamme*, Brussel, [2001], p. 7.

² L. LÉCONTE, *La Marine de guerre belge*, p.105.

³ Henry De VOS (1887-1973) directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen van 1931 tot 1952.

P. VANDENSTEEN, *Panegyriek van een ambtenaar*. In: *Mededelingen van de Marine Academie*, 23, 1973-1974-1975, p.1-14. C. KONINCKX, *De Koninklijke Belgische Marine Academie. Een instituut voor maritiem-wetenschappelijk onderzoek: 80 jaar op de golven en aan de wal*. In: *Mededelingen van de Belgische Koninklijke Marine Academie*, 35, 2015, p. 21-23.

nauwe samenwerking voor de organisatie van marinebasissen werd vooropgesteld. Hun rol zou onder Landsverdediging ressorteren, terwijl het materieel en het zeeliedenpersoneel door het Bestuur van het Zeewezen zou worden geleverd. Bij de mobilisatie zou een oorlogsvloot worden samengesteld en het contingent zeelieden zou gerecruteerd worden dankzij de mobilisatie van zeelieden ingeschreven in de Pool der Zeelieden van de koopvaardij.

Het was nochtans vrij laat om deze plannen uit te werken voor een efficiënte uitvoering van het project. Hoewel het nogal moeilijk was de uitbarsting van een nieuw conflict te voorspellen, zou het nooit te laat zijn geweest om zich doeltreffend voor te bereiden. Al keurden onze bewindslieden het concept goed, toch bleven zij besluiteloos om het kostenplaatje op zich te nemen. Uiteindelijk zal Landsverdediging de knoop doorhakken en beslissen om op eigen begroting, begin december 1938, een *Bemanningsdepot* opnieuw in het leven te roepen en om uiteindelijk een *Marinekorps* op te richten.

Er moest nog heel wat gerealiseerd worden. Aan de Zeevaartschool in Oostende verstrekte men onderricht in het bedienen van het kanon en torpedolanceerbuizen, hoewel de torpedojagers verworven na de Eerste Wereldoorlog niet meer ter beschikking stonden. De twee overgeblevenen, de *Wielingen* en de *Westdiep* waren niet meer voor de dienst geschikt.

Het bevel over het *Bemanningsdepot* werd toevertrouwd aan Henry Decarpentrie, majoor van de artillerie¹. Eertijds had Decarpentrie nog het bevel gevoerd op de *d'Entrecasteaux*, toen het *Korps Torpedisten en Zeelieden* nog bestond. Hij had stage gelopen in de Franse marine.

Op 15 september 1939 kondigt de Minister van Landsverdediging de mobilisatie af van het *Marinekorps*. Deze maatregel slaat op de dienstplichtigen van de klassen 1938 en 1939 die in het burgerleven het zeemansberoep uitoefenen; zij werden onmiddellijk naar het *Marinekorps* overgedragen. Met uitzondering van twee reserveofficieren die in de koopvaardij dienst gedaan hadden als kapitein of luitenant ter-lange-

¹. P. EYGENRAAM, *Henri Decarpentrie (1888-1961) : commandant le 'Corps de Marine'*. In : *Neptunus*, 1981, 1, p. 37-40.

omvaart, kwamen de andere officieren uit het landleger. Men hoopte op een effectief van 30 officieren, 98 onderofficieren en 513 kwartiermeesters en matrozen. Dat aantal was helemaal theoretisch aangezien slechts 14 officieren daadwerkelijk gemobiliseerd werden¹.

De staf van het *Marinekorps* werd te Oostende gevestigd en tegelijkertijd een eerste smaldeel; een tweede smaldeel kreeg zijn standplaats in Zeebrugge en een derde in Antwerpen. Een vierde smaldeel ter versterking en bestemd voor de opleiding werd verondersteld eveneens in Oostende te worden ondergebracht².

Al lagen de plannen op de tafel, terwijl de rekrutering op gang was gekomen, toch ontbraken nog de middelen en de vaartuigen. Pas in oktober 1939 vraagt het Bestuur van het Zeewezen aan zijn minister om schepen ten dienste te stellen van Landsverdediging. Maar welke schepen dan wel? Een kanonneerboot in België gebouwd in 1909, die nog tijdens de Eerste Wereldoorlog dienst had gedaan en tijdens het interbellum deel uitmaakte van de *Rijnflottielje*³; vier loodsboten, waarvan drie met stoom aangedreven en de vierde met motor. Sommige waren van Engelse makelij en gebouwd in 1915 en 1917, en overgekocht van de *Royal Navy* in 1920. Deze schepen werden rudimentair bewapend evenals de andere vaartuigen zoals de snelboten eveneens van Engelse makelij, de sleepboten, houten vissersschepen die gehuurd of opgeëist werden sinds de algemene mobilisatie van het *Marinekorps* op 12 mei 1940.

Tijdens de periode van de *phoney war*, van oktober 1939 tot mei 1940, heeft het *Marinekorps* zich daadwerkelijk ingezet voor de taken die het waren toebedeeld: patrouilleren in de territoriale wateren, handelsschepen escorteren, instaan voor de redding op zee, schepen praaien en controleren, mijnenvegen met noodmiddelen. Eens de oorlog in volle hevigheid losbarstte, werd het *Marinekorps* met de werkelijke oorlog geconfronteerd en onderging het alle onfortuinlijke gevolgen.

¹ L. LÉCONTE, *La Marine des Belges...op.cit.*, p. 107.

² *Ibidem*. Het smaldeel kwam niet vroeger dan 12 mei 1940 tot stand, d.w.z. twee dagen na de eerste inval der Duitse troepen in België.

³ *La Police de la Rade III*. Dit is de naam van het ene schip.

