

**DISPOSITIF
ORSEC MARITIME**

ANTILLES






	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	TABLE DES MATIERES
	Date de mise à jour	06.2022

TABLE DES MATIERES


000 – INTRODUCTION	12
010. Champ d'application	13
011. Objet	13
012. Périmètre d'application géographique du dispositif ORSEC maritime	14
1. Les limites du périmètre d'application du dispositif ORSEC maritime	14
2. Caractéristiques géographiques	16
013. Zones de compétences par domaine d'application du dispositif ORSEC maritime Antilles.....	19
1. La recherche et le sauvetage des vies humaines en mer (search and rescue - SAR)	19
2. L'assistance aux navires en difficulté (ANED)	21
3. La lutte contre les pollutions marines (POLMAR)	21
020. Priorités d'intervention	22
030. Acteurs du dispositif ORSEC maritime.....	22
031. Autorités	22
1. Préfet de la Martinique (DDG AEM, PZDS et Préfet de département)	23
2. Commandant de Zone Maritime (CZM)	23
3. Préfet de la région Guadeloupe	24
4. Autorités étrangères	24
032. Centres permanents de gestion opérationnelle	23
1. Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Antilles-Guyane (CROSS AG) .	23
2. Centre Opérations des Forces armées aux Antilles – CENTOPS FAA.....	24
033. Centres opérationnels partenaires de gestion de crise	24
1. Centre opérationnel de zone (COZ)	24
2. Centres opérationnels départementaux (COD)	24
034. Centres opérationnels pourvoyeurs de moyens	24
1. Centre opérations des forces armées aux Antilles (CENTOPS FAA).....	25
2. Centre opérationnel des Douanes maritime et terrestre (COD-MT).....	25
3. Centres opérationnels régionaux de la Gendarmerie en Guadeloupe et en Martinique (CORG 971 et CORG 972)	25
4. Centres opérationnels départementaux d'incendie et de secours de la Guadeloupe, de la Martinique et de Saint-Barthélemy (CODIS 971, CODIS 972 et CODIS 977)	25
PARTIE 1 – DISPOSITIONS COMMUNES	23
100 - VEILLE, ALERTE, MONTEE EN PUISSANCE	24
110. Préambule	25
120. Dispositif de veille	25
130. Diffusion de l'alerte	25
131. Numéros d'urgence (24h/24)	25
132. Annuaire de crise	25

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022


140. Acteurs du dispositif de veille et d'alerte	26
141. CROSS AG.....	26
142. Acteurs institutionnels.....	27
143. Autres acteurs.....	27
150. Niveaux de réponse du dispositif ORSEC maritime	27
151. Niveau 1 – Réponse ORSEC maritime courante.....	28
152. Niveau 2 – Réponse ORSEC maritime renforcée.....	28
153. Niveau 3 – Réponse ORSEC maritime d'ampleur.....	28
200 – SYSTEME DE GESTION D'INCIDENTS	30
210. Présentation du SGI	31
211. Format du SGI.....	31
212. Organigramme général.....	31
220. Description des équipes composant le SGI	33
221. Équipe de gestion d'intervention (EGI).....	33
1. Présentation générale	33
2. Mission de l'EGI	34
3. Définition de la tactique d'intervention	35
4. Engagement des moyens	35
222. Équipe de gestion de crise.....	36
1. Présentation et mission de l'EGC.....	36
2. Composition de l'EGC	36
3. Les experts.....	38
230. Interfaces Mer/Terre	39
231. Organisation des interfaces	39
1. Fonction d'interfaces au niveau 1 de l'ORSEC maritime	39
2. Fonction d'interfaces au niveau 2 de l'ORSEC maritime	39
3. Fonction d'interfaces au niveau 3 de l'ORSEC maritime	40
232. Spécificités par territoire	40
1. Martinique.....	40
2. Guadeloupe	40
3. Saint-Barthélemy / Saint-Martin.....	41
240. Systèmes d'information du SGI	41
241. HERMÈS.....	41
242. SYNERGI.....	41
1. Ouverture d'un événement SYNERGI	41
2. Alimentation d'un événement SYNERGI	42
3. Clôture d'un événement SYNERGI	42
243. SINUS.....	42
250. Outils informatiques d'intérêt maritime	43
251. Calcul de dérive	43
252. Cartographie.....	43
253. Systèmes d'informations maritimes	44

