

Arrêté du 16 avril 2026
pris en application du décret n° 2024-461 du 22 mai 2024 relatif aux conditions
de navigation des drones maritimes

NOR : *TECM2609293A*

Publics concernés : *constructeurs, propriétaires, exploitants et équipages de navires, gens de mer, centres de sécurité des navires, agents des affaires maritimes, représentant de l'État en mer, guichet unique du registre international français, sociétés de classification.*

Objet : *le présent arrêté précise les exigences techniques applicables pour une exploitation conforme des drones maritimes, parachevant le régime simplifié applicable à cette nouvelle catégorie d'engin flottant introduite dans le code des transports par l'ordonnance du 13 octobre 2021.*

Entrée en vigueur : *les règles du présent arrêté entrent en vigueur au lendemain de la publication au Journal officiel de la République française.*

Application : *le présent arrêté est pris en application du titre I du 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.*

La ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature,

Vu la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 ;

Vu la convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, adoptée le 20 octobre 1972 ;

Vu la directive n° 2014/90/UE du parlement européen et du conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil ;

Vu la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine de la réglementation techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration, notamment son article L. 231-4 ;

Vu le code de la sécurité intérieure, notamment son article R. 742-6 ;

Vu le code des transports, notamment sa cinquième partie ;

Vu l'ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes ;

Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires ;

Vu le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'État en mer ;

Vu le décret n° 2006-142 du 10 février 2006 relatif à la création du guichet unique prévu par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français ;

Vu le décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime ;

Vu le 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 ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution ;

Vu l'arrêté du 12 juillet 2024 relatif aux conditions transitoires de formation autorisant à opérer un drone maritime et pris en application du 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 ;

Vu la notification n° 2025/789/FR adressée à la Commission européenne en application de la directive (UE) 2015/1535,

Arrête :

TITRE 1

GÉNÉRALITÉS

Art. 1^{er}. – *Objet et champ d'application.*

Le présent arrêté établit les règles applicables aux drones maritimes tels que définis à l'article R. 5000-1 du code des transports.

Les dispositions du présent arrêté ne s'appliquent pas aux drones maritimes de la marine nationale, qu'ils soient en essai ou en service.

Sauf disposition contraire, le présent arrêté ne s'applique pas aux drones annexes définis à l'article 2.

Art. 2. – *Régime spécifique des drones annexes.*

I. – En application de l'article D. 5111-10 du code des transports, les engins flottant de surface ou sous-marins sont assimilés à des drones annexes lorsqu'ils sont utilisés à des fins de servitude à partir d'un navire-mère ou d'un drone maritime-mère et lorsqu'ils remplissent les conditions cumulatives suivantes :

- leur taille est inférieure à celle du navire-mère ou du drone maritime-mère ;
- leur rayon d'action est limité à 5 milles du navire-mère ou du drone maritime-mère ;
- les commandes s'effectuent à partir du navire-mère ou du drone maritime-mère.

II. – Sont également considérés comme des drones annexes tout engin flottant de surface ou sous-marin mentionnés à l'article L. 5111-1-1 du code des transports commandé par filoguidage depuis un navire-mère ou un drone maritime-mère.

III. – Les dispositions applicables aux drones maritimes définis à l'article R. 5000-1 du code des transports ne s'appliquent pas aux drones annexes.

Art. 3. – *Définitions.*

Pour l'application du présent arrêté, les expressions ci-dessous désignent :

1° **Energie cinétique** (en Joules) : l'énergie cinétique est calculée par la formule suivante :

$$0,5 * \text{masse (kg)} * (\text{vitesse (m/s)})^2 ;$$

2° **Vitesse maximale** : désigne la vitesse correspondant à la puissance de propulsion maximale continue que le drone maritime est autorisé à utiliser à son poids maximal ;

3° **Masse** : correspond à la masse maximale lors d'un déplacement avec tous les équipements requis ;

4° **Longueur** : correspond à la longueur hors tout, soit la distance mesurée entre les deux extrémités du drone maritime. Elle prend en compte l'ensemble des accessoires et appendices de la coque du drone, positionnés dans leur configuration à la mer, qu'ils soient fixes, mobiles ou amovibles ;

5° **Flotte coordonnée** : désigne la navigation de drones maritimes en groupe de façon coordonnée pour une même mission, le groupe étant composé d'au moins un drone principal qui dirige un ou plusieurs autres drones maritimes. Le groupe est dirigé depuis un même centre d'opérations à distance et ne peut excéder un rayon de 0,5 mille nautique ;

6° **Duplication** : désigne la redondance d'un équipement, d'un système, d'un réseau, d'une fonctionnalité jugée(s) nécessaire(s) pour un niveau de sécurité équivalent en cas de défaillance ;

7° **Catégories de navigation** : désigne les catégories définies au 1° de l'article 110.11 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution ;

8° **Équipement critique** : désigne un équipement ou dispositif qui, en cas de défaillance, compromet la navigation du drone maritime et les conditions d'exploitation édictées à l'article L. 5241-2-1 A du code des transports ;

9° **Transformation majeure** : désigne une modification du drone maritime entraînant un changement de type d'exploitation, une modification de la longueur à flottaison ou de la largeur maximale du drone maritime, ou une extension de la catégorie de navigation ;

10° **Techniquement infaisable** : désigne quelque chose qui ne peut pas être accompli parce que, dans les conditions existantes, il faudrait supprimer ou modifier un élément structurel essentiel du drone maritime, ou que d'autres contraintes physiques existantes interdisent la modification ou l'ajout d'éléments ou de fonctionnalités ;

11° **Mode de pilotage** : désigne selon les cas :

- un mode de pilotage « manuel » : un drone maritime évolue sous contrôle « manuel » lorsque sa trajectoire résulte à tout instant de commandes d'un opérateur transmises en temps réel ;
- un mode de pilotage « automatique » : un drone maritime évolue de manière « automatique » lorsque sa trajectoire a été programmée avant ou pendant le voyage et qu'elle s'effectue sans l'intervention d'un opérateur ;

12° **Drone maritime tête de série** : désigne la première réalisation d'un drone maritime construit par un fabricant et destiné à être reproduit par celui-ci pour la production d'autres exemplaires selon un procédé de fabrication industrielle ;

13° **Drone maritime identique à un drone maritime tête de série** : désigne le drone maritime reproduisant de façon identique un drone maritime tête de série selon un procédé de fabrication industrielle ;

14° **Fabricant** : désigne toute personne physique ou morale qui conçoit et fabrique un drone maritime ou fait fabriquer un drone maritime, et le commercialise sous son propre nom ou sa propre marque. Est assimilée à un fabricant toute personne agissant à titre professionnel :

- a) Qui se présente comme fabricant en apposant sur le drone maritime son nom, sa marque ou un autre signe distinctif ;
- b) Qui importe un drone maritime dans l'Union européenne en vue de sa mise sur le marché, d'une vente, d'une commercialisation ou de toute autre forme de distribution ;

15° **Armateur** : désigne l'armateur au sens des articles L. 5411-1 et L. 5411-2 du code des transports ;

16° **Situation dégradée** : désigne tout incident, accident, situation critique ou n'importe quel évènement pouvant mettre en danger le drone maritime ou la protection de l'environnement ;

17° **Navire accompagnateur** : désigne tout navire, en liaison permanente avec le centre d'opérations à distance, assurant la sécurité du plan d'eau pour la navigation du drone maritime en essai et situé à moins de 5 milles de celui-ci ;

18° **Navire soutien** : désigne tout navire, en liaison permanente avec le centre d'opérations à distance, assurant la sécurité du plan d'eau pour la navigation du drone maritime, à l'exclusion des drones maritimes en essai ;

19° **Navire-mère** : désigne tout navire à partir duquel le drone annexe est opéré ;

20° **Drone maritime-mère** : désigne tout drone maritime à partir duquel le drone annexe est opéré ;

21° **Type d'exploitation du drone maritime** : désigne le drone maritime qui relève alternativement ou cumulativement d'un des cas suivants :

- l'exploitation en flotte coordonnée ;
- l'exploitation avec du matériel tracté ;

22° **Drone maritime en essai** : désigne le drone maritime qui relève de l'un des cas suivants hors drones annexes :

- essai technique et mises au point ;
- expérimentation ;
- évaluation des performances en situation pour l'usage auquel est destiné le drone maritime ;
- démonstration publique, notamment lors de manifestations événementielles.

TITRE 2

ENREGISTREMENT D'UN DRONE MARITIME

Art. 4. – *Autorité compétente.*

En application de l'article R. 5112-2-4-1 du code des transports, le guichet unique du registre international français instruit la demande d'enregistrement du drone maritime et délivre le certificat d'enregistrement. Les conditions d'exploitation dans lesquelles le drone maritime est autorisé à être opéré sont mentionnées sur le certificat.

Les conditions d'exploitation sont définies en fonction des résultats de l'analyse de risques, des équipements installés à bord du drone maritime, de sa conception et du nombre d'opérateurs requis pour sa conduite, ainsi que des équipements et dispositifs composant le centre d'opérations à distance.

