



Le Secrétaire général  
Réf : 101/SGMer

Paris, le 15 juin 2023

**Instruction relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes**

**La Première ministre**

à

**Mesdames et Messieurs les préfets maritimes  
Mesdames et Messieurs les préfets des départements et collectivités d'outre-mer, délégués  
du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer**

Référence	Numéro interne : 101/SGMer
Date de signature	15 juin 2023
Emetteur	SGMer – Secrétaire général de la mer
Objet	Recherche et répression des pollutions marines volontaires
Commande	Près de 20 ans après l'instruction du premier ministre du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes, sa révision permet de prendre en compte l'annexe VI de la Convention MARPOL, entrée en vigueur en 2005, et l'utilisation de nouveaux moyens de détection comme les images satellites de l'agence européenne de sécurité maritime, ainsi que les systèmes d'information relatifs à la localisation des pollutions du milieu marin existants. La révision vient également préciser le rôle et les responsabilités de plusieurs acteurs absents de l'instruction de 2002.
Action(s) à réaliser	Prendre en compte cette nouvelle instruction dans le cadre de la recherche et de la constatation de rejets illicites de toute nature commis en mer par les navires, engins flottants ou plateformes
Échéance	Effet immédiat
Contact utile	Secrétariat général de la mer – SGMer <a href="mailto:sgmer@pm.gouv.fr">sgmer@pm.gouv.fr</a> – 01 42 75 66 00
Nombre de pages et annexes	36 pages, dont 10 annexes

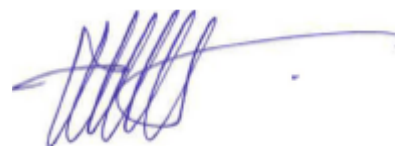
La recherche et la constatation des rejets illicites de toute nature commis en mer par les navires, engins flottants ou plateformes est une mission de service public relevant des différentes administrations qui disposent de moyens d'intervention nautiques ou aériens en mer, ou exercent des missions de police dans les ports maritimes.

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, telle que modifiée par le protocole de 1978 (MARPOL 73-78), établit le caractère illicite de ces rejets. Les articles L. 218-10 à L. 218-31 du code de l'environnement et les articles L. 5241-11 à L. 5341-16 du code des transports fixent les dispositions répressives qui leur sont applicables.

L'action des pouvoirs publics ces dernières années a fait baisser de manière significative le nombre de flagrants délits de pollutions. Néanmoins, l'action de l'État doit rester structurée et énergique dans ce domaine et prendre en compte les évolutions tant technologiques que juridiques de la lutte contre les rejets illicites, notamment la lutte contre la pollution atmosphérique.

La présente instruction vise, dans un souci d'efficacité, à actualiser le cadre de l'action des pouvoirs publics et donc les règles et les consignes d'action et de comportement données aux autorités et aux différents intervenants de l'action de l'État en mer à tous les niveaux.

Elle s'applique en métropole et outre-mer, avec des adaptations locales selon les partages de compétences.



Didier LALLEMENT

## Table des matières

<b>1. Périmètre de l'instruction</b> .....	4
<b>1.1 Infractions recherchées</b> .....	4
a) Hydrocarbures .....	4
b) Autres substances transportées en vrac .....	5
c) Substances nocives transportées en colis .....	5
d) Eaux usées des navires .....	5
e) Ordures des navires .....	5
f) Pollution atmosphérique .....	5
g) Rapports sur les événements de mer .....	5
<b>1.2. Lieu de l'infraction et compétence des juridictions</b> .....	5
<b>1.3. Personnes susceptibles d'être poursuivies</b> .....	7
<b>1.4. Agents habilités à constater et à rechercher les infractions</b> .....	7
<b>2. Organisation des opérations de recherche et de répression de la pollution</b> .....	7
<b>2.1. Recueil des premières observations et élaboration du compte rendu de pollution</b> .....	8
<b>2.2. Rôle de coordination des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)</b> .....	9
<b>2.3. Procédures de contrôle en mer et de recours à la force</b> .....	10
<b>2.4. Recueil des éléments constitutifs de l'infraction et rédaction du procès-verbal de constatation</b> .....	12
<b>3. Dispositions complémentaires</b> .....	13
<b>3.1. Formation</b> .....	13
<b>3.2. Bilan</b> .....	14
<b>3.3. Réunion de différents intervenants</b> .....	15
<b>3.4. Dispositions complémentaires</b> .....	15
<b>ANNEXE A Liste des références – Textes en vigueur</b> .....	15
<b>ANNEXE B Sanctions</b> .....	17
<b>ANNEXE C Éléments de l'infraction</b> .....	18
<b>ANNEXE D Recommandations sur la collecte et la mise en forme des éléments de preuve</b> ..	24
<b>ANNEXE E Autorités en charge</b> .....	27
<b>ANNEXE F Contrôle en mer et déroutement d'un navire suspect</b> .....	28
<b>ANNEXE G Recommandations pour la rédaction des procès verbaux</b> .....	30
<b>ANNEXE H Format du compte-rendu POLREP : message type</b> .....	31
<b>ANNEXE I Bilan annuel</b> .....	34
<b>ANNEXE J Glossaire</b> .....	35

## 1. Périmètre de l'instruction

Les articles L. 218-10 à L. 218-31 du code de l'environnement visent toutes les catégories de navires ainsi que les plateformes assimilées à des navires, les engins portuaires, les chalands ou les bateaux-citernes fluviaux, à l'exception des navires ou engins maritimes et fluviaux d'Etat utilisés à des fins exclusivement gouvernementales et non commerciales.

### 1.1 Infractions recherchées

La présente instruction vise la recherche et la répression des rejets illicites d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures (annexe I de MARPOL) et de substances liquides nocives (annexe II), de substances nuisibles transportées sous emballage (annexe III), des eaux usées (annexe IV), des ordures des navires (annexe V) ou de la pollution atmosphérique (annexe VI). Les pollutions du milieu marin ou du littoral survenues lors d'accidents de mer graves ne font pas l'objet de cette instruction, même si elles peuvent, elles aussi, donner lieu à des procédures répressives sur le fondement des mêmes textes (art. L. 218-19 du code de l'environnement).

#### a) Hydrocarbures

La convention MARPOL pose le principe de l'interdiction des rejets d'hydrocarbures dans son annexe I. Selon la règle 15.7, il existe des indices d'infraction dès lors que sont découvertes des « traces visibles d'hydrocarbures à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage ». Toutefois, tous les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'eau et d'hydrocarbures ne sont pas prohibés. Les règles 15 et 34 pour les navires, et 39 pour les plateformes, précisent les conditions dans lesquelles ces rejets peuvent être admis.

Il convient donc de recueillir le maximum d'éléments de preuve concernant l'existence d'hydrocarbures et le non-respect d'une des conditions imposées.

Les paragraphes C-1 et C-2 de l'annexe C de la présente instruction rappellent les éléments matériels de l'infraction. Ce tableau permettra aux agents habilités d'apprécier les faits qui pourront être qualifiés et réprimés.

Des exceptions aux règles 15 et 34 sont prévues par la règle 4 de l'annexe I de la convention MARPOL : un navire peut effectuer un rejet « pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire ou pour sauver des vies humaines ».

Le rejet peut « provenir d'une avarie du navire ou de son équipement à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie pour empêcher ou réduire ce rejet et qu'il n'ait pas été commis avec l'intention de provoquer un dommage ».

L'agent constatant la pollution ne porte pas d'appréciation sur l'éventuel caractère exonératoire de ces circonstances, mais les relève de façon précise lors de l'établissement du procès-verbal. Il relève, le cas échéant, si l'avarie procède d'un éventuel défaut d'entretien, d'une faute de navigation, d'une imprudence ou d'une

négligence. Il précise les conditions météorologiques si celles-ci sont susceptibles d'avoir un lien avec l'avarie.

#### **b) Autres substances transportées en vrac**

La convention MARPOL (règle 6 de l'annexe II) subordonne les rejets autorisés à des conditions précisément définies. Le paragraphe C-3 de l'annexe C de la présente instruction rappelle les éléments matériels de l'infraction. Les exceptions prévues sont identiques à celles concernant les hydrocarbures (règle 13 de l'annexe II de la convention).

#### **c) Substances nocives transportées en colis**

Le rejet de substances nocives au sens du code IMDG (International Maritime Dangerous Goods) est absolument interdit, quel que soit le type de navire. Les directives applicables au relevé de cette infraction sont données au paragraphe C-4 de l'annexe C de la présente instruction.

#### **d) Eaux usées des navires**

Les règles applicables aux rejets des eaux usées sont énoncées dans l'annexe IV de la convention MARPOL. La règle 11 autorise les rejets selon des conditions précisément définies. Le paragraphe C-5 de l'annexe C de la présente instruction rappelle ces conditions.