De verwickelingen en wapenfeiten van het korps werden al in het lang en het breed beschreven¹. In het verlengde van de opdrachten die het korps eerder had uitgevoerd, participeerde het in 1940 aan de evacuatie in Oostende en aan de Operatie Dynamo in Duinkerke. We beperken ons dan hier tot de belangrijkste wapenfeiten tijdens het begin van de Tweede Wereldoorlog².

De schepen van het *Marinekorps* die bij het begin van de vijandelijkheden in België waren gebleven, werden tot zinken gebracht door de Fransen opdat zij niet in handen van de vijand zouden vallen. Nog andere werden door de Duitsers opgeëist en voor hun eigen behoeften in Frankrijk in dienst genomen. Nog andere schepen waren van Frankrijk naar Spanje uitgeweken, maar uiteindelijk in juni 1940 in Portugalette, een voorhaven van Bilbao, gepraaid en door de Spanjaarden aan de ketting gelegd³. De bemanningen werden geïnterneerd tot hun repatriëring begin 1941. Spanje had zich immers in een neutrale positie gehuld.

Vier schepen van het *Marinekorps* waren er nochtans in geslaagd Groot-Brittannië te bereiken. Ze werden voor de duur van de oorlog aan de Geallieerden in bruikleen afgestaan. Eén vaartuig, de oude *Loodsboot 16* werd overgedragen aan de *Royal Navy* en tot *HMS Kernot* herdoopt. Als patrouilleschip deed het dienst met een Belgische bemanning in de *Western Approaches*.

Het *Marinekorps* werd in 1947 op de dagorder van het Belgisch Leger vermeld voor deelname aan de Slag om België van 10 mei tot 25 juni 1940⁴.

-
- ¹ J. VAN RAEMDONCK, *Het Belgisch Marinekorps 1939-1940* (Coll. België in Oorlog, 22), Erpe, 2000. p. 37-64. L. LECONTE, *La Marine des Belges...op.cit.*, p.110-121. [J.C. LIENART], *Le Corps de Marine...op.cit.*, p.12-44. Voor een volledig overzicht van de schepen die in dienst waren van het *Marinekorps* verwijzen we naar J.-P. DE BRUYNE, *La Marine des Belges...op.cit.*, p.304-306.
 - ² H. ANRYS, *Les Belges dans la bataille de l'Atlantique*, Brussel, 1985, p. 12-28 en p. 31-32.
 - ³ J. VAN RAEMDONCK, *Het Belgische Marinekorps...op.cit.*, p. 59-62. De schepen werden in 1945 aan België terugbezorgd.
 - ⁴ *Ibidem*, p. 64. Uiteindelijk blijkt dat slechts één enkele zeeman van het *Marinekorps* naar de Belgische sectie van de Engelse marine is overgestapt.

The Belgian Section of the Royal Navy

Met de oprichting van de *Belgian Section of the Royal Navy (RNSB)*¹ op 3 april 1941 werd een nieuwe meer glorieuze bladzijde geschreven die haar beslag zou krijgen in de definitieve grondvesting van een echte Belgische militaire marine na de oorlog.

In het prille begin van de oorlog, van mei tot juli 1940, hadden duizenden Belgen de overtocht naar Engeland gewaagd. Iets meer dan een duizendtal vissers staken de Noordzee over met hun vissersboot, na hun gezin te hebben ingescheept maar ook andere burgers en soldaten. Ongeveer driehonderd vissersboten onder Belgische vlag waren in Engeland geconcentreerd. In die periode ging 12,5% van de Belgische vissers in dienst van de *Royal Navy* wat zoveel betekent als dat 32,5% van de vissersboten voor het voortzetten van de oorlog ter beschikking werden gesteld. Bij dit contingent moeten de luttele ontsnapte schepen van het *Marinekorps* nog worden bijgeteld. Al deze schepen en hun bemanningen werden door de *Royal Navy* ingezet. Zij voerden patrouilles uit op zee, bewaakten de anti-mijnnetten en de sperballonnen van het luchtafweernet². Belgische burgers en gedemobiliseerde soldaten die zich in Engeland bevonden, engageerden zich eveneens in de *Royal Navy*. Zij werden als oorlogsvrijwilligers beschouwd maar moesten noodzakelijkerwijze eerst een opleiding volgen om in Britse eenheden te worden ingelijfd. Anderzijds hebben een honderdtal Belgische burgers en militairen van een opleiding tot kanonnier genoten in Liverpool om ingezet te worden op Engelse en Belgische handelsschepen: zij maakten deel uit van de Belgische D.E.M.S. die dateert van november 1940³. Deze kanonniers zijn in Engelse zeemansuniformen uitgedost. De maaltboten van de lijn Oostende-Dover die zich in Engeland bevonden sinds mei

¹. De officiële benaming luidde: *Royal Navy Section Belge*, afgekort RNSB.

². ARA, *Bestuur van het Zeewezen*, 9303.

³. De Belgische afdeling van D.E.M.S. (= *Defensively equipped merchant ships*). ARA, *Bestuur van het Zeewezen*, 9335, 9338, 9340, 9354, 9356 & 9359. Engelse kanonniers zullen ook dienst doen aan boord van Belgische koopvaardijsschepen. H. ANRYS, *Marins belges dans la guerre de 39-45*, Brussel, 2018, p. 225-233.

1940, waren opgevorderd en ingeschakeld voor troepentransport en ravitaillering.

Belgische effectieven in dienst van de *Royal Navy* zijn dus zowat overal verspreid in de koopvaardij of elders. Zo kiemt het idee om een Belgische eenheid op te richten in de schoot van de Engelse oorlogsmarine. Inderdaad, er zijn Belgische zeelui die dienst doen in allerlei eenheden van de *Royal Navy* : op opgevorderde Belgische of Engelse handelsschepen, in de reserve of nog in de vrijwillige reserve. Was het dan niet aangewezen om ze te hergroeperen in een Belgische eenheid?

