

Le drone naval, un drone de guerre ?

Enjeux juridiques de l'intégration du drone naval dans le droit international

Par Jean-François Pelliard et Chirine Riaz

Pour sa deuxième année d'études au profit de la Marine nationale, l'Observatoire Marine 2040 explore les enjeux liés à la dronisation. Cet article a été rédigé par l'équipe de l'Observatoire dans le cadre de ses recherches et ne reflète en aucun cas une opinion étatique.

Le drone naval est un objet proliférant mais juridiquement non défini, malgré la récente réglementation française non applicable aux engins militaires et les réflexions de l'OMI qui ne distinguent pas moyens civils et militaires. Seule la Convention de Montego Bay définit les navires de guerre et leur confère un statut et des immunités particuliers. Mais les drones navals répondent-ils à ces critères pour être ainsi qualifiés ? Y répondraient-ils que les interprétations diverses de ce statut ne leur donneraient pas pour autant une liberté d'action reconnue. Dans ce brouillard juridique, resurgit une constante de Montego Bay : l'équilibre entre les États côtiers qui veulent se protéger des menaces venant de la mer et les puissances océaniques qui défendent une liberté d'action. Appartenant aux deux camps, la France doit choisir de quel côté elle souhaite faire pencher la balance. À moins qu'elle se satisfasse de ce brouillard en l'exploitant à son profit...

Récemment apparu dans le paysage technologique, le drone naval [\[lien vers article "Drones navals, entre attentes..."\]](#) reste un objet juridiquement non défini. Seul le droit français a récemment introduit et réglementé le drone maritime, faisant ainsi office de précurseur. Mais ce cadre n'intègre que certaines catégories de drones et n'est applicable que dans les espaces sous juridiction nationale. En l'absence d'un cadre de référence juridique applicable dans les espaces maritimes internationaux, les conditions d'utilisation des drones navals restent à l'entière appréciation des États selon leurs intérêts... et non sans conséquences sur la sécurité maritime et la manifestation des rivalités géopolitiques.

1. État des lieux et perspectives juridiques : Montego Bay et l'Organisation Maritime Internationale (OMI)

Poser la question du statut juridique du drone naval impose de se référer aux principaux textes formant le droit de la mer, en premier lieu la Convention de Montego Bay, et aux travaux de l'OMI dont une responsabilité est d'adapter le droit maritime à de nouveaux enjeux de sécurité de la navigation dans les espaces internationaux.

a. Montego Bay : un cadre juridique antérieur à l'émergence des drones mais partiellement applicable

En 2025, aucun cadre international ne définit de statut juridique du drone naval. La Convention de Montego Bay, ou Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), a été

signée en 1982 et est entrée en vigueur en 1994. Elle établit les principes du droit de la mer et a été pensée bien avant l'émergence des drones. Elle ne prend donc pas en compte ce récent changement de paradigme technologique. Déjà sujette à interprétation, parfois en raison d'imprécisions délibérées ayant permis sa signature par un grand nombre de pays, parfois en toute mauvaise foi par des États défendant leurs intérêts, la Convention de Montego Bay le restera sur le sujet des drones navals. Elle gagnerait donc à être amendée. Mais il est très peu probable qu'un tel chantier soit ouvert en raison du risque de rupture du fragile équilibre qu'elle a trouvé entre le droit des États côtiers et la liberté de naviguer voulue par les principales puissances maritimes. D'autant que le niveau des tensions internationales ne favorise pas la négociation, particulièrement lorsque de nouvelles capacités militaires sont en jeu.

