



**MINISTÈRE
DES ARMÉES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 7 du 24 janvier 2025

TEXTE RÉGLEMENTAIRE PERMANENT

Texte 5

INSTRUCTION N° 72/ARM/CEMM

relative aux drones maritimes militaires, aux navires autonomes militaires et aux petits navires achetés sans spécificité militaire.

Du 16 janvier 2025

INSTRUCTION N° 72/ARM/CEMM relative aux drones maritimes militaires, aux navires autonomes militaires et aux petits navires achetés sans spécificité militaire.

Du 16 janvier 2025

NOR A R M B 2 5 5 1 2 5 0 J

Référence(s) :

Voir la liste en annexe III.

Pièce(s) jointe(s) :

Trois annexes.

Texte(s) abrogé(s) :

- ↳ [Circulaire du 12 janvier 1932 relative à l'adoption d'un carnet matriculaire pour les embarcations à moteurs.](#)
- ↳ [Circulaire N° 168/DEF/EMM/PROG/PFM du 17 décembre 1999 relative à la mise en service des embarcations de drome ne faisant pas l'objet d'un programme de développement.](#)

Classement dans l'édition méthodique :

BOEM [470-0.1](#).

Référence de publication :

BOC n°7 du 24/1/2025

La présente instruction précise et complète l'arrêté et l'instruction de sécurité maritime cités en références d) et f) concernant les navires de guerre français et autres navires et équipements navals en service ou en essai dans la Marine nationale, notamment pour intégrer les drones et navires autonomes, notions récemment introduites dans le Code des transports [références a) et b)] mais absentes de la convention des Nations Unies sur le droit de la Mer (CNUDM) [référence i)]. Elle aborde également le cas particulier des navires en service dans les autres armées et des navires de moins de douze mètres achetés sans spécificité militaire.

1. TITRES DE NAVIGATION POUR LES NAVIRES MILITAIRES

1.1. Généralités

L'article 94 de la CNUDM [référence. i)] stipule que tout État doit s'assurer de la capacité des navires battant son pavillon à naviguer en sécurité en mer. L'État doit également tenir un registre maritime de ces navires. Pour les navires de guerre français, ces responsabilités sont dévolues au chef d'état-major de la Marine (CEMM).

L'article 7 de l'arrêté du 22 juin 2020 [référence d)] prévoit que « chaque navire de guerre doté d'un référentiel de sécurité maritime (RSM) doit disposer d'un titre de navigation pour être autorisé à naviguer ». En pratique, cela concerne tous les navires acquis, ou ayant bénéficié d'une rénovation majeure, depuis la parution de cet arrêté.

Les titres de navigation des navires en service ou en essai au sein de la Marine nationale (permis de navigation ou autorisation de naviguer) sont délivrés par le CEMM ou, par délégation, par le président de la commission permanente des programmes et des essais (CPPE). Cette délivrance atteste que le navire objet du titre garantit un niveau de prévention des risques aussi élevé que possible en matière de sécurité des personnes, de sécurité des navires et de protection de l'environnement, dans le cadre d'une part d'un usage propre à la navigation en temps de paix hors circonstances exceptionnelles et d'autre part des limites édictées explicitement dans le titre. Elle dispense l'utilisateur de réaliser une analyse de risques tant que l'emploi du navire ne sort pas de ce cadre.

Il est rappelé que, dans des circonstances exceptionnelles, le commandant ou l'autorité organique peuvent déroger aux limites mentionnées dans le titre, sous leur responsabilité, en analysant les risques éventuellement induits puis en prenant des mesures pour les maîtriser, ou en assumant de prendre les risques résiduels, lorsque la mission à réaliser le justifie.

Lorsqu'une dérogation devient récurrente en temps de paix, il est alors nécessaire d'instruire une modification du référentiel de sécurité maritime et donc du titre de navigation pour s'assurer, grâce à une étude collégiale conduite par la commission de sécurité maritime (CSM), que la sécurité reste correctement maîtrisée dans une situation qui n'est plus exceptionnelle.