#### **e) Ordures des navires**

Des conditions précises d'autorisation de rejets sont prévues par la convention MARPOL (règles 3, 4 et 5 de l'annexe V, sauf quelques exceptions prévues règle 6). Le paragraphe C-6 de l'annexe C de la présente instruction rappelle ces conditions.

#### **f) Pollution atmosphérique**

La convention MARPOL prévoit en son annexe VI des mesures obligatoires concernant les émissions par les navires pour prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère par les émissions d'oxydes d'azote (Nox) ou de soufre (Sox) et de particules, ou les effets préjudiciables sur la santé de l'homme et l'environnement de ces trois types d'émissions.

Ces mesures obligatoires sont renforcées dans des zones de contrôle des émissions. Le paragraphe C. 7 de la présente instruction rappelle les seuils de teneur en soufre au-delà desquels une infraction est caractérisée.

#### **g) Rapports sur les événements de mer**

L'article L. 218-17 du code de l'environnement prévoit, en application des stipulations de la convention MARPOL, la sanction des capitaines dont les navires ont subi un événement de mer entraînant ou pouvant entraîner un rejet polluant et qui n'ont pas établi et transmis un rapport aux autorités.

### **1.2. Lieu de l'infraction et compétence des juridictions**

La convention MARPOL (article 4) stipule que toute infraction est sanctionnée par la législation de « l'Autorité » (Etat du pavillon) dont dépend le navire contrevenant. Elle

précise aussi que toute infraction commise dans la juridiction d'une Partie à la convention est sanctionnée par la législation de cette Partie.

Les infractions définies par la convention MARPOL peuvent être constatées dans tous les espaces maritimes et en amont des limites transversales de la mer jusqu'aux limites de la navigation maritime ; ces limites sont fixées par décret.

En application des dispositions de l'article 228 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer<sup>1</sup>, ainsi que des articles 706-107 et 706-108 du code de procédure pénale, la compétence des tribunaux français s'applique :

- aux navires battant pavillon français pour des infractions commises en tout lieu ;
- aux navires battant pavillon étranger pour les infractions commises dans les eaux sous juridiction française, y compris aux navires battant pavillon d'Etats non parties à la convention MARPOL ;
- aux navires battant pavillon étranger pour les infractions commises au-delà de la mer territoriale française dès lors que celles-ci ont entraîné un dommage grave et que l'Etat du pavillon n'a pas lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction dans les six mois suivant l'introduction de la première action ou que ce dernier a, à plusieurs reprises, manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires.

Les articles 706-107 et D. 47-13-1 (titre XXVI) du code de procédure pénale définissent la compétence des différents tribunaux en fonction du lieu de l'infraction.

Ainsi, il est institué six tribunaux du littoral maritime spécialisés dont les sièges sont situés au Havre pour la façade de la Manche et de la mer du Nord, à Brest pour la façade Atlantique, à Marseille pour la façade méditerranéenne, à Fort de France pour les Antilles et la Guyane, à Saint-Denis pour la Réunion et l'océan Indien et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Ces juridictions sont compétentes pour traiter l'ensemble des infractions commises en matière de pollution des eaux marines et des voies ouvertes à la navigation maritime prévues et réprimées par le chapitre VIII du titre 1er du livre II du code de l'environnement, qui sont commises dans les eaux intérieures et territoriales, dans la zone économique exclusive, dans la zone de protection écologique ainsi que sur le plateau continental.

En Nouvelle Calédonie et en Polynésie française les tribunaux compétents sont les tribunaux de première instance de Nouméa et de Papeete, en vertu du décret n° 2019-914 du 30 août 2019 et du code de l'organisation judiciaire.

---

<sup>1</sup> L'article 228 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 prévoit notamment que : « Lorsque des poursuites ont été engagées par un Etat en vue de réprimer une infraction aux lois et règlements ou aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues, dès lors que l'Etat du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction dans les six mois, suivant l'introduction de la première action, à moins que celle-ci ne porte sur un cas de dommage grave causé à l'Etat côtier ou que l'Etat du pavillon en question ait à plusieurs reprises manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires ».

Par ailleurs, l'article 706-108 du code de procédure pénale prévoit que le tribunal judiciaire de Paris dispose d'une compétence particulière pour les infractions commises en haute mer.

### **1.3. Personnes susceptibles d'être poursuivies**

Le capitaine du navire, toute personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction, en droit ou en fait, du navire (ou de la plate-forme), y compris l'exploitant, français ou étranger lorsque l'infraction est commise dans les eaux sous juridiction ou souveraineté française, ainsi que le propriétaire ou l'exploitant qui aura donné l'ordre de commettre l'infraction (L. 218-18 et suivants du code de l'environnement) sont passibles des peines prévues par la loi française. Ainsi, outre le fait que le propriétaire ou l'exploitant peut être tenu, en totalité ou en partie, au paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine (L. 218-23 du code de l'environnement), la personne morale peut également être déclarée pénalement responsable des infractions prévues par les articles L. 218-11 à L. 218-19 du code de l'environnement, dans les conditions de droit commun (article 121-2 du code pénal).

Toute personne physique impliquée, qui, si elle n'a pas causé le dommage directement, a néanmoins créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, est également susceptible d'être poursuivie.

Les responsables de la conduite des engins portuaires, chalands ou bateaux-citernes fluviaux sont également visés par la loi.

### **1.4. Agents habilités à constater et à rechercher les infractions**

Le code de l'environnement fixe la liste des agents habilités à constater et à rechercher les infractions à la réglementation des rejets. Il distingue les agents compétents pour rechercher ces infractions et recueillir à cet effet tous les renseignements utiles en vue d'en découvrir les auteurs, des agents habilités à constater les infractions relatives au rejet, ces derniers pouvant établir des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

- les agents compétents pour rechercher les infractions relatives aux rejets polluants sont énumérés à l'article L. 218-27 du code de l'environnement, ainsi qu'à l'article L.334-2-1 du même code lorsque le rejet a lieu dans une aire marine protégée. Ils doivent ensuite en rendre compte à un officier de police judiciaire territorialement compétent ou à un officier ou inspecteur des affaires maritimes ;
- les agents habilités à constater les infractions relatives aux rejets polluants des navires sont listés aux articles L. 218-26 et L. 172-1 du code de l'environnement.

## **2. Organisation des opérations de recherche et de répression de la pollution**

Afin d'accomplir leurs missions, les agents en charge de la police de la mer au titre du code de l'environnement disposent de pouvoirs de police comportant deux aspects : des prérogatives de police administrative et des prérogatives de police judiciaire.

Les missions de police administrative tendent à éviter un possible trouble à l'ordre public et permettent d'assurer la bonne mise en œuvre de la réglementation.

Les missions de police judiciaire ont vocation, quant à elles, à rechercher et à réprimer la commission d'une infraction pénale définie par la loi.

Ainsi, en cas de pollution confirmée, l'information doit parvenir immédiatement au procureur de la République compétent, afin que celui-ci procède ou fasse procéder à tous les actes nécessaires à la recherche et à la poursuite des infractions à la loi pénale. Garant de la régularité de la procédure, le procureur de la République s'assure de la conformité des actes réalisés.

De plus, lorsque le représentant de l'Etat en mer entend réaliser une opération au titre de ses pouvoirs de police administrative, le procureur de la République devra être informé de sa préparation et pourra y être associé.

Dans le cadre d'une enquête préliminaire, le procureur de la République dirige l'action des agents en charge de la police de la mer au titre du code de l'environnement. Le CROSS (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage), sur demande du procureur de la République, réalise les investigations sollicitées.

Lorsqu'il estime que les faits qui sont portés à sa connaissance sont susceptibles de constituer une infraction, le procureur de la République peut, à l'issue des investigations :

- ouvrir une information judiciaire, si les faits sont particulièrement complexes et nécessitent des investigations supplémentaires ;
- engager des poursuites ;
- mettre en œuvre une procédure alternative aux poursuites ;
- classer sans suite la procédure, par exemple dans l'hypothèse où aucun auteur n'a pu être identifié.

### **2.1. Recueil des premières observations et élaboration du compte rendu de pollution**

Dès qu'un agent habilité a observé un rejet en mer de produit polluant susceptible de constituer une infraction, il prévient le CROSS par tous les moyens à sa disposition et réunit le maximum d'informations permettant en particulier d'identifier le responsable (identification du navire en cause, position GPS ou non, route et vitesse, état de la mer et du vent, visibilité, première évaluation de la nature, de l'étendue et de l'épaisseur du rejet suivant les moyens dont dispose le vecteur). Si plusieurs navires sont présents dans la zone concernée, l'agent recueille toutes informations nécessaires les concernant ; si un seul navire est présent, il le précise.

