

# Le droit international et l'utilisation de systèmes maritimes sans pilote à des fins militaires

**Michael N. Schmitt et David S. Goddard\***

Michael N. Schmitt est titulaire de la chaire de droit international public à la faculté de droit de l'Université d'Exeter au Royaume-Uni, titulaire de la chaire Charles H. Stockton au Stockton Center for the Study of International Law du Naval War College des États-Unis (École de guerre navale américaine) et chercheur émérite de l'Institut Francis Lieber à l'Académie militaire de West Point aux États-Unis.

David S. Goddard est avocat auprès de la Marine royale britannique et, au moment de la rédaction du présent article, membre du corps enseignant au Stockton Center for the Study of International Law du Naval War College des États-Unis (École de guerre navale américaine).

*Traduit de l'anglais*

## Résumé

*Dans la catégorie des engins militaires sans pilote, les systèmes maritimes sans pilote (MUS) occupent une place prépondérante. Si, pour l'essentiel, les discussions juridiques relatives à l'emploi des systèmes aériens et des engins terrestres sans pilote valent également pour ceux utilisés sur l'eau ou sous l'eau, les MUS posent des questions très spécifiques pour bien comprendre comment le droit en vigueur leur est applicable. Le présent article fait d'abord le point sur l'état actuel des technologies, avant d'examiner le statut juridique des MUS, au regard notamment de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) et la réglementation de leur emploi selon le droit de la guerre maritime. Le point de savoir si les MUS peuvent être considérés comme des navires au sens de la CNUDM n'est pas encore clairement établi ; même si*

\* Les points de vue exprimés dans le présent article n'engagent que leurs auteurs et n'expriment pas nécessairement ceux du gouvernement des États-Unis, du gouvernement du Royaume-Uni, du ministère de la Défense britannique ou du Naval War College des États-Unis.

© ICRC 2017. Ces travaux sont ceux du gouvernement américain et, à ce titre, ne sont pas assujettis à la protection des droits d'auteur aux États-Unis.

*c'est le cas, il est peu probable qu'ils puissent être qualifiés de navires de guerre. Pour autant, en temps de paix comme en période de conflit armé, leur emploi licite n'est pas nécessairement exclu.*

**Mots clés :** autonomie, systèmes maritimes sans pilote, drones, CNUDM, droits de passage, guerre maritime, conflit armé.



## Introduction

Le 15 décembre 2016, l'armée chinoise a saisi un véhicule sous-marin sans pilote déployé par un bâtiment de la marine américaine, le USNS *Bowditch*, à 50 milles marins au large de la côte des Philippines en mer de Chine méridionale<sup>1</sup>. La Chine n'a pas précisé le fondement juridique de son acte, même si des déclarations attribuées au gouvernement chinois faisaient allusion à l'ambiguïté du droit entourant l'usage et la saisie de « drones », ainsi qu'aux « opérations de reconnaissance » répétées des États-Unis dans des eaux revendiquées par la Chine<sup>2</sup>. Le gouvernement américain a réagi en demandant la restitution de l'appareil qui, selon lui, « effectuait des opérations de routine conformes au droit international » et qui était « un navire américain jouissant de l'immunité souveraine [traduction CICR]<sup>3</sup> ». L'incident du *Bowditch* s'est finalement résolu rapidement et de manière pacifique, l'appareil ayant été restitué environ cinq jours plus tard<sup>4</sup>. Quoiqu'il en soit, cet incident soulevait des questions juridiques portant notamment sur les droits et obligations de navigation des systèmes sans pilote, leur statut en droit international et la question de savoir s'ils jouissent de l'immunité souveraine en tant que navires ou en une autre qualité<sup>5</sup>.

Le recours à des systèmes sans pilote, conjugué à la perspective que des systèmes sans pilote autonomes puissent être bientôt mis au point, ont suscité un grand intérêt chez les experts juristes. Cette attention s'est surtout focalisée sur leur emploi dans les combats. On citera notamment les débats animés et souvent sensibles concernant l'emploi de systèmes aériens et terrestres sans pilote pour procéder à ce

- 1 L'incident a été très médiatisé. Voir, par exemple, « U.S. Demands Return of Drone Seized by Chinese Warship », *New York Times*, 16 décembre 2016, disponible sur : [www.nytimes.com/2016/12/16/us/politics/us-underwater-drone-china.html](http://www.nytimes.com/2016/12/16/us/politics/us-underwater-drone-china.html).
- 2 Jane Perlez et Matthew Rosenberg, « China Agrees to Return Seized Drone, Ending Standoff, Pentagon Says », *New York Times*, 17 décembre 2016, disponible sur : [www.nytimes.com/2016/12/17/world/asia/china-us-drone.html](http://www.nytimes.com/2016/12/17/world/asia/china-us-drone.html).
- 3 Département de la Défense des États-Unis, Déclaration du porte-parole du Pentagone, Peter Cook, sur l'incident survenu en mer de Chine méridionale, 16 décembre 2016 (« Déclaration *Bowditch* »), disponible sur : [www.defense.gov/News/News-Releases/News-Release-View/Article/1032611/statement-by-pentagon-press-secretary-peter-cook-on-incident-in-south-china-sea](http://www.defense.gov/News/News-Releases/News-Release-View/Article/1032611/statement-by-pentagon-press-secretary-peter-cook-on-incident-in-south-china-sea).
- 4 Voir, par exemple, J. Perlez et M. Rosenberg, *op. cit.* note 2 ; Chris Buckley, « Chinese Navy Returns Seized Underwater Drone to U.S. », *New York Times*, 20 décembre 2016, disponible sur : <https://www.nytimes.com/2016/12/20/world/asia/china-returns-us-drone.html>.
- 5 Pour tenter de répondre à certaines de ces questions, voir, par exemple, James Kraska et Raul « Pete » Pedrozo, « China's Capture of U.S. Underwater Drone Violates Law of the Sea », *Lawfare*, 16 décembre 2016, disponible sur : [www.lawfareblog.com/chinas-capture-us-underwater-drone-violates-law-sea](http://www.lawfareblog.com/chinas-capture-us-underwater-drone-violates-law-sea) ; Julian Ku, « The Nonexistent Legal Basis for China's Seizure of the U.S. Navy's Drone in the South China Sea », *Lawfare*, 16 décembre 2016, disponible sur : [www.lawfareblog.com/nonexistent-legal-basis-chinas-seizure-us-navys-drone-south-china-sea](http://www.lawfareblog.com/nonexistent-legal-basis-chinas-seizure-us-navys-drone-south-china-sea).

que l'on a appelé des « assassinats ciblés » et pour lutter contre des engins explosifs improvisés dans les zones peuplées<sup>6</sup>. Ces débats mis à part, les forces armées de nombreux États recourent de plus en plus à des systèmes sans pilote à des fins de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (ISR), mais aussi pour le transport et d'autres aspects de la logistique militaire.

Cependant, on n'a prêté que fort peu d'attention aux questions juridiques soulevées par le recours de plus en plus fréquent à des systèmes maritimes sans pilote (MUS). Il ne fait aucun doute que cela va très certainement changer car même si le recours à de tels systèmes dans les opérations est nettement à la traîne par rapport à celui de leurs équivalents aériens et terrestres, ces systèmes seront sans nul doute très largement employés à l'avenir dans les opérations de sécurité maritime et dans la guerre maritime. Par exemple, les MUS augmenteront de manière considérable les capacités de surveillance des forces de l'ordre et des forces navales dans des opérations de lutte contre la piraterie, contre le trafic de drogue, contre la prolifération des armes de destruction massive et lors des opérations de sauvetage de réfugiés. En période de guerre, ils sont particulièrement prometteurs pour améliorer la transparence du champ de bataille maritime, renforcer les capacités de déni d'accès/interdiction de zone (A2/AD) ainsi que pour la lutte anti-sous-marine et anti-mines. Par ailleurs, aussi bien en temps de paix qu'en période de conflit armé, il est vraisemblable que les MUS s'avéreront précieux pour préserver la sécurité des voies maritimes de communication déjà fragiles et dont dépend la prospérité économique mondiale.

Le présent article examine les principales questions juridiques posées par l'emploi de systèmes maritimes sans pilote à des fins militaires. Bien que la plupart de ces questions se posent également dans le cadre d'activités civiles dans lesquelles des systèmes maritimes sans pilote sont utilisés, ces aspects ne seront pas évoqués ici. Cet article n'entend pas non plus approfondir plus avant les controverses suscitées par les systèmes maritimes autonomes, en particulier les systèmes létaux, même si ceux-ci seront mentionnés s'il y a lieu. Comme les États-Unis sont actuellement le leader mondial dans la mise au point et l'utilisation de MUS, l'article s'appuie très fortement sur la doctrine américaine et fait souvent référence à ses systèmes. Toutefois, d'autres États ont lancé leurs propres programmes pour développer et déployer des systèmes qui, le plus souvent, sont en phase avec ceux initiés par les États-Unis. Enfin, pour ce qui est de la guerre maritime, l'analyse se limite au droit applicable dans les conflits armés internationaux, étant donné que c'est dans le cadre de ces conflits que le droit est le plus élaboré. Cela étant, nombre des principes juridiques examinés ci-dessous, notamment ceux relatifs à la conduite des hostilités, s'appliquent *mutatis mutandis* aux conflits armés non internationaux.

L'analyse débute par une description générale des MUS et des missions qui sont susceptibles de leur être confiées. Une fois ces préalables posés, cet article

6 Pour un commentaire sur les discussions relatives aux systèmes aériens sans pilote, voir, par exemple, Michael N. Schmitt, « Narrowing the International Law Divide: The Drone Debate Matures », *Yale Journal of International Law Online*, vol. 39, 2014. Sur la question des armes autonomes de façon plus générale, la campagne « Stopper les Robots Tueurs » illustre à quel point le sujet est sensible du côté de ceux qui s'y opposent ; voir la page « À propos » sur le site Web de la campagne, disponible sur : <https://www.stopkillerrobots.org/about/?lang=fr>.

examinera le statut juridique des MUS ainsi que les droits et obligations que ce statut peut engendrer. L'article se penchera ensuite sur la manière dont le droit des conflits armés sur mer et le droit de la neutralité régissent les activités des MUS lors de conflits armés internationaux. Comme nous le verrons, au regard du droit international, plusieurs questions importantes demeurent sans réponse. Dès lors, la pratique des États, matérielle ou verbale, sera donc particulièrement importante pour préciser les paramètres juridiques et le contenu des divers régimes juridiques applicables à l'utilisation de MUS à des fins militaires.

## Systèmes maritimes sans pilote

Les systèmes maritimes sans pilote ne sont pas un phénomène totalement nouveau. En effet, depuis la Seconde Guerre mondiale, ils ont été utilisés pour des opérations de déminage ainsi que pour évaluer les dommages causés par des combats comme cela fut notamment le cas au Viet Nam ou encore en 2003 lors de l'opération « Liberté pour l'Irak ». Il est intéressant de noter qu'ils furent également utilisés pour étudier les retombées radioactives des essais nucléaires<sup>7</sup>. Toutefois, c'est seulement au XXI<sup>e</sup> siècle que les MUS ont fait l'objet d'énormes progrès technologiques et qu'ils ont commencé à être intégrés dans la mise au point de concepts opérationnels. Par exemple, alors que le budget de la défense des États-Unis consacré aux systèmes aériens sans pilote est demeuré constant entre 2011 et 2015, les fonds consacrés aux MUS ont augmenté de plus de 300 %<sup>8</sup>. Comme l'a observé le tout premier directeur en charge des systèmes de combat sans pilote de la marine américaine, l'objectif est d'intégrer pleinement (ou de « généraliser ») les technologies sans pilote dans les opérations navales car les engins sans pilote permettront aux forces navales de « comprendre plus vite, d'agir plus rapidement et de s'adapter en permanence [traduction CICR]<sup>9</sup> ».

Les progrès technologiques entraîneront certainement un recours accru aux MUS<sup>10</sup>. En effet, au fil du temps et pour mener à bien certaines missions, ils peuvent totalement supplanter les engins pilotés car, par rapport à ceux-ci, ils présentent nombre d'avantages. On peut mentionner leur coût ; leur endurance, leur potentiel incomparable pour effectuer des missions de surveillance ; leur persistance sur zone, ce qui permet une couverture plus large des ISR ; une capacité à opérer avec une grande furtivité ce qui est capital, par exemple, dans le réapprovisionnement des forces spéciales qui effectuent des opérations secrètes à terre ; et l'économie de personnels qui peuvent alors être affectés à d'autres fonctions essentielles. Naturellement, tout comme leurs équivalents aériens et terrestres, ils offrent une

7 Département de la défense des États-Unis (DoD), *Unmanned Systems Integrated Roadmap FY2011–2036*, 2011, p. 25, disponible sur : <https://fas.org/irp/program/collect/usroadmap2011.pdf> ; Département de la marine des États-Unis, *The Navy Unmanned Surface Vehicle (USV) Master Plan*, 2007 (Plan directeur relatif aux USV), p. 1, disponible sur : <https://www.hsdl.org/?view&did=479083>.