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022


PARTIE 2 – DISPOSITIONS PAR TYPE D’INCIDENT	45
300 – SAR	46
SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE.....	46
310. SAR maritime.....	47
311. Fondements juridiques de l’intervention de l’État en SAR	47
1. Fondements juridiques internationaux	47
2. Transpositions nationales	47
312. Principes génériques du SAR.....	48
1. Responsabilité du CROSS AG	48
2. Responsabilité du commandant du navire	48
3. Responsabilités et obligations de l’armateur du navire impliqué	48
4. Détermination du mode d’action	49
320. Circulation de l’information en SAR.....	49
330. Gestion d’une opération SAR de niveau 1	50
331. Définition du niveau 1 SAR	50
332. SGI au niveau 1 SAR.....	51
333. Aide médicale en mer en niveau 1.....	51
334. Synoptique d’une opération en SAR de niveau 1	52
340. Gestion d’une opération SAR de niveau 2	53
341. Définition du niveau 2 SAR	53
342. SGI au niveau 2 SAR.....	53
343. Médicalisation des secours	54
1. Objectifs.....	54
2. Principes de base.....	55
3. Niveaux de médicalisation en mer.....	55
4. Mise en œuvre de la médicalisation en mer	56
5. Envoi d’équipes médicales d’intervention au plus près du lieu du sinistre.....	56
6. Missions des acteurs de la médicalisation en mer.....	56
7. Mise en place d’un Poste Médical Avancé en mer (PMA Mer).....	59
8. Évacuations médicales directe	60
344. Sécurité aérienne	60
345. Coordination sur zone.....	61
350. Gestion d’une opération SAR de niveau 3 - Sauvetage maritime de grande ampleur (SMGA) 62	
351. Définition du niveau 3 SAR – Sauvetage maritime de grande ampleur	62
352. SGI au niveau 3 SAR.....	64
1. Organisation de la gestion de crise en SMGA.....	65
2. Renforts d’experts	66
353. Stratégie d’intervention SMGA	66
354. Spécificités des interfaces SAR en niveau 3.....	67
1. Les points de débarquement.....	67
2. La centralisation des informations et l’expression des besoins logistiques	68
3. Gestion des impliqués	68

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022


4. Accueil des impliqués à terre	69
5. Information des familles	69
6. Mesures conservatoires et information de l'autorité judiciaire	70
360. Spécificité d'une opération SAMAR : SAR aéronautique en mer.....	70
361. Fondements juridiques de l'intervention de l'État en SAR aéronautique	71
362. Principes génériques du SAR aéronautique aux Antilles	71
1. Délimitations géographiques	71
2. Responsabilités en matière de SAR aéronautique dans la Zone Maritime Antilles	73
3. Responsabilités dans les opérations de recherche et de sauvetage aéronautique dans les secteurs maritimes (SAMAR)	74
363. Principes génériques de déroulement d'une opération SAMAR	75
1. Phase d'alerte	76
2. Phase de recherche	76
3. Phase de sauvetage	76
370. Outils d'aide à la décision stratégique SAR.....	77
400 – ANED	78
ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE	78
410. Fondements juridiques et principes génériques de l'ANED	79
411. Définition de l'ANED.....	79
412. Fondements juridiques de l'intervention de l'État en ANED	79
1. La réglementation internationale et européenne.....	79
2. Application en droit interne	80
413. Principes génériques de l'ANED	81
1. Rôle central du CROSS AG	81
2. Décisions stratégiques du DOS.....	82
420. Circuit générique de l'information en ANED.....	83
430. Gestion d'une opération ANED de niveau 1.....	84
431. Définition du niveau 1 ANED	84
432. SGI au niveau 1 ANED	84
433. Evaluation de la situation	85
434. Mise en demeure	85
435. Remorquage d'assistance.....	85
436. Escorte	86
437. Synoptique d'une opération ANED de niveau 1	86
440. Gestion d'une opération ANED de niveau 2.....	88
441. Définition du niveau 2 ANED	88
442. SGI au niveau 2 ANED	88
1. Répartition des responsabilités	88
2. Expertises extérieures	89
443. Mise en demeure	90
444. Evaluation de la situation	90
1. Décision d'envoi d'une équipe d'évaluation	90