Section 1

Demande d'enregistrement d'un drone maritime

Art. 5. – *Documents à fournir.*

Afin de procéder à l'enregistrement d'un drone maritime, le demandeur transmet au guichet unique du registre international français le formulaire CERFA de demande d'enregistrement de drone maritime figurant à l'annexe 1 du présent arrêté.

Le demandeur est l'armateur du drone maritime, son représentant légal, ou son mandataire.

Art. 6. – *L'instruction de la demande d'enregistrement.*

I. – Après réception de la demande d'enregistrement, le guichet unique du registre international français effectue le contrôle documentaire défini au I de l'article R. 5112-2-4-1 du code des transports.

Dans le cadre de ce contrôle, le guichet unique du registre international français peut demander que lui soit transmis toute pièce ou document utile qu'il juge nécessaire.

II. – A la suite du contrôle documentaire visé au I, une visite de sécurité peut être déclenchée par le guichet unique du registre international français en application de l'article R. 5112-2-4-1 du code des transports.

Dans le cadre de cette visite, les personnes habilitées au titre de l'article R. 5112-2-4-2 du code des transports vérifient notamment la conformité du drone maritime et ses équipements ainsi que du centre d'opérations à distance avec les plans et documents transmis et font réaliser les essais qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer de la conformité aux règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à garantir la sécurité et la sûreté de la navigation du drone maritime ainsi que la prévention des risques professionnels et de la pollution et qu'il ne présente pas un risque pour la sécurité maritime.

III. – La visite de sécurité est systématique pour l'enregistrement d'un drone maritime déclaré tête de série.

IV. – Le contrôle de sécurité défini au R. 5112-2-4-1 du code des transports est préalable à la délivrance du certificat d'enregistrement.

Art. 7. – Analyse de risques.

I. – En application de l'article R. 5241-1 du code des transports, les conditions d'exploitation du drone maritime, conformes aux exigences de sécurité et sûreté de la navigation ainsi que de prévention des risques professionnels et de prévention de la pollution, sont définies par analyse de risques jointe à la demande d'enregistrement du drone maritime.

Cette analyse de risques est établie selon les critères et la matrice d'acceptation des risques présentés en annexe 2 du présent arrêté.

II. – L'analyse de risques démontre que les indices de risques liés au drone maritime sont évalués comme «bas» ou «medium» au sens de l'annexe 2. Ne peuvent faire l'objet d'un enregistrement définitif les drones maritimes dont l'évaluation de l'analyse de risques révèle un indice de risque «haut».

L'analyse de risques atteste notamment que la liste des équipements mis à bord, les dispositifs d'identification, de communication et de positionnement en mer, le matériel obligatoire dans les centres d'opérations à distance permettent d'assurer la sécurité et la sûreté de la navigation des drones maritimes ainsi que la prévention des risques professionnels et la prévention de la pollution.

Elle précise *a minima* :

- la ou les zones de navigation, les risques de navigation liés à cette ou ces zones et les mesures prises pour les supprimer ou les atténuer ;
- les risques relatifs aux cyberattaques, la fiabilité des équipements et les mesures prévues pour les supprimer ou les atténuer ;
- les risques relatifs aux activités illicites et à la piraterie ;
- les risques liés aux incendies ;
- les risques de pertes ou perturbations des communications entre le drone et le centre d'opérations à distance et les mesures prévues pour les supprimer ou les atténuer ;
- les limites opérationnelles du drone maritime et l'adéquation ainsi que la résistance de ses équipements ;
- la liste détaillée des équipements critiques liés à l'exploitation du drone et la nécessité d'une redondance ;
- l'évaluation des risques de pollution et d'atteintes à l'environnement et les mesures prévues pour les supprimer ou les atténuer ;
- le cas échéant, les justifications de dérogations aux équipements listés en annexes 3, 4 et 5.

Les limites opérationnelles du drone maritime devant être détaillées sont, *a minima* :

- les zones de connectivité du drone, comprenant les paramètres de la qualité de service, notamment le temps de latence ;
- la durée maximum de séjour en mer ;
- les catégories de navigation ;
- la vitesse maximale ;
- le(s) type(s) d'exploitation ;
- les conditions et les limites de remorquage ou de récupération ;
- les caractéristiques du centre d'opérations à distance, en termes d'effectif, d'équipements et de dispositifs.

Le demandeur communique à la demande du guichet unique du registre international français, les rapports, études, expertises, analyses, essais, épreuves ou tout autre documents jugés nécessaires.

III. – L'armateur est tenu de respecter les paramètres d'exploitation fixés par l'analyse de risques durant toute la durée d'exploitation du drone maritime.

IV. – En cas d'analyse de risques «médium», le certificat d'enregistrement peut prescrire des mesures de sécurité supplémentaires.

Art. 8. – Evaluation de l'analyse de risques.

I. – L'analyse de risques requise au titre de l'article 7 est évaluée, dans son intégralité, par un organisme technique défini à l'article 9.

L'organisme technique peut, par une demande motivée, avoir communication par le fabricant ou l'armateur de toute pièce ou document utile à l'évaluation de l'analyse de risques.

II. – Les drones maritimes cumulant une longueur inférieure ou égale à trois mètres et une vitesse maximale inférieure à 10 nœuds sont dispensés de l'exigence d'évaluation de l'analyse de risques par l'organisme technique mentionnée au I.

Art. 9. – *Organismes techniques évaluant l'analyse de risques.*

I. – Les organismes techniques pouvant procéder à l'évaluation de l'analyse de risques requise au titre de l'article 7 sont ceux ayant mis en œuvre un système de management de la qualité conforme au système de management des sociétés de classification membres de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS) ou équivalent et couvrant l'activité d'évaluation des risques d'exploitation des drones maritimes et des navires autonomes.

II. – Il ne doit exister aucun lien de préposition ou de subordination, de droit ou de fait, ni aucune relation de nature commerciale, entre l'organisme technique et le fabricant ou l'armateur du drone maritime.

Art. 10. – *Demande de dérogation à l'emport d'équipements.*

Le ministre chargé de la mer peut accorder une dérogation à l'obligation d'emport de certains équipements requis au titre 3 du présent arrêté lorsque le demandeur démontre que l'emport n'est ni réaliste, ni raisonnable ou techniquement infaisable au sens de l'article 3, au regard des caractéristiques de conception ou des conditions d'exploitation du drone maritime.

Les équipements pour lesquels il est possible de présenter une demande de dérogation sont précisés aux annexes 3, 4 et 5 du présent arrêté.

La demande de dérogation à l'emport d'équipement est jointe à la demande d'enregistrement du drone maritime.

L'analyse de risques fournie par le demandeur lors de la demande d'enregistrement démontre que la demande de dérogation ne porte pas atteinte aux règles générales d'entretien et d'exploitation du drone destinées à assurer la sécurité et la sûreté de la navigation ainsi que la prévention des risques professionnels et de la pollution.

L'analyse de risques démontre que les indices de risques liés au drone maritime sont évalués comme « bas » ou « medium » au sens de l'annexe 2.

Art. 11. – *Mise à disposition du certificat d'enregistrement.*

Le certificat d'enregistrement est disponible dans le centre d'opérations à distance à partir duquel le drone maritime est opéré.

Art. 12. – *Enregistrement des drones maritimes identiques à un drone maritime tête de série.*

Les drones maritimes identiques à un drone maritime tête de série peuvent être dispensés de visite de sécurité si les éléments contenus dans la demande d'enregistrement dont ils font l'objet, notamment les limites opérationnelles fixées dans l'analyse de risques, sont identiques à ceux d'un drone maritime tête de série titulaire d'un certificat d'enregistrement.

Afin de bénéficier de cette dispense, le demandeur fournit les documents permettant au guichet unique du registre international français de qualifier le drone comme étant identique à un drone maritime tête de série. Lorsque le drone maritime est identique à un drone maritime tête de série, le demandeur fournit également :

- une déclaration sur l'honneur sur le modèle fourni en annexe 7. A, émise par le fabricant du drone maritime et sous sa responsabilité attestant qu'il s'agit bien d'un drone maritime identique à un drone maritime tête de série titulaire d'un certificat d'enregistrement ;
- une déclaration sur l'honneur sur le modèle fourni en annexe 7. B, émise par l'armateur attestant qu'il s'agit bien d'un drone maritime identique à un drone maritime tête de série titulaire d'un certificat d'enregistrement pour une exploitation identique, incluant les fonctionnalités et la compatibilité avec le centre d'opérations à distance.

Section 2

Procédure d'enregistrement temporaire d'un drone maritime n'ayant pas démontré sa conformité

Art. 13. – *Principe général.*

Peuvent faire l'objet d'un enregistrement temporaire, sous réserve des conditions fixées à l'article 15, les drones maritimes en essai ainsi que les drones maritimes dont l'analyse de risques révèle un indice de risque « haut » au sens de l'annexe 2.

Art. 14. – *Enregistrement temporaire.*

Pour tout enregistrement temporaire, le demandeur transmet au guichet unique du registre international français le formulaire CERFA de demande d'enregistrement figurant en annexe 6 du présent arrêté.