8 DoD, *op. cit.* note 7, p. 16.

9 Megan Eckstein, « Interview: Rear Admiral Robert Girrier on the Future of the Navy's Unmanned Systems », *USNI News*, 12 octobre 2016, disponible sur : <https://news.usni.org/2016/10/12/22016>.

10 Voir, par exemple, DoD, conseil scientifique de défense, *Task Force Report: The Role of Autonomy in DoD Systems*, 2012, pp. 1-18, disponible sur : <https://www3.nd.edu/~dhoward1/autonomy.pdf>.

alternative aux opérations qui exposent le personnel à des risques en milieu hostile. De plus, puisque les MUS n'ont pas besoin des équipements nécessaires au personnel de bord, la capacité de transport les systèmes sans pilote est nettement supérieure à celle des navires de surface ou des sous-marins pilotés de taille similaire. Peut-être plus important encore, il est certain que dans l'avenir, nous verrons des MUS capables d'opérer en réseau, sur le modèle du système intégré de surveillance sous-marine de la marine américaine mis en place pour surveiller de vastes zones maritimes et offrant une supériorité dans les systèmes d'informations et d'alerte précoce dans le domaine maritime.

Cependant, les MUS présentent aussi des inconvénients par rapport aux systèmes pilotés. Ils sont davantage tributaires des communications en ce sens que la perte du lien de communication peut parfois les désactiver totalement ou, tout au moins, compromettre leur fonctionnalité ou leur efficacité. De plus, les MUS peuvent être conçus avec des fonctionnalités limitées qui les rendent inopérants là où les équipages de systèmes pilotés seraient mieux à même de réagir. En règle générale, les systèmes pilotés ont une meilleure capacité d'adaptation à des situations qui n'avaient pas nécessairement été prises en compte lors de la conception de MUS identiques.

Les systèmes maritimes sans pilote comprennent les véhicules de surface sans pilote (USV) et les véhicules sous-marins sans pilote (UUV). Ces deux systèmes présentent divers avantages pour les opérations maritimes, mais aussi des limites qui leur sont propres. Les USV sont, de manière générale, plus efficaces en termes de communication, les communications sous-marines présentant en effet des défis de taille. Ainsi, comme l'a souligné la RAND Corporation, « les USV pourraient s'avérer hautement efficaces pour pénétrer des environnements A2/AD difficiles, en particulier dans les C4 ISR, la déception militaire, les opérations d'information, les missions de guerre électronique et de guerre cybernétique [traduction CICR]<sup>11</sup> ». Qui plus est, du fait que les USV opèrent en surface, ils sont plus polyvalents en ce sens qu'ils peuvent participer à des opérations de surveillance ou de reconnaissance et ce, sur toute l'étendue de la colonne d'eau, de la surface et de l'espace aérien surjacent. En revanche, la capacité de furtivité des UUV tend à être nettement supérieure à celle des USV en raison précisément de leurs caractéristiques qui limitent leurs communications sous-marines et qui peuvent leur éviter d'être détectés.

## Véhicules de surface sans pilote (USV)

Telles qu'elles sont envisagées actuellement par la marine américaine, les missions principales des USV sont, par ordre de priorité, la lutte contre les mines, la lutte anti-sous-marine, la sécurité maritime, la guerre de surface, l'appui aux forces d'opérations spéciales (SOF), la guerre électronique et l'appui aux opérations d'interdiction maritime<sup>12</sup>. La première d'entre elles, la lutte contre les mines, est destinée

11 Scott Savitz *et al.*, *U.S. Navy Employment Options for Unmanned Surface Vehicles (USVs)*, 2013, p. 39, disponible sur : [www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research\\_reports/RR300/RR384/RAND\\_RR384.pdf](http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR300/RR384/RAND_RR384.pdf).

12 Plan directeur relatif aux USV, *op. cit.* note 7, p. 11.

au déminage de vastes zones en mer afin de pouvoir y opérer de manière sûre, de préserver les routes et couloirs de transit et d'ouvrir des zones dans lesquelles des opérations sont sur le point d'avoir lieu, en particulier celles qui se situent en eaux peu profondes, où les dragueurs de mines pilotés ne peuvent pas fournir un appui aux opérations en zones côtières telles que le débarquement amphibie. Diverses méthodes peuvent être utilisées pour remplir ces fonctions. La Suède et la Finlande, par exemple, utilisent des systèmes qui imitent la signature acoustique et magnétique des navires de surface pour faire exploser des mines<sup>13</sup>. Certains concepts d'opérations intègrent des USV dotés d'un véhicule télécommandé qui se propulse ensuite sur une mine supposée, vérifie s'il s'agit effectivement d'une mine et, s'il y a lieu, lance une munition afin de la détruire. D'autres permettent le déploiement dans une zone minée, par un transporteur USV, d'un UUV capable de placer des charges sur des mines<sup>14</sup>. Au final, les USV doivent parvenir à remplir l'ensemble des quatre fonctions anti-mines – la détection, l'identification, la localisation et la neutralisation – en un seul lancement<sup>15</sup>.

Les USV peuvent également effectuer des contre-mesures sous-marines. Par exemple, ils peuvent accompagner plusieurs véhicules de surface pilotés afin d'identifier des sous-marins, de les poursuivre et, dans certains cas, de les attaquer (« bouclier maritime »), limitant ainsi les risques importants pesant sur ces véhicules, tout en réduisant les besoins en véhicules de surface, en sous-marins ou en aéronefs avec pilote pour exécuter les missions de lutte anti-sous-marine. Les USV peuvent accomplir les mêmes tâches pour dégager des couloirs avant le passage de plusieurs véhicules de surface (« passage protégé »). Bien qu'ils soient un peu moins adaptés à un tel usage, ils peuvent aussi effectuer des missions « à risque » (« "hold at risk" missions »), qui comprennent la surveillance des sous-marins lorsqu'ils appareillent ou passent par un point de passage obligé, afin de les placer et de les maintenir en position vulnérable à une attaque en cas de nécessité<sup>16</sup>.

Dans leur rôle de sécurité maritime, les USV peuvent être lancés depuis une plateforme hôte ou depuis la côte pour recueillir des informations grâce aux capteurs dont ils sont équipés. Les données sont ensuite transmises aux forces chargées des opérations, soit de manière continue, en temps réel, soit lorsque le système évalue que certains critères prédéfinis (comme l'existence d'une menace spécifique) sont remplis. Il se peut qu'il faille, dans de telles opérations, diriger l'USV contre l'un ou l'autre des navires identifiés ou de le faire patrouiller à l'intérieur d'une zone délimitée. Les USV peuvent également participer plus directement aux opérations de sécurité maritime en lançant, par exemple, des avertissements aux navires au moyen de haut-parleurs, en les marquant par des billes de peinture ou par un système acoustique, ou encore en les équipant de mitrailleuses, de missiles ou de torpilles

13 Antoine Martin, *Unmanned Maritime Systems: Global Review of Technology, Roadmaps, Roles, Challenges & Opportunities, and Predictions*, sans date, p. 5, disponible sur : <https://silo.tips/download/unmanned-maritime-systems-global-review-of-technology-roadmaps-roles-challenges>.

14 Plan directeur relatif aux USV, *op. cit.* note 7, p. 19.

15 *Ibid.*, p. 18.

16 *Ibid.*, p. 23-24.

embarqués<sup>17</sup>. Ces fonctionnalités peuvent être utilisées de la même manière pour effectuer des missions de combat en surface.

L'appui apporté par les USV aux opérations spéciales consiste, par exemple, à fournir des ISR, à transporter, infiltrer ou exfiltrer des SOF, à maintenir une présence à proximité d'une opération SOF afin d'assurer la sécurité et de réapprovisionner les forces débarquées<sup>18</sup>. Dans le cadre d'une guerre électronique, ils peuvent être utilisés pour donner l'alerte si une attaque électronique est en cours ou encore pour des opérations de déception et de brouillage. Il peut s'agir, par exemple, de ruses comme le recours à des leurres générant de fausses cibles, la mystification ainsi que le brouillage du réseau local<sup>19</sup>. Cependant, en raison de leur forme plate caractéristique, les USV n'ont pas la « hauteur d'œil » nécessaire pour se livrer à de telles activités sur de longues distances<sup>20</sup>. Enfin, les USV peuvent apporter une assistance dans les opérations d'interception maritime. Dans ce cadre, ils peuvent par exemple effectuer une première approche d'un navire suspect afin de déterminer si celui-ci est hostile, en tirant par exemple des coups de feu ; surveiller toutes les parois d'un navire en train d'être arraisonné afin de donner un aperçu de la situation et de vérifier que la cargaison n'est pas jetée par-dessus bord ou que l'équipage n'est pas en train de s'enfuir ; vérifier la carène d'un navire à l'aide de capteurs, ou éventuellement d'un petit UUV, pour identifier, entre autres, d'éventuelles trappes, puits centraux ou réservoirs largables ; et utiliser des capteurs de bord pour trouver et localiser des cargaisons dissimulées, comme des personnes victimes de la traite des êtres humains ou encore des substances chimiques, biologiques, nucléaires, radiologiques ou explosives<sup>21</sup>.

Le drone *Wave Glider* (« planeur de vagues »), qui peut être déployé pour fonctionner de manière autonome ou semi-autonome, est un bon exemple de la technologie des USV. L'engin saisi par les autorités chinoises dans l'incident du *Bowditch* en est un exemple et a été décrit par le département de la Défense des États-Unis comme servant à récolter « des données océanographiques militaires telles que la salinité, la température de l'eau et la vitesse du son [traduction CICR]<sup>22</sup> ». Les ailettes dont est équipé le planeur, suspendu au flotteur, permettent d'utiliser l'énergie des vagues. Le drone est également équipé de panneaux solaires qui alimentent ses divers instruments et équipements de communication, ainsi que ses multiples capteurs. En raison notamment de leur autonomie énergétique, ces engins sont adaptés aux missions de longue distance et de longue endurance d'un an, voire plus. En outre, du fait qu'ils se déplacent sur les océans sans moteur, à la seule force des vagues, et qu'en raison de leur forme comparable à une planche de surf, ils sont peu visibles en

17 *Ibid.*, p. 34.

18 Combined Joint Operations from the Sea Centre of Excellence, (CJOS/COE), *Study (2009) for Maritime Unmanned Systems (MUS) in NATO*, 2009, p. 32, disponible sur : [https://careersdocbox.com/US\\_Military/78339602-Nato-unclassified-the-combined-joint-operations-from-the-sea-centre-of-excellence-cjos-coe-study-2009-for-maritime-unmanned-systems-mus-in-nato.html](https://careersdocbox.com/US_Military/78339602-Nato-unclassified-the-combined-joint-operations-from-the-sea-centre-of-excellence-cjos-coe-study-2009-for-maritime-unmanned-systems-mus-in-nato.html).

19 Plan directeur relatif aux USV, *op. cit.* note 7, p. 45.

20 En raison de la courbure terrestre, plus un capteur ou un transmetteur se situe près de la surface de l'eau, plus le rayon sur lequel il peut établir et maintenir une visibilité directe jusqu'à la cible sera faible.

21 Plan directeur relatif aux USV, *op. cit.* note 7, p. 48.

22 Déclaration *Bowditch*, *op. cit.* note 3.



surface, les *Wave Glider* sont très furtifs. Ces systèmes sont jugés particulièrement prometteurs pour ce qui est de la collecte et la transmission de données à des fins d'ISR et de lutte anti-sous-marine, mais aussi pour procéder à des évaluations rapides de l'environnement lors de combats en zone littorale et pour effectuer des relevés bathymétriques<sup>23</sup>.