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022


2. Modalités d'envoi d'une équipe d'évaluation	90
3. Rôle de l'équipe d'évaluation	90
4. Eléments complémentaires à l'évaluation faite sur zone	91
445. Intervention à bord	91
1. Décision d'envoi d'une équipe d'intervention.....	91
2. Modalités d'envoi d'une équipe d'intervention.....	92
3. Rôle de l'équipe d'intervention.....	92
446. Action d'office de l'autorité maritime.....	92
447. Accueil dans un lieu ou un port-refuge.....	93
1. Opportunité d'accueil dans une zone refuge ou de maintien en mer.....	93
2. La mise à l'abri dans un lieu ou un port refuge.....	93
2.1. Le choix du lieu ou du port refuge.....	93
450. Gestion d'une opération ANED de niveau 3.....	97
451. Définition du niveau 3 ANED	97
452. SGI au niveau 3 ANED.....	97
1. Répartition des responsabilités.....	97
2. Passage au niveau 3 de l'ORSEC maritime	97
3. Expertises extérieures.....	98
453. Mise en demeure.....	100
454. Evaluation de la situation	100
455. Intervention à bord	100
456. Renforts de la CAPINAV	100
457. Intervention d'office de l'autorité maritime	101
458. Accueil dans un lieu ou un port-refuge.....	101
460. Outils d'aide à la décision stratégique ANED.....	101
500 – POLMAR	102
POLLUTION MARINE	102
510. Fondements juridiques et principes génériques POLMAR.....	103
511. Champs d'application du volet POLMAR du dispositif ORSEC maritime	103
1. Distinction des pollutions marines par nature	103
2. Distinction des pollutions marines par origine	104
512. Fondement juridique de l'intervention de l'État en POLMAR.....	104
1. La réglementation internationale	104
2. La réglementation européenne	105
3. La réglementation nationale	106
513. Principes génériques POLMAR.....	107
1. Responsabilité dans la surveillance des pollutions.....	107
2. Décisions stratégiques du DOS Mer	107
520. Circuit générique de l'information en POLMAR.....	108
530. Gestion d'une opération POLMAR de niveau 1.....	109
531. Définition du niveau 1 POLMAR.....	109
532. SGI au niveau 1 POLMAR	109
533. Evaluation de la situation	110

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022


534.	Mise en demeure	111
535.	Définition de la stratégie de lutte en cas de pollution par hydrocarbures	112
1.	Stratégie d'intervention 1 : ne rien faire	112
2.	Stratégie d'intervention 2 : agir à la source	113
3.	Stratégie d'intervention 3 : agir sur le polluant	113
3.1	Brassage mécanique ou naturel, adapté au traitement des pollutions par hydrocarbures légers (irisations, aspect arc-en-ciel).....	113
3.2	Épandage de dispersants, adapté au traitement de certains types hydrocarbures uniquement.	114
3.3	Confinement et récupération en mer.	115
4.	Stratégie d'intervention 4 : protéger les sites sensibles jugés prioritaires	115
536.	Engagement des moyens nautiques et aériens.....	115
1.	Identification des moyens adaptés	115
2.	Mobilisation des moyens.....	115
537.	Synoptique d'une opération POLMAR de niveau 1	116
540.	Gestion d'une opération POLMAR de niveau 2	119
541.	Définition du niveau 2 POLMAR.....	119
542.	SGI au niveau 2 POLMAR	119
1.	Répartition des responsabilités	119
2.	Passage au niveau 2 de l'ORSEC maritime	120
3.	Expertises extérieures	120
543.	Mise en demeure	121
544.	Définition de la stratégie de lutte en cas de pollution par hydrocarbures	122
545.	Cas particulier de la lutte contre une pollution par une substance chimique nocive et potentiellement dangereuse (SNPD).....	123
1.	Les pollutions chimiques	123
2.	Actions immédiates.....	124
3.	Actions sur le court terme	124
4.	Stratégie d'intervention	124
546.	Engagement des moyens nautiques et aériens.....	127
1.	Mobilisation des moyens.....	127
2.	Briefing des moyens	127
550.	Gestion d'une opération POLMAR de niveau 3	128
551.	Définition du niveau 3 POLMAR.....	128
552.	SGI au niveau 3 POLMAR	128
1.	Répartition des responsabilités	128
2.	Passage au niveau 3 de l'ORSEC maritime	131
3.	Expertises extérieures	131
553.	Evaluation de la situation	133
554.	Mise en demeure	133
555.	Définition de la stratégie de lutte en cas de pollution par hydrocarbures	133
556.	Cas particulier de la lutte contre une pollution par substance chimique nocive et potentiellement dangereuse.....	133
557.	Engagement des moyens nautiques et aériens.....	133
558.	Interfaces Mer/Terre en POLMAR	134
1.	Actions de lutte anti-pollution en frange littorale.....	134
2.	Déchargement des polluants récupérés en mer	135
3.	Opérations de nettoyage et de décontamination des matériels et des navires.	135
559.	Traitement juridico-financier de l'événement.....	135
1.	Ouverture d'un dossier précontentieux.....	135