De *Belgian Section of the Royal Navy (RNSB)* werd dus op 3 april 1941 opgericht. Al is het waar dat vele zeelieden zich als vrijwilliger hadden aangemeld, aanvankelijk waren zij hoogstens gevormd voor de koopvaardij, terwijl anderen slechts vissers waren. Nog anderen hadden niet eens van een maritieme noch militaire opleiding genoten.

De stichting van de *RNSB* is onbetwist het resultaat van Belgische initiatieven die een akkoord voor onderlinge bijstand (*Mutual Aid*) verwezenlijken tussen de Britse Admiraliteit en de Belgische Regering in ballingschap in Londen. Dankzij dit akkoord worden Engelse oorlogsbodems ter beschikking gesteld van de Belgische sectie: het betrof korvetten, mijnenvegers en patrouilleschepen waarvan op de achterplecht twee vlaggen wapperden: de *White Ensign* van de *Royal Navy* et de Belgische driekleur van de Staatsmarine met de Belgische leeuw in het gele veld. Nochtans waren ze verplicht de Britse wimpel en boegsprietvlag te voeren. In de annalen is dit misschien uniek maar toch ook enigszins bizar; want eind mei 1940 had België gecapituleerd en was het land formeel niet meer in oorlog. Ontegensprekelijk was het een wilsuiking van België in ballingschap om de oorlog voort te zetten aan de zijde van de Geallieerden.

De operaties op zee uitgevoerd door de Belgische sectie hingen af van de Britse Admiraliteit. Nochtans, op administratief vlak, behield het Bestuur van het Zeewezen haar voorrechten. Na herhaalde oproepen van de Britse Admiraliteit om kost wat kost het aantal effectieven op te krikken, groeide van juni 1941 tot april 1945 het contingent van ongeveer tweehonderd man, onder wie vijf officieren, tot 1.220. De stijging was des te signifikanter geweest vanaf september 1944; een honderdtal officieren

en vele matrozen stapten dan over van de *Royal Navy Reserve (RNR)* of van de *Royal Navy Volunteer Reserve (RNVR)* naar de *RNBS*.

Inderdaad, de Belgische officieren die in overtal waren geweest voor de noden van de *RNBS*, waren voorheen afgedeeld op diverse schepen van de *Royal Navy*: escorteurs-mijnenvegers, korvetten, opgeëiste maaltboten, destroyers, kruisers, onderzeeërs, ofwel tewerkgesteld op het loodswezen, in havendiensten of de inlichtingendienst¹.

Tijdens de oorlogsjaren, was het actieveld van de *RNSB* zeer ruim opgevat en haar operaties op zee waren talrijk en divers. Twee korvetten aan de *RNSB* toevertrouwd, de *HMS Godetia* en *HMS Buttercup*, werden bij de *Western Approaches* afgedeeld voor het escorteren van konvooien. Vanaf 1942 zijn ze ingezet op de oostkust van de Verenigde Staten en in de Antillen, vanaf 1943 in de Atlantische Oceaan en in de Middellandse Zee, en in 1944 in Normandië in het kader van de landing der Geallieerden².

De mijnenvegers van de 118^{de} flottielje (*Motor Minesweeper MMS*) met Harwich als thuisbasis waren actief langs de zuidoostelijke kust van Engeland om de vaarroutes van de konvooien richting Londen veilig te stellen. De schepen hadden Belgische bemanningen. In het begin ging het om twee mijnenvegers. In 1944 telde men er zes bemand door de *RNSB*. *Lieutenant Commander Petitjean*, een Belgisch officier, werd er tot 'senior officer' aangesteld in 1943. De flottielje werd één der meest actieve vanaf het ogenblik dat België gedeeltelijk bevrijd was en het ontmijnen zeer urgent geworden was, zowel op de Schelde voor een vrije en veilige doorvaart van de geallieerde konvooien die het escorteert als in de Belgische kustwateren.

Op 10 mei 1945, precies vijf jaar na het begin van de Tweede Wereldoorlog, telt de *RNSB* 2.119 manschappen waarvan 93 officieren (*RNR* en *RNVR*) en 1.230 onderofficieren en matrozen. Sommigen doen dienst in verscheidene haveneenheden (*Naval Parties*) in Oostende, Gent en Antwerpen. Nog 796 rekruten genoten een opleiding in Groot-Brittannië. Wat de schepen betreft is de *RNSB* gereduceerd tot acht

¹. J.-P. DE BRUYNE, *La Marine des Belges...op.cit.*, p. 129.

². H. ANRYS, *Marins Belges dans la guerre de 39-45...op.cit.*, p. 65-158, beschrijft in het lang en in het breed de operaties en wapenfeiten van de *RNBS*.

kustmijnenvegers en vijf vissersvaartuigen aangepast voor het vernietigen van mijnen. Uit deze kern manschappen en schepen uit de *RNSB* voortspuitend, zal de Zeemacht ontstaan, een echte permanente Belgische militaire marine.

Onder Albert I en Leopold III blijkt de militaire marine dus weinig succesvolle impulsen van de vorsten te hebben gekend. Wel dient opgemerkt dat het opkomend militair vliegwezen meer ‘koninklijke’ belangstelling schijnt te hebben genoten. Merkwaardig is toch dat prins Karel, op 26 maart 1936, hoewel officier bij de Gidsen, tot majoor van het Vliegwezen was bevorderd en toegewezen werd tot de Staf van de Luchtverdediging van het grondgebied¹.