De nombreux USV sont en cours de développement. Parmi les plus réputés, on trouve le *Sea Hunter* lancé dans le cadre du programme ACTUV (*anti-submarine warfare continuous trail unmanned vehicle*). Relativement peu coûteux (23 millions de dollars américains), le *Sea Hunter* est un trimaran de 40 mètres, capable de mener des opérations dans des mers agitées, de se déplacer à une vitesse de 31 nœuds, de fonctionner en autonomie (avec une intervention humaine à distance) pendant trois mois consécutifs, tout en étant conforme aux règles relatives à la sécurité de la navigation. Pouvant patrouiller sur des zones maritimes s'étendant jusqu'à 10 000 milles marins, il utilise ses propres capteurs pour repérer les sous-marins, tels que les variantes électriques à propulsion diesel, particulièrement silencieuses, utilisées par la Chine et la Russie, avant de les suivre depuis une distance allant jusqu'à deux milles marins, tout en fournissant des mises à jour régulières sur l'emplacement et les activités de sa cible<sup>24</sup>. Tel que le *Sea Hunter* est actuellement conçu et bien qu'il puisse être équipé de torpilles, celles-ci ne peuvent être déclenchées que par une intervention humaine<sup>25</sup>. L'utilisation du même système est également envisagée dans la lutte contre les mines et pour d'autres missions.

## Véhicules sous-marins sans pilote (UUV)

Un UUV est un « sous-marin autopropulsé, qui opère soit en autonomie totale (il peut être préprogrammé ou sa mission peut être contrôlée et adaptée en temps réel), soit être au minimum placé sous un contrôle de supervision et qui est sans attache sauf, éventuellement, pour des liaisons de données comme les câbles à fibre optique [traduction CICR]<sup>26</sup> ». Tout comme les appareils de surface, ces systèmes peuvent effectuer ou faciliter des missions extrêmement variées. Signalons par exemple les ISR, la lutte contre les mines, la lutte anti-sous-marine, l'inspection/l'identification, les missions océanographiques, leur rôle comme nœud de référence d'un réseau de communication / de navigation, la livraison de la charge utile, les opérations d'information et les frappes pour lesquelles le facteur temps est décisif<sup>27</sup>. Ainsi, les

23 Fastwave, *Submission to Defence White Paper 2015: Unmanned Maritime Systems*, 2015, disponible sur : [www.defence.gov.au/Whitepaper/docs/256-Fastwave.pdf](http://www.defence.gov.au/Whitepaper/docs/256-Fastwave.pdf).

24 Rick Stella, « Ghost Ship: Stepping Aboard the Sea Hunter, the Navy's Unmanned Drone Ship », *Digital Trends*, 11 avril 2016, disponible sur : [www.digitaltrends.com/cool-tech/darpa-officially-christens-the-actuv-in-portland/](http://www.digitaltrends.com/cool-tech/darpa-officially-christens-the-actuv-in-portland/) ; Rachel Courtland, « DARPA's Self-Driving Submarine Hunter Steers Like a Human », *IEEE Spectrum*, 7 avril 2016, disponible sur : <https://spectrum.ieee.org/darpa-actuv-self-driving-submarine-hunter-steers-like-a-human#toggle-gdpr>.

25 Arhur Villasanta, « DARPA's Sea Hunter Killer Drone Will Make China's Submarines More Vulnerable », *Yibada*, 28 juillet 2016, disponible sur : <http://en.yibada.com/articles/146010/20160728/darpa-s-sea-hunter-killer-drone-will-make-china-submarines.htm>.

26 Département de la marine des États-Unis, *The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan*, 2004 (Plan directeur relatif aux UUV), p. 4, disponible sur : <https://www.hsdl.org/?view&did=708654>.

27 DoD, *op. cit.* note 10, pp. 85-86.



UUV peuvent être employés pour recueillir des données océanographiques avant certaines opérations sur « les vents, la bathymétrie, la visibilité dans l'eau, les courants et les vagues, les paramètres géophysiques des fonds marins, les concentrations de varech, les bancs de sable, etc., afin de déterminer les zones pouvant être exploitées du point de vue minier [traduction CICR] » ; pour détecter (par exemple en utilisant des capteurs sonar et optiques) et neutraliser des mines ; pour déployer et récupérer sous l'eau des dispositifs, tels que des capteurs ; pour transporter le matériel nécessaire durant les opérations de forces d'opérations spéciales ; et pour se livrer à du « spoofing » (mystification) (en se faisant passer pour un sous-marin ou en donnant l'impression que de nombreux sous-marins se trouvent dans une zone, la rendant ainsi inaccessible à un adversaire), au brouillage et à d'autres activités de guerre électronique<sup>28</sup>. Comme les USV, les UUV peuvent appuyer des missions de protection maritime ou des missions visant à garantir un passage sûr et, compte tenu de leur furtivité, ils sont particulièrement bien adaptés aux missions à risque, en particulier pour la surveillance de sous-marins<sup>29</sup>.

Les UUV sont dotés de caractéristiques uniques pour venir en appui aux opérations navales. Ils tendent à avoir une signature électromagnétique et acoustique basse, ce qui les rend ainsi difficilement détectables. Même lorsqu'ils font surface pour poser une antenne de transmission, leur forme basse les rend difficiles à repérer à l'œil nu ou par radar. Y avoir recours peut donc aider à garder un effet de surprise. Les UUV peuvent également être plus persistants que les engins de surface, du fait qu'ils sont moins sensibles aux conditions météorologiques difficiles et qu'ils peuvent donc rester en poste pour des périodes prolongées malgré de mauvaises conditions maritimes. Pour la plupart, les UUV sont relativement petits, ce qui accroît la facilité avec laquelle ils peuvent être transportés et déployés depuis un aéronef, un navire ou des USV ; dans certains cas, une seule plateforme peut déployer de multiples UUV capables d'agir conjointement. Leur taille les rend également faciles à récupérer et à réutiliser. Une fois hors service, les UUV se posent simplement au fond de l'eau, où ils peuvent être récupérés tant que les eaux ne sont pas trop profondes. De plus, du fait de leur petite taille et de la difficulté à les détecter, les UUV sont parfaits pour des opérations dans des eaux peu profondes. Enfin, hormis les sous-marins nucléaires, ce sont les seuls systèmes sous-marins à être capables de fonctionner sous la calotte glaciaire polaire<sup>30</sup>.

Outre leur utilisation pour détecter et neutraliser des mines, les UUV sont particulièrement intéressants pour leur capacité à procéder eux-mêmes à des activités minières. Par exemple, le conseil scientifique de défense américain (Defense Science Board) a souligné leur utilité dans les opérations dites « en cascade [traduction CICR]<sup>31</sup> ». Les capacités offensives actuelles en matière d'extraction des fonds marins sont limitées, mais les UUV, grâce à leur mobilité, pourraient constituer un moyen d'étendre ces capacités de manière significative en augmentant la zone

28 Plan directeur relatif aux UUV, *op. cit.* note 26, p. 11 ; CJOS/COE, *op. cit.* note 18, p. 24.

29 Plan directeur relatif aux UUV, *op. cit.* note 26, p. 12.

30 CJOS/COE, *op. cit.* note 18, pp. 24-25.

31 DoD, Defense Science Board, Summer Study on Autonomy, 2016, p. 61-62, disponible sur : <https://www.hsdl.org/?view&did=794641>.

d'influence. Des UUV de taille extra-large pourraient être déployés depuis un site basé à terre, ou depuis plusieurs sites, ou encore depuis des navires de surface et se déplacer de façon autonome jusqu'à une zone d'opérations. Une fois sur place, l'UUV pourrait déployer des UUV de plus petite taille ou des variantes de torpilles modulaires ayant à la fois des capacités de reconnaissance de cible automatisées et de transport de substances explosives en quantité suffisante pour perturber ou mettre hors service (voire détruire) des véhicules de surface. Les torpilles modulaires UUV serviraient essentiellement de mines « intelligentes » pouvant manœuvrer dans une zone et perturber ou mettre hors service des navires ennemis après vérification de la cible. Cela permettrait aux forces alliées de restreindre la liberté de mouvement de l'adversaire et de contrôler l'accès à des zones maritimes majeures, comme les points de passage obligés et les ports. Les UUV pourraient également être utilisés pour empêcher les navires ennemis de rentrer au port, faisant ainsi obstacle à leur réapprovisionnement.

Les UUV peuvent aussi être utilisés pour capter ou détraquer les câbles de télécommunications qui longent les fonds marins. Ces câbles acheminent toutes sortes de signaux et de données de caractère militaire et civil sur de vastes distances et, bien souvent, à de grandes profondeurs. Ils représentent une cible d'intérêt pour les États qui cherchent à obtenir des renseignements sur leurs concurrents ou leurs ennemis ou, en périodes de tension, à entraver ou empêcher la circulation des informations<sup>32</sup>.

De nombreux types d'UUV sont en train d'être mis au point. Le *Haiyan*, qui est un véhicule chinois pouvant opérer à des profondeurs allant jusqu'à 1 000 mètres, se déplacer à une vitesse de quatre nœuds et mener des opérations en continu pendant un mois entier, en est un exemple. Il est équipé de multiples capteurs qui lui permettent d'accomplir des missions telles que la surveillance de sous-marins, les patrouilles sous-marines, le dragage de mines et, selon certaines configurations, la lutte anti-surface<sup>33</sup>. Côté russe, il semble que soit que soit mis au point un UUV doté d'un « drone à capacité nucléaire » capable de transporter une charge nucléaire jusqu'à 6 200 milles marins, à de grandes profondeurs sous-marines et à des vitesses allant jusqu'à 56 nœuds<sup>34</sup>. Il aurait pour finalité d'attaquer des cibles côtières. Aux États-Unis, Boeing a mis au point l'*Echo Voyager*, un UUV autonome mesurant 15 mètres capable de fonctionner pendant plusieurs mois d'affilée. Le système, qui est actuellement en phase d'essai en mer, utilise un système d'alimentation hybride rechargeable, a une baie modulable lui permettant d'utiliser différentes charges et monte en surface pour transmettre un retour d'informations aux forces alliées, évitant ainsi d'avoir recours à des câbles pour permettre la communication. Le

32 Voir, par exemple, Bruce Dorminey, « How Bad Would It Be if the Russians Started Cutting Undersea Cables? Try Trillions in Damage », *Forbes*, 2 novembre 2015, disponible sur : <https://www.forbes.com/sites/brucedorminey/2015/11/02/russian-navy-probing-u-s-undersea-communications-cables-in-new-global-threat/?sh=3620ae9f6f9c>.

33 DoD, *op. cit.* note 31, p. 43.

34 Kyle Mizokami, « Pentagon Confirms Russia Has a Submarine Nuke Delivery Drone », *Popular Mechanics*, 8 décembre 2016, disponible sur : [www.popularmechanics.com/military/weapons/a24216/pentagon-confirm-russia-submarine-nuke/](http://www.popularmechanics.com/military/weapons/a24216/pentagon-confirm-russia-submarine-nuke/).

système est censé remplir des fonctions de surveillance sous-marine et de détection de mines, ainsi que d'autres missions<sup>35</sup>.

## Statut juridique des systèmes maritimes sans pilote

La question du statut juridique des systèmes maritimes sans pilote présente deux aspects : leur statut en tant que navire (ou vaisseau) et leur statut en tant que navire de guerre. Ces deux aspects sont complexes et ne sont pas tranchés.

Il n'existe pas de définition communément acceptée d'un « navire » ou d'un « vaisseau » en droit de la mer. En effet, les deux termes sont utilisés par cette branche du droit, sans distinction apparente et parfois dans le même traité, comme c'est le cas pour la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM<sup>36</sup>). Pour les besoins du présent article, c'est le terme « navire » qui sera utilisé. La qualification de « navire » est particulièrement importante dès lors que les navires jouissent de certains droits de navigation, assortis d'un certain nombre d'obligations, dont ne bénéficient pas d'autres engins qui opèrent sur l'eau, dans l'eau ou au-dessus de l'eau, comme les aéronefs.

Bien que la CNUDM ne définisse pas le terme « navires », il apparaît, en suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes de ce traité dans leur contexte, ainsi que le prescrit l'article 31 de la Convention de Vienne sur le droit des traités<sup>37</sup>, elle semble considérer que les navires sont pilotés. Ainsi, selon l'article 94 de la CNUDM, l'État du pavillon est dans l'obligation de s'assurer que tout navire battant son pavillon :

est confié à un capitaine et à des officiers possédant les qualifications voulues, en particulier en ce qui concerne la manœuvre, la navigation, les communications et la conduite des machines, et que l'équipage possède les qualifications voulues et est suffisamment nombreux eu égard au type, à la dimension, à la machinerie et à l'équipement du navire [et que] le capitaine, les officiers et, dans la mesure du nécessaire, l'équipage connaissent parfaitement et sont tenus de respecter les règles internationales applicables concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication<sup>38</sup>.

Certains traités définissent bien les « navires », mais d'une façon qui rend les choses encore plus complexes. Ainsi, la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (telle qu'amendée) entend par « navires », « tous bâtiments de mer, quels qu'ils soient, y compris les engins flottants effectuant une navigation maritime soit par leurs propres moyens,

35 Kevin McCaney, « Boeing's New Autonomous UUV Can Run for Months at a Time », *Defense Systems*, 14 mars 2016, disponible sur : <https://defensesystems.com/articles/2016/03/14/boeing-echo-voyager-uuv.aspx>.