Sous-section 2.1

Modalités de délivrance du certificat d'enregistrement en fonction de l'indice de risques

Art. 15. – *Cas d'un drone maritime présentant un indice de risques « haut ».*

Dans le cas où l'analyse de risques prévue à l'article 7 présente un indice de risques « haut » au sens de l'annexe 2, le guichet unique du registre international français peut, sur avis motivé de l'organisme technique ayant

évalué l'analyse de risques, délivrer un certificat temporaire d'enregistrement permettant l'exploitation du drone maritime pour une durée de trois mois, renouvelable une fois.

Le certificat temporaire d'enregistrement ne peut être délivré si l'indice de risques « haut » est relatif à l'un des éléments suivants :

- règles anti-pollution pertinentes pour les drones maritimes ;
- règles de navigation COLREG ;
- communications et positionnement ;
- procédure d'arrêt d'urgence.

Art. 16. – *Conditions d'enregistrement définitif d'un drone maritime ayant présenté un indice de risque « haut ».*

Lorsque l'analyse de risques du drone maritime fait état d'un indice de risque « bas » ou « medium », le demandeur dépose auprès du guichet unique du registre international français une demande d'enregistrement définitif selon le modèle de l'annexe 1 à laquelle il joint la dernière version de l'analyse de risques.

Le guichet unique du registre international français procède à la délivrance du certificat d'enregistrement dans les conditions prévues à l'article 4.

Sous-section 2.2

Drone maritime en essai

Art. 17. – *Cas d'un drone maritime en essai.*

I. – Les dispositions de la section 1 (articles 5 à 12) du présent titre ne sont pas applicables aux drones maritimes en essai.

II. – La durée du certificat d'enregistrement temporaire d'un drone maritime en essai est de six mois, renouvelable une fois.

III. – Le certificat d'enregistrement temporaire est disponible dans le centre d'opérations à distance à partir duquel le drone maritime est opéré.

TITRE 3

EXPLOITATION ET ÉQUIPEMENTS DES DRONES MARITIMES

CHAPITRE 1^{er}

EXIGENCES ESSENTIELLES D'EXPLOITATION DES DRONES MARITIMES

Art. 18. – Disposition spécifique aux drones maritimes en essai.

Sauf disposition contraire, le présent titre n'est pas applicable aux drones maritimes en essai.

Section 1

Modification des caractéristiques du drone maritime et radiation

Art. 19. – *Obligation de signalement.*

L'armateur informe, sans délai et par tous moyens, le guichet unique du registre international français ainsi que l'organisme technique mentionné à l'article 9 lorsque survient :

- tout changement des limites opérationnelles du drone maritime telles qu'indiquées dans l'analyse de risques et décrites à l'article 7 du présent arrêté ;
- toute transformation majeure ;
- tout événement de mer, avarie et accident grave intervenu au cours de l'exploitation du drone maritime, ayant porté atteinte à l'intégrité du drone maritime ou du centre d'opérations à distance, à la sécurité de la navigation ou à l'environnement.

Art. 20. – *Conséquences du signalement.*

L'armateur communique au guichet unique du registre international français une nouvelle évaluation de l'analyse de risques, réalisée par l'organisme technique défini à l'article 9, démontrant que la transformation majeure, les changements, événements de mer, avarie et accidents graves mentionnés à l'article 19, ainsi que les modifications éventuelles portées sur le drone maritime des suites de l'événement ne modifient pas les résultats de l'analyse de risques soumise lors de l'enregistrement, ainsi que la pertinence des éventuelles dérogations d'emport d'équipement accordées.

Art. 21. – *Radiation et nouvelle demande d'enregistrement.*

Dans le cas où, sur la base de l'évaluation de l'analyse de risques communiquée au titre de l'article 20, le guichet unique du registre international français constate que les indices de risques liés au drone maritime ne sont plus évalués comme « bas » ou « medium » au sens de l'annexe 2, l'armateur présente une demande de radiation du drone maritime et peut formuler une nouvelle demande d'enregistrement.

Section 2

Identification du drone maritime

Art. 22. – *Marques extérieures.*

En application des articles D. 5111-9 et D. 5111-10 du code des transports, les marques extérieures d'identification sont inscrites en lettres capitales sur les deux côtés de la coque ou de la superstructure du drone maritime. La taille minimum pour chaque caractère est définie en fonction de la longueur de l'engin :

- moins de 7 mètres : 4 cm de hauteur et 1,5 cm de largeur. Epaisseur du trait : 0,5 cm ;
- entre 7 et 12 mètres : 7 cm de hauteur et 3 cm de largeur. Epaisseur du trait : 0,8 cm ;
- plus de 12 mètres : 12 cm de hauteur et 5 cm de largeur. Epaisseur du trait : 1,5 cm.

Dans le cas où un adhésif est utilisé, un vinyle adhésif polymère hautes performances résistant à l'eau de mer, gasoil, huiles et acide léger est requis.

Le présent article est également applicable aux drones annexes et aux drones maritimes en essai.

Art. 23. – *Plaque signalétique.*

L'armateur appose sur le drone maritime une plaque signalétique inaltérable indiquant : le nom, l'adresse postale, l'adresse électronique et son numéro de téléphone.

La plaque est en métal ou toute autre matière qui résiste à l'épreuve du feu.

Elle est apposée en évidence à l'extérieur du drone maritime.

Elle mesure 5 cm de long au minimum, et 3 cm de haut au minimum.

Le présent article est également applicable aux drones annexes et aux drones maritimes en essai.

Section 3

Certificats obligatoires et règles générales d'entretien

Art. 24. – *Conformité à la convention internationale MARPOL.*

Les dispositions de la règle 15 C de l'annexe I et de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) sont applicables aux drones maritimes.

En application de l'article R. 5241-4 du code des transports, les sociétés de classification habilitées à délivrer les certificats de prévention de la pollution indiquées dans la division 140 de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution et en particulier son annexe 140-A.1, sont également compétentes pour délivrer le certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs (certificats EIAPP) requis pour l'enregistrement des drones maritimes.

Art. 25. – *Modalités de supervision et règles générales d'entretien.*

I. – La conduite du drone maritime est assurée par un opérateur de drone maritime, tel que défini à l'article R. 5000-3 du code des transports.

En surface, lorsque le drone maritime évolue selon le mode de pilotage manuel, l'opérateur de drone maritime doit pouvoir intervenir et assurer la conduite manuellement à distance depuis un centre d'opérations à distance. Lorsque le drone maritime évolue selon le mode de pilotage automatique, l'opérateur de drone maritime assure la surveillance de la trajectoire.

II. – Le capitaine est responsable de l'expédition maritime, exerce le commandement du drone maritime et assure, le cas échéant, le commandement des opérateurs chargés de conduire le drone maritime. Il est capable d'assister l'opérateur à tout moment.

III. – Le drone maritime et les équipements du centre d'opérations à distance sont entretenus conformément au plan de maintenance et à l'analyse de risques transmis lors de l'enregistrement du drone.

Section 4

Équipements et dispositifs obligatoires à bord du drone maritime

Art. 26. – *Principes.*

I. – Les annexes 4 et 5 du présent arrêté fixent la liste et les caractéristiques des équipements minimum requis à bord d'un drone maritime. Pour chaque équipement obligatoire, il est précisé si une duplication est requise.

Les équipements pour lesquels une duplication est nécessaire sont critiques au sens de l'article 3 du présent arrêté.

II. – Les équipements à bord du drone maritime ne doivent pas présenter de risques d'interférences avec les équipements critiques.

III. – Les équipements identifiés comme critiques doivent démontrer leur résistance technique à l'utilisation envisagée du drone maritime. Sont présumés satisfaire à cette exigence :

- 1° Les équipements conformes à la norme IEC 60945 ;
- 2° Les équipements certifiés MED ;
- 3° Les équipements reconnus comme équivalents dans leur résistance technique à l'utilisation envisagée, par l'organisme technique défini à l'article 9.

Art. 27. – *Système de propulsion.*

L'installation d'un moteur bridé à bord des drones maritimes est autorisée. La vitesse du drone maritime peut être limitée par bridage inamovible, mécanique ou électronique, de l'appareil propulsif.

Art. 28. – *Remorquage.*

I. – Le drone maritime est équipé d'un appendice de type taquet, bollard, œil ou dispositif équivalent suffisamment résistant pour être remorqué.

II. – Le présent article est applicable aux drones maritimes en essai.

Section 5

Equipements et dispositifs obligatoires dans le centre d'opérations à distance

Art. 29. – *Exigences essentielles ou fonctionnelles.*

I. – L'annexe 3 du présent arrêté fixe la liste des équipements obligatoires dans les centres d'opérations à distance. Elle précise pour chaque équipement obligatoire si une duplication est requise. Les équipements pour lesquels une duplication est nécessaire sont critiques au sens de l'article 3.

II. – La liste des équipements du centre d'opérations à distance, depuis lequel le drone maritime est opéré, est fournie lors de la demande d'enregistrement.

Celle-ci identifie notamment les équipements considérés comme critiques par l'annexe 3.