De oprichting van de Zeemacht

Een Besluit van de Regent prins Karel, graaf van Vlaanderen, van 30 maart 1946 bevestigt formeel en wettelijk de oprichting van de Belgische militaire marine die vanaf die datum officieel *Zeemacht* wordt genoemd².

Het Besluit van de Regent vermeldt het bestaan van een *Belgisch Zeekorps* onder de benaming *Belgische sectie der Royal Navy* – opgericht tijdens de oorlog in Groot-Brittannië – waar na de oorlog officieren en matrozen nog steeds militaire dienst verrichtten³. Datzelfde Besluit van de Regent

¹ J. PLASSCHAERT, *De Vorsten. De Ministers van Oorlog/van Landsverdediging. De Chefs van de Generale Staf/van Defensie. De Hoofden van het Militair Huis van de Koning (van 1830 tot heden)*, Brussel, 2014, p. 41.

² Van 1996 tot 2002 werd louter de term *Marine* gebruikt. In 2002 besliste de Regering om alle strijdkrachten onder één Generale Staf onder te brengen. De *Zeemacht*, die voordien afhing van een eigen generale staf, werd van toen af vervangen door de *component Marine* van de Belgische strijdkrachten (Koninklijk Besluit van 21 december *Belgisch Staatsblad* van 12 januari 2002, p. 948). In de beschikkingen van dat besluit is er sprake van ‘*marine*’ (p. 956). In de Franse versie van het Koninklijk Besluit was echter een foutieve vertaling ingeslopen en was er sprake van ‘*composante maritime*’. De fout werd rechtgezet op 6 april 2010 (*Belgisch Staatsblad*, 26 april 2010). Het adjectief ‘*maritime*’ werd geschrapt en vervangen door ‘*marine*’ conform de Nederlandse tekst.

³ Met verwijzing naar de artikels 68 en 118 van de Grondwet en de wet op de militie, gecoördineerd door het Koninklijk Besluit van 15 februari 1937, meer in het bijzonder de artikels 58 en 74.

preciseert dat in 's *Landsbelang* aan dit korps een nationaal statuut moet worden verleend. Vanaf 1 februari 1946 zal die *Belgische sectie van de Royal Navy* voortaan de *Zeemacht* uitmaken samen met vrijwilligers en militairen die er wensen ingelijfd te worden.

In vreedstijd zal de *Zeemacht* – vreemd genoeg – ressorteren onder de Minister belast met het beheer van het Zeewezen¹, maar in oorlogstijd onder de Minister van Landsverdediging en van Binnenlandse Zaken.

Het besluit zou op 1 februari 1946 retroactief in werking treden, ongeacht dat de publicatie in het *Staatsblad* pas op 30 maart van hetzelfde jaar verscheen².

Het is dus prins Karel, graaf van Vlaanderen, die als regent het Besluit ter oprichting van de *Zeemacht* ondertekend heeft. Als jonge prins had hij een volledige militaire opleiding genoten in de *Royal Navy*³. Of dat een extra stimulans is geweest in de besluitvorming tot oprichting van de *Zeemacht* is niet bewezen. Het zal waarschijnlijk niet zonder invloed zijn geweest, hoewel in het koninklijk archief daar weinig van terug te vinden is. Een feit is dat zijn neef Albert, de prins van Luik, tweede zoon van koning Leopold III, in de reserve van de *Zeemacht*, een volledig curriculum zal doorlopen.

De Prins van Luik, marineofficier

Inderdaad, in oktober 1952 vervoegt prins Albert het instructiecentrum van de *Zeemacht* te Brugge-Sint-Kruis voor een opleiding als marineofficier. De gewenning op zee doorliep hij aan boord van het fregat *Luitenant-ter-Zee Victor Billet*, een algerine (escorteschip) op de Atlantische Oceaan. Het fregat kruiste er regelmatig, van 1947 tot 1949, in het kader

¹. De directeur-generaal van het Zeewezen of zijn afgevaardigde – een zeeofficier – en de korpsoverste van de *Zeemacht* zullen de schakel vormen tussen Landsverdediging en de *Zeemacht* (Art.3).

². *Belgisch Staatsblad*, 12 april 1946, p. 356-357.

³. E. VANDE WOUDE, *Prins Karel...op.cit*, p. 3-10.

van de meteorologische waarneming; daarna, van 1950 tot 1958, deed het fregat dienst voor de visserijwacht¹.

Op 15 mei 1953 wordt de Prins aspirant bij het eskader mijnenvegers en op 18 mei legt hij op het Wapenplein te Oostende de eed af als aspirant². Zijn mentor is niet minder dan commodore Georges Timmermans, die in 1941, voorheen kapitein ter-lange-omvaart op de pakketboten Oostende-Dover, toetrad tot de *Royal Navy Volunteer Reserve*³. In de planning van de eedaflegging van de Prins was voorzien dat koning Boudewijn en zelfs koning Leopold III aanwezig zouden zijn. Het mocht niet zijn. Koning Boudewijn



Ill. 2. Eedaflegging van Prins Albert als aspirant op het Wapenplein te Oostende op 18 mei 1953

lag met griep ziek te bed en vermoedelijk was het dan voor Leopold III, in afwezigheid van regerende vorst, protocollair moeilijk om aanwezig te zijn. Aspirant Edmond Poulet, die op diezelfde dag van de eedaflegging tot attaché bij de Prins van Luik werd benoemd, stond de Prins bij⁴.

De belangstelling voor de zee en het maritieme gebeuren was de Prins niet helemaal vreemd. Toen het 3^{de} Congres van de Zee in 1946 te Oostende plaats greep, werd het idee naar voor gebracht om het maritieme gedachtengoed te ondersteunen en bij de jeugd te promoveren.

¹. *De Belgische Marine sedert 1946...op.cit.*, p. 52.