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022


2. Mesures conservatoires	136
3. Spécificités de la répression des pollutions en mer	136
560. Outils d'aide à la décision stratégique POLMAR	137
ANNEXE I –	139
ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME ANTILLES	139
100. CARACTERISTIQUES DE LA ZONE	140
110. Les conditions météo-océanographiques des Antilles	140
111. Régime météorologique	140
112. Vents dominants	141
113. Conditions de visibilité	141
114. Etat de la mer	141
120. Le trafic maritime	143
121. Caractérisation des activités de plaisance et balnéaires	143
122. Caractérisation du trafic de navires de commerce	145
1. Porte-conteneurs	145
2. Navires pétroliers	146
3. Flotte de pêche	147
123. Caractérisation du trafic de navires à passagers	148
130. Le trafic aérien	150
200. IDENTIFICATION DES EFFETS POTENTIELS DES EVENEMENTS EN MER	151
210. Critères d'évaluation	151
211. Conséquences potentielles sur la vie humaine et la santé publique	151
212. Conséquences potentielles sur l'activité économique	151
213. Conséquences potentielles sur l'environnement	151
214. Conséquences médiatiques potentielles	152
220. Risques potentiels d'un événement de mer	152
221. Risques liés aux activités de plaisance et balnéaires	152
222. Risques liés aux navires de commerce	153
223 Risques liés aux navires à passagers	153
224. Risques liés aux aéronefs	154
ANNEXE II - MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES POUVANT INTERVENIR DANS LE CADRE DE L'ORSEC MARITIME	155
100. MARTINIQUE	156

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

110. Moyens nautiques	157
111. Moyens hauturiers ≥ 30 m.....	157
112. Moyens côtiers ≥ 20 m.....	158
113. Moyens légers.....	158
120. Moyens aériens	161
121. Hélicoptères légers.....	161
122. Avion de surveillance	161
200. GUADELOUPE	163
210.Moyens nautiques	164
211. Moyens hauturiers ≥ 30 m.....	164
212. Moyens côtiers ≥ 20 m.....	164
212. Moyens légers.....	165
220.Moyens aériens	166
300.SAINT MARTIN	167
310.Moyens nautiques	168
311. Moyens hauturiers ≥ 30 m.....	168
312. Moyens légers.....	168
400. CHAINES SAR	169
500. BOUEES ANTIPOL	169
600. LOTS DAMAGE CONTROL.....	170
700. LOTS NRBC.....	171
800. VALISE DE COMMUNICATION SATELLITAIRE	172
ANNEXE III - MAINTIEN EN CONDITION OPERATIONNELLE DU DISPOSITIF	173
100. CONSTITUTION DU RESEAU OPERATIONNEL ORSEC MARITIME.....	174
110. Principes du réseau ORSEC maritime	174
120. Têtes de réseaux ORSEC maritime	174
121. Tête de réseau pour la recherche et le sauvetage en mer	174
122. Tête de réseau pour l'assistance aux navires en difficulté.....	174
123. Tête de réseau pour la lutte contre les pollutions en mer	174
130. Coordination du réseau ORSEC maritime.....	175

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

140.	Obligation des services et des unités d'intervention.....	175
150.	Schéma organisationnel du réseau ORSEC maritime.....	176
160.	Fiches de tâches des têtes de réseau.....	177
161.	Réseau ORSEC maritime – Recherche et sauvetage maritimes – SAR (CROSS)	177
162.	Réseau ORSEC maritime – Assistance à Navire en Difficulté – ANED (CROSS).....	177
163.	Réseau ORSEC maritime – Lutte contre les pollutions maritimes – POLMAR (CENTOPS) 177	
200.	FORMATION ET ENTRAÎNEMENT ORSEC MARITIME	178
210.	Obligation en matière d'entraînement ORSEC maritime	178
220.	Objectif des exercices.....	178
230.	Catégories d'exercices	178
240.	Calendrier.....	180
300.	REVISION DU DISPOSITIF	182
	ANNEXE IV - DISPOSITIF JURIDIQUE.....	183
100.	FONDEMENTS JURIDIQUES APPLICABLES POUR L'INTERVENTION EN MER	184
110.	Consécration du droit d'intervention en mer.....	184
111.	Droit international et européen	184
1.	La convention de Bruxelles du 29 novembre 1969.....	184
2.	La convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (dite « convention de Montego Bay »).....	185
3.	La convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance maritime.....	185
112.	Instruments juridiques français.....	186
1.	Code de l'environnement (article L218-72 - « Mesures de police maritime d'urgence »).....	186
2.	Code des transports (articles L5141-1 et suivants – « Navires abandonnés et épaves », article L5242-18)	187
120.	Exercice du droit d'intervention en mer	187
1.	L'intervention sans mise en demeure préalable.....	187
2.	L'intervention dans le cadre de la mise en demeure	188
3.	Spécifiés d'une intervention au titre de la santé publique.....	188
130.	Obligation de signalement des événements de mer	189
140.	Régulation ou suspension du trafic maritime	189
150.	Mesures pouvant être prises pour garantir la sécurité aérienne	190
1.	Dans les eaux territoriales	190