Dans le droit international, le drone naval pourrait être considéré comme un navire de guerre ou comme un accessoire d'un navire de guerre lorsqu'il est mis en œuvre à partir de ce dernier. En effet, la Convention de Montego Bay définit le navire de guerre et lui confère plusieurs immunités. Elle impose qu'un engin, pour être ainsi qualifié, doive appartenir aux forces armées d'un État, porter les marques extérieures des navires militaires et le pavillon de l'État, mais aussi être placé sous le commandement d'un officier de marine et enfin, être armé par un équipage soumis aux règles de la discipline militaire (article 29). Sur ce dernier point, elle n'impose pas clairement que l'équipage soit à bord, bien que les interprétations divergent. De la même manière, la façon dont s'exerce le commandement sur le navire n'est pas précisée. Si le drone est considéré comme un navire de guerre, il disposera donc de la même liberté de naviguer et des mêmes immunités qu'eux. Les immunités prévues par la CNUDM sont l'immunité de juridiction qui permet à un État auquel appartient le navire de guerre d'éviter des poursuites devant les tribunaux d'un autre État, l'immunité d'exécution qui protège contre des mesures conservatoires ou d'exécution forcée sur les biens, et enfin l'immunité de législation : la loi de l'État propriétaire du navire de guerre s'applique à bord.

Mais la liberté de navigation et d'action des navires de guerre, notamment dans les zones économiques exclusives, fait partie des dispositions de la CNUDM parmi les plus diversement interprétées. L'émergence technologique des drones fait donc naître une ambiguïté supplémentaire dans cette Convention qui en regorge. Il est par ailleurs politiquement moins risqué de contester les immunités d'un engin non habité que celles d'un navire avec son équipage. Les revendications chinoises en mer de Chine n'ont jamais conduit, malgré des actions parfois violentes, à l'arraisonnement de navires de guerre. Les exemples cités plus loin montrent que les drones sont moins protégés de ce type d'agissements.

Juridiquement, la qualification d'un engin en « navire de guerre » n'est donc pas établie en fonction de la nature militaire de sa mission, mais en fonction de son adéquation – ou non – avec la définition qu'en donne le droit international. En comparaison, le drone aérien militaire peut être reconnu comme aéronef d'État du fait de sa mission. Cela s'explique par une conception plus large de la notion d'aéronef d'État dans la convention relative à l'aviation civile internationale, dont les critères sont différents de ceux de la convention de Montego Bay caractérisant un navire de guerre.

Dans la Marine française, la commission permanente des programmes et des essais (CPPE) dispose de l'expertise lui permettant de s'exprimer sur le statut juridique le mieux adapté aux

considérations techniques des drones navals. Elle n'a pas encore tranché le débat et ne pourra le faire seule. En effet la question dépasse les simples aspects techniques, opérationnels ou capacitaires des équipements. Considérer les drones navals comme des navires de guerre implique une réciprocité : les immunités ainsi conférées doivent alors être acceptées pour les drones navals d'autres États, y compris bien sûr dans les approches des côtes françaises. Est-ce l'effet recherché ?

Ces interrogations émanant du caractère militaire des drones navals pourraient trouver des réponses dans la réglementation civile, tout autant concernée par l'émergence des drones maritimes et qui s'efforce de fixer un cap.

b. L'apport des réglementations civiles : une source d'inspiration encore limitée

Une réglementation française précurseur mais qui devra mûrir

Face à la prolifération des engins non habités sur les côtes françaises et aux risques qu'ils représentent pour la navigation et les usagers de la mer, la France a défini une réglementation sur les drones maritimes applicable depuis mai 2024. Les drones sont ainsi soumis aux mêmes obligations que les navires civils enregistrés sous pavillon français. Les télépilotes de drones maritimes doivent détenir une qualification matérialisée par un certificat d'opérateurs de drone maritime délivrable après une formation elle-même réglementée.

Ces dispositions restent cependant limitées. Elles ne concernent que les engins de petites dimensions déployés dans les espaces sous juridiction nationale et n'est pas applicable, pour l'heure, aux drones militaires. Sans nier leur bien-fondé global, elles contraignent cependant le développement des drones navals. En effet, les constructeurs doivent prendre en compte, dans la conception d'engins à vocation militaire, des équipements de sécurité obligatoires pour les phases d'essais, ceci au détriment de l'optimisation des performances et du coût. La présence obligatoire d'un opérateur perturbe de surcroît la validation des systèmes totalement autonomes. Au-delà, si les risques que représentent les drones pour les autres usagers de la mer doivent légitimement être pris en compte, l'application aux drones de règles destinées à garantir la sécurité d'un équipage a peu de sens. Elle contrarie sans raison un développement industriel national pourtant prometteur.