². J. PLASSCHAERT, *De Vorsten ...op.cit.*, p. 42. De rang luidde toen nog 'aspirant', nu is dat vaandrig-ter-zee 2^{de} klasse.

³. *De Belgische Marine sedert 1946...op.cit.*, p. 56.

⁴. BRUSSEL. ARCHIEF VAN HET KONINKLIJK PALEIS (hierna AKP), *Archief van het Militair Huis van de Koning*. Prestation de serment du Prince Albert [niet genummerd].

In 1947 werd de vereniging *Maritieme Jongeren (Jeunesses Maritimes)* opgericht om zee-scouts en kadettenkorps de gelegenheid te bieden gewenning op zee bij te brengen en om aan boord van grotere schepen te varen. De Prins van Luik aanvaardde het ere-voorzitterschap van de vereniging.

In 1953 scheepte de Prins in voor een vervolmaking van zeven weken aan boord van hetzelfde fregat *Luitenant-ter-Zee Victor Billet*, voor een kruisvaart in de Middellandse Zee. Hij participeerde ook nog in 1953 aan de NAVO-maneuvres 'Mariner' aan boord van een mijnenveger. In 1954



Ill. 3. Prins Albert op stagebezoek bij de 6de Amerikaanse Vloot in de Middellandse Zee in oktober 1954 aan boord van het vliegdekschip USS Coral Sea, in gesprek met de commandant Sears. Uiterst rechts de Belgische commodoor L.J.J. Robins. © AKP

doorliep hij een stage aan boord van een vliegdekschip, een destroyer, een slagschip en een onderzeeër van de 6^{de} Amerikaanse Vloot in de Middellandse Zee. Hij voer ook nog aan boord van vrachtschepen voor testvaarten na hun tewaterlating, een groot passagiersschip en een tanker. Kortom hij werd eveneens ondergedompeld in de wereld van de

koopvaardij en zelfs van de visserij. Hij legde talrijke werkbezoeken af aan maritieme instellingen, aan scholen voor varenslui en vissers. Hij bezocht alle Belgische havens, ook die voor de binnenscheepvaart, naast havenwerken in Antwerpen en kanalen in Wallonië. Na het militair onderwijsprogramma, stages en examens met succes te hebben afgewerkt, werd hij gepromoveerd tot vaandrig 1^{ste} klasse op 25 augustus 1955.

In de tweede helft van het jaar 1955 vertrok de Prins aan boord van de pakketboot *Ile de France* met bestemming New-York voor een studiereis in de Verenigde Staten. De bedoeling was zijn marine-vorming te vervolmaken, maar ook om zijn kennis van de Amerikaanse economie te verruimen. Naar zijn eigen zeggen, was het een idee van Leopold III geweest, om de militaire en vooral marine-opleiding van zijn zoon bij te schaven. Leopold had in dit verband uit zijn eigen ervaring geput, toen hij als jonge prins zijn ouders koning Albert I en koningin Elisabeth in een lange reis door de Verenigde Staten had vergezeld. De Prins van Luik bezocht de *US Naval Academy* te Annapolis (Maryland) en de *US Military Academy* te West Point. Hij schepte zelfs gedurende een week in aan boord van een oorlogsschip van de 6^{de} Vloot. Hij bezocht tevens de marinebasissen te Norfolk, San Francisco, San Diego en New Orleans en regionale marinestaven. Tal van maritieme instituten en onderwijsinstellingen kregen evenzeer een werkbezoek van de Prins.

Naar aanleiding van de herinnering aan de ondergang in 1906 van het eerste Belgische schoolschip *Comte de Smet de Nayer*, werd in 1956 een grootse ceremonie op het Poelaertplein te Brussel opgezet waaraan zowel de Zeemacht als de koopvaardij werden geassocieerd. Dat de Prins er defileerde met een detachement van de Zeemacht had een ongewone volkstoeloop op de been gebracht.

De Prins zou nog tal van maritieme evenementen opluisteren, zoals de tewaterlating van de *Baudouinville* van de *Compagnie Maritime Belge* op de Cockerillwerf te Hoboken op 10 januari 1957. Hij zat de ceremonie voor maar het was zijn jongere zus, prinses Marie-Christine die als meter optrad. Op het einde van het jaar deed het schip zijn *maiden trip* met de

Prins op de brug. Op 23 september 1957 werd de Prins tot luitenant-ter-zee gepromoveerd¹.

Op 11 maart 1958 legt de Prins van Luik de eed af als senator van rechtswege. In zijn toespraak legde de Prins de klemtoon op de noodzaak voor het land om een maritieme politiek te ontwikkelen gericht op de expansie van de koopvaardijvloot en op de havenpolitiek. De Prins droeg toen het protocollair zwart habijt zoals het de senatoren is opgelegd, maar hij had het voor elkaar gekregen dat een erehaag gevormd werd met een peloton marine infanterie.

Wanneer in datzelfde jaar de Wereldtentoonstelling te Brussel onder zijn erevoorzitterschap plaats heeft, nam de Prins herhaaldelijk de gelegenheid te baat om het maritieme thema te berde te brengen bij de inhuldiging van tal van paviljoenen van deelnemende landen.

Op 17 mei huldigde hij te Antwerpen het hernieuwde Nationaal Scheepvaartmuseum in. Naar aanleiding van de Nationale Feestdag schouwde de Prins vijftien eenheden van de Zeemacht die voor de gelegenheid in de voorhaven van de hoofdstad aangemeerd lagen.

Kort voor de Prins in het huwelijk trad op 2 juli 1959 met de Italiaanse prinses Paola Ruffo di Calabria, was hij op 26 juni tot fregatkapitein bevorderd.