III. – Les plans et documents obligatoires dans les centres d'opérations à distance figurent au II de l'annexe 3.

IV. – Le drone maritime doit être doté de systèmes lui permettant de minimiser les risques résultant d'une défaillance du centre d'opérations à distance, en particulier pour la sécurité et la sûreté de la navigation ainsi que la prévention de la pollution en mer.

Une défaillance du drone maritime ne doit pas compromettre la sécurité et la sûreté dans le centre d'opérations à distance. Une défaillance des systèmes embarqués du drone maritime ne doit pas entraîner une vulnérabilité des systèmes dans le centre d'opérations à distance.

V. – Lorsque requises, les données de navigation, recueillies par le drone maritime sont transmises au centre d'opérations à distance et reproduites de manière visuelle ou sonore.

L'opérateur de drone maritime dispose de toutes les informations nécessaires à la navigation du drone maritime au sein du centre d'opérations à distance.

Le centre d'opération à distance dispose d'un système hiérarchisé et distinct d'alarmes et alertes en cas de sa propre défaillance ou de celle du drone maritime.

Art. 30. – *Données.*

Afin de faciliter les enquêtes sur les accidents, le centre d'opérations à distance est muni d'un système d'enregistrement simplifié des données de voyage permettant notamment de déterminer le degré d'autonomie du drone maritime.

Les données de voyage comprennent le cap, la vitesse, les communications émises et reçues, les alarmes, l'enregistrement phonique au sein du centre d'opérations à distance, la position du drone maritime, la date et l'heure (TU).

Elles sont enregistrées pour une durée de quarante-huit heures.

Art. 31. – *Cybersécurité et sûreté.*

I. – La confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des calculateurs et informations utilisés pour l'exploitation du drone maritime sont assurées de manière continue. Une analyse des risques cyber est intégrée à l'analyse de risques globale conformément à l'article 7.

L'analyse des risques cyber contient *a minima* les éléments suivants :

- sécurisation, intégrité, conformité du (ou des) centre(s) d'opérations à distance ;
- sécurisation, intégrité et conformité des systèmes de communication ;
- sécurisation, intégrité et conformité des systèmes de navigation.

II. – Le centre d'opérations à distance est équipé afin de lutter contre toute intrusion physique non autorisée.

CHAPITRE 2

EXIGENCES D'EXPLOITATION SPÉCIFIQUES AUX DRONES MARITIMES DE SURFACE

Art. 32. – *Conditions essentielles de navigation des drones maritimes de surface.*

I. – L'exploitation des drones maritimes de surface est conforme aux exigences du présent chapitre.

II. – Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux drones maritimes sous-marins, sauf lorsqu'ils sont opérés au cours d'une navigation en surface ne se limitant pas strictement au ralliement d'un navire soutien.

Art. 33. – *Respect des règles de navigation.*

Les drones maritimes respectent les règles de navigation de la Convention sur le règlement international pour la prévention des abordages en mer (RIPAM) dite convention COLREG. A ce titre ils sont considérés comme des navires à propulsion mécanique.

Art. 34. – *Veille visuelle et auditive.*

Tout drone maritime est équipé de manière à permettre à l'opérateur d'assurer en permanence une veille visuelle et auditive appropriée. Les équipements permettent à l'opérateur d'avoir, en toute circonstance, une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage ainsi que d'effectuer toutes les manœuvres en mer et à quai.

L'analyse de risques fournie lors de la demande d'enregistrement démontre que le positionnement des équipements visuels du drone maritime offre en permanence à l'opérateur une vue à 225°, centrée sur la ligne de foi du drone maritime et lui permet d'effectuer une rotation visuelle à 360°.

Art. 35. – *Vitesse et risque d'abordage.*

Le drone maritime est capable de signaler sa présence et de détecter tout navire, drone, engin ou obstacle susceptible de se trouver sur sa trajectoire. Cette détection s'effectue à une distance suffisante pour permettre au drone maritime, de manière autonome, ou à son opérateur de modifier en temps utile sa trajectoire.

Le drone maritime indique et transmet au centre d'opérations à distance les données de navigation suivantes : son cap, sa position, sa vitesse, la vitesse et la direction du vent.

Art. 36. – *Feux et marques.*

I. – Les règles de barre et de route du règlement international pour prévenir les abordages en mer sont applicables à la conduite de tout drone maritime.

II. – Le drone maritime est capable de signaler ses opérations en mer, conformément aux règles de navigation relatives aux feux prévues par la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 octobre 1972 (RIPAM).

Ses feux sont contrôlés depuis le centre d'opérations à distance. L'état de fonctionnement des feux est régulièrement vérifié et est connu du centre d'opérations à distance.

III. – Les marques applicables aux drones maritimes et à leurs opérations sont les suivantes :

- pour tout drone maritime, les marques de remorquage de la règle 24 de la convention RIPAM ;
- pour tout drone maritime, les marques de non-maîtrise de sa manœuvre et de capacité de manœuvre restreinte de la règle 27 de la convention RIPAM ;
- pour tout drone maritime de plus de 7 mètres, les marques de mouillage des paragraphes *a*, *b* et *c* de la règle 30 de la convention RIPAM ;
- pour tout drone maritime de plus de 12 mètres, les marques d'échouage du paragraphe *d* de la règle 30 de la convention RIPAM.

IV. – En application du paragraphe *e* de la règle 1 de la convention RIPAM, les drones maritimes opérant dans les eaux françaises sont exemptés de présenter les marques de jours de non maîtrise de manœuvre et de capacités de manœuvre restreinte prévues à la règle 27. Néanmoins, l'analyse de risques doit démontrer la capacité du drone maritime à transmettre ces informations aux autres usagers du plan d'eau.

Par dérogation, les feux du drone maritime peuvent se substituer selon la procédure prévue à l'article 10 aux marques exigées en application du II. du présent article.

Art. 37. – *Communications avec le centre d'opérations à distance et sur zone vers les autres navires et les centres de coordination de sauvetage maritime.*

Le drone maritime ou le centre d'opérations à distance sont capables de relayer tout signal de détresse qui leur est adressé vers les autres navires et les centres de coordination de sauvetage maritime.

Art. 38. – *Protection incendie.*

Le drone maritime est conçu, équipé et exploité de manière à :

- prévenir tout feu et toute explosion ;
- détecter tout feu à bord ;
- réduire les risques résultant d'un incendie ou d'une explosion du drone maritime, pour les vies humaines, les navires et les ouvrages et installations flottantes à proximité ;
- réduire les risques de dommages au drone maritime lui-même et à l'environnement, causés par un incendie ou une explosion du drone.

Le drone maritime est conçu de manière à permettre l'extinction, la circonscription et la maîtrise de tout incendie ou explosion dans son compartiment d'origine.

Art. 39. – *Protection contre l'envahissement.*

Le drone maritime est conçu, équipé et exploité de manière à pouvoir lutter contre l'envahissement.

CHAPITRE 3

EXIGENCES D'EXPLOITATION SPÉCIFIQUES AUX DRONES MARITIMES SOUS-MARINS

I. – Les drones maritimes sous-marins sont conformes aux exigences du présent chapitre. Le présent chapitre ne s'applique pas aux drones maritimes de surface.

II. – Les drones maritimes sous-marins opérés au cours d'une navigation en surface ne se limitant pas strictement au ralliement d'un navire soutien sont également conformes aux dispositions du chapitre 2 du présent titre.

Art. 40. – *Veille de trajectoire.*

Le drone maritime est en capacité d'assurer la veille de sa trajectoire de façon autonome. Cette veille permet une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage ainsi que d'effectuer toutes les manœuvres en mer.

Il est équipé de façon à permettre que les trajectoires et manœuvres soient réalisés en toute sécurité, notamment avant toute remontée ou plongée.

Art. 41. – *Vitesse et risque d'abordage.*

I. – Le drone maritime est conçu et équipé de manière à signaler sa présence et détecter la présence de tout navire, drone, engin ou obstacle susceptible de se trouver sur sa trajectoire. Cette détection s'effectue à une distance suffisante pour permettre au drone maritime, de manière autonome, ou à son opérateur de modifier en temps utile sa trajectoire.

II. – Le drone maritime enregistre les données de navigation suivantes : son cap, sa position et sa vitesse. Ces données sont transmises au centre d'opérations à distance lorsque le drone maritime navigue en surface.

TITRE 4

DISPOSITIONS RELATIVES AUX DRONES MARITIMES EN ESSAI

Le présent titre n'est applicable qu'aux essais en mer hors des limites administratives des ports maritimes.

Art. 42. – *Contrôle et commandement du drone maritime en essai.*

L'armateur désigne un capitaine, établit et maintient avant et pendant l'essai une chaîne de commandement et de contrôle claire et accessible, en particulier pour les interventions en situation dégradée.

Art. 43. – *Supervision du drone maritime en essai.*

Pendant toute la durée de la réalisation des essais, l'opérateur de drone maritime dispose d'un navire accompagnateur capable d'intervenir en cas d'incident pour assister le drone maritime ou le personnel effectuant l'essai, et, si nécessaire, assurer une assistance pendant l'essai. Ce navire accompagnateur doit être déployé à moins de 5 milles du drone maritime.