1.2. Cas particulier des navires des armées autres que la Marine

L'armée de Terre et l'armée de l'Air et de l'Espace opèrent chacune des navires. Ces navires ne sont pas considérés, en première approche, comme des navires de guerre, et ce tant au sens de la CNUDM [référence i)], qui impose le commandement d'un officier de Marine, qu'au sens du Code des transports [référence a)], qui ne mentionne que les navires de la Marine.

Pour autant, l'analyse des options juridiquement possibles et opérationnellement convenables conduit à considérer que ces navires sont en essai ou en service au sein de la Marine, en se fondant sur la circonstance qu'ils sont entretenus, suivis en gestion logistique des biens (GLB) au sein du service de soutien de la flotte (SSF) et surtout rattachés comptablement au SSF, service de la Marine responsable interarmées de l'entretien des navires et embarcations. Dans cette configuration, ils sont « navires de guerre » au sens du Code des transports et leur titre de navigation relève de la responsabilité du CEMM. Il peut être délivré par la CPPE par délégation.

L'armée utilisatrice du navire désigne quant à elle en son sein une autorité organique à qui sera transféré le suivi de la sécurité maritime après l'admission du navire au service actif.

Cette autorité organique de l'armée utilisatrice est chargée du suivi de sécurité maritime des navires placés sous sa responsabilité. À ce titre, elle est responsable du respect des exigences du RSM tout au long de la vie du bâtiment et du respect des conditions imposées par le permis de navigation, notamment la cohérence avec les procédures d'exploitation et les qualifications des équipages. Il appartient à cette autorité de rapporter ce contrôle de conformité aux attendus du permis de navigation et d'en faire intégrer les résultats aux processus d'exploitation du navire et au maintien en condition opérationnelle, ainsi qu'à la gestion de configuration¹.

Le cas échéant, sous sa propre responsabilité, l'autorité organique accorde des dérogations formelles et ponctuelles au titre de navigation, assorties éventuellement de restrictions d'utilisation. Si elle le juge nécessaire, elle demande une modification du RSM et du titre de navigation.

Enfin, cette autorité organique est responsable de l'information de la CSM en cas d'incident mettant en jeu la sécurité maritime, afin d'alimenter le retour d'expérience global.

2. NAVIRES DE LA MARINE DE MOINS DE 12 MÈTRES ACHETÉS SANS SPÉCIFICITÉ MILITAIRE ²

La Marine peut acheter des navires de taille limitée construits selon un référentiel intégralement civil, en particulier le référentiel de la plaisance. Par construction, ces navires ne disposent pas d'un RSM formellement approuvé par la CPPE : leur référentiel de sécurité est le référentiel technique civil (la directive UE pour la plaisance ou les divisions 222 ou 240 par exemple), accompagné des directives d'emploi de l'autorité organique.

Ils peuvent être utilisés depuis la côte ou depuis un navire porteur, qui peut en embarquer plusieurs.

Un navire de la Marine de moins de 12 m de longueur hors-tout et construit selon ces référentiels techniques civils n'est pas soumis à l'obligation de disposer d'un titre de navigation, s'il respecte les conditions suivantes :

- il dispose d'un certificat de conformité au référentiel civil dont il relève et n'a subi aucune modification par rapport au modèle certifié ;
- il est utilisé conformément à l'usage prévu dans son référentiel de construction et aux prescriptions du constructeur, en particulier les limitations météorologiques liées à sa catégorie de conception. Ces conditions doivent être évaluées selon les prévisions pour la durée totale de la mission ;
- il dispose de la documentation prévue par la certification (par exemple le manuel du propriétaire prévu par la directive plaisance pour les navires construits sur ce référentiel) ;
- la navigation est limitée à la 3^e catégorie depuis la côte ou à une distance maximale de 20 NM du navire porteur, ou aux conditions fixées par la certification si elles sont plus restrictives ;
- il embarque les équipements prévus par l'annexe I à la présente instruction.

Il est rappelé que seuls les usages prévus dans le référentiel de construction sont couverts par la certification. Toute utilisation différente doit faire l'objet d'une analyse de risque sous la responsabilité de l'autorité d'emploi qui peut, le cas échéant, faire appel aux experts des domaines concernés.