A partir des informations qu'il a recueillies, l'agent qui a observé le rejet polluant rédige un rapport de pollution normalisé (message « POLREP » : cf. annexe H), sans préjudice des directives internes de chaque administration. Le POLREP est un document destiné à donner l'alerte et à consigner des informations. Il a un caractère technique et administratif, et ne vise pas à établir l'infraction.



Ce document est transmis aux destinataires suivants :

Pour action : le CROSS référent.

Pour information :

- a) Le préfet maritime concerné (ou le DDG AEM et le commandant de zone maritime outre-mer) ;
- b) Le centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre) ;
- c) Le centre d'expertise pratique de lutte antipollution (CEPPOL) ;
- d) Le centre opérationnel de la fonction garde-côte (COFGC).

Si l'observateur n'est pas habilité à constater une pollution (témoin à terre ou embarqué), le CROSS référent recueille tous les éléments.

Après analyse, il peut prendre l'attache des centres opérationnels participant à la surveillance des pollutions afin de faire confirmer la pollution par un agent compétent et de rechercher son auteur. Les moyens ainsi engagés passent sous le contrôle opérationnel du centre référent pour la durée de la mission. A la fin de la mission, celui-ci informe sans délai le centre opérationnel du moyen engagé, de la liberté de manœuvre de ce dernier.

## **2.2. Rôle de coordination des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)**

- CROSS référent

En métropole, trois CROSS référents sont désignés pour assurer la mission de surveillance de pollution marine : Jobourg, Corsen et La Garde. Les sept CROSS métropolitains et de l'outre-mer ainsi que le COSS Nouméa et le JRCC Tahiti sont désignés points de contact opérationnels nationaux chargés de recevoir, d'analyser et de transmettre les rapports urgents envoyés aux États côtiers sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles provenant de navires<sup>2</sup>, y compris des hydrocarbures. Ils contribuent au processus de programmation des vols, à la tenue à jour de la réglementation nécessaire à l'exercice de leurs missions.

Le CROSS Jobourg est nommé référent principal, et rend compte à la DGAMPA. Il est également nommé centre national de surveillance des pollutions marines, et tient à jour les procédures opérationnelles SURPOL, suit les dossiers de flagrant délit en appui des centres référents et en relation avec la DGAMPA. Il participe avec cette dernière aux projets de recherche et de développement, ainsi qu'à la coopération internationale.

Les CROSS non référents relèvent du CROSS référent de leur façade maritime. Ils retransmettent à l'attention de celui-ci, et sans intermédiaire ni délai, toute

---

<sup>2</sup> Par circulaire OMI MSC/Circ.1103-MEPC6/Circ.9 du 31 décembre 2003.

information relative à la mission de surveillance des pollutions. Au besoin, ils assurent la mise en relation des moyens ou du navire suspect avec leur centre référent. Les communications sont enregistrées et peuvent être versées au dossier.

- Rôle des CROSS dans le cadre de la recherche des pollutions marines

Le CROSS référent est chargé de coordonner, sous l'autorité du représentant de l'Etat en mer et du parquet, les interventions de prévention, de recherche et de constatation des infractions relatives aux différentes annexes de la convention MARPOL. A cette fin, il doit recueillir et centraliser toutes les informations relatives aux pollutions provoquées par les navires, et entretenir une main courante complète de l'opération. Dans le cas d'une pollution orpheline, si un ou plusieurs navires peuvent raisonnablement être suspectés, le procureur de la République doit être immédiatement informé afin qu'il délivre ses instructions sur les actes d'investigation devant être menés.

Il rend compte au représentant de l'Etat en mer qui, s'il l'estime utile au vu des circonstances, tient informé le secrétariat général de la mer par l'intermédiaire du centre opérationnel de la fonction garde-côte (COFGC).

Le procureur de la République est informé dans les meilleurs délais par le représentant de l'Etat en mer et, sous son autorité, par le CROSS référent, de toutes constatations susceptibles de caractériser une infraction afin de lui permettre de délivrer le cas échéant ses instructions. Dans ce cadre, le CROSS référent assure la transmission du POLREP auprès du procureur de la République (article 40 du code de procédure pénale).

En application de ces instructions, le CROSS référent est fondé à demander aux administrations concernées de poursuivre la mission engagée ou de mettre en œuvre des moyens supplémentaires.

Le CROSS peut également, s'il le juge utile, demander, en utilisant la procédure de messagerie du système d'information du Memorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, que des éléments complémentaires d'information soient recherchés dans les différents ports d'escales français ou étrangers.

L'ensemble des navires suspectés est mentionné dans la base de données de suivi des pollutions développée et maintenue par la DGAMPA (SEAMIS) en vue d'éventuels recoupements *a posteriori*. Si un navire est observé avec récurrence à proximité d'une pollution, cela constitue un élément d'orientation des visites et inspections menées par les centres de sécurité des navires (CSN).

### **2.3. Procédures de contrôle en mer et de recours à la force**

Dans le cadre de l'exercice de mission de police judiciaire, les perquisitions de navires se déroulent sous le contrôle du procureur de la République dans le cadre des enquêtes préliminaires (75 et suivants du code de procédure pénale (CPP)) et de flagrance (56 et suivants du CPP), ou du juge d'instruction dans le cadre d'une instruction préparatoire (80 et suivants et du CPP).

L'autorité judiciaire mandate, pour ce faire, les services d'enquête afin de procéder à tout acte utile à la manifestation de la vérité.

Dans le cadre de l'exercice de sa mission de police administrative, le représentant de l'Etat en mer peut décider de faire procéder à l'inspection d'un navire (examen des documents de bord, prélèvement dans les soutes...).

A cette fin, les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat peuvent être sollicités pour procéder à la reconnaissance et à la visite du navire, conformément aux dispositions des articles L. 1521-1 et suivants du code de la défense.

Les mesures de coercition pouvant être utilisées dans le cadre de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer sont définies aux articles R. 1521-1 à R. 1521-6 du code de la défense.

Si les circonstances le justifient, le représentant de l'Etat en mer, dans le cadre d'une procédure administrative, et le procureur de la République ou le juge d'instruction, dans le cadre d'une procédure judiciaire, peut sur le fondement de l'article L. 1521-5 du code de la défense décider le déroutement du navire vers un port français, ou une zone d'attente ou de mouillage. L'appréciation de la faisabilité du déroutement relève du représentant de l'Etat en mer qui tient compte de l'ensemble des éléments nautiques, météorologiques et circonstanciels à sa disposition.

Le représentant de l'Etat en mer demande à la capitainerie d'instruire la capacité et les modalités d'accueil du navire. Il est alors intimé à l'armateur de prendre ses dispositions pour organiser son escale, notamment en mandatant un agent maritime.

Le représentant de l'Etat en mer peut faire procéder à un déroutement du navire contrevenant vers une zone d'attente ou de mouillage. Cette solution évite d'exposer l'armateur aux frais d'escale et limite donc le risque d'engagement de la responsabilité de l'Etat dans le cas où la procédure n'aboutirait pas. L'injonction est faite au navire de ne pas quitter son mouillage. L'appareillage sans autorisation est constitutif d'une infraction.

Lorsque le déroutement d'un navire, ordonné par le procureur de la République, ne peut être réalisé du fait de difficultés tenant notamment aux éléments nautiques ou météorologiques défavorables, ce dernier en est avisé immédiatement.

Le CROSS référent assure l'interface entre le procureur et l'autorité maritime.

Le navire qui a servi à commettre l'une des infractions définies aux articles L. 218-11 à L. 218-19 du code de l'environnement, portant sur les dispositions répressives relatives aux rejets polluants des navires, peut être immobilisé sur décision du procureur de la République ou du juge d'instruction saisi (L. 218-30 du code de l'environnement).

Lors d'une inspection dans le cadre du contrôle par l'Etat du port, l'agent de contrôle est fondé à retenir un navire s'il estime qu'il contrevient aux dispositions de la convention MARPOL.

## 2.4. Recueil des éléments constitutifs de l'infraction et rédaction du procès-verbal de constatation

Dès la transmission du message POLREP, l'agent ayant constaté le rejet s'attache à rassembler sans délai le maximum d'éléments de preuve de l'infraction, nécessaires à la rédaction d'un procès-verbal de constatation.

La liste des éléments de preuve à rechercher figure dans la résolution de l'Organisation maritime internationale n° A 1138 (31) (cf. annexe D). Parmi ces éléments indispensables pour permettre à l'autorité judiciaire d'apprécier la réalité de l'infraction, une importance particulière est donnée aux photographies en couleur et aux relevés des observations de détection. Pour la pollution par rejet d'hydrocarbures, les photos diurnes sont à analyser au regard du code de couleur des accords de Bonn, détaillé en annexe D.

Certains de ces éléments viennent utilement en appui du faisceau d'indices, et peuvent justifier la recherche d'éléments complémentaires.