Figure 1. Le glider "Sea Explorer" de l'entreprise ALSEAMAR. Source : Alseamar-alcen.com



Figure 2. Le drone de surface Drix de l'entreprise française Exail. Photographie tirée du média Le marin Ouest France ©Jean-Marc Tanguy

Les perspectives de la réglementation civile internationale : une vision plutôt tournée vers les navires autonomes

Dans le droit maritime international, le navire autonome est dénommé MASS (*Maritime Autonomous Surface Ship*) ou NSE (Navire Sans Équipage). L'OMI en donne la définition suivante : « [il s'agit d'] un *navire pouvant, à divers niveaux, fonctionner indépendamment de l'interaction humaine, partiellement ou totalement* ». La taille et le déplacement de ces MASS ne sont pas précisés. Parmi les engins existant aujourd'hui, sont concernés aussi bien le cargo-robot *Yara Birkeland* de *Kongsberg* (3200 tonnes) que le patrouilleur et le porte-conteneurs autonomes *Rolls Royce* ou le plus petit *Sea Hunter* américain (drone trimaran militaire de 140 tonnes). La notion de MASS est donc bien plus large que celle de drone maritime couverte par la réglementation française dont la préoccupation est d'abord celle de la sécurité côtière. Malgré cette diversité, des définitions « provisoires » permettent de répertorier ces navires selon leurs niveaux d'autonomie, allant du navire exploité avec des processus automatisés et une aide à la décision mais habité (niveaux 1 et 2), au navire commandé à distance sans personnel à bord (niveau 3), jusqu'à la définition la plus futuriste du navire autonome, capable de prendre ses décisions sans aucune intervention humaine (niveau 4). L'OMI s'inspire ainsi des niveaux d'autonomie de l'industrie automobile.

Si les projets de MASS foisonnent, l'OMI se donne le temps de définir un statut juridique adapté. Des travaux préparatoires ont été lancés, mais la version finale du code juridique des MASS n'est pas attendue avant 2028, ou 2025 pour les sources les plus optimistes. Ce code ne devrait pas être rendu obligatoire avant 2032. Pour l'heure, la navigation sans aucun équipage à bord reste illégale dans les eaux internationales. Les essais des nombreux projets sont systématiquement réalisés avec un équipage minimal à bord. Quoi qu'il en soit, la dénomination MASS indique que l'OMI considérera les drones comme des navires, donc relevant avec des adaptations de la réglementation qui s'impose à eux.



Figure 3. Porte conteneurs autonome. ©Rolls Royce

c. Au-delà du drone, le statut de son opérateur en question

Pour revenir au drone naval, le statut de l'engin n'est pas le seul enjeu juridique. Son opérateur, quand il existe, est potentiellement très éloigné du lieu de l'action. Sa qualité de combattant pourrait donc être mise en cause. L'opérateur est ici considéré autant comme l'homme qui pilote à distance le drone que comme celui qui, en amont, programme sa mission. La question peut donc être soulevée autant pour les drones téléopérés que pour les drones totalement autonomes.

Cette qualité de combattant est reconnue par le droit international (conventions de Genève) à toutes les personnes qui participent directement aux hostilités et qui sont membres des forces armées d'une partie du conflit. D'autres critères sont pris en compte comme le port d'un uniforme ou d'un signe distinctif reconnaissable à distance, le port ostensible d'armes, et le respect des lois et coutumes de la guerre. Ce dernier point est déterminant au regard d'un principe reconnu de réciprocité. Ces dispositions visent à protéger les civils et les combattants, ces derniers en cas de capture ou de poursuite pour des actes de guerre.

Même s'il opère à distance et parfois en dehors des zones de combat, l'opérateur de drone doit donc pouvoir être qualifié de combattant. Sa protection juridique au regard des actes potentiellement létaux que sa mission le conduit à réaliser en dépend. Son appartenance aux forces armées est déterminante plus que le port de signes, dont le caractère distinctif s'efface avec la distance comme c'est déjà le cas pour les opérateurs de systèmes d'armes à longue portée. L'opérateur de drone ne diffère en rien de ces derniers sur le plan juridique. Sa participation au combat, la perception qu'il en a, relève plutôt de questions éthiques qui ne sont pas traitées ici. La vigilance reste cependant de mise pour qu'une jurisprudence contraire ne s'installe pas à la faveur d'interprétations contestables.