Un navire sans titre de navigation doit être immatriculé comme suit :

- s'il dispose d'un numéro de coque attribué par l'EMO-M, ce numéro constitue également son numéro d'immatriculation ;
- s'il ne dispose pas d'un numéro de coque, son numéro d'immatriculation est automatiquement constitué sur la base du numéro de série attribué par le fabricant et gravé sur la plaque d'identification du navire. Il prend la forme MNFR-XXXXXX, dans laquelle XXXXXX est le numéro de série du navire dans la base GLB, mentionné avec 6 caractères au moins ;
- si le numéro de série est illisible ou introuvable, l'autorité d'emploi doit prendre contact avec la CPPE, qui attribuera un numéro en concertation avec le SSF.

NOTA : il est rappelé que ce numéro de série doit être renseigné dans les enregistrements comptables et GLB du matériel. Cela permet notamment de pouvoir éditer la liste des immatriculations sans solliciter les unités.

3. DRONES MARITIMES MILITAIRES ET NAVIRES AUTONOMES MILITAIRES

3.1. Cas général

Le Code des transports [référence a)] définit les notions de navire autonome (article L5000-2-1) et drone maritime (article L5000-2-2) en excluant de son champ d'application les navires autonomes et drones maritimes en essais ou en service au sein de la Marine nationale. Ils sont donc définis ci-dessous.

Un *navire autonome militaire français* est un navire opéré à distance ou par ses propres systèmes d'exploitation, qu'il y ait ou non des marins à bord, en service ou en essais au sein de la Marine nationale et n'étant pas un drone maritime militaire tel que défini ci-dessous.

Un navire autonome militaire français est un navire. Il doit donc disposer d'un RSM et d'un titre de navigation (autorisation ou permis) délivré par le président de la CPPE. Le RSM doit couvrir le mobile comme le centre de commandement à partir duquel il est opéré.

Il pourra avoir le statut de navire de guerre au sens de la CNUDM [référence i)] s'il est placé en permanence sous l'autorité d'un officier de Marine dûment désigné, non nécessairement présent à bord, dispose d'un éventuel équipage soumis à la discipline militaire, arbore les marques extérieures distinctives réglementaires et figure sur la liste des navires de guerre français [référence e)].

Un *drone maritime militaire français* est un engin flottant de surface ou sous-marin, en service ou en essais au sein de la Marine nationale, opéré à distance ou par ses propres systèmes d'exploitation, sans personnel ni passager à bord³, et dont la jauge brute est inférieure à 100.

Ne sont pas considérés comme des drones maritimes militaires français :

- les objets militaires non manœuvrant, incluant les planeurs sous-marins et les bouées opérées à distance ;
- les objets ou engins nautiques motorisés militaires à usage unique.

Un drone militaire français doit être commandé par un officier de Marine ou un patron d'embarcation. Un même officier ou patron peut commander simultanément plusieurs drones.

Pour être considéré comme un navire de guerre au sens de la CNUDM [référence i)] et bénéficier des droits associés à ce statut, un drone maritime militaire français doit, en plus d'être placé sous le commandement d'un officier de Marine, disposer d'un équipage (défini comme le commandant et le personnel opérant ou supervisant le drone à distance) soumis à la discipline militaire, arborer des marques distinctives et figurer sur la liste des navires de guerre français [référence e)].

Un drone maritime militaire français de surface doit disposer d'un RSM simplifié (RSMS) en raison de l'absence de présence humaine à bord, couvrant à la fois le mobile⁴ et son centre de commandement. Après avis de la CSM, un certificat de navigation lui est délivré par le président de la CPPE. Ce certificat, qui vaut titre de navigation, est à durée déterminée pour essais, ou illimitée en vue de la mise en service opérationnel (MSO) et de l'utilisation opérationnelle ultérieure.

Par exception, un drone maritime militaire français acheté sur étagère, disposant d'un certificat d'enregistrement civil auprès du guichet unique du registre international français (GURIF) et sans modification par rapport à ce certificat (donc utilisé conformément à ce certificat), ne nécessite pas obligatoirement de RSMS et peut ne pas être examiné en CSM.

Un drone sous-marin militaire français ne nécessite pas de titre de navigation si, lors de sa navigation en surface, l'une des conditions suivantes est toujours respectée :

- un navire porteur ou un navire support assure la sécurité de navigation en surface du drone.

ou

- la base à terre assure la sécurité de navigation en surface du drone.