- images CleanSeaNet : dispositif de surveillance par satellite des pollutions en mer mis en place par l'agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA), auquel la France participe depuis juin 2007<sup>3</sup>. Les CROSS référents sont désignés points de contact opérationnels du système CleanSeaNet ;
- le système d'identification automatique (AIS) permet aux navires, aéronefs et systèmes de surveillance du trafic de connaître par échange automatisé en VHF l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation. Ce système est un moyen de preuve complémentaire pour l'identification des navires pollueurs.

Pour la détection de la pollution atmosphérique, il est possible d'utiliser des drones aériens ou des équipements fixes équipés d'une charge utile (capteurs électrochimiques, optiques...) pour mesurer la teneur en oxyde de soufre émise par les navires, et le potentiel dépassement des seuils fixés à l'article L. 218-2 du code de l'environnement. Cette détection par drone aérien ne peut à l'heure actuelle être considérée comme un moyen de preuve autonome, mais permet d'orienter le ciblage des inspections des navires au titre du contrôle par l'Etat du port.

L'agent ayant constaté le rejet doit, dans toute la mesure du possible, entrer en contact avec le capitaine du navire suspecté pour lui demander des compléments d'information et rapporter la teneur de ce contact. Plus précisément, l'agent doit procéder auprès du capitaine du navire ou du responsable à bord au recueil de l'ensemble des informations permettant non seulement l'identification du responsable à bord mais également celle de l'exploitant du navire ainsi que toutes informations utiles (personnes présentes à bord, caractéristiques du navire, contenu transporté...).

---

<sup>3</sup> Sur le fondement juridique de l'article 10.2 de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions.

L'ensemble de ces informations, précises et circonstanciées, doit être retranscrit sans délai au sein d'un procès-verbal rédigé selon les prescriptions définies à l'annexe G de la présente instruction.

L'agent fait parvenir d'urgence (par tout moyen) le procès-verbal ainsi établi au procureur de la République. Selon les instructions de ce dernier, le procès-verbal sera, le cas échéant, accompagné du POLREP. S'il ne s'agit pas de l'original du procès-verbal, celui-ci lui sera adressé dès le retour à terre de l'agent ayant constaté l'infraction.

Une copie de ce procès-verbal est adressée :

- au représentant de l'Etat en mer concerné ;
- au délégué à la mer et au littoral concerné ;
- au directeur du CROSS concerné.

Les rapports et procès-verbaux constatant les infractions commises par les navires étrangers en haute mer sont adressés au procureur de la République ainsi qu'au CROSS référent principal, qui les transmet à la DGAMPA. Cette dernière les transmet au ministère chargé des Affaires étrangères, qui les communique à l'Etat du pavillon.

### **3. Dispositions complémentaires**

#### **3.1 Formation**

Les CROSS référents s'assurent du bon de niveau de qualification de leurs personnels, ils participent à des exercices, au processus de programmation des vols et à la tenue à jour de la réglementation nécessaire à l'exercice de leurs missions. Les institutions ou administrations ayant des moyens aéromaritimes d'intervention en mer et des agents habilités à rechercher et constater des infractions s'assurent de leur bonne formation.

Les exercices participent au maintien des compétences de la chaîne des acteurs de la surveillance des pollutions marines dont les modalités sont précisées dans les instructions de façade.

#### **3.2 Bilan**

Un bilan d'activité est établi annuellement par la DGAMPA.

Il est composé de deux volets :

- 1) Un recensement des infractions et de leurs caractéristiques (lieu, type, etc.)

Ce document inclut une analyse globale de la nature et de l'évolution des pollutions du milieu marin dans les eaux sous souveraineté et juridiction françaises, en métropole et outre-mer. Le bilan intègre à ce titre les données issues des centres ultramarins, offrant aussi un tableau exhaustif. Le Cedre, par son application cartographique et statistique qui permet la recherche, l'exploitation et l'analyse des POLREP, contribue au bilan d'activité.

Ce recensement des infractions est établi par le CROSS référent principal, qui recueille les données des centres référents. Ces données sont transmises à la DGAMPA ainsi qu'aux préfets maritimes (PREMAR).

Ces dernières réalisent également un bilan des actions conduites dans leur zone avec une analyse de la nature et de l'évolution de la pollution du milieu marin sur leur façade. Elles s'appuient, pour ce faire, sur les procès-verbaux qui leur sont communiqués. Ce bilan des actions sera annexé au premier volet du bilan.

## 2) Un bilan des suites judiciaires

Chaque parquet établit une fois par an, sous la forme d'un tableau, les suites judiciaires des affaires traitées (articles 40 et 40-2 du code de procédure pénale) et le communique à la PREMAR compétente sur son ressort. Seront ainsi transmis notamment les copies des jugements, le nombre de classements sans suite, d'alternatives aux poursuites ainsi que les conventions judiciaires d'intérêt public environnementales régularisées.

La DACG établit le bilan des suites judiciaires sur le fondement des tableaux que lui communique chaque parquet, qu'elle transmet ensuite à la DGAMPA.

Le rapport final établi par la DGAMPA est transmis au SGMer, aux PREMAR, aux procureurs de la république des JULIS, à la DACG et aux différentes administrations partenaires.

Ce rapport sera également publié par la DGAMPA dans une version publique qui contiendra, s'agissant du bilan des suites judiciaires, uniquement les données chiffrées suivantes : nombre de classements sans suite, nombre d'alternatives aux poursuites, nombre de condamnations, nombre de relaxes ainsi que le nombre de conventions judiciaires d'intérêt public homologuées.

### **3.3 Réunion de différents intervenants**

Une réunion est organisée annuellement par le SGMer afin d'évoquer le bilan des actions menées et les perspectives. Elle rassemble des représentants des directions centrales concernées. Les PREMAR, les bureaux AEM outre-mer, les procureurs de la République ainsi que les procureurs généraux des JULIS sont également conviés.

### **3.4. Dispositions complémentaires**

Les dispositions applicables sont définies dans les annexes thématiques. Elles pourront être actualisées tous les trois ans à la demande d'un des acteurs de la chaîne opérationnelle de surveillance des pollutions marines, afin de prendre en compte les évolutions réglementaires, techniques et organisationnelles.

L'instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution de la mer par les navires est abrogée.

## ANNEXE A

### LISTE DES RÉFÉRENCES - TEXTES EN VIGUEUR

- Conventions internationales

La prévention de la pollution de la mer résultant de l'exploitation des navires est réglementée par la convention internationale faite à Londres le 2 novembre 1973 telle que modifiée par le protocole de 1978 relatif à ladite convention fait à Londres le 17 février 1978 (MARPOL 73-78).

Cette convention, ratifiée par la France, a été intégrée dans le droit interne (code de l'environnement – Section 1 : Pollution par les rejets des navires) et les règles applicables aux rejets d'hydrocarbures en mer sont définies dans l'annexe I, en vigueur depuis le 2 octobre 1983 ; celles applicables aux rejets de substances liquides nocives transportées en vrac, dans l'annexe II, en vigueur depuis le 6 avril 1987 ; celles applicables aux substances nuisibles transportées sous emballage, dans l'annexe III en vigueur depuis le 1er juillet 1992 ; l'annexe V relative aux ordures des navires est en vigueur depuis le 31 décembre 1988 ; l'annexe VI relative à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navire est en vigueur depuis le 19 mai 2005.

Les amendements adoptés ultérieurement font partie intégrante de la convention.

La convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, ratifiée par la France en 1996, vise également les mesures que les Etats peuvent prendre à l'encontre des auteurs d'actes illégaux de pollution marine commis en mer territoriale ou en zone économique exclusive.

- Directives/Règlements UE

Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides ;  
Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/ CE ;  
Directive UE 2012/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins ;  
Directive 2005/35/CE du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions.

- Dispositif législatif

Code de la défense ;  
Code de l'environnement ;  
Code de l'organisation judiciaire ;  
Code du transport ;

Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

Loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 modifiée précise les modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer.