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

2. Au-delà des eaux territoriales 190
3. Dans tous les cas..... 190

200. BASES JURIDIQUES DU DISPOSITIF ORSEC MARITIME 191

210. Textes relatifs à l'ORSEC maritime 191

220. Textes relatifs aux compétences des administrations concourant à l'AEM 192

230. Textes relatifs aux délimitations maritimes dans la zone Antilles..... 192

240. Textes relatifs au financement de la gestion de crise maritime 193

250. Textes relatifs au sauvetage (SAR) 193

260. Textes relatifs à la lutte contre les pollutions en mer (POLMAR) 195

270. Textes relatifs à l'assistance aux navires en difficulté (ANED) 196

280. Textes relatifs à la sécurité de la navigation et au trafic maritime et aérien 199

ANNEXE V - ANNUAIRE..... 201


ANNEXE VI - GLOSSAIRE 203

ANNEXE VII - OUTILS D'AIDE A LA DECISION 210

100. OUTILS D'AIDE A LA DECISION EN SAR..... 211


200. OUTILS D'AIDE A LA DECISION EN ANED..... 211

300. OUTILS D'AIDE A LA DECISION EN POLMAR..... 211

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

000 – Introduction



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

Le dispositif d'organisation de la réponse de sécurité civile en mer pour la zone maritime Antilles (« ORSEC maritime Antilles ») détermine, compte tenu des risques identifiés, l'organisation générale des secours permettant de faire face à l'ensemble des crises de sécurité civile pouvant survenir en mer. Il relève de l'autorité unique du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer (DDG AEM) et, à ce titre, directeur des opérations de secours en mer (DOS mer).

Le dispositif ORSEC maritime définit une organisation opérationnelle permanente et unique de gestion des événements de sécurité civile touchant la population ou l'environnement en mer, quelles que soient leur origine et leur nature (recherche et sauvetage, pollution, assistance à navire en difficulté).

Il est évolutif et basé sur une analyse des risques régulièrement éprouvée au cours d'exercices et de crises réelles de différentes intensités.

Le dispositif opérationnel présenté dans ce document détaille tous les aspects nécessaires à son bon fonctionnement, qu'ils soient organisationnels, techniques ou humains. Par son caractère de « boîte à outils opérationnels », le dispositif ORSEC maritime doit permettre de faire face à tout type de situation, prévue ou imprévue, en apportant une réponse graduée et adaptée aux circonstances.

010. Champ d'application

L'article L741-1 du code de la sécurité intérieure prévoit que l'organisation des secours revêtant une ampleur ou une nature particulière fait l'objet d'un dispositif fixant l'organisation d'une gestion de crise commune et simplifiée, dénommé « ORSEC ».

Les articles R741-1 à R741-17 du code de la sécurité intérieure précisent le contenu et les modalités de mise en œuvre du dispositif ORSEC maritime.

L'instruction n° 5384/SG du Premier Ministre du 28 mai 2009 encadre les dispositions générales de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale pour faire face aux événements maritimes majeurs.


011. Objet

Le dispositif ORSEC maritime aux Antilles détermine l'organisation générale des secours et des interventions en mer dans la zone maritime Antilles.

Il définit les modalités particulières de direction des opérations mises en œuvre sous l'autorité du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer (DDG AEM), pour faire face en mer à un événement qui compromettrait la sécurité des personnes, la santé publique, la préservation de l'environnement, ainsi que l'intégrité des biens. Il précise les modalités prévues avec les autorités terrestres pour assurer l'articulation du dispositif maritime avec les dispositifs terrestres.

Ce dispositif constitue le cadre unique d'intervention de l'État (français) lorsque l'événement à traiter, survenu dans la Zone Economique Exclusive (ZEE) ou la *Search and Rescue Region*¹ (SRR) françaises, s'inscrit dans le strict domaine de la sécurité civile.

¹ Zone de recherche et de sauvetage

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022


012. Périmètre d'application géographique du dispositif ORSEC maritime

1. Les limites du périmètre d'application du dispositif ORSEC maritime

Le préfet de la Martinique, en tant que DDG AEM, est le représentant unique de l'État en mer dans la zone maritime Antilles (ZMA).