Les activités du drone maritime en essai sont contrôlées en permanence depuis le centre d'opérations à distance.

Le dispositif mis en place permet d'assurer une opération de remorquage en cas d'incident.

L'armateur ou le fabricant effectue l'essai en mer sans mettre en péril la sécurité du trafic maritime ni porter atteinte à l'environnement. Il prend les mesures appropriées pour permettre la conduite de l'essai d'une manière sûre, sécurisée et respectueuse de l'environnement.

Art. 44. – *Maintien du niveau de sécurité sur le plan d'eau.*

Le responsable de l'essai est l'armateur ou le fabricant.

Il appartient au responsable de l'essai de suspendre, d'annuler, de reporter l'essai ou d'en modifier le programme, si à tout moment, les conditions dans lesquelles cet essai sur le plan d'eau s'engage ou se déroule ne présentent plus les garanties de sécurité suffisantes. Le responsable prend notamment en compte les conditions météorologiques, les caractéristiques du drone maritime en essai et la présence éventuelle d'autres navires sur le plan d'eau.

Art. 45. – *Surveillance de la navigation.*

Les services concourant à la surveillance de la navigation reçoivent les données pertinentes relatives au drone maritime ainsi que le programme des essais prévus.

TITRE 5

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Art. 46. – *Dispositions d'application outre-mer.*

Les dispositions du présent arrêté sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Les références faites, par des dispositions du présent arrêté à des dispositions qui ne sont pas applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna ou dans les Terres australes et antarctiques françaises sont remplacées par les références aux dispositions applicables localement ayant le même objet.

Art. 47. – *Article d'abrogation.*

L'arrêté du 20 mai 2020 relatif aux modalités d'expérimentation de la navigation des engins flottants maritimes autonomes ou commandés à distance est abrogé.

Art. 48. – *Entrée en vigueur.*

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le lendemain de leur publication au *Journal officiel* de la République française.

Art. 49. – *Article d'exécution.*

Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 16 avril 2026.

Pour la ministre et par délégation :
*Le directeur général des affaires maritimes,
de la pêche et de l'aquaculture,*
E. BANEL

ANNEXE 1



Ministère chargé de
la mer

Demande d'enregistrement d'un drone maritime



usage professionnel ; ou
usage personnel

N°

Articles L5112-1 et L5112-1-11 du code des transports

1. Le demandeur, armateur propriétaire

Nom				Prénom		
Ou Raison sociale						
N° SIREN						
Nationalité						
Adresse du demandeur						
N° voie	Extension	Type de voie				
Nom de voie		Lieu-dit ou boîte postale				
Code postal	Localité	Pays				
N° de téléphone					N° de télécopie	
Adresse électronique						
Le drone maritime a un propriétaire unique <input type="checkbox"/> ou est en copropriété <input type="checkbox"/>						

2. Demande

- 1 – L'enregistrement d'un drone maritime neuf
2 – L'enregistrement d'un drone maritime existant

3. Renseignements sur le drone maritime

Type de drone maritime			
Pavillon actuel (le cas échéant)		Numéro d'enregistrement actuel si pavillon étranger (le cas échéant)	
Le drone maritime a fait l'objet d'une réservation de nom et de n° d'enregistrement			
Sous le nom (le cas échéant)		Sous le numéro d'enregistrement	
Nom conservé <input type="checkbox"/> ou nouveau nom demandé			

4. Éléments techniques du drone maritime

Longueur hors-tout (m)			
Largeur (m)			
Constructeur du drone maritime		Pays de construction	
Année de construction		Date de pose de quille (ou équivalent)	
Constructeur du moteur principal		Pays de construction du moteur principal	
Nombre de moteurs principaux		Type et numéro de série du moteur (<i>diesel, essence, turbine à vapeur, turbine à gaz, propulseur électrique, diesel électrique, autres</i>)	
Jauge			
Puissance totale propulsive (kW)		Puissance totale des auxiliaires (kW)	
Nombre de moteurs auxiliaires			
Vitesse maximale (m/s)		Masse (kg)	
Energie cinétique en Joules			
Date prévue pour essais en mer (<i>selon le cas</i>)		Date prévue pour la livraison (<i>selon le cas</i>)	

5. Propriétaire ou acquéreur *(si différent du demandeur)*

Nom		Prénom	
Ou Raison sociale			
N° SIREN			
Nationalité			
Adresse			
N° voie	Extension	Type de voie	
Nom de voie		Lieu-dit ou boîte postale	
Code postal	Localité	Pays	
Ayant son siège social à et son établissement stable en France à			
N° de téléphone		N° de télécopie	
Adresse électronique			

6. Affruteur et sous-affruteur *(le cas échéant)*

Affruteur			
Nom		Prénom	
Ou Raison sociale			
N° SIREN			
Adresse			

N° voie	Extension	Type de voie	
Nom de voie		Lieu-dit ou boîte postale	
Code postal	Localité		Pays
Ayant son siège social à et son établissement stable en France à			
N° de téléphone		N° de télécopie	
Adresse électronique			
Charte Partie coque nue débutant le		Durée	
Sous-affrètement			
Nom		Prénom	
Ou Raison sociale			
N° SIREN			
Adresse			
N° voie	Extension	Type de voie	
Nom de voie		Lieu-dit ou boîte postale	
Code postal	Localité		Pays
N° de téléphone		N° de télécopie	
Adresse électronique			
Charte Partie débutant le		Durée	

7. Contrat de gestion nautique *(le cas échéant)*

Gestionnaire			
Nom		Prénom	
Ou Raison sociale			
N° SIREN			
Adresse			
N° voie	Extension	Type de voie	
Nom de voie		Lieu-dit ou boîte postale	
Code postal	Localité		Pays
Ayant son siège social à et son établissement stable en France à			
N° de téléphone		N° de télécopie	
Adresse électronique			
Contrat de gestion nautique débutant le		durée	

8. Autres contrats et observations (pour inscription sur l'acte, le cas échéant)

9. Pièces justificatives

Pour toute demande

- Certificat hypothécaire ou de non inscription hypothécaire
- Contrat de vente ou contrat de crédit-bail avec option d'achat, ou tout document justifiant de la propriété
- Plan des marques et identifications extérieures du drone maritime, dont le plan et la liste des moyens de signalisation pour prévenir l'abordage en mer. (Les plans doivent permettre de visualiser toutes les marques d'identification du drone et la conformité à l'article 36)
- Plan général du drone et plan de sécurité de jour
- Attestation de calcul de jauge
- Le dossier de stabilité attestant d'un critère de stabilité applicable pour les navires de même taille de la division ou compte-rendu de pesée hydrostatique avec GM de 0,7 mètres pouvant être déterminé par la technique de la période de roulis
- Liste des équipements installés à bord du drone maritime, dont l'identification des équipements jugés critiques au sens des articles 3 et 26 de l'arrêté du 16 avril 2026,
- Liste des équipements et des moyens de communication installés dans tout centre d'opérations à distance du drone maritime permettant de l'exploiter, dont l'identification des équipements jugés critiques au sens des articles 3 et 26 de l'arrêté du 16 avril 2026
- Procédure de récupération et de remorquage du drone maritime
- Procédure de lutte contre la pollution en mer
- Analyse des risques évaluée par un organisme technique définie à l'article 7 du présent arrêté
- Document permettant de démontrer que l'organisme technique ayant réalisé l'évaluation de l'analyse de risques respecte bien les conditions fixées à l'article 9 [organismes techniques]
- Liste des tests effectués ou à effectuer
- Manuels de formation, de maintenance, d'exploitation et programme de travail des opérateurs (Le manuel de formation doit contenir des instructions et des renseignements, rédigés en des termes simples et illustrés dans toute la mesure du possible, sur les équipements se trouvant à bord du drone et sur les meilleures méthodes pour faire face à une situation d'urgence. De plus le manuel doit contenir une liste de planification des entretiens et de la maintenance du drone et de ses équipements.)
- Plan de lutte contre les intrusions physiques au sein du centre d'opérations à distance

Le cas échéant

- Déclaration d'importation (si la provenance du drone maritime est en dehors du territoire de l'Union européenne)
- Certificat de radiation de l'Etat du pavillon précédent (s'il existe un pavillon précédent) ou certificat de gel du pavillon sous-jacent
- Convention de copropriété
- Pouvoir du mandataire et/ou des signataires (si le signataire n'est pas le représentant légal)
- Pour les sociétés non établies en France, documents sociaux étrangers
- Une déclaration sur l'honneur émise par le chantier constructeur du drone maritime et sous sa responsabilité attestant qu'il s'agit bien d'un drone de série ; (si la procédure d'enregistrement d'un drone maritime de série est demandée)
- Une déclaration sur l'honneur émise par l'armateur du drone maritime attestant qu'il s'agit bien d'un drone de série (si la procédure d'enregistrement d'un drone maritime de série est demandée)
- Procédure de lutte contre l'incendie et la voie d'eau
- Demande de dérogation(s) à l'export d'équipements requis au titre des annexes 3, 4 et 5.
- Le certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs (certificat EIAPP)

10. Engagement à demander la radiation en cas de transformation majeure, d'événement de mer, avarie et accident graves

[En-tête de la société]

[NOM DE L'ARMATEUR]

[Adresse du siège social de l'armateur]

[Contact de l'armateur]

[Date]

Objet : Attestation sur l'honneur relative à demander la radiation du drone maritime en cas de transformation majeure, d'événement de mer, avarie et accident graves

[Madame, Monsieur,]

[Monsieur le Chef du Guichet unique du registre international français]

Par la présente, en ma qualité de représentant de la société [NOM DE L'ARMATEUR], j'atteste formuler une demande d'enregistrement du drone maritime [NOM DU DRONE], en pleine connaissance des obligations en matière de radiation du registre des drones maritimes prévues par l'arrêté du 16 avril 2026 pris en application du décret 2024-461 du 22 mai 2024 relatif aux conditions de navigation des drones maritimes que je m'engage à respecter pleinement.