- Décrets et ordonnances

Ordonnance n°2021-267 du 10 mars 2021 relative aux sanctions des infractions aux interdictions de rejets polluants des navires prévues par le Recueil sur la navigation polaire et aux sanctions de la méconnaissance des obligations de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime prévues par le règlement (UE) 2015/757 du 29 avril 2015 ;

Décret n° 2020-342 du 26 mars 2020 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer ;

Décret n°2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer ;

Décret n°2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;

Décret n°2002-196 du 11 février 2002 relatif aux juridictions compétentes en matière de pollution des eaux de mer par rejet des navires ;

Décret n°85-185 du 6 février 1985 porte réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises et le subordonne notamment au respect de l'environnement marin ;

Décret n°84-810 du 30 août 1984 modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

- Instructions

Note technique de la direction des Affaires maritimes du 21 mars 2017 relative à la détection par des aéronefs de possibles infractions à l'annexe VI MARPOL et aux mesures d'information et de contrôle par les CROSS et les CSN ;

Note technique de la direction des Affaires maritimes du 15 juin 2016 relative à la procédure de contrôle de la teneur en soufre des combustibles des navires ;

Instruction n°327/SGMER du 22 février 2012 relative à l'organisation de l'échange d'informations avec les Etats du pavillon des navires poursuivis pour des faits de pollution volontaire dans la ZEE ou la ZPE ;

Instruction du 17 juillet 1984 précise les principes de l'organisation régionale de l'action de l'Etat en mer dans les départements et territoires d'outre-mer ;

Instruction du 8 janvier 1981 relative aux principes d'organisation régionale de l'Etat en mer fixe le cadre de la coordination régionale des administrations disposant de moyens d'action en mer ;

Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, prévoit la mise en place par chaque Etat partie de contrôles et d'inspections de navires dans les ports ainsi que d'un système d'information mutuelle qui porte tant sur les informations recueillies à l'occasion de ces contrôles que sur les éléments de preuves relatifs aux infractions à la convention MARPOL.



## ANNEXE B SANCTIONS

### B-1. - Règles générales

Ce paragraphe présente de façon synthétique les sanctions qui peuvent être infligées en cas de pollution marine liée à des rejets illicites. Leur applicabilité en fonction des différents cas d'infraction est détaillée au paragraphe B-2 qui suit.

Dans la zone économique exclusive, les eaux territoriales, les eaux intérieures et les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime, les pénalités applicables aux navires et plates-formes français et étrangers sont les suivantes :

SANCTIONS	ARTICLES DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT
Amende de 15 millions € et emprisonnement de 10 ans	Article L. 218-12 et article L. 218-13 (hydrocarbures et substances liquides nocives)
Amende de 1 million € et emprisonnement de 7 ans	Article L. 218-14 (substances nuisibles en colis)
Amende de 200 000€ et emprisonnement de 1 an	Article L.218-15 (substances liquides nocives).
Amende de 100 000€ (si récidive : le double et emprisonnement de 1 an)	Article L. 218-11 (hydrocarbures).
Amende de 200 000€ et emprisonnement de 2 ans	Article L. 218-17 (absence de rapport sur un déversement d'hydrocarbures)

Nota. - Dans la zone économique exclusive, seules les peines d'amendes sont applicables aux navires et plates-formes étrangers (art. L. 218-21).

### B-2. - Règles applicables aux capitaines en cas de rejets illégaux

TYPE D'INFRACTION	TYPE DE NAVIRE
Rejet d'hydrocarbures.	Navire citerne, jauge brute > ou égale à 150 Navire citerne, jauge brute < à 150 Navires (autre qu'un navire citerne), jauge brute > ou égale à 400 Navire (autre qu'un navire citerne), jauge brute < à 400 et de moteur > à 150 kW Tout autre navire, jauge brute < à 500 et de moteur < à 150 KW
Rejet de substances liquides nocives transportées en vrac, de catégorie X et Y.	Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance
Rejet de substances liquides nocives transportées en vrac, de catégories Z et autres substances/OS et non classifiées.	Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance
Rejet de substances nuisibles transportées en colis.	Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance
Rejet d'ordure.	Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance

**ANNEXE C**  
**ÉLÉMENTS DE L'INFRACTION**

**C-1. - Tableau récapitulatif des rejets d'hydrocarbures en zone spéciale MARPOL (Manche et mer Méditerranée pour la France)**

Type de navire	REJET en provenance des espaces à cargaison	REJET DES CALES de la tranche des machines
Navires citernes, quelle que soit la taille.	Interdit, sauf ballast propre ou séparé.	Interdit, sauf si : - le navire fait route ; + les eaux de cale ne proviennent pas des bouchains des chambres des pompes de cargaison ; + les eaux de cale ne sont pas mélangées à des résidus d'hydrocarbures ; + la teneur en hydrocarbures de l'affluent est inférieure ou égale à 15 ppm ; + le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures ; + interruption automatique du rejet dès que la teneur en hydrocarbures est > à 15 ppm.
Navires de jauge brute de plus de 100, autres que les navires citernes.	Interdit, sauf ballast propre ou séparé.	Interdit, sauf si : - le navire fait route ; + les eaux de cale ne sont pas mélangées à des résidus d'hydrocarbures ; + la teneur en hydrocarbures de l'affluent est inférieure ou égale à 15 ppm ; + le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures ; + interruption automatique du rejet dès que la teneur en hydrocarbures est > à 15 ppm.
Navires de jauge brute de moins de 400, autres que les navires citernes.	Interdit, sauf ballast propre ou séparé.	Interdit, sauf si la teneur en hydrocarbures de l'affluent est inférieure ou égale à 15 ppm.

## C-2. - Tableau récapitulatif des rejets d'hydrocarbures hors zone spéciale MARPOL

TYPE DE NAVIRE	REJET en provenance des espaces à cargaison	REJETS DES CALES de la tranche des machines
Navires citernes, quelle que soit la taille.	Interdit, sauf si : - rejet à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ; + navire en route ; + taux de rejet < à 30 litres par mille marin ou quantité rejetée < à 1/30000 de la cargaison pour un navire neuf, < à 1/15 000 de la cargaison pour un navire non neuf : +le pétrolier utilise un dispositif de surveillance et de contrôle des rejets et citernes de décantation.	Interdit, sauf si : - le navire fait route : + la teneur en hydrocarbures de l'affluent est inférieure ou égale à 15 ppm ; + le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures.
Navires de jauge brute de plus de 400, autres que les navires citernes.	Interdit, sauf si : - navire en route ; + la teneur en hydrocarbures de l'affluent non dilué ne dépasse pas 15 ppm ; + le navire utilise un dispositif de contrôle des rejets conforme à la règle 16 de l'annexe I de MARPOL.	Interdit, sauf si : - le navire fait route ; +la teneur en hydrocarbures de l'affluent est inférieure ou égale à 15 ppm ; +le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures.
Navires de jauge brute de moins de 400, autres que les navires citernes.	Toléré.	Toléré.

## C-3. - Rejet de substances liquides nocives

(Annexe II, règle 5, de la convention MARPOL)

Les substances liquides nocives sont divisées en quatre catégories : X, Y, Z et « autres substances/os » en fonction des risques qu'elles présentent pour les ressources marines, la santé des hommes ou l'agrément des sites.

Tout rejet est interdit à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche, quelle que soit la catégorie de produit concernée (X, Y, Z, autres substances/OS).

Un rejet autorisé doit s'effectuer à une vitesse supérieure à 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome (4 nœuds pour les autres).

Un rejet autorisé (produit X, Y, Z) doit s'effectuer sous la flottaison et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

Les concentrations, taux et quantités autorisés de produits rejetés sont limités :

- **Catégorie X** : substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors d'opérations de nettoyage de citerne ou de déballastage, sont réputées présenter un risque grave pour les ressources marines ou pour la santé humaine et justifient donc l'interdiction des rejets dans le milieu marin.

**Concentration résiduelle de l'effluent inférieure à la concentration prescrite.**

- **Catégorie Y** : Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors d'opération de nettoyage des citernes ou de déballastages, sont réputées présenter un risque pour les ressources marines ou pour la santé humaine, ou causent un préjudice aux valeurs d'agrément ou à d'autres utilisations légitimes de la mer et justifient donc une limitation de la qualité et de la quantité des rejets dans le milieu marin.

**Concentration résiduelle de l'effluent inférieure à 1 part par million ; Q<sub>max</sub> rejetée : inférieure à 1 m<sup>3</sup> ou 1/3 000 capacité citerne.**

- **Catégorie Z** : substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, sont réputées présenter un risque faible pour les ressources marines ou pour la santé humaine et justifient donc des restrictions moins rigoureuses de la qualité et de la quantité des rejets dans le milieu marin.

**Concentration de la substance inférieure à 10 parts par million ; Q<sub>max</sub> rejetée : inférieure à 3 m<sup>3</sup> ou 1/1 000 capacité citerne.**

- **Catégorie OS (autres substances)** : ne relèvent pas des catégories X, Y, Z telles que définies à la règle 6.1 de la présente annexe du fait qu'elles sont considérées actuellement comme ne présentant pas de danger pour les ressources maritimes, la santé humaine, les valeurs d'agrément ou d'autres utilisations légitimes de la mer lorsqu'elles sont rejetées à la mer au cours d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage. Le rejet d'eaux de cale ou de ballast ou d'autres résidus ou mélanges contenant uniquement des substances désignées en tant qu'« Autres substances » n'est soumis à aucune des prescriptions de l'Annexe.

**Concentration du mélange inférieure à 1 pour 10.**

TYPE DE NAVIRE	TYPE de substance
Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance.	X + Y.
Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance.	Z + autres substances/OS.