Zone maritime Antilles

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022


ZONE MARITIME	LIMITES
Zone maritime Antilles	Au nord, le parallèle 28°00'N de la côte des Etats-Unis jusqu'au point 28°00'N - 048°00'W ;
	A l'est, la ligne joignant les points : 28°00'N - 048°00'W ; 15°50'N - 037°30'W ; 10°00'N - 036°10'W ; 05°05'S – 036°10'W (point côtier du Brésil à l'ouest du Cabo Calcanhar) ;
	A l'ouest, la côte orientale d'Amérique et le canal de Panama au nord du parallèle 09°00'N (écluses de Miraflores) ;
	Eaux territoriales comprises. Zone maritime Guyane exclue.

Limites de la zone maritime Antilles définies par l'arrêté du 28 octobre 2011 modifié, relatif à la délimitation des zones maritimes.

Au sein de la zone maritime Antilles, **l'autorité du DDG AEM s'exerce en mer jusqu'à la limite des eaux sur le rivage de la mer**. Elle ne s'exerce pas à l'intérieur des limites administratives des ports ni en amont des limites transversales de la mer dans les estuaires.

Dans cette zone, l'étendue des pouvoirs du DDG AEM, en tant que directeur des opérations de secours (DOS) au sens de l'organisation de la réponse de sécurité civile, est variable en fonction de la typologie de l'évènement et de sa position géographique.

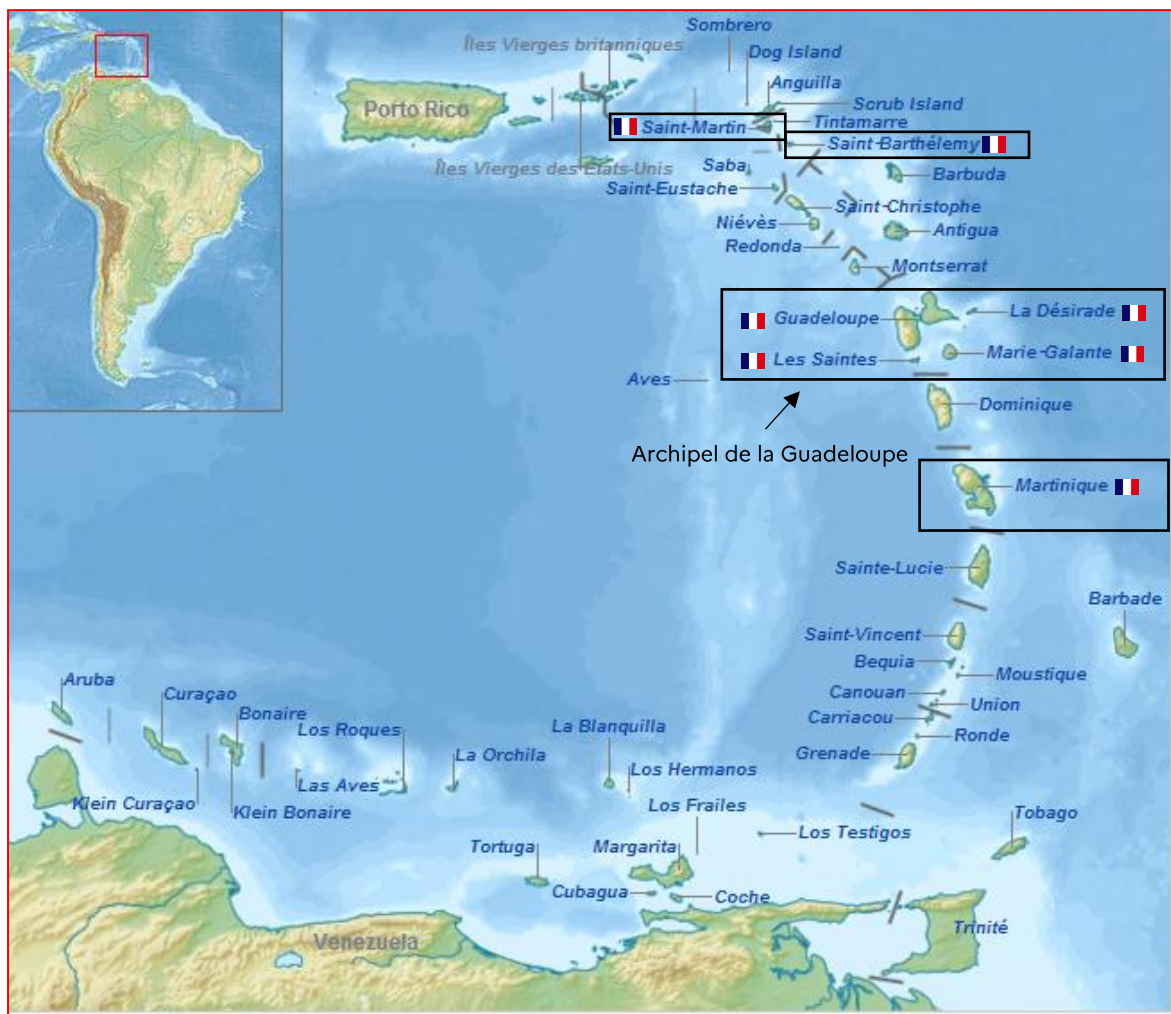
En effet, le droit maritime (convention de *Montego Bay*) et le droit aérien (convention de *Chicago*) définissent des zones de compétences spécifiques pour l'accomplissement des missions à la charge des États côtiers.