Eens de Prins erevoorzitter is geworden van de Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel (BDBH), zal hij vanaf 1960 en tot 1993 in niet minder dan 105 economische zendingen in het buitenland voorgaan². Deze missies zullen heel wat van zijn tijd opsloppen, want de nieuwe opdracht vergde heel wat voorbereidingswerk. De eerste zending van BDBH gaat in 1960 naar de Verenigde Staten.

Zijn belangstelling en gehechtheid aan de Zeemacht verminderde daarom niet. Het toeval wil dat op 2 mei 1961 de hoogzee-mijnenveger *J.E. Van Heverbeke* in Oostende aankomt. In het kader van de *mutual assistance* werd het schip door de Verenigde Staten aan de Zeemacht overgedragen.

¹. J. PLASSCHAERT, *De Vorsten...op.cit.*, p.42.

². Ch.-E. SCHELFHOUT. *Albert van België. Gangmaker van de Belgische Export 1960-1993*, Sint-Martens-Latem, 2004, p. 29.

De Prins van Luik is vanzelfsprekend aanwezig op de ceremonie¹, alsook wanneer het schoolschip *Mercator* als drijvend museum wordt ingehuldigd te Oostende. Maar wanneer het de koopvaardij betreft is de Prins evenzeer van de partij, zoals bij de inhuldiging in 1965 van een nieuwe terminal aan de voet van Manhattan voor de *Belgian Line* van de *Agence Maritime Internationale* (AMI) die aldaar belast is met de belangen van de *Compagnie Maritime Belge* (CMB) in New-York.

Als erkenning voor zijn belangstelling voor het maritieme gebeuren wordt hij op 22 oktober 1961 als erelid opgenomen in de Marine Academie met zetel in Antwerpen.

Op 21 april 1968 wordt de operatie van St.

George's Day, die in 1918 vijftig jaar eerder plaats vond, in Zeebrugge herdacht. Sommigen zullen zich het epos van de *HMS Vindictive* herinneren waarbij Britse troepen een landing maakten op de pier van de haven van Zeebrugge, terwijl de *Royal Navy* met schepen de toegang tot de Duitse duikbootbasis versperden. In het gezelschap van admiraal lord Mountbatten vergezeld van een detachement *Royal Marines* luistert de Prins de plechtigheid op. Op dat ogenblik is hij, sinds 1964, bevorderd tot kapitein-ter-zee². Deze ceremonie zal hij opnieuw bijwonen bij de 100^{ste}



Ill. 4. Prins Albert wordt als ere-lid in de Marine Academie ingehuldigd op 22 oktober 1961. Rechts van de Prins, Henry De Vos, stichter en eerste voorzitter van de Marine Academie. Links van de Prins, commodoor L.J.J. Robins. © Koninklijke Belgische Marine Academie

¹. AKP, *Archief van het Militair Huis van de Koning*, Programma van de Ceremonie [niet genummerd]

². J. PLASSCHAERT, *De Vorsten... op.cit.*, p. 42.

verjaardag in 2018. Op dat ogenblik is de Prins sinds 1993 koning geworden.

Begin de jaren zeventig worden de oude escorteschepen (algerines) vervangen door vier E-fregatten gebouwd op Belgische werven. De Prins zal tijdens de aanbouw met veel interesse de werf bezoeken. Wanneer in december 1975 het eerste fregat op de Schelde te Hoboken te water wordt gelaten, wordt het schip gedoopt door prinses Astrid, maar haar vader de Prins van Luik is eveneens aanwezig in het uniform van commodore, graad waar hij toe bevorderd was geweest in 1971. Kort na deze ceremonie legde de Prinses ook nog de kiel neer van het vierde fregat, de *Westdiep*.

Op 28 september 1976 huldigt de Prins, die nu divisieadmiraal is, de nieuwe marinebasis van Zeebrugge in. Een zone van 32 ha op de zee gewonnen, biedt de Zeemacht insteekdokken met een snelle en open toegang tot de zee wat voor oorlogsschepen van fundamenteel belang is. Op diezelfde dag heeft de eerste steenlegging plaats van een bijkomend gebouwencomplex. De Prins schouwt de effectieven van de Zeemacht waarbij de *Damars*, de eerste lichte dames ingelijfd bij de Zeemacht, defileren.

In 1985 zal de Prins ook nog als erelid de viering van de vijftigste verjaardag van de Marine Academie te Antwerpen opluisteren, gelegenheid waarop de academie tot koninklijke instelling werd verheven. Het aansluitend colloquium woonde hij bij; in 1961 was de Prins er immers als erelid ingehuldigd geweest.

De Prins zal in 1989 in het Paleis der Academiën te Brussel een colloquium bijwonen gewijd aan industriële revoluties en de zee¹. Hij blijft in nauw contact met de Zeemacht en ontvangt in audiëntie eind 1990 viceadmiraal De Wilde, de stafchef van de Zeemacht, en midden 1992 divisieadmiraal Willy Herteleer, Commandant Groepering Operaties.

Op 13 juli 1976 werd de Prins van Luik tot divisieadmiraal bevorderd en op 2 augustus 1993 tot viceadmiraal, maar tevens tot luitenant-generaal

¹. AKP, *Archief van het Militair Huis van de Koning*, [niet-genummerd] en *Proceedings of the international colloquium "Industrial revolutions and the Sea (Brussels 28-31 March 1989)* (ed. C. KONINCKX) (*Collectanea Maritima*, 5), Brussel, 1991.

van het Vliegwezen en van de Landstrijdkrachten¹. Op dat ogenblik is de Prins van Luik zijn broer koning Boudewijn opgevolgd en is hij nu als staatshoofd opperbevelhebber van alle Belgische strijdkrachten. Het was dan niet verwonderlijk dat hij als zesde Koning der Belgen bij het afleggen van de eed voor de Verenigde Kamers het uniform van de Landmacht heeft aangetrokken. Kort voor de eedaflegging had hij nog het marineuniform gedragen bij de begrafenis van koning Boudewijn.