#### **C-4. - Rejet de substances nocives transportées en colis**

(Annexe III à la convention MARPOL)

TYPE DE NAVIRE	TYPE DE SUBSTANCES	PRESCRIPTION
Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance.	Substances identifiées comme polluants marins dans le code maritime international des marchandises dangereuses. Code IMDG.	Rejet interdit en tout lieu.

Nota. - Les dispositions de l'annexe III de MARPOL ne s'appliquent pas aux provisions de bord ni au matériel d'armement du navire.

#### Directives :

- hors flagrant délit, il peut y avoir infraction si le capitaine du navire n'a pas signalé l'événement de mer ayant entraîné le rejet accidentel (l'infraction est alors visée et sanctionnée par l'article L. 218-17 du code de l'environnement) ;
- ne pas tenter de récupérer les produits ;
- photographier et tenter d'identifier les marques figurant sur les emballages ;
- rendre compte par message au CROSS.

#### **C-5 – Eaux usées**

(Annexe IV de la convention MARPOL)

Cette annexe vise les rejets des eaux usées en provenance de navires autres que les navires à passagers dans toutes les zones et les rejets d'eaux usées en provenance de navires à passagers en dehors des zones spéciales.

Sous réserve des exceptions (règle 3 de l'annexe IV), le rejet à la mer d'eaux usées est interdit à moins que le navire ne rejette des eaux usées qui :

- ont été broyées et désinfectées à l'aide d'un dispositif approuvé par l'Autorité, et que le navire se situe à une distance de plus de 3 milles de la côte ;
- n'ont été ni broyées, ni désinfectées à une distance de plus de 12 milles de la côte.

Dans ces deux cas, les rejets à la mer d'eaux usées doivent se faire alors que le navire fait route à une vitesse au moins égale à 4 nœuds.

Dans les zones spéciales, le rejet des eaux usées provenant d'un navire à passagers est interdit, sauf si le navire utilise une installation de traitement des eaux usées approuvée qui a été agréée par l'Autorité comme satisfaisant aux normes d'exploitation et l'effluent ne produit pas de solides flottants visibles ni n'entraîne de décoloration de l'eau environnante.

Depuis le 1er janvier 2021, les amendements à la MARPOL ajoutent de nouveaux paragraphes à la règle 13 de l'annexe II de MARPOL sur le contrôle des rejets de résidus de substances liquides nocives, afin d'exiger le pré-lavage et le rejet du mélange

résidus/eau généré pendant le prélavage dans une installation de réception, pour des produits spécifiques, dans des zones déterminées (eaux d'Europe du Nord-Ouest, zone de la mer Baltique, eaux d'Europe occidentale et mer de Norvège).

### **C-6. - Les rejets d'ordures**

(Annexe V de la convention MARPOL)

L'annexe V de la convention MARPOL détermine les règles relatives à la prévention de la pollution en mer par les ordures des navires, c'est-à-dire par les rebuts, les déchets domestiques ou provenant de l'exploitation normale du navire.

#### **C-6-1. - Hors zone spéciale**

TYPE DE NAVIRE	TYPE D'ORDURE	PRESCRIPTION
Tous types de navire y compris les navires de pêche et de plaisance.	Matières plastiques dont cordages et filets de pêche synthétiques et sacs à ordures en matière plastique.	Evacuation interdite.
	Fardage et matériaux de revêtement et d'emballage flottants.	Plus de 25 milles de la côte.
	Papiers, chiffons, verres métaux, bouteilles, vaisselles et rebuts de même nature. Déchets alimentaires non broyés ou concassés.	Plus de 12 milles.
	Toutes autres ordures y compris papiers, chiffons, verres, etc., broyés ou concassés. Déchets alimentaires broyés ou concassés (*).	Plus de 3 milles.
(*) Les ordures broyées ou concassées doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm.		

Les rejets de poisson frais ou non sont autorisés.

Lorsque des ordures sont mélangées à d'autres matières nuisibles pour lesquelles les prescriptions d'évacuation ou de rejet sont différentes, les prescriptions les plus rigoureuses sont applicables.

#### Directives :

- toute infraction doit être relevée et transmise au procureur de la République ;
- les photographies, films sont primordiaux ;
- ne pas effectuer de prélèvement ni de message POLREP sauf pollution importante ;
- rendre compte par message au CROSS.

## C-6-2. - En zone spéciale (Manche et Méditerranée)

TYPE DE NAVIRE	TYPE D'ORDURE	PRESCRIPTION
Tous types de navire y compris les navires de pêche et de plaisance	Matières plastiques dont cordages et filets de pêche synthétiques et sacs à ordures en matière plastique.	Evacuation interdite.
	Fardage et matériaux de revêtement et d'emballage flottants.	Evacuation interdite.
	Papiers, chiffons, verres métaux, bouteilles, vaisselles et rebuts de même nature.	Evacuation interdite.
	Toutes autres ordures y compris papiers, chiffons, verres, etc., broyés ou concassés.	Evacuation interdite.
	Déchets alimentaires non broyés ou concassés.	Plus de 12 milles.
	Déchets alimentaires broyés ou concassés (*).	Plus de 3 milles.

(\*) Les ordures broyées ou concassées doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm.

## C-7 Pollution atmosphérique

(Annexe VI de la convention MARPOL)

S'agissant des rejets de soufre, l'annexe VI prévoit que dans les eaux sous souveraineté et sous juridiction françaises, les navires doivent, soit utiliser une méthode d'abattement des émissions, soit consommer des combustibles ne dépassant pas les teneurs en soufre suivantes :

- 0,1 % en masse pour les navires à quai<sup>4</sup> dont la durée d'escale prévue excède 2 heures ;
- 0,1 % en masse pour les navires naviguant en zone de contrôle des émissions de soufre (ZCE)<sup>5</sup> ;
- 0,5 % en masse pour les autres navires naviguant hors ZCE ;
- 0,5 % en masse pour tous les navires naviguant hors ZCE à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Les modalités d'inspection des navires ainsi que d'analyse des échantillons de combustibles sont détaillés dans la note technique du 15 juin 2016 de la direction des affaires maritimes relative à la procédure de contrôle de la teneur en soufre des combustibles des navires.

Les procédures de transmission d'information en cas de détection par les aéronefs de possibles infractions aux dispositions de l'annexe VI de la convention MARPOL sont détaillées dans la note technique de la DAM du 21 mars 2017.

<sup>4</sup> Navires à quai : les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'ils ne sont pas engagés dans des opérations de manutention des marchandises. Les postes d'amarrage sont ceux situés dans l'enceinte administrative du port. Les navires ancrés sont les navires au mouillage dans les eaux sous souveraineté française, dans l'attente d'un accès à une enceinte portuaire.

<sup>5</sup> Méditerranée et Manche/Mer du Nord.

**ANNEXE D**  
**RECOMMANDATIONS SUR LA COLLECTE**  
**ET LA MISE EN FORME DES ÉLÉMENTS DE PREUVE**

Il est recommandé aux responsables à tous échelons de la recherche et de la constatation de suivre avec attention l'évolution des recommandations en la matière de l'OMI et des accords régionaux dont la France est partie (notamment l'accord de Bonn). En tout état de cause, le procès-verbal et les éléments de preuve annexés s'efforceront de servir le plus précisément et le plus rigoureusement possible les rubriques énumérées ci-dessous.

1. Mesures prises lorsque le cas de pollution par les hydrocarbures a été constaté

2. Caractéristiques du ou des navires(s) soupçonné(s) d'avoir commis l'infraction

- 2.1. Nom du navire.
- 2.2. Raisons de soupçonner le navire.
- 2.3. Date et heure (TU) de l'observation ou de l'identification.
- 2.4. Position du navire.
- 2.5. Pavillon et port d'immatriculation.
- 2.6. Type de navire (par exemple, navire-citerne, navire de charge, navire à passagers, navire de pêche), dimensions (jauge estimative) et autres renseignements descriptifs (par exemple, couleur de la superstructure et marques portées sur les cheminées).
- 2.7. Tirant d'eau (en charge ou sur lest).
- 2.8. Cap et vitesse approximatifs.
- 2.9. Position de la nappe par rapport au navire (par exemple, sur l'arrière, à bâbord, à tribord).
- 2.10. Section du navire d'où le rejet semblait provenir.
- 2.11. Le rejet a-t-il cessé lorsque le navire a été observé ou contacté par radio ?