[NOM du signataire]

[Qualité du signataire]

[Signature]

11. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

Le

Signature du demandeur

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire.
Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire du formulaire.

ANNEXE 2

CRITÈRES ET MATRICE D'ACCEPTATION DES RISQUES DE L'ANALYSE DE RISQUES

Indice de fréquence (F)

F	Définition	Fréquence	Par drone et par année
6	Fréquent	Susceptible de se produire entre une fois et 10 fois par an sur un drone	$1 \leq \text{fréquence} < 10$
5	Probable	Susceptible de se produire entre une fois par an dans une flotte de 10 drones et une fois par an sur un drone	$10^{-1} \leq \text{fréquence} < 1$
4	Occasionnel	Susceptible de se produire entre une fois par an dans une flotte de 100 drones et une fois par an dans une flotte de 10 drones	$10^{-2} \leq \text{fréquence} < 10^{-1}$
3	Rare	Susceptible de se produire entre une fois par an dans une flotte de 1000 drones et une fois par an dans une flotte de 100 drones	$10^{-3} \leq \text{fréquence} < 10^{-2}$
2	Improbable	Susceptible de se produire entre une fois dans la vie (20 ans) d'une flotte de 500 drones et une fois par an dans une flotte de 1 000 drones	$10^{-4} \leq \text{fréquence} < 10^{-3}$
1	Extrêmement improbable	Susceptible de se produire entre une fois dans la vie (20 ans) d'une flotte mondiale de 5 000 drones et une fois dans la vie (20 ans) d'une flotte de 500 drones	$\text{fréquence} < 10^{-4}$

Indice de sévérité (S) pour l'homme

S	Définition	Humain	Par fatalité équivalente
1	Négligeable	Aucun dommage à l'homme	$\text{fatalité} \leq 10^{-3}$
2	Mineur	Blessures légères chez l'homme	$10^{-3} < \text{fatalité} \leq 10^{-2}$
3	Sévère	Blessures graves à l'homme	$10^{-2} < \text{fatalité} \leq 10^{-1}$
4	Critique	Un décès, ou moins de 10 blessures invalidantes permanentes sur place	$10^{-1} < \text{fatalité} \leq 1$
5	Catastrophique	Plusieurs décès et/ou 10 blessures invalidantes permanentes ou plus sur place et également à l'extérieur de la zone de l'événement	$1 < \text{fatalité}$

Indice de sévérité (S) pour le drone

S	Définition	Drone	Par fraction du coût du drone
1	Négligeable	Dommages en dessous de 0,1% du coût du drone	$\text{coût} \leq 10^{-3}$
2	Mineur	Dommages entre 0,1% et 1% du coût du drone	$10^{-3} < \text{coût} \leq 10^{-2}$
3	Sévère	Dommages entre 1% et 10% du coût du drone	$10^{-2} < \text{coût} \leq 10^{-1}$
4	Critique	Dommages entre 10% et 100% du coût du drone	$10^{-1} < \text{coût} \leq 1$
5	Catastrophique	Dommages estimés au-delà du coût du drone	$1 < \text{coût}$

Indice de sévérité (S) pour l'environnement

S	Définition	Environnement	Déversement en litres
1	Négligeable	Déversement non significatif, impact mineur sur l'environnement. Aucun impact/ dommage hors site.	$\text{déversement} \leq 10$
2	Mineur	Quelques litres de pollution en mer, impact modéré sur l'environnement. Impact mineur hors site.	$10 < \text{déversement} \leq 10^2$
3	Sévère	Déversement de plus de 100 litres en mer, impact environnemental important, situation gérable. Impact hors site modéré limité aux dommages matériels ou aux effets mineurs sur la santé.	$10^3 < \text{déversement} \leq 10^2$

S	Définition	Environnement	Déversement en litres
4	Critique	Pollution importante nécessitant des mesures urgentes pour le contrôle de la situation et/ou le nettoyage des zones touchées, impact grave sur l'environnement. Dommages matériels importants à l'extérieur du site ou effets à court terme sur la santé du public	$10^4 < \text{déversement} \leq 10^3$
5	Catastrophique	Pollution importante avec contrôle difficile de la situation et/ou nettoyage difficile des zones touchées, impact environnemental important. Dommages matériels importants hors site, décès ou effets à court terme sur la santé du public	$10^4 < \text{déversement}$

Matrice des risques

Le risque est défini comme une combinaison de la probabilité d'occurrence et de la gravité des conséquences d'un scénario donné.

L'acceptabilité d'un scénario est évaluée en fonction des critères d'acceptation indiqués dans une matrice d'acceptation des risques portant sur les risques pour l'homme (blessures, pertes de vies humaines), pour le drone maritime (risque d'avarie) et pour l'environnement (risque de pollution).

La table ci-dessous présente la matrice d'acceptation des risques.

Indice de risque			Indice de sévérité (S)				
			Négligeable	Mineur	Sévère	Critique	Catastrophique
			1	2	3	4	5
Indice de fréquence (F)	Fréquent	6	Médium	Haut	Haut	Haut	Haut
	Probable	5	Médium	Médium	Haut	Haut	Haut
	Occasionnel	4	Bas	Médium	Médium	Haut	Haut
	Rare	3	Bas	Bas	Médium	Médium	Haut
	Improbable	2	Bas	Bas	Bas	Médium	Médium
	Extrêmement improbable	1	Bas	Bas	Bas	Bas	Médium

Risque haut	Risque inacceptable : le risque doit être réduit par des mesures de sécurité supplémentaires ou alternatives à mettre en place avant l'exploitation.
Risque médium	Risque moyen ou région ALARP « As Low As Reasonably Practicable » : le risque est tolérable si toutes les mesures de sécurité raisonnablement réalisables ont été mises en œuvre. Des mesures de sécurité supplémentaires ou alternatives devront être mises en place, sauf si elles sont démontrées comme irréalisables ou disproportionnées par rapport à la réduction du risque.
Risque bas	Risque acceptable : aucune mesure de sécurité supplémentaire n'est nécessaire, mais des mesures supplémentaires peuvent être mises en place si elles correspondent aux bonnes pratiques reconnues.

ANNEXE 3

ÉQUIPEMENTS, DISPOSITIFS, PLANS ET DOCUMENTS OBLIGATOIRES DANS LES CENTRES D'OPÉRATIONS À DISTANCE

I. – Liste des équipements et dispositifs obligatoires dans les centres d'opérations à distance

Equipements et dispositifs	Duplication obligatoire
Veille visuelle et auditive	
Système hiérarchisé et distinct d'alarmes et d'alertes visuelles et auditives	OUI
Ecran de vue de la perspective du drone à 225° avec possibilité de vues à 360° <i>Seulement pour les drones effectuant la majeure partie de leur navigation en surface.</i>	OUI
Une jauge de l'autonomie d'énergie du drone maritime	NON
Vitesse et risque d'abordage	
Ecran avec retours de Système de positionnement par satellites ou Centrale inertielle de navigation	OUI
Ecran avec retours radar <i>Sauf pour les drones sous-marins.</i>	OUI
Retour du Gyro compas ou compas magnétique du drone maritime <i>Dérogation possible</i>	OUI
Cartes électroniques de navigation	OUI
Sécurité	
Système d'alimentation d'urgence	NON
Système d'alarme incendie	NON
Protocole	
Système d'enregistrement des données	NON
Communications avec le centre d'opérations à distance et sur zone vers les autres navires et les stations à terre (centres de coordination du sauvetage en mer)	
Une station radioélectrique conforme audio SMDSM <i>permettant le relais d'une alerte de détresse vers le centre de coordination du sauvetage en mer compétent, le cas échéant par l'intermédiaire du centre d'opération à distance du drone.</i>	NON
Système de communication de données entre le drone et le centre d'opérations à distance	OUI