Ill. 5. Koning Albert II in uniform van admiraal na het schouwen van een vlootparade in Oostende op 11 juli 2003. © F. Philips.

In de context van de NAVO zal een verhoging van de generaalsgraden plaatsvinden, waarvan ook de Koning zal genieten. Op 22 maart 2001 werd koning Albert II viersterren generaal in alle Belgische strijdkrachten en dus ook in de Marine als Admiraal.

Dat de prins van Luik, actief in de reserve van de Zeemacht, er een volledig curriculum heeft doorgelopen en sterk betrokken bleef bij het maritiem gebeuren, heeft zonder twijfel bijgedragen tot een stevige verankering van de Zeemacht binnen de Belgische strijdkrachten en tot de uitstraling en betekenis van de Zeemacht in het buitenland. Zijn bijdrage voor en betrokkenheid bij de scheepvaart is niet te onderschatten; immers als

erevoorzitter van de BDBH lag dat voor de hand sinds de Belgische buitenlandse handel goeddeels afhankelijk is van de scheepvaart.

¹ J. PLASSCHAERT, *De Vorsten...op.cit.*, p. 42.

Prins Filip in admiraalsuniform

Men weet dat prins Filip, na de Koninklijke Militaire School, een volledige



Ill. 6. Prins Filip neemt deel aan een marine-oefening in de oostelijke Middellandse Zee nabij Kreta aan boord van het fregat Westdiep. (september 1992). De Prins is kapitein-ter-zee en staat naast de commandant van het fregat Jacques Rosiers.

© J. Rosiers

militaire opleiding in het landleger doorliep, maar dat zijn voorkeur uitging naar de Luchtmacht waar hij jachtpiloot werd. Na het overlijden van zijn oom, koning Boudewijn, had hij nochtans een complementaire marine opleiding gevolgd aan boord van mijnenjagers. Bij gelegenheid van zijn bezoek aan de

Mijnenbestrijdingsschool (EGUERMIN) in Oostende was hem de degen van kapitein-ter-zee overhandigd als symbool van afsluiting van zijn maritieme en marine opleiding.

Wanneer de onderhandelingen voor Admiraal Benelux afgerond zijn, dit is de bevestiging van de nauwe samenwerking tussen de Belgische en Nederlandse marines, werd het operationeel akkoord op de Nederlandse marinebasis Den Helder op 7 februari 1996 concreet geklonken in aanwezigheid van prins Willem Alexander en prins Filip, beiden in marine-uniform getooid.

In 2001 werd prins Filip divisieadmiraal en op 25 maart 2010 werd hij tot viceadmiraal bevorderd¹.

Als opvolger van zijn vader koning Albert II in 2013, wordt hij opperbevelhebber van alle Belgische strijdkrachten, en is hij niet alleen

¹ J. PLASSCHAERT, *De Vorsten*, p. 43.

generaal van het Landleger en van het Vliegwezen maar ook viersterren admiraal.

Prins Laurent marineofficier.

Het is niet geweten of koning Albert II zijn zoon beïnvloed heeft om voor de Marine te kiezen. Wel is het in de Koninklijke familie-traditie dat mannelijke prinsen een militaire opleiding volgen en dat is sinds enkele decennia ook het geval voor prinsessen.

Aanvankelijk leerling van de Koninklijke Kadettenschool te Laken (1980-1981) en leerling aan de afdeling Intermachten (1981-1982), werd de Prins leerling van de 123^{ste} promotie Alle Wapens aan de Koninklijke Militaire



Ill. 7. Koning Boudewijn spelt Prins Laurent de vleugels van helikopterpiloot (heliflight) op in 1990. Op dat ogenblik is de Prins luitenant-ter-zee. © AKP

School. Op 1 september 1984 werd hij tot 1^{ste} Meester-chef bevorderd in de Zeemacht. Volgt dan een versnelde opleiding met als mentor luitenant-ter-zee Georges Vanlerberghe, die later ook nog lange tijd zijn officiële raadgever zal blijven.

Prins Laurent wordt ingewijd in de principes van de zeevaartkunde, van de meteorologie, het gebruik van de radar en de maritieme wetgeving. Zijn opleiding wordt gecompleteerd in de Mijnenbestrijdingsschool (EGUERMINE) te Oostende, in het instructiecentrum van de Zeemacht te Brugge-Sint-Kruis en bij de *heliflight* in Koksijde, waar hij een initiatie tot helikopterpiloot krijgt. De praktijk volgt aan boord van verscheidene schepen, waaronder het oceanografisch onderzoeksschip *Belgica*. Op 30

oktober 1985 legt hij de officiers eed af en op 26 december van hetzelfde jaar wordt hij tot vaandrig-ter-zee 2^{de} klasse bevorderd. In de periode 1988-1989 vervolgt hij zijn opleiding, en volgt hij ook nog een opleiding als officier-duiker.

Op 26 september 1989 wordt de Prins luitenant-ter-zee. Zijn vader verleent hem in dat jaar te Brugge het duikersbrevet en negen maanden later spelt koning Boudewijn hem de vleugels op van helikopterpiloot.