	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

2. Caractéristiques géographiques

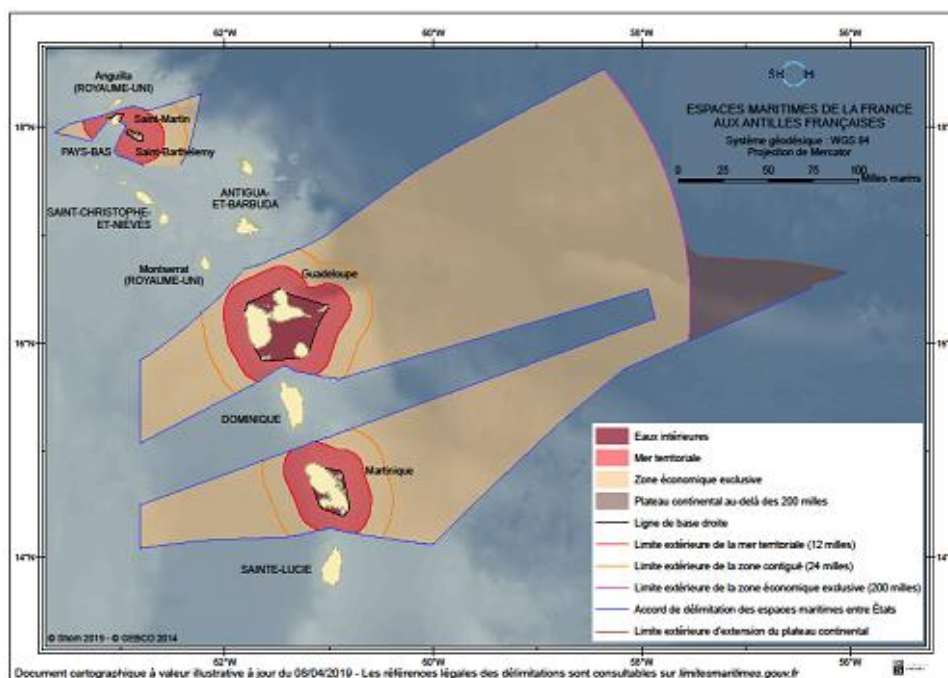
2.1 Généralités

Le territoire national français des Antilles est concentré dans l'arc des petites Antilles et comprend la Martinique, l'archipel de la Guadeloupe (englobant Marie-Galante, la Désirade, les Saintes et les îles de la Petite Terre), Saint-Martin et Saint-Barthélemy.



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

Les eaux françaises sous juridiction aux Antilles recouvrent 143 642 km². Elles font l'objet d'accords de délimitation maritime avec les Etats voisins², que sont Antigua-et Barbuda la Barbade, la Dominique, les îles néerlandaises (le pays autonome de Sint Maarten, ainsi que les entités publiques de Saba et de Saint-Eustache), Anguilla, Montserrat, Sainte-Lucie et le Venezuela. Seule la frontière maritime entre les ZEE de Saint-Barthélemy et Saint-Christophe-et-Nièvés doit encore être entérinée.



Carte des espaces maritimes français dans la Caraïbe

La mer des Caraïbes est par ailleurs entièrement partagée en différentes ZEE.

² Décret n° 2019-273 du 3 avril 2019 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda relatif à la délimitation maritime dans la région des Caraïbes, signé à Saint John's le 15 mars 2017.

Décret n° 2010-68 du 15 janvier 2010 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de La Barbade relatif à la délimitation des espaces maritimes entre la France et La Barbade, signé à Bridgetown le 15 octobre 2009.

Décret n° 89-302 du 8 mai 1989 portant publication de la convention de délimitation maritime entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la Dominique, faite à Paris le 07 septembre 1987.


Décret n° 2017-481 du 5 avril 2017 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation maritime dans la région des Caraïbes, signé à Phillipsburg le 6 avril 2016.