36 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), 1833 RTNU 397, 10 décembre 1982.

37 Convention de Vienne sur le droit des traités, 1155 RTNU 331, 23 mai 1969, art. 31, par. 1) et 2).

38 CNUDM, art. 92, par. 4, al. b) et c).

soit à la remorque d'un autre navire<sup>39</sup> » ; la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (telle qu'amendée) dispose qu'un « "navire" désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes<sup>40</sup> » ; et le Protocole de 1996 de la Convention de Londres sur l'immersion des déchets (tel qu'amendé) dispose que l'expression « "navires et aéronefs" désigne les véhicules circulant sur l'eau, dans l'eau ou dans les airs, quel qu'en soit le type<sup>41</sup> ». Deux conventions ont une approche différente : la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG), selon laquelle « le terme "navire" désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau<sup>42</sup> » et la Convention sur les conditions d'immatriculation des navires (pas encore en vigueur) pour laquelle « le terme "navire" s'entend de tout bâtiment de mer apte à naviguer par ses propres moyens qui est utilisé dans le commerce maritime international pour le transport de marchandises, de passagers ou de marchandises et de passagers<sup>43</sup> ».

Comme on le voit, il n'est pas possible de qualifier avec certitude les MUS de navires, tout au moins au regard de l'application des traités maritimes. Comme ils ne sont pas pilotés, on peut soutenir que la CNUDM ne leur est pas applicable. En revanche, la Convention de 1954 pour la prévention de la pollution adopte une approche bien plus large en n'instaurant pas une telle condition et en englobant même les engins flottants effectuant une navigation maritime qui ne sont pas autopropulsés. La Convention de 1973 pour la prévention de la pollution et le Protocole de 1996 à la Convention de Londres sur l'immersion des déchets sont tout aussi larges. Ces trois instruments pourraient s'appliquer à de nombreux MUS. Certains MUS capables de transporter des biens et des personnes en mer seraient donc soumis à la COLREG, alors que ceux qui n'exercent pas une telle activité, de même que les UUV, n'entreraient pas dans le champ d'application de cet instrument. Enfin, la Convention sur l'immatriculation des navires s'appliquerait aux MUS utilisés pour le transport, mais ne viserait vraisemblablement pas d'autres MUS, quand bien même ceux-ci en auraient la capacité.

On comprend que ces approches soient différentes car les définitions sont formulées aux fins de chacun de ces instruments. Ainsi, par exemple, les conventions relatives à la prévention de la pollution retiennent une définition large dès lors que

39 Amendements de 1962 à la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 600 RTNU 332, 11 avril 1962, art. 1, par. 1).

40 Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978, 1340 RTNU 61, 184, 17 février 1978, art. 2, par. 4).

41 Protocole à la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières, 36 ILM 1, 7 novembre 1996, art. 1, par. 6). Voir aussi Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières, 1046 RTNU 138, 29 décembre 1972, art. III, par. 2).

42 Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 28 UST 3459, TIAS n° 8587, 1050 RTNU 16, 20 octobre 1972, Règle 3, par. a.

43 Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, document des Nations Unies TD/RS/CONF/19/Add.1, 7 février 1984 (pas encore en vigueur), art. 2.

leur objet et leur but est de limiter la pollution en mer dans toute la mesure du possible, alors que la COLREG vise à réglementer la navigation à la surface des mers et ne s'applique donc pas aux sous-marins lorsqu'ils sont immergés, ni aux UUV. Par conséquent, pour déterminer si un traité est applicable aux MUS, il convient de tenir compte de son champ d'application et des définitions qu'il contient.

La CNUDM est singulière en ceci qu'elle pose les principes essentiels et fondamentaux du régime de la navigation maritime, mais qu'elle ne contient aucune définition, ce qui l'expose à des divergences d'interprétation. Comme il a été souligné, il semblerait que l'instrument ne soit censé s'appliquer qu'aux engins marins dotés d'un pilote. Toutefois, cette interprétation peut être contestée car, étant donné la dimension et les capacités de certains MUS en cours de développement, il paraît sensé d'interpréter l'instrument de manière téléologique comme s'appliquant à ceux-ci compte tenu de l'objet et du but de la Convention visant à établir un régime juridique complet en mer. Une telle affirmation appelle un argument contraire selon lequel les États parties, en adoptant une approche plus restreinte, peuvent souhaiter limiter certains droits dont bénéficieraient les MUS s'ils étaient qualifiés de navires, comme les droits de passage inoffensif, en transit et archipelagique. Il sera donc particulièrement important d'observer la pratique des États à propos de la classification des MUS, « toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité » étant utile pour une interprétation de la Convention de bonne foi<sup>44</sup>. Il peut s'agir d'une pratique matérielle, comme dans le cas des MUS qui exercent le droit de passage des navires, ou d'une pratique verbale, par exemple à l'occasion de déclarations émanant de gouvernements qui tentent d'interpréter la Convention. À l'heure actuelle, il serait prématuré de tirer toute conclusion définitive sur l'applicabilité de cet instrument aux MUS<sup>45</sup>.

Le fait qu'il soit largement admis par les États que de nombreuses dispositions de la CNUDM relèvent du droit international coutumier rend la question d'autant plus complexe. Le contenu et l'interprétation du droit coutumier évolue en permanence du fait de la pratique des États et de l'*opinio juris*. Dès lors, il est possible d'arguer, en dépit d'une bonne interprétation de la CNUDM, que les MUS sont des navires conformément au droit international coutumier et qu'à ce titre, ils peuvent donc jouir des droits de navigation ainsi que des autres droits relevant du droit coutumier et être soumis aux obligations qui y sont associées, lesquels figurent en grande partie dans la Convention. Pour illustrer ce propos, on pourrait faire valoir que même si un MUS d'un État partie ne jouit pas du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale en vertu de la CNUDM, il en bénéficie néanmoins en vertu du droit international coutumier. L'absence de pratique des États et d'*opinio juris* sur la question rend cet argument ténu, mais il ne faut pas oublier que le droit international coutumier se forme à partir des droits et des obligations reconnus par les États et qui n'existaient pas précédemment.

44 Convention de Vienne sur le droit des traités, art. 31, par. 3, al. b).

45 Pour un point de vue opposé, voir par exemple J. Kraska et R. Pedrozo, *op. cit.* note 5.

La position des États-Unis est intéressante à cet égard car, bien qu'ils ne soient pas partie à la CNUDM, les États-Unis considèrent que de nombreuses dispositions de cet instrument, y compris celles qui régissent la navigation, appartiennent au droit international coutumier<sup>46</sup>. Le manuel relatif au droit des opérations navales destiné aux commandants de la marine, du Corps des Marines et de la Garde côtière des États-Unis, publié en 2007, classe les MUS parmi les « autres engins effectuant une navigation maritime [traduction CICR] ». Cependant, il est probable que lors de sa mise à jour en 2017, ce manuel considèrera les MUS comme des « navires », en s'alignant sur la formule utilisée par le département de la Défense des États-Unis (DoD) lorsqu'il a exprimé sa position suite à l'incident du *Bowditch*<sup>47</sup>. Cela permettra d'assurer une cohérence sur le plan interne, la nouvelle version du manuel devant également confirmer que les UUV et les USV jouissent des droits de navigation des navires, comme le droit de passage inoffensif et en transit. Selon la même logique, ils bénéficieraient des autres droits et obligations de navigation essentiels, comme la liberté de la haute mer, dont jouissent les navires. Il est probable que la position adoptée par les États-Unis encouragera d'autres États à suivre la même voie.

Si les MUS bénéficient des droits de navigation, ils seront alors liés par les obligations associées à ces droits. Par exemple, lors d'un passage inoffensif, de transit ou archipélagique, un MUS serait tenu d'effectuer son passage de manière continue et rapide<sup>48</sup> et de s'abstenir de toute activité autre que celles qu'implique son passage, en particulier la menace de recours ou le recours à l'emploi de la force contre l'État côtier<sup>49</sup>. Le passage inoffensif est assorti d'autres interdictions. Parmi celles qui s'appliquent tout particulièrement aux MUS, on citera l'interdiction de procéder à des exercices ou à des manœuvres avec des armes ; la collecte de renseignements au détriment de l'État côtier ; la propagande ; le lancement, l'appontage ou l'embarquement d'engins militaires ; les recherches ou les levés ; et la perturbation du fonctionnement des systèmes de communication, une catégorie incluant les câbles de communication sous-marins<sup>50</sup>. De plus, s'il s'avérait que les MUS jouissant du droit de passage en transit ou archipélagique puissent être autorisés à l'exercer selon leur mode normal de navigation<sup>51</sup>, ce qui peut signifier en mode submergé pour un UUV, en revanche, lors d'un passage inoffensif, tous les véhicules submersibles sont tenus de naviguer en surface<sup>52</sup>.

Outre la question de savoir si les MUS peuvent ou non être qualifiés de navires et bénéficier des droits de navigation, il reste à établir si les MUS peuvent avoir le statut de navires de guerre. Les conditions requises pour ce statut furent

46 DoD, Bureau du Général Counsel, *Law of War Manual*, juin 2015, mis à jour décembre 2016 (Manuel du DoD), par. 13.1.2.

47 Déclaration *Bowditch*, *op. cit.* note 3.

48 CNUDM, art. 18, par. 2), art. 38, par. 2), art. 53, par. 3).

49 *Ibid.*, art. 19, par. 2), art. 39, par. 1), art. 54.

50 *Ibid.*, art. 19, par. 2).

51 *Ibid.*, art. 39, par. 1), al. c), art. 54.

52 *Ibid.*, art. 20.

énoncées pour la première fois dans la Convention (VII) de La Haye de 1907<sup>53</sup> et sont reproduites à l'article 29 de la CNUDM :

on entend par « navire de guerre » tout navire qui fait partie des forces armées d'un État et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet État et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire.

Ces conditions sont universellement reconnues et il n'est guère contestable qu'elles ont acquis le statut de droit international coutumier<sup>54</sup>.

Interpréter cette définition comme incluant les MUS paraît difficile. En partant du postulat qu'il peut être qualifié de navire, un MUS pourrait parfaitement faire partie de l'arsenal des forces armées et porter les marques extérieures appropriées, mais il serait nécessaire d'étendre la notion de commandement par un officier au service d'un État pour y ajouter la commande à distance de ses activités. En outre, comme les MUS fonctionnent sans pilote, (ou, au mieux, qu'ils sont pilotés à distance), ils ne peuvent pas être qualifiés de navires de guerre dès lors qu'il est exigé que ceux-ci soient pilotés par un équipage soumis à la discipline militaire. Il est possible qu'avec le temps, ces critères se modifient ou deviennent plus souples, mais en l'état actuel, même en qualifiant les MUS de navires, ils ne peuvent pas être considérés comme navires de guerre.

Malgré ces difficultés, le statut de navire de guerre importe moins en temps de paix qu'on pourrait le supposer de prime abord. Il est vrai qu'en vertu de la CNUDM, le statut de navire de guerre confère certains droits. Par exemple, les navires de guerre peuvent saisir un navire pirate<sup>55</sup> ; arraisonner un navire en haute mer soupçonné de se livrer à la piraterie, au transport d'esclaves, à des émissions non autorisées, étant sans nationalité ou battant pavillon étranger (ou n'arborant pas son pavillon) alors qu'il a en réalité la même nationalité que le navire de guerre l'arraisonnant<sup>56</sup> ; engager la poursuite d'un navire<sup>57</sup> ; et exercer des pouvoirs de police visant à préserver le milieu marin<sup>58</sup>. Cependant, chacun de ces droits est accordé de la même manière aux autres navires « qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet<sup>59</sup> ». La CNUDM n'impose aucun autre critère, ce qui signifie qu'il n'y a fondamentalement aucune raison pour qu'un MUS ne puisse être dûment autorisé par un État à exercer chacun des droits dont jouissent les navires de guerre en temps de paix, pourvu qu'il

53 Convention (VII) relative à la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre, 18 octobre 1907, 205 TS 319, art. 2-6.

54 Voir, par exemple, Louise Doswald-Beck (dir.), *Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer*, 1994 (Manuel de San Remo), par. 13, al. g).

55 CNUDM, art. 107.

56 *Ibid.*, art. 110.

57 *Ibid.*, art. 111, par. 5).

58 *Ibid.*, art. 224.

59 *Ibid.*, art. 107, art. 111, par. 5), art. 224. De même, l'article 110, par. 5) prévoit que le droit de visite peut être exercé par d' « autres navires ou aéronefs dûment autorisés et portant des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public ».



porte des marques extérieures indiquant clairement son affectation et, plus important encore, qu'il puisse être qualifié de navire.