3. Caractéristiques de la nappe d'hydrocarbures

- 3.1. Date et heure (TU) d'observations si ces données sont différentes de celles indiquées sous 2.3.
- 3.2. Position de la nappe d'hydrocarbures (latitude et longitude) si elle est différente de celle indiquée sous 2.4.
- 3.3. Distance approximative de l'amer le plus proche (en milles marins).
- 3.4. Dimensions générales approximatives de la nappe d'hydrocarbures (longueur, largeur et proportion de la surface ainsi définie qui est recouverte d'hydrocarbures).
- 3.5. Description physique de la nappe d'hydrocarbures (direction et forme, par exemple continue, en taches ou en traînées).
- 3.6. Apparence de la nappe d'hydrocarbures (indiquer les catégories) :

Pour analyser les images de nappe d'hydrocarbures prises de jour depuis un dispositif aérien, il est indiqué d'utiliser les dispositions de l'Accord de Bonn :

- Code 1 : Reflet
- Code 2 : Arc en ciel
- Code 3 : Métallique
- Code 4 : Vraie couleur discontinue
- Code 5 : Vraie couleur continue



#### 4. Situation sur zone

- 4.1. Etat du ciel (soleil éclatant, ciel couvert, etc.), luminosité et visibilité (en km) au moment de l'observation.
- 4.2. Etat de la mer.
- 4.3. Direction et vitesse du vent de surface.
- 4.4. Direction et vitesse des courants.

#### 5. Identification de l'observateur ou des observateurs

- 5.1. Nom de l'observateur.
- 5.2. Organisme dont il relève (le cas échéant).
- 5.3. Fonctions de l'observateur au sein de l'organisme.
- 5.4. Observation faite depuis un aéronef, un navire, la côte, d'autres emplacements.
- 5.5. Nom ou identité du navire ou de l'aéronef depuis lequel l'observation a été faite.
- 5.6. Position précise du navire, de l'aéronef, du lieu de la côte ou de tout autre endroit d'où l'observation a été faite.
- 5.7. Activité à laquelle se livrait l'observateur lorsque l'observation a été faite, par exemple patrouille, voyage (vol de à), etc.

#### 6. Méthode d'observation et documents

- 6.1. Observation visuelle.
- 6.2. Photographies de type classique (note a).
- 6.3. Téléphotographies et télé-enregistrements (note b).
- 6.4. Echantillons prélevés dans la nappe et à bord (note c).
- 6.5. Toute autre forme d'observation indiquée.

#### 7. Autres renseignements, si l'on a pu établir une liaison radio

- 7.1. Information du capitaine sur la pollution.
- 7.2. Explication donnée par le capitaine.
- 7.3. Dernier port d'escale du navire.
- 7.4. Prochain port d'escale du navire.
- 7.5. Nom du capitaine et du propriétaire du navire.
- 7.6. Indicatif d'appel du navire.

**Note a.** - Toute photographie du rejet devrait de préférence être en couleur. Les photographies peuvent permettre d'établir que les matières qui flottent à la surface de l'eau sont vraiment des hydrocarbures, que la quantité d'hydrocarbures rejetée constitue vraiment une infraction à la convention MARPOL, que les hydrocarbures en question sont ou ont été rejetés par un navire déterminé ; elles peuvent également donner l'identité de ce navire.

L'expérience montre que ces renseignements peuvent être obtenus au moyen des trois types de photographies énumérés ci-après :

- détail de la nappe photographiée pratiquement à la verticale depuis une altitude supérieure à 100 mètres, le soleil étant derrière le photographe ;
- vue d'ensemble du navire et de la « nappe » montrant que les hydrocarbures proviennent d'un navire bien déterminé ;
- détail du navire permettant de l'identifier.

**Note b.** - Sont entendus ici tous les enregistrements photographiques ou électroniques reconnus comme des éléments de preuve par les accords régionaux auxquels la France est partie, autres que les photos classiques de jour. Ce sont notamment la photographie à infrarouge à des fins d'identification du navire et les enregistrements de nappes polluantes par moyen de type radar, infrarouges, micro-ondes ou laser. Ces documents, qui ne sont pas facilement compréhensibles pour un non-spécialiste, seront systématiquement accompagnés par l'agent habilité d'un texte explicatif de l'interprétation qu'il en fait et de toutes informations utiles pour éclairer le tribunal sur les précautions prises pour assurer leur qualité probante.

**Note c.** - Si des échantillons ont pu être pris à bord du navire et dans son sillage, ils doivent être pris et analysés en conformité avec les règles de l'art fixées par les documents en vigueur des accords régionaux dont la France est membre. En particulier, chaque échantillon est pris et précisément étiqueté en trois exemplaires. L'un est utilisé pour analyse, l'autre est envoyé à l'armateur pour son usage et le dernier est transmis au tribunal pour contre-expertise éventuelle.

Il convient de se référer également au manuel de lutte contre la pollution de l'accord de Bonn.

## **ANNEXE E**

### **AUTORITES EN CHARGE**

#### **Le procureur de la République**

Dans le cadre de ses attributions de direction de la police judiciaire, le procureur de la République peut adresser des instructions générales ou particulières aux agents de la police de la mer. Il contrôle la légalité des moyens mis en œuvre par ces derniers, la proportionnalité des actes d'investigation au regard de la nature et de la gravité des faits, l'orientation donnée à l'enquête ainsi que la qualité de celle-ci.

Au cours de l'exercice de la police de la pollution en mer, les informations doivent parvenir immédiatement au procureur de la République compétent, afin que celui-ci soit en mesure de donner les instructions utiles à l'enquête.

Lorsqu'il estime que les faits qui sont portés à sa connaissance sont susceptibles de constituer une infraction, le procureur de la République peut, à l'issue des investigations :

- ouvrir une information judiciaire ;
- engager des poursuites ;
- mettre en œuvre une procédure alternative aux poursuites ;
- classer sans suite la procédure.

#### **Le représentant de l'Etat en mer**

Le représentant de l'Etat en mer est l'autorité de police administrative générale responsable de la coordination des administrations en mer. Dans le cadre de la police de la pollution en mer, il coordonne l'action des différentes administrations susceptibles de participer à cette mission de service public, en s'appuyant sur le CROSS référent.

Dans le cadre de l'exercice de ses missions de police administrative, il autorise la visite et le déroutement du navire ; il peut également recourir à la coercition, si ces moyens sont nécessaires pour obtenir des éléments d'investigations complémentaires (cf. paragraphe 2.3).

Le représentant de l'Etat en mer est directeur des opérations de secours en cas de pollutions marines.

#### **Le représentant de l'Etat à terre**

En amont des limites transversales de la mer et jusqu'aux limites de la navigation maritime, les unes et les autres fixées par décret, l'autorité compétente pour l'exercice des missions de police administrative est le préfet du département, ou le représentant de l'Etat dans les territoires et collectivités d'outre-mer.

A l'égard de ces pollutions, le CROSS peut jouer un rôle de centralisation des informations. La coordination des interventions de recherche et de constatation des infractions est, quant à elle, mise en œuvre en fonction des pouvoirs de police respectifs des autorités terrestres compétentes.

## ANNEXE F

### CONTRÔLE EN MER ET DÉROUTEMENT D'UN NAVIRE SUSPECT

Le procureur peut demander :

- l'inspection en mer et/ou le déroutement/l'immobilisation du navire présumé pollueur ;
- l'inspection/la consignation au port de ce même navire si son port de destination est français.

A la demande écrite du parquet, le préfet maritime prononce l'ordre et désigne le port de déroutement qui sont notifiés par le CROSS.

- Inspection en mer.

Après concertation avec le procureur de la République (dans le cadre d'une mission de police administrative), ou sur la demande de ce dernier (dans le cadre d'une mission de police judiciaire), le représentant de l'Etat en mer peut ordonner l'inspection du navire en mer.

Le procureur de la République est tenu informé, en temps réel, des mesures qui sont prises.

1. L'investigation est conduite à la mer par les commandants des bâtiments ou des aéronefs de l'Etat, dans le cadre des dispositions des articles L. 1521-1 et suivants du code de la défense. Le commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat peut procéder à la reconnaissance du navire suspect en invitant son capitaine à en faire connaître l'identité et la nationalité. Il peut également procéder à la visite du navire suspect pour faire rechercher les éléments de preuve dans les documents et la cargaison du bord.
2. L'investigation peut également être effectuée à une position ou dans un port approprié :
  - lorsque l'accès à bord pour une visite s'est trouvé empêché ou est matériellement impossible, le déroutement du navire suspect vers ce lieu est ordonné, sur instruction du représentant de l'Etat en mer, par le commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat. Le procureur de la République en est immédiatement informé ;
  - le déroutement peut également être demandé au représentant de l'Etat en mer par le procureur de la République ou une autre autorité qualifiée en matière de police judiciaire.
3. Si le capitaine du navire suspect refuse de répondre à la reconnaissance, ou d'accepter la visite ou le déroutement, le commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition conformément aux dispositions des articles R.1521-1 et suivants du code de la défense.

Les sommations et les mesures de coercition doivent être autorisées par le représentant de l'Etat en mer. Le procureur de la République est tenu informé en temps réel des opérations.