II. – Liste des plans et documents obligatoires dans les centres d'opérations à distance

- le certificat d'enregistrement du drone maritime ;
- le document habilitant l'opérateur à la conduite de drone maritime conformément au décret du 22 mai 2024 susvisé ;
- le plan d'ensemble du drone maritime ;
- le plan de sécurité, incluant les consignes de vérification avant tout voyage (y compris celles relatives à la cybersécurité) ;
- les consignes en cas d'évènement de mer ;
- le dossier de stabilité attestant d'un critère de stabilité applicable pour les navires de même taille de la division rapport de pesée hydrostatique avec GM de 0,7 mètres pouvant être déterminé par la technique de la période de roulis, sauf drones maritimes sous-marins ;
- les plans de la machine et des circuits du drone maritime ;
- les plans d'assèchement du drone maritime ;
- les plans électriques du drone maritime ;
- le plan d'antenne et la liste des modèles des équipements du drone maritime ainsi que du centre d'opérations à distance ;
- le plan de protection et détection incendie du drone maritime ainsi que du centre d'opérations à distance ;

- le plan d’urgence en cas de perte de communication avec le drone maritime (qui indique notamment la zone de récupération d’urgence si prévu par le protocole de perte de communication présenté par l’armateur), sauf drones maritimes sous-marins ;
- le plan d’urgence en cas de perte du drone maritime pour assurer sa récupération ;
- le plan de gestion de la connectivité (qui contient notamment les instructions et renseignements sur l’équipement de communication de données, les limites de bandes passantes, la latence, la force du signal, les cartes avec des limites géographiques selon la couverture par les réseaux utilisés, ainsi que les mesures prévues pour faire face à la dégradation ou à la perte de communication) ;
- le protocole de sureté.

ANNEXE 4

ÉQUIPEMENTS REQUIS À BORD DES DRONES MARITIMES DE SURFACE

Équipement	Dérégation possible	Duplication
Veille visuelle et auditive		
Microphone	NON	NON
Caméra fixe infrarouge	OUI	NON
Caméras fixes optiques : 360 degrés (ex : type Pan tilt zoom)	NON	NON
Vitesse et risque d'abordage		
Centrale inertielle de navigation <i>ou</i> Système de positionnement par satellites	NON	NON
Radar	OUI, si L<7 mètres	NON
Sondeur multifaisceaux ou échosondeur	OUI	NON
Réflecteur radar	OUI	NON
Capteur anémomètre	OUI	NON
Loch	OUI, si L< à 7 mètres	
Feux et marques		
Feux de navigation	OUI, conformément aux dispositions de l'article 36 – Feux et marques	OUI
Marques	OUI, conformément aux dispositions de l'article 36 – Feux et marques	NON
Signaux sonores		
Signalisation sonore	NON	NON
Communications avec le centre d'opérations à distance et sur zone vers les autres navires et les centres de coordination du sauvetage en mer		
Une station radioélectrique conforme audio SMDSM permettant le relais d'une alerte de détresse vers le centre de coordination du sauvetage en mer compétent, le cas échéant par l'intermédiaire du centre d'opération à distance du drone.	OUI	NON
AIS	NON	NON
Système de communication de données entre le drone et le centre d'opérations à distance	NON	OUI
Incendie et envahissement		
Système de prévention incendie	OUI	NON
Système d'extinction incendie fixe : - approprié au volume - une charge	OUI	NON
Lutte contre l'envahissement : - compartimentage - pompe d'assèchement	OUI	NON
Système de puissance et de propulsion		
Si propulsion électrique : - Batteries avec indication de l'autonomie	OUI	NON
Remorquage / sauvetage		
Système de remorquage	NON	NON

ANNEXE 5

ÉQUIPEMENTS REQUIS À BORD DES DRONES SOUS-MARINS

Équipement	Dérogation possible	Duplication demandée si installée
Veille visuelle et auditive		
Flasheur de surface	OUI	OUI
Flasheur sous-marin	OUI	NON
Vitesse et risque d'abordage		
Capteur de pression	OUI	NON
Centrale inertielle de navigation <i>ou</i> Système de positionnement par satellites	NON	NON
Radar	OUI	NON
Sondeur multifaisceaux ou échosondeur ou Loch Doppler	OUI	NON
Réflecteur radar	OUI	NON
Feux et marques		
Feux de navigation	OUI, <i>conformément aux dispositions de l'article 36 – Feux et marques</i>	NON
Marques	OUI, <i>conformément aux dispositions de l'article 36 – Feux et marques</i>	NON
Signaux sonores		
Signalisation sonore	OUI sauf pour les drones effectuant la majeure partie de leur navigation en surface.	NON
Communications avec le centre d'opérations à distance et sur zone vers les autres navires		
Une station radioélectrique conforme audio SMDSM permettant le relais d'une alerte de détresse vers le centre de coordination du sauvetage en mer compétent, le cas échéant par l'intermédiaire du centre d'opérations à distance du drone.	OUI	NON
AIS (récepteur et émetteur) de classe B (permet localisation de secours de surface)	OUI	NON
Contrôle commande (C2 obligatoire en surface et au fond)	OUI	NON
Communications sous-marines (lié au C2)	OUI	NON
Positionnement sous-marin (lié au C2)	OUI	NON
UHF ou VHF ou communication satellite (lié au C2)	OUI	NON
Pinger de suivi sous-marin (permet localisation de secours de fond)	OUI	NON
Incendie et envahissement		
Compartimentage	OUI	NON
Détecteur de voie d'eau (génère une alerte)	NON	NON
Soupape de surpression (pour le compartiment contenant la batterie)	OUI	NON
Système de puissance et de propulsion		
Si propulsion électrique : - Batteries avec indication de l'autonomie	OUI	NON
Management de batteries (BMS ou PCM)	OUI	NON
Remorquage et sauvetage		
Moyen de remorque ou de manutention (fixe ou amovible)	NON	NON

ANNEXE 6



Ministère chargé de
la mer

Demande d'enregistrement temporaire d'un drone maritime



usage professionnel ; ou
usage personnel

N°

enregistrement pour essai ; ou
enregistrement d'un drone maritime partiellement
conforme

Articles L5112-1 et L5112-1-11 du code des transports

1. Le demandeur, armateur propriétaire

Nom				Prénom	
Ou Raison sociale					
N° SIREN					
Nationalité					
Adresse du demandeur					
N° voie		Extension		Type de voie	
Nom de voie				Lieu-dit ou boîte postale	
Code postal		Localité		Pays	
N° de téléphone				N° de télécopie	
Adresse électronique					

Le drone a un propriétaire unique ou est en copropriété

2. Demande

1 – L'enregistrement d'un drone neuf

2 – L'enregistrement d'un drone existant

3. Renseignements sur le drone

Type de drone		Numéro d'enregistrement actuel (Le cas échéant)	
		Pavillon actuel (le cas échéant)	
<input type="checkbox"/>			
Sous le nom		Sous le numéro d'enregistrement	
Ou, le drone n'a pas fait l'objet d'un pré enregistrement <input type="checkbox"/>			
	Nom conservé <input type="checkbox"/>	ou nom demandé	

4. Éléments techniques du drone

Longueur hors-tout (m)			
Largeur maximale (m)			
Constructeur du drone maritime		Pays de construction	
Année de construction		Date de pose de quille (ou équivalent)	
Constructeur du moteur principal		Pays de construction du moteur principal	
Nombre de moteurs principaux		Type et numéro de série du moteur (<i>diesel, essence, turbine à vapeur, turbine à gaz, propulseur électrique, diesel électrique, autres</i>)	
Jauge			
Puissance totale propulsive (kW)			
Nombre de moteurs auxiliaires		Puissance totale des auxiliaires (kW)	
Vitesse maximale (m/s)		Masse (kg)	
Energie cinétique en Joules			
Date prévue pour essais en mer (<i>selon le cas</i>)		Date prévue pour la livraison (<i>selon le cas</i>)	

5. Propriétaire ou acquéreur *(si différent du demandeur)*

Nom			Prénom	
<input type="checkbox"/> Ou Raison sociale				
N° SIREN				
Nationalité				
Adresse				
N° voie		Extension	Type de voie	
Nom de voie			Lieu-dit ou boîte postale	
Code postal		Localité		Pays
Ayant son siège social à et son établissement stable en France à				
N° de téléphone			N° de télécopie	
Adresse électronique				

7. Contrat de gestion nautique *(le cas échéant)*

Gestionnaire				
Nom			Prénom	

Ou Raison sociale

N° SIREN

Adresse

N° voie

Extensio
n

Type de voie

Nom de voie

Lieu-dit ou boîte
postale

Code postal

Localité

Pays

Ayant son siège
social à
et son
établissement
stable en France
à

N° de téléphone

N° de télécopie

Adresse
électronique

Contrat de gestion nautique
débutant le

durée

8. Autres contrats et observations *(pour inscription sur l'acte, le cas échéant)*

9. Pièces justificatives

Pour toute demande

- Copie du formulaire d'information préalable
- Certificat hypothécaire ou de non inscription hypothécaire
- Contrat de vente ou contrat de crédit-bail avec option d'achat, ou tout document justifiant de la propriété
- Plan des marques et identifications extérieures du drone maritime, dont le plan et la liste des moyens de signalisation pour prévenir l'abordage en mer. *(Les plans doivent permettre de visualiser toutes les marques d'identification du drone et la conformité à la convention COLREG pour prévenir l'abordage en mer (marques et feux).*
- Plan général du drone et plan de sécurité de jour
- Attestation de calcul de jauge
- Le dossier de stabilité attestant d'un critère de stabilité applicable pour les navires de même taille de la division ou rapport de pesée hydrostatique avec GM de 0,7 mètres pouvant être déterminé par la technique de la période de roulis
- Liste des équipements installés à bord du drone maritime, dont l'identification des équipements jugés critiques au sens des articles 3 et 26 de l'arrêté du 16 avril 2026, et des moyens de communication
- Procédure de récupération et de remorquage du drone maritime
- Procédure de lutte contre la pollution en mer et certificats associés, dont le certificat EIAPP *(si requis)*
- Liste des tests effectués ou à effectuer
- Demande de dérogation(s) à l'emport d'équipements requis au titre des annexes 3, 4 et 5.