De la même manière, si la CNUDM reconnaît l'immunité souveraine des navires de guerre, les mêmes privilèges sont plus ou moins accordés aux autres navires utilisés pour un service public non commercial. Ces deux catégories sont protégées de la compétence d'exécution d'autres États et sont inviolables en ce sens qu'ils ne peuvent être arraisonnés, saisis ou empêchés de toute autre manière. Parmi les dispositions de la CNUDM relatives à l'immunité, une seule est conçue pour ne s'appliquer qu'aux navires de guerre : aux termes de l'article 30, si un navire de guerre ne respecte pas les lois et règlements d'un État côtier relatifs au passage dans la mer territoriale et passe outre à la demande qui lui est faite de s'y conformer, l'État côtier peut exiger que ce navire quitte immédiatement la mer territoriale. Cependant, au vu de l'immunité étendue dont bénéficient déjà les navires d'État utilisés à des fins non commerciales, il est difficile d'imaginer quelles autres mesures pourraient être prises à leur encontre. Par conséquent, pour autant qu'un MUS soit qualifié de navire et qu'il est utilisé par un État à des fins exclusivement non commerciales, il bénéficiera effectivement, conformément à la CNUDM, de la même immunité souveraine qu'un navire de guerre.

La question de l'immunité souveraine s'avère plus difficile à résoudre si les MUS ne sont pas, de prime abord, considérés comme des navires. Selon le manuel de commandement de la marine allemande, les MUS jouissent de l'immunité souveraine dans la mesure où ils sont contrôlés depuis un navire qui bénéficie lui-même de ce statut<sup>60</sup>. Au moins, ce point semble ne pas être contesté. Cependant, les États-Unis vont plus loin en affirmant que « les USV et les UUV utilisés exclusivement à des fins de service public non commercial sont des engins bénéficiant d'une immunité souveraine. Le statut d'un USV/UUV ne dépend pas du statut de sa plateforme de lancement [traduction CICR]<sup>61</sup> ». Si, comme il a été mentionné, les États-Unis semblent vouloir assimiler clairement le statut des MUS à celui des navires, la référence ici faite à l'immunité des « engins » suggère une dépendance vis-à-vis de l'immunité dont jouissent les biens d'un État de manière générale. Il s'agit là, même s'il est souvent mal compris, d'un principe bien établi<sup>62</sup> et qui doit être respecté en droit de la mer en tant qu'« autres règles du droit international » qui régissent certaines dispositions essentielles du régime de la CNUDM<sup>63</sup>. En tout état de cause,

60 Marine allemande, *Commander's Handbook: Legal Bases for the Operations of Naval Forces*, SM 3, 2002, p. 45.

61 Marine des États-Unis, Corps des Marines des États-Unis et Garde côtière des États-Unis, *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, NWP 1-14M/MCWP 5-12/COMDTPUB P5800.7A, 2007 (Manuel de commandement des États-Unis), par. 2.3.6.

62 Le principe est repris dans la Convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens, résolution 59/38 de l'Assemblée générale des Nations Unies, 2 décembre 2004 (pas encore en vigueur). La Convention se fonde sur des projets d'articles adoptés, avec commentaires, par la Commission du droit international (CDI). CDI, *Rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa quarante-troisième session*, document des Nations Unies A/46/10, 1991, p. 13. Comme le souligne la CDI, « les théories juridiques sur la nature exacte et sur les fondements de l'immunité abondent. [...] Mais, au-delà de ces cas indubitables, il semble y avoir une zone d'incertitude où les opinions et la jurisprudence, voire les législations, varient ». *Ibid.*, p. 42.

63 CNUDM, art. 2, par. 3, art. 19, par. 1, art. 21, par. 1, art. 31, art. 34, par. 2, art. 58, par. 3, art. 87, par. 1, art. 138, 293, par. 1, art. 297, par. 1, al. b).

dès lors que les MUS sont la propriété de l'État et qu'ils sont uniquement utilisés à des fins non commerciales, la position des États-Unis apparaît sensée.

Hors temps de paix, l'immunité souveraine des MUS présente moins d'intérêt lors de conflits armés internationaux. Les principes d'immunité exposés plus haut ne s'appliquent pas entre des belligérants puisque les MUS, qu'ils bénéficient ou non de l'immunité souveraine, peuvent être qualifiés d'objectifs militaires et qu'ils peuvent donc être attaqués ou saisis comme butin de guerre<sup>64</sup>. Néanmoins, le statut de navire de guerre présente aussi un intérêt pour d'autres aspects du droit de la guerre maritime. En période de conflit armé international, les navires de guerre sont les seuls vaisseaux habilités à exercer les droits des belligérants, dont le plus important est l'emploi de la force contre l'ennemi. Les belligérants ont aussi le droit de contrôler des navires neutres dans le voisinage immédiat des opérations navales<sup>65</sup>, le droit de visite et de perquisition des navires de commerce en dehors des eaux neutres lorsqu'il y a raisonnablement lieu de supposer qu'ils pourraient être capturés<sup>66</sup> et le droit d'imposer un blocus<sup>67</sup>.

Nonobstant les interrogations autour de leur statut juridique, les MUS sont envisagés comme exerçant ou facilitant un grand nombre des activités sur lesquelles repose la qualification de navire ou de navire de guerre. En soi, l'absence de statut ne signifie pas nécessairement que les MUS ne peuvent pas prendre part à de telles activités. Et ce, à deux égards.

D'abord, les MUS peuvent être lancés depuis un navire pour l'aider à accomplir les opérations qu'il est habilité à exercer. Un USV va par exemple être utilisé pour inspecter la coque d'un navire qui fait l'objet d'un droit de visite. D'un point de vue juridique, il n'y a aucune différence avec le lancement d'embarcations gonflables à coque rigide pour transférer une équipe d'arraisonnement jusqu'au navire intercepté. C'est le navire qui exerce ce droit et pas le MUS. De la même manière, les navires de guerre peuvent transiter par un détroit international ou des voies de circulation archipélagiques selon leur « mode normal » de navigation<sup>68</sup>. Si, pendant le passage

64 En tant que biens, les MUS peuvent en principe être attaqués pour autant qu'ils répondent à la définition d'un objectif militaire : voir Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 40-41. Dans la mesure où un système maritime sans pilote ennemi pourrait être considéré comme un navire, bien qu'il ne soit pas qualifié de navire de guerre, il peut être capturé et jugé comme prise hors des eaux neutres : *ibid.*, par. 135-138. Concernant le butin de guerre, voir : Jean-Marie Henckaerts et Louise Doswald-Beck (dir.), *Droit international humanitaire coutumier, vol. 1 : Règles*, Bruylant, Bruxelles, 2006 (Étude du CICR sur le droit coutumier), Règle 49. Voir aussi Manuel du DoD, *op. cit.* note 46, par. 5.17.3 ; Ministère de la Défense du Royaume-Uni, *The Manual of the Law of Armed Conflict*, 2004, par. 11.88.

65 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 108.

66 *Ibid.*, par. 118. L'expression « navire de commerce » est interprétée au sens large. Le Royaume-Uni, par exemple, définit un navire de commerce comme « un navire qui n'est ni un navire de guerre, ni un navire auxiliaire, ni un autre navire d'État (tel qu'un navire de la douane ou un navire de police) et qui fournit un service commercial ou privé [traduction CICR] ». Ministère de la Défense du Royaume-Uni, *op. cit.* note 64, par. 13.5 k). Voir aussi Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 13, al. i).

67 Tel qu'énoncé dans le Manuel de San Remo, « [u]n blocus peut être imposé et maintenu par une combinaison de méthodes et moyens de guerre légitimes, dans la mesure où cette combinaison ne conduit pas à des actes contraires aux règles énoncées dans ce document ». *Ibid.*, par. 97. Si ce paragraphe reconnaît, par exemple, le possible emploi de mines, imposer effectivement un blocus exige, en principe et en pratique, l'exercice du droit de capture, qui est réservé aux navires de guerre. *Ibid.*, par. 98, 118, 146, par. f.

68 CNUDM, art. 39, par. 1, al. c, 53, par. 3).

en transit, les navires doivent « s'absten[ir] de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre » l'État côtier<sup>69</sup>, il est généralement admis qu'ils peuvent utiliser des hélicoptères embarqués afin d'assurer la sécurité du navire pendant le passage, étant donné que cela correspond à leur « mode normal » de fonctionnement. Des navires maritimes sans pilote pourraient être déployés pour accomplir les mêmes fonctions. Là encore, au regard du droit, c'est le navire qui effectue le transit en mode normal de navigation et en aucun cas les MUS qui sont utilisés.

On peut suivre la même approche en cas de conflit armé. Par exemple, un navire de guerre chargé de maintenir un blocus peut recourir à des MUS pour exercer des fonctions de surveillance afin d'alerter le navire en cas de tentatives de navires neutres de violer le blocus. Là encore, c'est le navire qui exerce le droit des belligérants de maintenir un blocus lors d'un conflit armé. Qui plus est, les MUS désignent à la fois un matériel militaire et un « moyen de guerre ». Ils peuvent donc être utilisés dans tous les cas où il serait licite d'utiliser d'autres systèmes d'armes, tels que des torpilles, des missiles ou des mines, en particulier pendant les combats navals en haute mer ou lors d'opérations se déroulant dans les eaux territoriales d'un adversaire.

Toutefois, cette approche a ses limites. Fondamentalement, le contrôle exercé sur les MUS doit être tel que, dans les faits, c'est encore le navire habilité qui exerce le droit en question. En outre, l'utilisation du système doit être conforme à toutes les limites associées à ce droit. On mentionnera particulièrement les restrictions relatives au passage inoffensif, pendant lequel « [le] lancement, [l']appointage ou [l']embarquement d'engins militaires » sont interdits<sup>70</sup>, tout comme « toute autre activité sans rapport direct avec le passage<sup>71</sup> ». Compte tenu de ces interdictions qui sont expressément formulées, il semblerait que le déploiement de MUS qui ne bénéficient pas eux-mêmes du droit de passage inoffensif soit interdit par cette Convention.

## Le droit de la guerre maritime

Il ne fait aucun doute que les opérations des MUS sont régies par le droit de la guerre maritime lors d'un conflit armé international, au même titre que n'importe quelle opération impliquant d'autres moyens de guerre. En effet, le recours à des MUS, y compris ceux fonctionnant avec une très haute autonomie, pour commettre des actes hostiles contre un autre État, déclencherait un conflit armé de cette nature. Comme le souligne le Commentaire des Conventions de Genève de 1949 du Comité international de la Croix-Rouge (CICR) :

Tout différend surgissant entre deux États et provoquant l'intervention de membres des forces armées est un conflit armé [international...], même si l'une des Parties conteste l'état de belligérance. Ni la durée du conflit, ni le caractère plus ou moins meurtrier de ses effets ne jouent de rôle<sup>72</sup>.

69 *Ibid.*, art. 39, par. 1, al. b, 54.

70 *Ibid.*, art. 19, par. 2, al. f).

71 *Ibid.*, art. 19 par. 2, al. l).

72 Jean Pictet (dir.), *Commentaire des Conventions de Genève du 12 août 1949*, vol. I, *La Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne*, CICR,

En conséquence, même si un MUS ne menait des opérations hostiles qu'à l'encontre d'un système du même type, le droit régissant les conflits armés internationaux serait applicable.

## Examen juridique des systèmes maritimes sans pilote

Comme il a été observé, bien qu'il soit difficile de qualifier les MUS de navires de guerre, un MUS entre incontestablement dans la catégorie des « moyens de guerre » (armes et systèmes d'armes) dans la mesure où il a la capacité de se livrer à des activités qualifiées d'« attaques », comme des opérations de lutte anti-surface, de lutte anti-sous-marine ou de pose de mines<sup>73</sup>. La façon dont les MUS sont utilisés ou dont on prévoit de les utiliser, entre dans la catégorie des « méthodes de guerre » (tactiques).

Aux termes de l'article 36 du Protocole additionnel I (PA I) des Conventions de Genève :

Dans l'étude, la mise au point, l'acquisition ou l'adoption d'une nouvelle arme, de nouveaux moyens ou d'une nouvelle méthode de guerre, une Haute Partie contractante à l'obligation de déterminer si l'emploi en serait interdit, dans certaines circonstances ou en toutes circonstances, par les dispositions du présent Protocole ou par toute autre règle du droit international applicable à cette Haute Partie contractante.