Rappel : ces dispositions s'appliquent :

- pour les navires français : dans tous les espaces maritimes (sous réserve des compétences reconnues aux Etats par le droit international) ;
- pour les navires étrangers : dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction française. En haute mer, conformément au droit international, seule la reconnaissance et l'enquête de pavillon sont possibles.

## **ANNEXE G**

### **RECOMMANDATIONS POUR LA RÉDACTION DES PROCÈS-VERBAUX**

Des poursuites pénales ne peuvent être valablement engagées que si ces procès-verbaux relatent les faits constatés avec précision et portent des mentions qui leur confèrent ce caractère de documents privilégiés faisant foi, jusqu'à preuve du contraire, de la matérialité des faits délictueux qu'ils ont pour objet de décrire.

A cet égard, il est rappelé aux agents ayant effectivement procédé aux constatations qu'il leur appartient personnellement de rédiger et de signer le procès-verbal, sans omettre d'y mentionner leur identité et leur qualité. Les constatations proprement dites doivent être précises et il sera nécessaire de s'efforcer de déterminer avec exactitude, à l'aide des moyens techniques disponibles, la nature des produits rejetés, la localisation du rejet et le navire suspecté d'être à l'origine du rejet.

Pour la rédaction des rapports, les agents chargés de constater les infractions se rapporteront utilement au manuel de lutte contre la pollution de l'accord de Bonn.

## ANNEXE H

### FORMAT DU COMPTE RENDU POLREP : MESSAGE TYPE

Destinataire pour action : CROSS concerné.

Destinataires pour information : représentant de l'Etat en mer, Cedre, CEPOL, COFGC.

Mot-clé d'attribution : POLREP.

A. - Classification du compte rendu :

- Confirmé : constat confirmé par un agent habilité ;
- Infirmé : constat infirmé par un agent habilité ; autrement dit, le phénomène initialement signalé se révèle ne pas être une pollution ;
- Indéterminé le signalement n'a pas pu faire l'objet d'une vérification par un agent habilité, et la réalité de la pollution demeure incertaine.

B. - Date et heure de l'observation du compte rendu.

- Identité de l'observateur ou du rédacteur du compte rendu.

C. - Position et étendue de la pollution.

- (Si possible latitude et longitude ou relèvement distance d'un point remarquable à terre-évaluation estimée de la pollution : dimensions de la zone polluée, tonnage d'hydrocarbures déversés ou nombre de conteneurs, de fûts, etc. S'il y a lieu, donner la position de l'observateur par rapport à la pollution.)

D. - Vitesse et direction du vent et du courant.

E. - Conditions météorologiques et état de la mer.

F. - Caractéristiques de la pollution.

- Type de pollution : hydrocarbures (brut ou raffiné) - déversement de produits chimiques (emballés ou en vrac). Dans tous les cas, donner aussi l'apparence : liquide, éléments solides flottants, apparence huileuse, boue semi-liquide, tâches goudronneuses, hydrocarbures dispersés, changement de coloration de l'eau, vapeur visible, apparence selon le code de couleur des accords de Bonn, etc. Donnez également toute marque distinctive des conteneurs ou des fûts.

G. - Sources et cause de la pollution.

- (Venant d'un navire ou d'une autre installation.) Si l'origine est un navire : indiquer s'il s'agit d'un acte délibéré ou d'un accident. Dans ce dernier cas, en donner une brève description. Si possible donner le nom, le type, la taille, la nationalité et le port d'attache du navire pollueur. Si ce navire est en route, donner sa route et sa vitesse.

H. - Identification des navires dans le voisinage.

- (A fournir si le pollueur ne peut être identifié et si la pollution paraît être récente.)

I. - Eléments de preuve de l'infraction relevée.

- (Photographies ou échantillons.)

J. - Actions entreprises ou envisagées.

K. - Prévisions de développement de la pollution :

- (Par exemple, arrivée à la côte) en donnant les heures estimées.

L. - Etats et organisations informés.

M. - Toute autre information jugée utile.

- (Exemple : nom des témoins...)

### **FORMAT DU COMPTE RENDU POLREP INTERNATIONAL (SSN) : MESSAGE TYPE**

*Ce format est utilisé par les centres référents afin d'informer les autorités et collaborateurs.*

Alerte de pollution (POLWARN) :

1 – Date et heure / Date and time

2 – Position / Position

3 – Incident / Incident

4 – Déversement / Outflow

5 – Accuser réception / Acknowledge

Information détaillée sur une pollution (POLINF)

40 – Date et heure / Date and time

41 – Position et/ou ampleur de la pollution / Position and/or extent of pollution on/above/in the sea

42 – Caractéristiques de la pollution / Characteristics of pollution

43 – Origine et cause de la pollution / Source and cause of pollution

44 – Direction et vitesse du vent / Wind direction and speed

45 – Direction et vitesse du courant / Current direction and speed and/or tide

46 – Etat de la mer et visibilité / Sea state and visibility

47 – Dérive de la pollution / Drift of pollution

48 – Prévisions de l'effet probable de la pollution et des zones touchées / Forecast of likely effect of pollution and zones affected



49 – Identité de l'observateur + Identité des navires sur place / Identity of observer/reporter + identity of ships on scene

50 – Mesures prises / Actions taken

51 – Photos / Photographs or samples

52 – Noms des Etats et organismes informés / Names of other states or organisations informed

53-59 – Informations complémentaires / Spare

60 – Accuser réception / Acknowledge

## ANNEXE I BILAN ANNUEL

Le bilan intègre deux volets :

### **Recensement des infractions et leurs caractéristiques**

- **Pollution**
  - Dénombrement par annexes MARPOL et par type de navire ;
  - Dénombrement par statut de confirmation et par navire identifié ou non ;
  - Nombre de POLREP rédigés par administration ou organisme ;
  - Nombre de POLREP par type de détection.
  
- **Navire**
  - Liste des navires pris en flagrant délit ;
  - Liste des navires suspectés d'être une source avec nombre de suspicions ;
  - Nombre de pollution par armement.

### **Bilan des suites judiciaires données aux affaires dont le procureur de la République a eu connaissance**

- **Infractions constatées (état des lieux établi par les CROSS et les PREMAR)**
  - Nombre total de procès-verbaux établis dans l'année ;
  - Nombre de pollution par pavillon ;
  - Nombre de procès-verbaux par administration ou organisme.
  
- **Poursuites judiciaires (recensement réalisé par les procureurs de la République près les juridictions du littoral spécialisées)**
  - Copie des jugements rendus ;
  - Nombre total de procès-verbaux ayant fait l'objet d'un classement sans suite ;
  - Nombre total d'affaires jugées ;
  - Nombre total de condamnations prononcées ;
  - Nombre total de relaxes ;
  - Nombre de conventions judiciaires d'intérêt public en matière environnementale ;
  - Liste des affaires en cours avec les coordonnées des juridictions compétentes ;
  - Montant cumulé des amendes ou des cautions.

Les décisions de justice transmises par les parquets compétents sont exploitées pour les seuls besoins du bilan et ne pourront être utilisées à d'autres fins.

## **ANNEXE J**

### **GLOSSAIRE**

AEM : action de l'État en mer

Cedre : centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux

CEPPOL : centre d'expertises pratiques de lutte antipollution

COFGC : centre opérationnel de la fonction garde-côtes

CPP : code de procédure pénale

CROSS : centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage

CSN : centre de sécurité des navires

EMSA : agence européenne de sécurité maritime

DDG AEM : délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer

DGAMPA : direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture

IMDG : international maritime dangerous goods

JULIS : juridictions du littoral spécialisées

OMI : organisation maritime internationale

MARPOL : convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires

POLINF : renseignements sur la pollution

POLREP : format standard de signalement des accidents de pollution

POLWARN : alerte de pollution

PREMAR : préfet maritime / préfecture maritime

SURPOL : surveillance des pollutions

TU : temps universel

ZCE : zone de contrôle des émissions

Ampliation

Pour attribution

**Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique**

**Ministère de la Justice**

Direction des affaires criminelles et des grâces (DACG)

**Ministère des Armées**

État major de la Marine (EMM/AEM)

**Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires**

Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN)

**Ministère délégué chargé des comptes publics**

Direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI)

**Secrétariat d'Etat chargé de la Mer**

Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)

**Préfectures maritimes**

**Délégués du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer**

**Direction interrégionale de la mer Manche Est – Mer du Nord**

**Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique – Manche Ouest**

**Direction interrégionale de la mer Sud-Atlantique**

**Direction interrégionale de la mer Méditerranée**

**Juridiction du littoral spécialisée de Brest**

**Juridiction du littoral spécialisée du Havre**

**Juridiction du littoral spécialisée de Marseille**

**Juridiction du littoral spécialisée de Fort de France**

**Juridiction du littoral spécialisée de Saint-Denis de la Réunion**

**Juridiction du littoral spécialisée de Saint-Pierre-et-Miquelon**