Op 31 mei 2000 legt hij de eed af als senator van rechtswege met een redevoering in de Senaat gewijd aan de ecologie. Het is een thema dat hem dierbaar zal blijven. Al in november 1999 had hij een merkwaardige lezing gehouden tijdens de plechtige opening van het academisch jaar van de Koninklijke Belgische Marine Academie, waar hij de onverenigbaarheid van petroleum en de zee had aangekaart, met al haar desastreuze gevolgen voor fauna en flora. Thema's over het beheer van het water zullen breedvoerig aan bod komen in de context van het Koninklijk Instituut voor het Duurzame Beheer van de Natuurlijke Rijkdommen en de Bevordering van Schone Technologie (KINT¹), waarvan hij het voorzitterschap waarneemt van 1994 tot 2009. Het instituut voerde wetenschappelijk onderzoek uit: o.a. naar het beheer der getijden en watervloeden, de overstromingen en naar de kwaliteit van het zoet- en zeewater. Het water is immers wereldwijd van onmetelijk belang voor de mensheid. De Prins zal promotor worden van het 'Watermanifest' dat hij in binnen- en buitenland met verve en enthousiasme zal promoveren.

Om zijn duikersbrevet te kunnen behouden zal hij jaarlijks duikersstages moeten ondergaan, van 1996 tot in 2001, in Saint-Mandrieu bij Toulon. Aldaar is de duikersschool voor diepzee van de Franse *Marine Nationale* gevestigd.

Als duiker is hij bijna vanzelfsprekend aanwezig op de herdenkingsplechtigheid op 10 juni 2009, ter nagedachtenis van de zeven duikers-ontmijners van de Zeemacht die bij een ontminningsoperatie op 10 juni 1969 te Oostduinkerke waren omgekomen.

¹. In het Frans : *Institut royal pour la Gestion durable des Ressources naturelles et la Promotion des Technologies propres* (IRGT).

Bevorderd tot fregatkapitein op 15 november 1994, wordt prins Laurent ten slotte tot kapitein-ter-zee benoemd op 26 juni 2004.

Door zijn persoonlijke inzet voor de ecologie van de zee, heeft de Prins bijgedragen tot de uitstraling van de Marine, en in het bijzonder voor de inzet van de Marine bij de bestrijding van de verontreiniging van de zee.

Prins Joachim bij de Marine

Prins Laurent is niet de laatste in de Koninklijke familie die belangstelling toont voor de Marine. Prins Joachim (°1991-), de derde telg uit het



Ill. 8. Eedaflegging als marineofficier van prins Joachim (5 maart 2012).

© Publiek Domein

huwelijk van prinses Astrid en prins Lorenz, nam de beslissing om zoals zijn broer, prins Amedeo, op vrijwillige basis een militaire opleiding te volgen. Prins Joachim koos voor de Marine en kreeg eerst een militaire initiatie in de *Centre*

d'Instruction de Base et d'Ecolage Sud van de Algemene directie Opleiding in 2010. De Prins maakte toen deel uit van een peloton van een dertigtal jonge kandidaten onder het statuut van Vrijwillige Militaire Inzet, zonder voorkeursbehandeling. Vervolgens onderging hij een gespecialiseerde

beroepsopleiding als brugofficier van wacht te Brugge-Sint-Kruis, in de Nautische School van de Component Marine¹.

Vanaf januari 2011, verbleef de Prins tweemaal op de Marinebasis in Den Helder en familiariseerde er zich eveneens met de ontmijning, daarna in de Mijnenbestrijdingsschool (EUGERMIN) te Oostende en in Zeebrugge. Praktijk op zee volgde tijdens de lentecampagne aan boord van de mijnenjager *Primula*, op de *Belgica* en op het fregat *Leopold I*.

We kunnen vermoeden dat de Prins zijn loopbaan als reserve marine-officier zal voortzetten.

Besluit

Men moet vaststellen, hoe ironisch het ook klinkt, dat de Tweede Wereldoorlog bijgedragen heeft tot de uiteindelijke oprichting en het permanent in stand houden van een Belgische militaire marine; en nog wel na langdurige en herhaalde verzuchtingen, die vanaf het ontstaan van het onafhankelijke België hadden aangesleept. De opeenvolgende historische en dramatische gebeurtenissen tijdens de eerste helft van de 20^{ste} eeuw hebben er uiteindelijk toe geleid dat in alle milieus, ook onder hen die zich daartegen stelselmatig hadden verzet, het bestaan van een militaire marine in België aanvaard werd.

Dat de militaire marine lang heeft moeten wachten op een definitieve erkenning, heeft ongetwijfeld te maken met de povere belangstelling en onbegrip van onze bewindslieden voor een militaire marine. Maar het is evenzeer te wijten aan het feit dat de militaire marine aanvankelijk afhing van het Bestuur van het Zeewezen dat zelf van het ene ministerie naar een ander werd overgeheveld. Zelfs bij de stichting in 1946, ressorteerde de Zeemacht niet eens onder Landsverdediging, maar onder het ministerie waarvan het Bestuur van het Zeewezen afhing. De uiteindelijke overheveling naar Landsverdediging geschiedde pas op 25 februari 1949². En het mag zeker herhaald worden, dat gebeurde ook als gevolg van een besluit van de Regent.

¹. AKP Archief van het Militair Huis van de Koning. Dossier B Prins Joachim.

². *De Belgische Marine sedert 1946...op.cit.*, p. 59.

De consolidatie van onze Marine in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw en in de 21^{ste} eeuw is in een zekere mate wellicht ook te danken aan de daadwerkelijke dienstneming van onze prinsen en vorsten in het wapen. De prinselijke en vorstelijke betrokkenheid deinde wel stilaan uit buiten het strikte kader van de militaire marine, want de belangstelling voor kolonisatie (Leopold I, Leopold II), voor de koopvaardij (Albert II), voor de ecologie op zee (prins Laurent), heeft het maritieme gebeuren in de Belgische maatschappij steviger verankerd dan voorheen en de noodzaak van een militaire marine tot een evidentie gesteld. Het onderstreept zonder twijfel de positieve invloed en betekenis van vorsten of prinsen dankzij hun daadwerkelijke actieve aanwezigheid en engagement.

* *

*