Bien que l'obligation de procéder à un examen de la licéité de nouveaux moyens de guerre soit de caractère coutumier, la question de savoir si l'obligation d'examiner la licéité des nouvelles « méthodes de guerre » a acquis un statut coutumier n'est pas tranchée. Par exemple, aux États-Unis, la réglementation n'impose l'examen des armes et des systèmes d'armes qu'avant leur acquisition<sup>74</sup>.

Genève, 1952, p. 34 (Commentaire CICR de la CG I). Voir aussi Jean Pictet (dir.), *Commentaire des Conventions de Genève du 12 août 1949*, vol. II, *La Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer*, CICR, Genève, 1959, p. 28 ; Jean Pictet (dir.), *Commentaire des Conventions de Genève du 12 août 1949*, vol. III, *La Convention relative au traitement des prisonniers de guerre*, CICR, Genève, 1958, p. 29 ; Jean Pictet (dir.), *Commentaire des Conventions de Genève du 12 août 1949*, vol. IV, *La Convention de Genève relative à la protection des personnes civiles en temps de guerre*, CICR, Genève, 1956, p. 25. Ce point a été réaffirmé dans les commentaires du CICR mis à jour : CICR, *Commentaire de la Première Convention de Genève*, 2<sup>e</sup> édition, version française, 2020, par. 236 ; et CICR, *Commentaire de la Deuxième Convention de Genève*, 2<sup>e</sup> édition, version française, 2023, par. 258.

73 En droit international humanitaire, on entend par « attaques » des « actes de violence contre l'adversaire, que ces actes soient offensifs ou défensifs ». Protocole additionnel I aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux, 1125 RTNU 3, 8 juin 1977 (PA I), art. 49, par. 1). Si la définition conventionnelle ne s'applique qu'aux attaques navales dirigées contre des objectifs sur terre ou qui peuvent la population civile sur terre, il est largement admis qu'elle s'applique également à la guerre maritime, en tant que droit coutumier. Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 13, al. b.

74 Manuel du DoD, *op. cit.* note 46, par. 6.2. Voir aussi Program on Humanitarian Policy and Conflict Research, *Commentary on the HPCR Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare*, 2010, Règle 9, par. 2 ; Michael N. Schmitt (dir.), *Manuel de Tallin sur l'applicabilité du droit international à la cyberguerre*, 2013, Règle 48, par. 2.

L'examen de la licéité des armes est conduit en se fondant sur l'emploi projeté de l'arme (ou du système d'armes) évaluée, en tenant compte du cadre juridique et des situations dans lesquelles l'on peut s'attendre à ce qu'elle soit utilisée<sup>75</sup>. Il est particulièrement fondamental de déterminer si l'arme est en mesure de causer des effets indiscriminés et, à ce propos, l'interdiction « des méthodes ou moyens de combat qui ne peuvent pas être dirigés contre un objectif militaire déterminé [...] et qui sont, en conséquence, [...] propres à frapper indistinctement des objectifs militaires et des personnes civiles ou des biens de caractère civil » joue un rôle déterminant dans l'examen de la licéité d'une arme<sup>76</sup>.

Pour ce qui est des MUS, les capteurs qui identifient les cibles sont par conséquent susceptibles de faire l'objet d'une attention toute particulière, notamment en ce qui concerne la manière dont ils sont affectés par la profondeur, la température, la visibilité, la salinité et d'autres caractéristiques du milieu marin. La plupart des MUS actuels ainsi que des systèmes en cours d'élaboration disposent d'armes et de capteurs qui sont similaires (voire identiques) à ceux qui sont déjà utilisés dans les opérations navales, tels que les torpilles, les mines et les mitrailleuses. Toutefois, le seul fait qu'un MUS ait de telles capacités ne suffit pas à remplir les critères exigés par l'examen juridique de la licéité de l'arme dès lors que l'obligation consiste à évaluer le « système » plutôt que chacun de ses composants, un par un. Un examen minutieux des armes évaluera la performance des capteurs et des armes dès lors qu'ils fonctionnent ensemble, mais aussi au vu de la capacité du MUS à prendre des décisions et/ou du contrôle humain exercé à distance.

Cet examen évaluera si le caractère « sans pilote » du système a une incidence quelconque sur sa capacité à distinguer entre des objectifs militaires licites et des cibles illicites, comme l'exige le principe de distinction<sup>77</sup>. Le fait qu'il soit « sans pilote » n'empêche pas nécessairement, ni n'entrave, la capacité d'un système à effectuer une telle distinction. Cela peut parfois être le cas, comme lorsque les capteurs du système sont relativement rudimentaires ou sont limités par des facteurs extérieurs, tels que de mauvaises conditions météorologiques ou une mer agitée. Parfois encore, l'absence de présence humaine à bord peut n'avoir aucune incidence sur la capacité des capteurs du MUS à effectuer correctement cette distinction. Bien entendu, selon que le processus d'activation d'un système suppose une intervention humaine « *in-the-loop* » (commandement à distance de l'opération), « *on-the-loop* » (supervision de l'opération avec la possibilité d'y mettre fin si nécessaire) ou « *out-of-the-loop* » (sans intervention humaine, le système fonctionnant de manière autonome), cela aura des répercussions sur l'évaluation de la capacité du MUS à respecter le principe de distinction.

75 CICR, *Guide de l'examen de la licéité des nouvelles armes et des nouveaux moyens et méthodes de guerre*, novembre 2006, par. 1.2.

76 PA I, art. 51, par. 4, al. b-c. Concernant l'interdiction imposée par le droit coutumier, voir Étude du CICR sur le droit coutumier, *op. cit.* note 64, Règle 71.

77 Selon le principe de distinction, les parties à un conflit « doivent en tout temps faire la distinction entre la population civile et les combattants ainsi qu'entre les biens de caractère civil et les objectifs militaires et, par conséquent, ne diriger leurs opérations que contre des objectifs militaires » : PA I, art. 48. Concernant le caractère coutumier de ce principe, voir Étude du CICR sur le droit coutumier, *op. cit.* note 64, Règle 1. Appliqué au cadre maritime, voir Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 39.

Il est également nécessaire d'examiner si l'utilisation projetée d'un MUS viole l'une des interdictions concernant certaines armes spécifiques. Si les MUS ne sont pas, en tant que tels, expressément réglementés en droit international humanitaire, ils peuvent avoir certaines caractéristiques en commun avec des armes telles que les torpilles ou les mines qui sont réglementées. Si tel est le cas, ils doivent alors se conformer aux dispositions juridiques applicables. Par exemple, les torpilles qui manquent leur cible doivent devenir inoffensives après avoir accompli leur course<sup>78</sup>. De la même manière, les mines doivent devenir inoffensives une heure au maximum après que l'on en a perdu le contrôle<sup>79</sup>. Il est peu probable que ces obligations, imposées dans le but d'interdire l'utilisation d'armes « muettes » qui constitueraient un danger pour la navigation après leur utilisation, représentent un obstacle significatif à la mise au point et à l'emploi des MUS. Cependant, elles doivent être prises en compte dans le processus d'examen.

Il importe de comprendre qu'une arme (ou un système d'armes) réussira l'examen de sa licéité pour autant qu'elle réponde aux critères exigés par les circonstances où il est projeté de l'utiliser. Cela signifie que les caractéristiques propres à ces circonstances peuvent être prises en compte. Ainsi, par exemple, si des civils et des navires (ou sous-marins) civils sont généralement absents des zones où il est probable qu'un MUS soit utilisé, comme c'est le plus souvent le cas en mer, il s'agit là d'un élément déterminant dans l'évaluation du risque de frapper sans distinction des objectifs militaires ou des civils et biens de caractère civil. Il convient cependant de rappeler que la proximité effective de personnes civiles ou de navires civils doit être prise en considération lors de l'utilisation de ces systèmes, par exemple sur une voie de circulation fréquentée ou dans un détroit international. En d'autres termes, il est nécessaire de distinguer entre la licéité d'un MUS *per se*, fondée sur sa capacité de distinction dans certaines circonstances et sa licéité, ou son absence de licéité, dans le cadre de telle ou telle opération.

## Conduite des hostilités

C'est l'utilisation qui est faite d'un MUS après que celui-ci ait été approuvé à l'issue de l'examen de sa licéité qui est la plus susceptible d'enfreindre le droit. À cet égard, l'interdiction des attaques contre les personnes et les biens ne constituant pas des objectifs militaires licites (une catégorie qui, comme ceci est exposé ci-dessous, est tout à fait spécifique en vertu du droit de la guerre maritime), l'interdiction de mener une attaque sans discrimination, le principe de proportionnalité et l'obligation de prendre toutes les précautions pratiquement possibles dans l'attaque sont capitales. Dans le droit conventionnel, on trouve ces principes dans le PA I. Cependant, la partie du Protocole dans laquelle ils figurent ne s'applique qu'aux attaques navales dirigées

78 Convention (VIII) relative à la pose de mines sous-marines automatiques de contact, 36 Stat. 2332, TS n° 541, La Haye, 18 octobre 1907 (Convention (VIII) de La Haye), art. 1, par. 3). Voir aussi Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 79.

79 Convention (VIII) de La Haye, art. 1, par. 1). Voir aussi Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 82, al. b.

contre des objectifs sur terre ou pouvant affecter, sur terre, la population civile<sup>80</sup>. La plupart des attaques susceptibles d'être menées par un MUS, tout au moins en l'état actuel de la technologie, le seront à l'encontre d'autres systèmes maritimes, par exemple en posant des mines ou par des attaques directes et ne seront donc pas régies directement par les dispositions du PA I relatives à la conduite des hostilités. Pour autant, il est largement admis que les règles correspondantes du droit coutumier s'appliquent effectivement en mer<sup>81</sup>.

Comme pour tout autre combat en mer, une partie au conflit utilisant un MUS pour mener une attaque doit évaluer si l'attaque est dirigée contre un objectif légitime<sup>82</sup>. Il existe un régime spécial pour les « objectifs militaires » en mer. Certains navires jouissent ainsi d'une immunité contre les attaques directes, sont protégés contre les attaques sans discrimination, y compris dans l'évaluation de la proportionnalité et pris en compte au regard de l'obligation de prendre des précautions dans l'attaque. Il s'agit des catégories suivantes de navires ennemis :

- a) les navires hôpitaux ;
- b) les embarcations de sauvetage côtières et autres transports sanitaires ;
- c) les navires bénéficiant d'un sauf-conduit suite à un accord entre les parties belligérantes, comprenant :
  - i) les navires de cartel, par exemple les navires affectés et participant au transport de prisonniers de guerre ;
  - ii) les navires engagés dans des missions humanitaires, y compris les navires transportant des fournitures indispensables à la survie des populations civiles et les navires engagés dans des actions d'assistance et des opérations de sauvetage ;
- d) les navires engagés dans le transport de biens culturels sous protection spéciale ;
- e) les navires de passagers lorsqu'ils transportent exclusivement des passagers civils ;
- f) les navires chargés de missions religieuses, philanthropiques ou scientifiques non militaires. Les bâtiments recueillant des données scientifiques ayant une probable application militaire ne sont pas protégés ;
- g) les bateaux affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale ; ils sont cependant soumis aux règlements de l'autorité navale belligérante sur place, et peuvent être soumis à son inspection ;
- h) les navires conçus ou adaptés pour lutter exclusivement contre la pollution de l'environnement marin ;

80 PA I, art. 49, par. 3).

81 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 40, 42, al. b et i, 46.

82 *Ibid.*, par. 42, al. b et i. Voir aussi Étude du CICR sur le droit coutumier, *op. cit.* note 64, Règles 11-12 ; PA I, art. 51, par. 4). Il peut arriver que les navires protégés perdent leur protection s'ils ne se conforment pas aux conditions d'exemption. Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 48-49 ; Convention (II) de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer, 12 août 1949, 6 UST 3217, 75 RTNU 85 (CG II), art. 34 (qui prévoit expressément la cessation de la protection des navires-hôpitaux).



- i) les navires qui se sont rendus ; et
- j) les radeaux et canots de sauvetage<sup>83</sup>.

Toutefois, contrairement aux biens de caractère civil en cas de guerre terrestre, un certain nombre de navires civils peuvent être attaqués. Les navires de commerce ennemis deviennent des objectifs militaires s'ils participent à des activités belligérantes pour le compte de l'ennemi, tels que couper des câbles sous-marins ; exercer les fonctions d'un auxiliaire des forces ennemies, par exemple en transportant des troupes ; recueillir des renseignements pour l'ennemi, exercer une fonction d'alerte avancée ou participer au commandement et au contrôle de l'ennemi ; naviguer en convoi sous escorte de navires de guerre ou d'aéronefs ennemis ; être armés au point de constituer une menace pour des navires de guerre ; ou s'ils apportent de toute autre façon une contribution effective aux opérations militaires de l'ennemi<sup>84</sup>. Les navires de commerce ennemis peuvent également être attaqués s'ils désobéissent à l'ordre de stopper, ou s'ils s'opposent activement à toute visite, perquisition ou capture<sup>85</sup>.