Étant par essence inhabités, les drones maritimes militaires français et les navires autonomes militaires français sans personnel à bord n'emportent pas de dispositifs de sauvetage de la vie humaine et ne peuvent donc techniquement pas porter secours directement. Cela ne les empêche pas de participer éventuellement à une opération de sauvetage à la hauteur de leurs moyens. Ils doivent notamment pouvoir relayer toute situation de détresse qu'ils auraient détectée.

3.2. Expérimentations de drones ou navires autonomes civils sous la responsabilité opérationnelle d'une autorité de la Marine

Pour la réalisation d'expérimentations dans les eaux sous juridiction française et sous la responsabilité d'une autorité de la Marine, les simplifications détaillées ci-dessous peuvent être mises en œuvre lors d'essais de navires autonomes ou de drones civils hors des cas d'usages de leur éventuel titre de navigation civil⁵ :

- **drones ou navires autonomes civils opérés par des personnels militaires de la Marine** : le mobile est alors en essais dans la Marine et est par conséquent un navire de guerre au sens du Code des transports, donc non contraint par les règles de ce dernier. Toutefois, une analyse de risque doit impérativement être menée sous la responsabilité de l'autorité ordonnant l'expérimentation et les mesures nécessaires prises afin de garantir l'absence de risques pour les autres utilisateurs du plan d'eau et l'environnement, comme pour le personnel réalisant l'expérimentation. Cette analyse de risque dispense d'un examen en CSM et de la délivrance d'un titre de navigation par la CPPE pour l'expérimentation ;

- **drones ou navires autonomes civils opérés par des personnels civils** : le mobile est alors soumis à la réglementation civile. Par conséquent, la CSM

et la CPPE ne sont pas compétentes. La réalisation de l'expérimentation reste possible, en réservant une zone dédiée auprès du représentant de l'État en mer (préfet maritime en métropole, délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer en Outre-mer). Une analyse de risque doit impérativement être menée sous la responsabilité de l'autorité ordonnant l'expérimentation et les mesures nécessaires prises afin de garantir l'absence de risque pour les autres utilisateurs du plan d'eau et l'environnement, comme pour le personnel réalisant l'expérimentation.

4. ABROGATION

La circulaire du 12 janvier 1932 relative à l'adoption d'un carnet matriculaire pour les embarcations à moteurs est abrogée.

La circulaire n° 168/DEF/EMM/PROG/PFM du 17 décembre 1999 relative à la mise en service des embarcations de drome ne faisant pas l'objet d'un programme de développement est abrogée.

5. PUBLICATION

La présente instruction est publiée au *Bulletin officiel des armées*.

*L'amiral,
chef d'état-major de la Marine,*

Nicolas VAUJOUR.

Notes

¹ Le SSF est responsable de la gestion de configuration des navires dont il assure le MCO. A ce titre, toute évolution, y compris mineure, est traitée conformément au processus S-TM 4 en vigueur.

² Le présent paragraphe ne concerne que les navires de moins de 12 mètres ne disposant pas d'un RSM formellement approuvé par CPPE. Les navires de cette gamme de taille qui en disposent (EDO, ETRACO...) ne sont pas concernés par les dispositions ou limitations énoncées dans ce paragraphe.

³ L'absence de personnel à bord d'un drone n'exclut pas la possibilité qu'un personnel monte à bord, pour une durée très limitée et de façon ponctuelle, par exemple pour passer une aussière ou relancer le système en cas de fonctionnement non nominal. La sécurité de ce personnel est alors assurée par son équipement individuel flottabilité (EIF) et la présence à proximité d'une embarcation habitée.

⁴ Y compris ses propres systèmes d'autonomie.

⁵ L'opération par des militaires constitue systématiquement un écart au titre de navigation civil.

ANNEXES

ANNEXE I.