[Pour les drones présentant un indice de risque « haut », le cas échéant

- Déclaration d'importation *(si la provenance du drone maritime est hors UE)*
- Certificat de radiation de l'Etat du pavillon précédent *(s'il existe un pavillon précédent)* ou certificat de gel du pavillon sous-jacent
- Convention de copropriété
- Pouvoir du mandataire et/ou des signataires *(si le signataire n'est pas le représentant légal)*
- Pour les sociétés non établies en France, documents sociaux étrangers

- Une déclaration sur l'honneur émise par le chantier constructeur du drone et sous sa responsabilité attestant qu'il s'agit bien d'un drone de série ; *(si la procédure d'enregistrement d'un drone maritime de série est demandée)*
- Une déclaration sur l'honneur émise par l'amateur du drone attestant qu'il s'agit bien d'un drone de série *(si la procédure d'enregistrement d'un drone maritime de série est demandée)*
- Procédure de lutte contre l'incendie et la voie d'eau
- Liste des équipements et des moyens de communication installés dans tout centre d'opérations à distance du drone maritime permettant de l'exploiter, dont l'identification des équipements jugés critiques en application de l'article 26 de l'arrêté du 16 avril 2026 - Non-applicable drones maritimes en essai
- Analyse des risques évaluée par un organisme technique définie à l'article 7 du présent arrêté *(L'analyse des risques doit identifier l'ensemble des risques liés aux drones, à son exploitation et à la zone d'exploitation. Des procédures et des actions doivent être mises en place afin d'éliminer les risques ou de réduire leur niveau à un seuil acceptable. Cette analyse doit être connue par l'opérateur et mise à disposition avant toute exploitation du drone.)* - Non-applicable aux drones maritimes en essai.
- Document permettant de démontrer que l'organisme technique ayant réalisé l'évaluation de l'analyse de risques respecte bien les conditions fixées à l'article 9 [organismes techniques] - Non-applicable aux drones maritimes en essai.
- Analyse des défaillances de l'engin *(L'analyse des défaillances des équipements et des installations à bord doit être établie permettant de fixer les limites d'exploitation du drone et de mettre en place les redondances nécessaires pour assurer l'exploitation et la sécurité.)* - Non-applicable aux drones maritimes en essai.
- Manuels de formation, de maintenance, d'exploitation et programme de travail des opérateurs *(Le manuel de formation doit contenir des instructions et des renseignements, rédigés en des termes simples et illustrés dans toute la mesure du possible, sur les équipements se trouvant à bord du drone et sur les meilleures méthodes pour faire face à une situation d'urgence. De plus le manuel doit contenir une liste de planification des entretiens et de la maintenance du drone et de ses équipements.)*- Non applicable aux drones maritimes en essai
- Plan de lutte contre les intrusions physiques au sein du centre d'opérations à distance - Non-applicable aux drones maritimes en essai.

10. Engagement à demander la radiation en cas de transformation majeure, d'événement de mer, avarie et accident graves

[En-tête de la société]

[NOM DE L'ARMATEUR]

[Adresse du siège social de l'armateur]

[Contact de l'armateur]

[Date]

Objet : Attestation sur l'honneur relative à demander la radiation du drone maritime en cas de transformation majeure, d'évènement de mer, avarie et accident graves

[Madame, Monsieur,]

[Monsieur le Chef du Guichet unique du registre international français]

Par la présente, en ma qualité de représentant de la société [NOM DE L'ARMATEUR], j'atteste formuler une demande d'enregistrement du drone maritime [NOM DU DRONE], en pleine connaissance des obligations en matière de radiation du registre des drones maritimes prévues par l'arrêté du 16 avril 2026 pris en application du décret 2024-461 du 22 mai 2024 relatif aux conditions de navigation des drones maritimes que je m'engage à respecter pleinement.

[NOM du signataire]

[Qualité du signataire]

[Signature]

11. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

Le

Signature du demandeur

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire.
Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire du formulaire.

ANNEXE 7 A

DÉCLARATION SUR L'HONNEUR POUR UN DRONE TÊTE DE SÉRIE

Fabricant

Nom ou raison sociale :

Adresse du siège social :

Contact du représentant légal :

Date :

Objet : Attestation sur l'honneur relative à l'identité du drone maritime tête de série

Madame, Monsieur,

Monsieur le chef du guichet unique du registre international français,

Par la présente, j'atteste en ma qualité de représentant de la société,
fabricante du drone maritime,
objet de la présente demande d'enregistrement,

en application des dispositions de l'article 12 de l'arrêté du 16 avril 2026 pris en application du décret n° 2024-461
du 22 mai 2024 relatif aux conditions de navigation des drones maritimes,

que le drone maritime susmentionné est effectivement identique au drone maritime « tête de série » immatriculé au
n°, s'étant vu délivrer le certificat d'enregistrement n° le __/__/____.

J'atteste sur l'honneur de la véracité des informations contenues dans les documents fournis à cet effet,
permettant au guichet unique du registre international français de qualifier le drone comme étant identique à un
drone maritime tête de série.

La loi punit quiconque se rend coupable de fausses déclarations :

« Constitue un faux toute altération frauduleuse de la vérité, de nature à causer un préjudice et accomplie par
quelque moyen que ce soit, dans un écrit ou tout autre support d'expression de la pensée qui a pour objet ou qui
peut avoir pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques.

Le faux et l'usage de faux sont punis de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende (code pénal,
art. 441-1).

Le fait de se faire délivrer indûment par une administration publique ou par un organisme chargé d'une mission
de service public, par quelque moyen frauduleux que ce soit, un document destiné à constater un droit, une identité
ou une qualité ou à accorder une autorisation est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende
(code pénal, art. 441-6).

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait :

1° D'établir une attestation ou un certificat faisant état de faits matériellement inexacts ;

2° De falsifier une attestation ou un certificat originellement sincère ;

3° De faire usage d'une attestation ou d'un certificat inexact ou falsifié (code pénal, art. 441-7). »

NOM du signataire :

Qualité du signataire :

Signature

ANNEXE 7 B

DÉCLARATION SUR L'HONNEUR POUR UN DRONE TÊTE DE SÉRIE

Armateur

Nom ou raison sociale :

Adresse du siège social :

Contact du représentant légal :

Date :

Objet : Attestation sur l'honneur relative à l'identité du drone maritime tête de série

Madame, Monsieur,

Monsieur le chef du guichet unique du registre international français,

Par la présente, j'atteste en ma qualité de représentant de la société,
armatrice du drone maritime,
objet de la présente demande d'enregistrement,

en application des dispositions de l'article 12 de l'arrêté du 16 avril 2026 pris en application du décret n° 2024-461
du 22 mai 2024 relatif aux conditions de navigation des drones maritimes,

que le drone maritime susmentionné est effectivement identique au drone maritime « tête de série » immatriculé au
n°, s'étant vu délivrer le certificat d'enregistrement n° le __/__/____.

J'atteste sur l'honneur de la véracité des informations contenues dans les documents fournis à cet effet,
permettant au guichet unique du registre international français de qualifier le drone comme étant identique à un
drone maritime tête de série.

La loi punit quiconque se rend coupable de fausses déclarations :

« Constitue un faux toute altération frauduleuse de la vérité, de nature à causer un préjudice et accomplie par
quelque moyen que ce soit, dans un écrit ou tout autre support d'expression de la pensée qui a pour objet ou qui
peut avoir pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques.

Le faux et l'usage de faux sont punis de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende (code pénal,
art. 441-1).

Le fait de se faire délivrer indûment par une administration publique ou par un organisme chargé d'une mission
de service public, par quelque moyen frauduleux que ce soit, un document destiné à constater un droit, une identité
ou une qualité ou à accorder une autorisation est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende
(code pénal, art. 441-6).

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait :

1° D'établir une attestation ou un certificat faisant état de faits matériellement inexacts ;

2° De falsifier une attestation ou un certificat originellement sincère ;

3° De faire usage d'une attestation ou d'un certificat inexact ou falsifié (code pénal, art. 441-7). »

NOM du signataire :

Qualité du signataire :

Signature :