Dans tous ces cas, des MUS pourraient être utilisés pour conduire l'attaque, pour autant que les autres obligations juridiques soient respectées. Si, par exemple, un convoi de navires ennemis et de navires de commerce ennemis est repéré au large, un MUS armé serait un moyen idéal de mener l'attaque, du fait que le risque posé pour les forces de l'attaquant serait réduit au minimum et qu'il n'y aurait pas d'obligation de faire la distinction entre les différents navires du convoi car ceux-ci seraient tous susceptibles d'être attaqués. Dans les années à venir, il est probable que les MUS seront davantage utilisés pour repérer et identifier des cibles en vue de les attaquer par d'autres moyens. De telles opérations ne soulèvent pas de questions juridiques particulières ; au contraire, comme il est expliqué ci-dessous, l'emploi d'un MUS peut être vu comme une mesure de précaution possible dans une attaque en tant que moyen de vérifier la nature de la cible potentielle.

Conformément au droit de la guerre maritime, hormis quelques exceptions<sup>86</sup>, les navires de commerce ennemis peuvent être capturés en dehors des eaux neutres pour être jugés comme prise<sup>87</sup>. S'il existe un doute quelconque quant à leur statut, ils peuvent être inspectés et perquisitionnés, pourvu qu'il y ait raisonnablement lieu de

83 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 47. Voir aussi Convention (II) de Genève, art. 21, 22, 27, 38 (qui prévoit la protection des navires-hôpitaux et des navires affectés au transport de matériel sanitaire) ; Protocole relatif à la Convention pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé, 249 RTNU 240, 14 mai 1954, art. 12, par. 3 (qui prévoit la protection des navires transportant certains biens culturels) ; Convention (XI) relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime, 36 Stat. 2396, TS n° 544, 18 octobre 1907, art. 3 et 4 (qui prévoit la protection des bateaux affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale et les navires chargés de missions religieuses, philanthropiques ou scientifiques).

84 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 60.

85 *Ibid.*, par. 60, al. e).

86 *Ibid.*, par. 136 ; Convention (II) de Genève, art. 21, 22, 27, 38 (qui prévoit la protection des navires-hôpitaux et des navires affectés au transport de matériel sanitaire) ; PA I, art. 70 (qui prévoit la protection des envois de secours).

87 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 135 ; Manuel de commandement des États-Unis, *op. cit.* note 61, par. 8.6.2.1. Voir aussi James Kraska, « Prize Law », in *Max Plank Encyclopaedia of International Law*, décembre 2009.

supposer qu'ils pourraient être capturés<sup>88</sup>. Le droit de visite et de perquisition, ainsi que celui de capture, s'appliquent également aux navires qui arborent un pavillon neutre lorsque le commandant d'un navire de guerre suspecte le navire en question de présenter un caractère ennemi ; transporte de la contrebande ; fait route à seule fin de transporter des forces armées ennemies ; agit sous une certaine forme de contrôle ennemi ; ne présente pas les documents réguliers et authentiques ; enfreint les règles établies par le belligérant dans la zone immédiate des opérations navales ; ou tente de violer un blocus<sup>89</sup>.

De telles opérations pourraient être menées ou facilitées par des MUS dans diverses circonstances. Rappelons par exemple que les MUS peuvent être utilisés lors de l'arraisonnement d'un navire afin de surveiller tous les aspects de l'opération, améliorant ainsi la sécurité ainsi que l'appréciation de la situation par les membres de l'équipe chargée de l'arraisonnement. En outre, les capteurs placés sur le MUS pourraient être capables d'examiner la cargaison du navire afin de détecter et de localiser des produits de contrebande. Naturellement, les systèmes sans pilote seraient également extrêmement utiles en tant que « multiplicateurs de force » dans le contrôle des blocus ou du respect des règlements établis par les commandants militaires dans la zone immédiate des opérations.

La question de savoir si un MUS est capable, en soi, d'être dirigé contre un objectif militaire – autrement dit, s'il peut être utilisé avec discrimination – aura normalement été abordée lors du processus d'examen de l'arme. Cela dit, même si le système a la capacité d'être utilisé avec discrimination, il est interdit à l'opérateur d'y recourir sans qu'il soit dirigé contre un objectif licite<sup>90</sup>. Par exemple, l'envoi d'un USV incapable de faire la distinction entre un navire de guerre et un navire civil dans un port à usage dual correspondrait à une utilisation indiscriminée. Du fait que l'USV attaquerait tous les navires qu'il localiserait sur place et puisque le port est utilisé tant par des navires militaires que par des navires civils, il s'agirait d'une attaque sans discrimination.

De même, il serait illicite d'utiliser un MUS pour surveiller les couloirs de navigation utilisés à la fois par les navires civils et les navires militaires et pour attaquer tous les navires qui y effectuent un passage. Ceci s'applique même dans les cas où des navires de guerre se trouvent dans ces voies de navigation et qu'en couler un représenterait un avantage militaire certain. C'est le fait que le système ne fasse pas la distinction entre les navires qui peuvent être attaqués et ceux qui ne peuvent pas l'être, qui rend illicite le recours aux MUS. Il faut cependant rappeler qu'utiliser un MUS qui n'est pas capable de distinguer entre des cibles licites et illicites ne constitue pas en soi une violation du droit des conflits armés ; c'est plutôt l'utilisation d'un tel système dans des circonstances où il est susceptible de rencontrer et d'attaquer les deux types de cibles qui est illicite.

88 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 118.

89 *Ibid.*, par. 114, 146.

90 *Ibid.*, par. 41.

Le fait que des navires ennemis qui se sont rendus soient exempts d'attaques soulève une question liée à l'obligation de distinction<sup>91</sup>. La capacité des systèmes autonomes à pouvoir reconnaître une reddition constituerait un défi de taille, car cela exigerait qu'ils puissent interpréter des comportements complexes<sup>92</sup>. Si le texte de l'article 41, paragraphe 2), alinéa b) du PA I prévoit la protection de ceux qui « exprime[nt] clairement [leur] intention de se rendre », il est bien établi que la reddition doit être évidente pour la partie adverse et cela vaut également dans la guerre maritime<sup>93</sup>.

Les États-Unis vont plus loin, considérant qu'il n'est nécessaire que la reddition soit acceptée que lorsqu'il est possible pour le camp adverse de le faire<sup>94</sup>. En conséquence, l'incapacité des MUS à reconnaître une reddition ne sera vraisemblablement pas problématique, même si l'obligation existe de rediriger ou de rappeler un MUS, s'il est possible de le faire, de façon à ne pas attaquer une cible initialement licite qui s'est rendue.

Le principe de proportionnalité s'applique également à la guerre maritime<sup>95</sup>. Il interdit les attaques dont on peut attendre qu'elles causent incidemment des blessures aux personnes civiles et des dommages aux biens de caractère civil qui seraient excessifs par rapport à l'avantage militaire attendu. Le fait qu'un MUS mène un combat ne présente aucune difficulté juridique tant que la décision relative à la proportionnalité est prise par un être humain, « in-the-loop » ou « on-the-loop ». En pareilles circonstances, le MUS est juste un système d'armes comme un autre, pour lequel l'évaluation de la proportionnalité est effectuée par un être humain qui prend en considération tous les aspects d'une situation.

Le respect du principe de proportionnalité peut s'avérer problématique lorsqu'un MUS autonome est incapable d'évaluer les dommages incidents auxquels on peut s'attendre ou l'avantage militaire attendu susceptibles de résulter des circonstances de l'espèce<sup>96</sup>. Toutefois, cela ne rendrait pas nécessairement son opération illicite car le MUS pourrait être programmé pour attaquer uniquement lorsque certaines conditions sont réunies. Par exemple, les USV pourraient être programmés pour n'attaquer que les sous-marins qui ont une signature permettant de les identifier (acoustique ou autre) d'une certaine classe, ou d'un certain type de coque, de la flotte de l'ennemi. Dans la mesure où leurs armes ne sont censées affecter que des objets sous-marins, selon l'endroit où les USV ont exercé cette fonction et la durée de l'opération, il est alors peu probable que leur utilisation soulève des questions au regard de la proportionnalité. On peut également envisager des MUS capables, avec un degré de fiabilité élevé, d'identifier des navires de guerre de surface ennemis, mais

91 PA I, art. 41, par. 2, al. b ; Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 47, al. i.

92 Voir, par exemple, Robert Sparrow, « Twenty Seconds to Comply: Autonomous Weapon Systems and the Recognition of Surrender », *International Law Studies*, vol. 91, 2015, pp. 703-712.

93 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, commentaire d'accompagnement, par. 47.56-47.57.

94 Manuel du DoD, *op. cit.* note 46, par. 5.10.3.3. Voir aussi Étude du CICR sur le droit coutumier, *op. cit.* note 64, p. 225.

95 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 46, al. d.

96 Voir l'analyse de cet aspect in Michael N. Schmitt et Jeffrey C. Thurnher, « 'Out of the Loop': Autonomous Weapon Systems and the Law of Armed Conflict », *Harvard National Security Journal*, vol. 4, 2013, pp. 253-257.

qui sont programmés pour ne pas attaquer si un autre navire ne remplissant pas les conditions pour être attaqué se trouve dans le rayon d'action destructeur de l'arme (ou des armes) qui va être utilisée. En règle générale, les zones concernées sont si vastes et la qualité technologique des capteurs si perfectionnée que c'est dans le cas de la guerre maritime que les systèmes non pilotés présenteront le moins de défis au regard du principe de proportionnalité.

C'est au regard de l'obligation de prendre des précautions dans l'attaque que l'apport des MUS dans la protection garantie par le droit international humanitaire peut être considérable. Le PA I contient une disposition spécifique relative aux précautions à prendre dans les opérations maritimes. Selon le paragraphe 4 de l'article 57 :

Dans la conduite des opérations militaires sur mer ou dans les airs, chaque Partie au conflit doit prendre, conformément aux droits et aux devoirs qui découlent pour elle des règles du droit international applicable dans les conflits armés, toutes les précautions raisonnables pour éviter des pertes en vies humaines dans la population civile et des dommages aux biens de caractère civil<sup>97</sup>.

Il s'agit d'une disposition singulière, en ceci qu'elle est insérée dans une partie qui, comme on l'a souligné, ne s'applique dans le cadre de la guerre maritime, qu'aux attaques navales dirigées contre des objectifs sur terre. Le Commentaire de cet article par le CICR part du principe que le paragraphe 4 s'applique non pas aux cas où l'attaque est dirigée contre des objectifs sur terre, mais aux cas où cette attaque a des répercussions sur terre<sup>98</sup>. Par ailleurs, le paragraphe 4 de l'article 57 utilise l'adjectif « raisonnables » et non « possibles » comme dans les autres paragraphes de l'article, éludant ainsi la question de savoir si cela fait ou non une différence.

Il n'est pas nécessaire que l'analyse s'attarde sur ces questions. Quelle que soit l'intention ayant inspiré ce paragraphe et le choix des mots, il est désormais largement admis que l'article 57 exprime fidèlement l'obligation de prendre des précautions qui appartient au droit coutumier et qui s'applique de manière générale à la guerre maritime<sup>99</sup>. Cette obligation suppose que l'attaquant fasse tout ce qui est pratiquement possible pour vérifier que l'objectif à attaquer est licite ; choisir des moyens et méthodes d'attaque, ainsi que des objectifs, de manière à éviter ou réduire au minimum les pertes en vies humaines et les dommages aux biens de caractère civil, sans sacrifier l'avantage militaire ; annuler ou interrompre une attaque lorsqu'il apparaît que le principe de proportionnalité sera violé ou qu'elle entraînera d'autres violations du droit des conflits armés en résulteront ; et donner un avertissement en temps utile dans le cas d'attaques pouvant affecter la population civile lorsque les circonstances le permettent.

97 PA I, art. 57, par. 4.

98 Yves Sandoz, Christophe Swinarski et Bruno Zimmermann (dir.), *Commentaire des Protocoles additionnels du 8 juin 1977 aux Conventions de Genève du 12 août 1949*, CICR, Genève, 1986, par. 2230-2233.

99 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 46 ; Manuel du DoD, *op. cit.* note 46, par. 5.11, 13.3 (« En général, les règles relatives à la conduite des attaques par les forces navales, par exemple aux bombardements, sont les mêmes que celles qui s'appliquent pour les forces terrestres ou aériennes [traduction CICR] ») ; Marine allemande, *op. cit.* note 60, pp. 165-166.