Face à cette brume juridique, les États chercheront à interpréter le droit à leur avantage pour s'assurer de l'immunité et de la liberté d'action de leurs moyens tout en se prémunissant contre ceux de leurs compétiteurs. Selon ses intérêts géopolitiques, chacun considérera le drone naval avec un regard particulier. La position de puissance maritime ou d'État côtier sera déterminante.

2) Position des États côtiers dronisés vis-à-vis des puissances maritimes dronisées

L'État côtier se préoccupe peu que la menace issue de la mer soit ou non habitée. Il cherche avant tout à s'en protéger et à la repousser le plus loin possible de ses côtes. Son interprétation du droit international suivra donc la même logique pour les drones que pour les navires armés d'un équipage : contester leur liberté d'action au moins dans les zones placées sous sa juridiction. Les modalités de cette contestation pourront cependant être différentes.

La capture pure et simple de drones étrangers à proximité des côtes fait partie de ces modalités dont les exemples ne manquent pas. En août puis en septembre 2022, les Gardiens de la

Révolution iraniens ont capturé des USV¹ de la Task Force 59, composante intégralement dronisée de l'*US Navy* opérant dans le golfe arabo-persique². Quelques années plus tôt, en 2016, un navire de sauvetage chinois avait saisi deux *gliders*³ américains déployés par un navire de recherche, qui effectuaient des relevés dans les eaux revendiquées comme Zones Économiques Exclusives (ZEE) à la fois par la Chine et les Philippines. Dans les cas énoncés, les drones ont été rendus à leurs propriétaires à leur demande, parfois diminués de certains de leurs équipements et après une analyse poussée des technologies et probablement des données de mission. L'Iran utilise régulièrement ces captures pour copier des technologies étrangères après une phase de rétro-ingénierie.



Figure 4. Le drone de surface Sairdrone Explorer de l'*U.S. Navy* navigue dans le golfe d'Aqaba lors de l'exercice maritime international International Maritime Exercise/Cutlass Express 2022, le 6 février 2022. © Photo U.S. Navy / Dawson Roth

Les argumentations juridiques respectives de ces interceptions, apportées par l'Iran et par la Chine, reflétaient leurs situations géopolitiques et objectifs stratégiques. L'Iran avait justifié la saisie de ces drones par le risque qu'ils représentaient pour la navigation, s'appuyant sur les

¹ USV : *Unmanned Surface Vehicle* (drone de surface).

² *Agence France Presse*, "Iran seizes, then releases US Navy drone vessel: Pentagon, août 2022. <https://www.france24.com/en/live-news/20220830-iran-seizes-then-releases-us-navy-drone-vessel-pentagon>

³ *glider* : planeur sous-marin qui se déplace à faible vitesse sans système de propulsion en jouant sur une variation d'assiette en alternant des phases descendantes et ascendantes.

conventions de l'OMI pourtant réservées aux navires civils⁴. La sécurité du transit des navires de commerce dans le détroit d'Ormuz, et en particulier chaque année de 20% du commerce d'hydrocarbures⁵ par voie maritime, est en effet un argument recevable. La réalité du risque était cependant contestable et la préoccupation de l'Iran est d'abord d'éloigner les marines occidentales du Golfe et d'assurer la liberté de transit de ses propres navires. La Chine, quant à elle, justifiait son action par une violation de ses zones sous juridiction par les drones américains, zones dont elle a une vision extensive et unilatérale. La capture des *gliders* américains lui a permis d'affirmer ses positions et d'envoyer un message clair à ses compétiteurs sur les eaux qu'elle considère comme chinoises. Elle n'aurait pu, politiquement et sans doute techniquement, se permettre de recourir au même mode d'action face à un navire habité.