ÉQUIPEMENTS OBLIGATOIRES SELON LES ZONES DE NAVIGATION POUR LES EMBARCATIONS DE LA MARINE DE MOINS DE 12 MÈTRES NE DISPOSANT PAS D'UN TITRE DE NAVIGATION

	Navigation à moins de 6 NM de la côte ou du navire porteur	Navigation jusqu'à 20 NM de la côte ou du navire porteur
Équipement individuel de flottabilité	x	x
Dispositif lumineux (lampe torche étanche, lampe flash ou cyalume)	x	x
Moyens mobiles de lutte contre l'incendie prescrits par le manuel de l'utilisateur	x	x
Dispositif d'assèchement manuel	x	x
Dispositif de remorquage	x	x
Ligne de mouillage	x	x
Pavillon national	x	x
Dispositif de repérage et	x	x

Dispositif de repérage et d'assistance pour personne à la mer de type bouée fer à cheval ou bouée couronne		
3 feux rouges à main	x	x
Compas magnétique	x	x
Cartes marines officielles (papier ou électronique, éventuellement couplées au GPS)		x
Radeau de survie		x
Matériel pour faire le point		x
Trousse de secours	x	x
Dispositif lumineux pour la recherche et le repérage de nuit		x
VHF fixe		x
Moyen de communication avec la base	x	x

ANNEXE II. DÉFINITIONS D'UN NAVIRE DE GUERRE

Il existe deux définitions d'un navire de guerre : dans la CNUDM [référence i)] et dans

le Code des transports français [référence a)]. Ces deux définitions ne sont pas exactement identiques :

- selon la CNUDM (article 29), pour être un navire de guerre, un navire doit remplir les quatre conditions suivantes :

- faire partie des forces armées d'un État, ce qui se traduit par l'inscription sur la liste des navires de guerre français publiée par EMO-M/DMOA ;
- porter les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité (pavillon tricolore) ;
- être placé sous le commandement d'un officier de Marine (ou équivalent¹) de cet État, inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent (dûment désigné) ;
- avoir un équipage soumis aux règles de la discipline militaire.

- selon le Code des transports (article L.5000-2), est considéré comme un navire de guerre tout bâtiment, y compris les navires autonomes, en essais ou en service dans la Marine nationale ou une marine étrangère.

La définition de la CNUDM s'utilise lors de l'application du droit international (droit de la Mer et droit de la guerre navale), donc essentiellement lors des opérations et dans l'exercice des pouvoirs de police en mer. Le statut de navire de guerre apporte une immunité de juridiction totale vis-à-vis de tout autre État.

La définition du Code des transports s'utilise pour tout ce qui relève du droit français.

La définition de la CNUDM est légèrement plus restrictive que celle du CT : certains navires de la Marine, notamment ceux qui ne sont pas identifiés dans la liste des navires de guerre français [référence e)], peuvent donc être des navires de guerre selon le droit français mais pas au sens de la CNUDM. Ils restent toutefois des navires d'État selon l'article 96 de cette dernière, ce qui leur confère également une solide immunité juridique.

Notes

¹ La mention « officier de marine » est spécifique à la version française, la version anglophone mentionnant simplement « officer ».

ANNEXE III.

Liste des références

a) code des transports ;

b) ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 modifiée, relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes (JO n° 240 du 14 octobre 2021 texte n° 27) ;

c) décret n° 2024-461 du 22 mai 2024, fixant les modalités d'application de l'ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021, relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes et portant diverses dispositions relatives aux navires professionnels (JO n° 119 du 24 mai 2024 texte n° 41) ;

d) arrêté du 22 juin 2020, relatif aux règles et dispositions de sécurité maritime applicables à la conception, à la construction et à l'exploitation des navires de guerre de la marine nationale (JO n° 156 du 25 juin 2020 texte n° 12) ;

e) circulaire n° 509/ARM/EMM/OPS/SCEM du 23 avril 2024, relative à la liste des navires de guerre en essais et en service dans la Marine nationale (n.i.BO) ;

f) instruction n° 1364/ARM/CEMM du 24 juillet 2020, relative à la sécurité maritime dans la Marine nationale (BOC n° 60 du 7 août 2020 texte n° 5) ;

g) instruction n° 99/ARM/EMM/PS/ORT du 12 avril 2023 modifiée, relative au statut des unités de la Marine et à la désignation au commandement (BOC n° 32 du 21 avril 2023 texte n° 4) ;

h) directive 2013/53/UE du 20 novembre 2013, relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur (JOUE L.354 du 28 décembre 2013) ;

i) convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay, le 10 décembre 1982 (appelée « convention de Montego Bay » ou CNUDM).