Les obligations relatives aux précautions à prendre dans l'attaque ont divers effets au regard des MUS. L'obligation de vérification est particulièrement importante. Comme les MUS sont sans pilote, ces systèmes peuvent être déployés à proximité de cibles potentielles afin de vérifier leur statut et leurs actions, mais aussi d'évaluer les possibles dommages incidents, sans mettre en danger son propre personnel ou d'autres biens essentiels. Dans la mesure où le commandement de la marine a de tels systèmes à sa disposition et où leur utilisation est, en l'espèce, possible sur le plan opérationnel, ceux-ci doivent être utilisés si cela permet de contribuer significativement à la vérification d'une cible. De même, ils peuvent être utilisés pour surveiller un combat afin de veiller à un respect constant du droit des conflits armés.

Les précautions à prendre dans les attaques comprennent l'obligation de choisir des moyens de guerre, qui présente aussi un intérêt. Il peut y avoir des cas où des systèmes sans pilote permettent d'atteindre le même objectif qu'une attaque menée directement par un navire de guerre ou un autre système avec pilote, mais présentant des risques moindres pour les civils. On peut envisager par exemple un navire de commerce ennemi avec des civils à son bord qui tente d'échapper à une capture licite, ou bien un navire neutre en passe de violer un blocus. Un UUV pourrait être à même de neutraliser ces navires, par exemple en endommageant ou en mettant hors service leurs hélices. Dans ce cas, il faudrait utiliser l'UUV, si cela est possible en l'espèce, plutôt qu'un navire de guerre équipé de systèmes d'armes susceptibles de causer incidemment des dommages ou des blessures plus graves. En outre, l'obligation de choisir les moyens de guerre les moins susceptibles de causer des préjudices aux personnes civiles et aux biens de caractère civil peut déterminer le type d'arme à déployer depuis un MUS. Dans l'exemple pris ci-dessus, il pourrait choisir d'activer une arme qui mettrait les navires hors service, plutôt que de les couler.

Les USV peuvent également fournir un moyen efficace d'alerter les navires. Rappelons qu'il faut tenter de capturer certains navires avant de les attaquer et que les navires de guerre ont un droit de visite et de perquisition dans les cas où le statut du navire est ambigu. Des USV pourraient être utilisés pour alerter les navires en question que, s'ils résistent à la capture ou s'ils refusent de se plier à l'inspection (et, le cas échéant, à la perquisition), ils s'exposent, sciemment, à une attaque. Cette sommation est importante du fait que les navires de commerce peuvent transporter des civils. De plus, cette sommation est impérative dans le cas d'un navire dont le statut est ambigu, car le fait même que ce statut soit ambigu éveille les soupçons et, en cas de doute, le statut civil est présumé<sup>100</sup>. C'est seulement lorsque le navire oppose une résistance à la visite et à la perquisition que, d'un point de vue juridique, le doute est écarté. Par ailleurs, les forces navales ont un droit de contrôle dans le voisinage immédiat des opérations<sup>101</sup> et les USV s'avèreraient utiles pour alerter, en vue de les éloigner, les navires qui pourraient se mettre en danger par leur présence à l'intérieur de celle-ci.

100 Voir, par exemple, Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 58. Voir aussi Étude du CICR sur le droit coutumier, *op. cit.* note 64, pp. 48-49 ; mais voir Manuel du DoD, *op. cit.* note 46, par. 5.4.3.2.

101 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 108.

## Le droit de la neutralité<sup>102</sup>

La prise en compte des questions de neutralité, pour ce qui concerne les MUS, s'analyse sous deux principaux aspects : les prérogatives de navigation et les opérations belligérantes en territoire neutre, y compris dans la mer territoriale. Pour ce qui est du premier point, les eaux neutres comprennent les eaux intérieures, la mer territoriale et les eaux archipélagiques<sup>103</sup>. Lors d'un conflit armé international, des MUS peuvent être utilisés par des navires belligérants, lorsque cela fait partie de leur mode normal de fonctionnement, au cours de leur passage en transit par un détroit international ou par des voies de circulation archipélagiques. De même, les navires neutres peuvent utiliser des MUS pendant leur passage en transit par les détroits internationaux et les eaux archipélagiques des États belligérants<sup>104</sup>. S'ils sont considérés comme des navires, ou que les droits de navigation leur sont autrement octroyés, ils seront autorisés, de plein droit, à effectuer un passage en transit ou un passage archipélagique. Malgré l'existence d'un conflit armé, les États neutres n'ont pas le droit de suspendre ou d'entraver les droits de passage en transit et archipélagique<sup>105</sup>.

Les eaux territoriales ne sont pas traitées de la même façon par le droit de la neutralité et par le droit de la mer. Lors d'un conflit armé, les États côtiers neutres peuvent, sans y être tenus, autoriser le « simple passage » dans leurs eaux territoriales des navires de guerre de belligérants<sup>106</sup>. Dans le cas où le simple passage est autorisé, l'État neutre a le droit d'imposer des conditions et des restrictions à ce passage, celles-ci devant être appliquées également aux navires de guerre de toutes les parties au conflit<sup>107</sup>.

Comme il a été indiqué, les systèmes sans pilote associés à un navire de guerre sont liés par les mêmes règles que le navire de guerre. Si ceux qui fonctionnent de manière indépendante ne peuvent pas être qualifiés de navires de guerre à l'heure actuelle, ils jouiraient toutefois du régime de simple passage, si tant est qu'ils puissent bénéficier des droits de navigation. Cela dit, l'État côtier neutre serait en droit d'interdire un tel passage, soit aux MUS de manière générale, soit à certains d'entre eux comme ceux qui transportent des armes, dès lors qu'il ne fait aucune distinction entre les belligérants.

Quelle que soit le motif de la présence de MUS dans les eaux neutres, le droit de la neutralité impose des limites strictes à leurs activités, surtout s'agissant de leur participation à des « actions hostiles ». Celles-ci comprennent, entre autres :

- a) l'attaque ou la capture de personnes ou biens dans ou au-dessus des eaux ou territoire neutres ;

102 Bien que son application dans certaines circonstances ait incontestablement été modifiée par la Charte des Nations Unies, le droit de la neutralité demeure en vigueur et applicable à l'heure actuelle. Voir, par exemple, Michael Bothe, « The Law of Neutrality », in *The Handbook of International Humanitarian Law*, 3<sup>e</sup> édition, 2013, pp. 552-554.

103 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 14.

104 *Ibid.*, par. 23-30.

105 *Ibid.*, par. 29.

106 Convention (XIII) concernant les droits et les devoirs des Puissances neutres en cas de guerre maritime, 36 Stat. 2415, TS n° 545, La Haye, 18 octobre 1907 (Convention (XIII) de La Haye), art. 9-10.

107 Convention (XIII) de La Haye, art. 9.

- b) l'utilisation comme une base d'opérations, y compris l'attaque ou la capture de personnes ou de biens situés en dehors des eaux neutres pour autant que l'attaque ou la capture soient menées par les forces belligérantes à la surface, sous ou au-dessus des eaux neutres ;
- c) le mouillage de mines ; ou
- d) la visite, la perquisition, le détournement ou la capture<sup>108</sup>.

Il importe de souligner que ces limites s'appliquent eu égard aux mesures prises contre des navires d'un adversaire qui effectuent aussi un simple passage. Bien entendu, les MUS pourraient, comme cela a été mentionné, mener ou faciliter des activités interdites, comme c'est le cas de la pose de mines ou de la participation à l'inspection et la perquisition d'un navire de commerce. Si cela se produit, la partie au conflit à laquelle ils appartiennent violera la neutralité de l'État côtier. Les interdictions s'étendent aussi aux activités hostiles pendant le passage en transit par ou sous un détroit international neutre ou une voie de circulation archipélagique neutre<sup>109</sup>.

Malgré ces restrictions, les navires de guerre peuvent prendre des mesures défensives pour assurer leur propre sécurité lors de leur passage dans ces eaux. Il est bien établi que cela comprend le lancement d'aéronefs et la surveillance acoustique et électronique. Dans ces conditions, aucune raison ne justifie de refuser à ces navires le droit d'utiliser des systèmes sans pilote pour assurer leur sécurité, en surveillant par exemple les activités des navires ennemis dans la zone<sup>110</sup>. Au contraire, les MUS se révéleraient précieux pour assurer la sécurité des navires de guerre selon les modalités de passage autorisées.

Les États neutres ont également des obligations au regard du droit de la neutralité. La première d'entre elles consiste en l'obligation d'empêcher ou de stopper les activités des belligérants qui violent leur neutralité, comme la conduite des hostilités<sup>111</sup>. Par conséquent, si un MUS participe aux actions hostiles détaillées ci-dessus, ou à toute autre activité considérée comme l'exercice du droit des belligérants, l'État neutre serait obligé de mettre fin à ce comportement. En effet, l'État neutre pourrait, si nécessaire, recourir à la force pour s'acquitter de cette obligation. S'il manque à son obligation de mettre fin à l'exercice, par un MUS, des droits d'un belligérant dans ses propres eaux, le belligérant adverse aurait le droit d'y mettre fin lui-même, y compris en ayant recours à la force strictement nécessaire<sup>112</sup>.

Les MUS peuvent être utilisés par les belligérants dans la zone économique exclusive et en haute mer pour tout autre but licite en lien avec le conflit armé. Lorsqu'ils se livrent à de telles activités, ils doivent tenir « dûment compte » des droits de la navigation neutre et des autres intérêts neutres dans ces zones. Par exemple, les belligérants doivent tenir dûment compte des droits de l'État côtier relatifs à l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles de la zone économique exclusive

108 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 16. Voir aussi Convention (XIII) de La Haye, art. 2.

109 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 15.

110 *Ibid.*, par. 30.

111 *Ibid.*, par. 15, 22. Ces obligations sont reprises, en partie, de la Convention (XIII) de La Haye, art. 25. Voir aussi Manuel du DoD, *op. cit.* note 46, par. 15.3.2.

112 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 22 ; Manuel du DoD, *op. cit.* note 46, par. 15.4.2.



et du plateau continental et agir d'une manière compatible avec la préservation de l'environnement marin<sup>113</sup>. De la même manière, en haute mer, l'utilisation de MUS doit respecter les droits des États neutres d'explorer et d'exploiter les ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol et doit éviter d'endommager les câbles et les pipelines posés sur les fonds marins, à l'exception de ceux qui servent exclusivement à un État ennemi<sup>114</sup>. Faire référence au fait d'éviter d'endommager les câbles est particulièrement important s'agissant des MUS dans la mesure où ceux-ci pourraient précisément être utilisés pour endommager les câbles de communication sous-marins, ou entraver d'une quelconque manière leur fonctionnement.

## Conclusions

Les événements survenus récemment en mer de Chine méridionale montrent à quel point il est important de comprendre l'influence du droit international sur les MUS. La catégorie des MUS est vaste et son champ est de plus en plus étendu. Elle comprend des engins qui fonctionnent aussi bien sur l'eau que sous l'eau et qui peuvent être utilisés pour des tâches très variées, qu'il s'agisse de relevés océanographiques ou de la conduite d'hostilités. La question du statut de ces systèmes est primordiale, car il en découle des droits et obligations importants en temps de paix comme en période de conflit armé. Toutefois, cette question n'est pas encore résolue. S'il y a des arguments crédibles pour octroyer des droits de navigation aux MUS, soit en tant que navires, soit de manière *ad hoc*, il est trop tôt pour la trancher définitivement. De plus, si, à l'heure actuelle, les MUS ne peuvent pas remplir les critères pour avoir le statut de navire de guerre, on peut penser que le droit en vigueur évoluera sur ce point par la pratique et les expressions de l'*opinio juris*.

Indépendamment des questions en suspens qui entourent leur statut, il ne fait aucun doute que les MUS peuvent être utilisés de manière licite – et utilement – en temps de paix comme en période de conflit armé. Même sans bénéficier de droits qui leur sont propres, ils peuvent être déployés par des navires et par des vaisseaux de guerre pour exécuter des missions multiples et très nombreuses. En particulier et en tant que moyen de guerre, ils peuvent être utilisés dans un conflit armé au même titre que n'importe quelle autre arme. Toutefois, ils sont aussi, de la même façon, tenus aux mêmes devoirs et obligations que les navires depuis lesquels ils sont déployés, ainsi qu'aux règles relatives aux systèmes d'armes et leur emploi. Malgré le caractère novateur des MUS, il n'en demeure pas moins que les États doivent, en toute bonne foi, leur appliquer le droit existant et ceci demeure l'aspect le plus fondamental.

113 Manuel de San Remo, *op. cit.* note 54, par. 34.

114 *Ibid.*, par. 36-37.