Ces incidents passés démontrent ainsi que la libre interprétation du droit, amplifiée par un incontestable vide juridique pour ce qui concerne les drones, peut conduire certains acteurs à contester une liberté de navigation et une immunité juridique dans leurs zones sous juridiction. Contestation dont les effets peuvent être amplifiés par une vision extensive de ces zones.

Cette utilisation du droit contraste éminemment avec celle des puissances maritimes, à l'image de celle des États-Unis qui se placent dans une logique de projection de puissance.

3) À travers les États-Unis, le point de vue des puissances maritimes dronisées

À l'instar de la France, la plupart des États ne se sont pas encore positionnés sur le statut juridique des drones navals. L'*US Navy* a quant à elle choisi. Les drones saisis par l'Iran en 2022 avaient en effet été qualifiés de navires de guerre par les États-Unis, qui exigeaient donc leur restitution. Le dernier manuel du commandant de la Marine pour les opérations navales (*Commander's Handbook for Naval Operations*) considère que les systèmes autonomes appartenant au gouvernement et n'effectuant pas de services commerciaux relèvent de la propriété publique et doivent, selon cette doctrine, bénéficier des mêmes immunités juridiques.

Or, les drones sont ici regroupés en une seule et vaste catégorie : celle des engins non habités. Aucune distinction n'est faite selon la taille, le concept d'emploi ou la présence d'un équipage dans le cas particulier de drones hybrides, autonomes pour leur navigation et habités pour la conduite de la mission. À ce jour, la plupart des marines n'utilisent qu'une multitude de petits drones, ne dépassant pas une quinzaine de mètres. Mais les États-Unis et la Chine utilisent de grands drones militaires et qui s'apparentent physiquement à des navires, en plus des drones de plus petite taille comme les *gliders* de l'exemple précédent. L'uniformité des règles devant être appliquées à cet ensemble très hétérogène est en elle-même une question. Face à l'ambiguïté des termes, certains experts juridiques américains estiment que les drones

⁴ Farzin Nadimi, "Iranian Seizures Raise Questions About Unmanned Maritime Operations", *The Washington Institute for Near East Policy*, septembre 2022. <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/iranian-seizures-raise-questions-about-unmanned-maritime-operations>

⁵ Ministère des Armées, *Le détroit d'Ormuz*, mars 2020. <https://www.defense.gouv.fr/dems/detroit-dormuz>.

navals ne pourront jamais réellement être considérés comme des navires. C'est notamment pour eux le cas des petits drones de surface comme le *Saildrone Explorer* (7 mètres de long) ou du *Manta T-12* (plus de 3 mètres de long), qui n'ont pas les capacités de navigation nécessaires pour satisfaire aux exigences relatives aux navires sous pavillon américain. S'affrontent donc une vision conduite par le droit international et une autre qui s'appuie sur une réglementation nationale. Malgré les directives internes de l'*US Navy*, le débat reste donc ouvert aux États-Unis.

Conclusion : Le flou du cadre juridique des drones navals n'est pas uniquement dû à leur récente apparition dans le paysage maritime. Il reflète également des enjeux stratégiques sous-jacents. Le statu quo laissant libre cours aux interprétations peut être une solution confortable pour certains acteurs. Mais il est fragile dès lors que ces interprétations peuvent largement diverger. Or, dans un contexte de rivalités croissantes, il ne fait aucun doute que certains États chercheront à exploiter ce vide à leur avantage.

La France devra faire un choix. Ayant pris une longueur d'avance en réglementant l'usage des drones civils, elle peut favoriser l'élaboration d'un droit international prenant en compte les enjeux issus de ces nouvelles technologies. Elle devra pour cela se garder de sombrer dans une schizophrénie entre son statut de puissance maritime et celui d'État côtier disposant de la deuxième plus grande ZEE. Mais considérant que le droit international n'engage plus en pratique que ceux qui veulent bien le respecter, clan dont elle fait partie, elle peut également se satisfaire du flou actuel pour conserver sa liberté d'action. Sa réglementation la protège dans une certaine mesure d'actions dans ses approches à condition d'en améliorer la surveillance. Elle pourrait même raidir cette réglementation sous couvert de sécurité maritime en maintenant le statut d'exception des moyens de l'État.