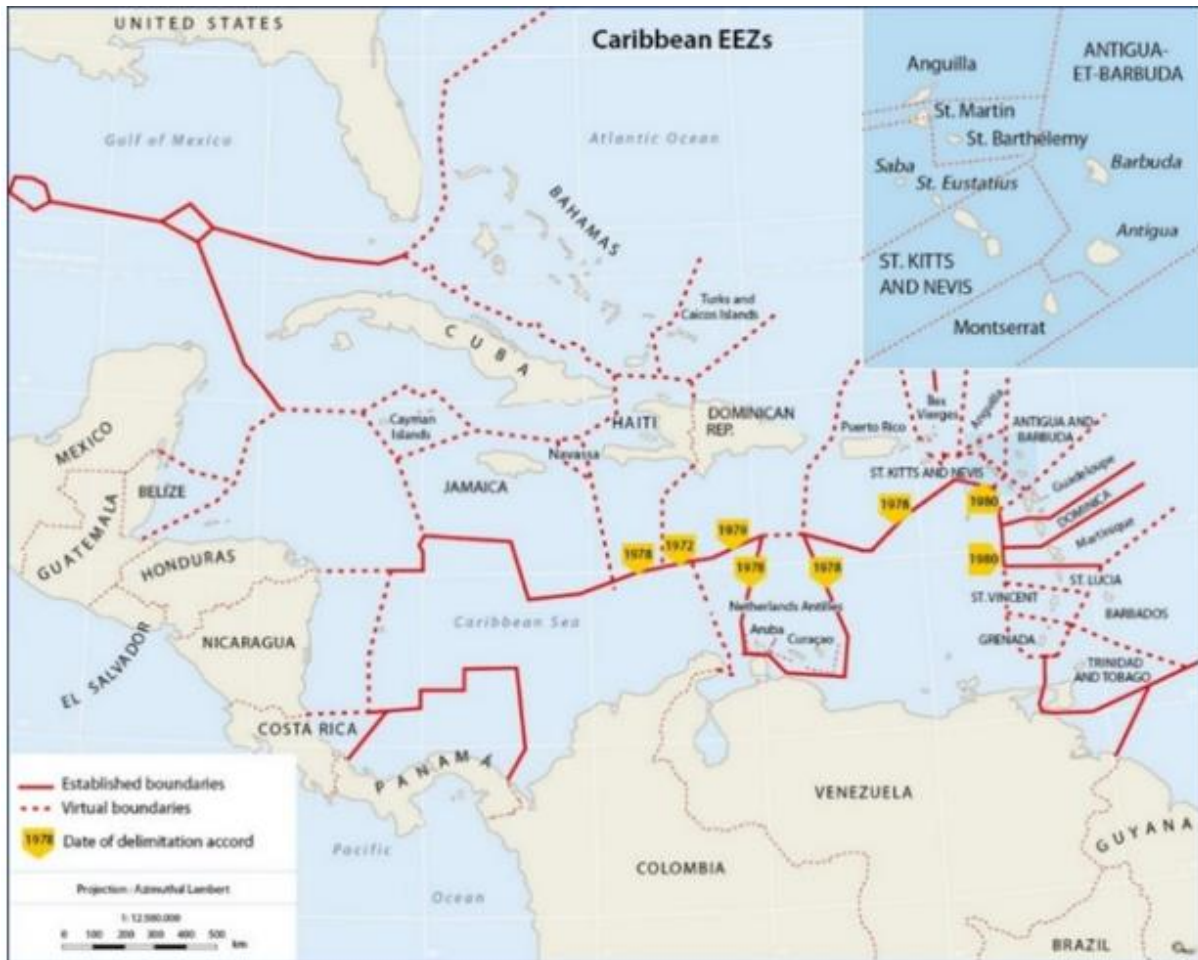
Décret n°97-938 du 8 octobre 1997 portant publication de l'accord de délimitation maritime entre le gouvernement de la république française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord concernant Saint-Martin et Saint-Barthélemy, d'une part, et Anguilla, d'autre part, signé à Londres le 27 juin 1996.

Décret n° 97-937 du 8 octobre 1997 portant publication de l'accord de délimitation maritime entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la Guadeloupe et Montserrat (ensemble une annexe), signé à Londres le 27 juin 1996.

Décret n°81-609 du 18 mai 1981 portant publication de la convention de délimitation des espaces maritimes entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de Sainte-Lucie, signée à Paris le 04 mars 1981.

Décret n° 83-197 du 9 mars 1983 portant publication du traité de délimitation entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Venezuela, signé à Caracas le 17-07-1980.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022



Les ZEE en mer des Caraïbes


2.1 Elongation entre les îles

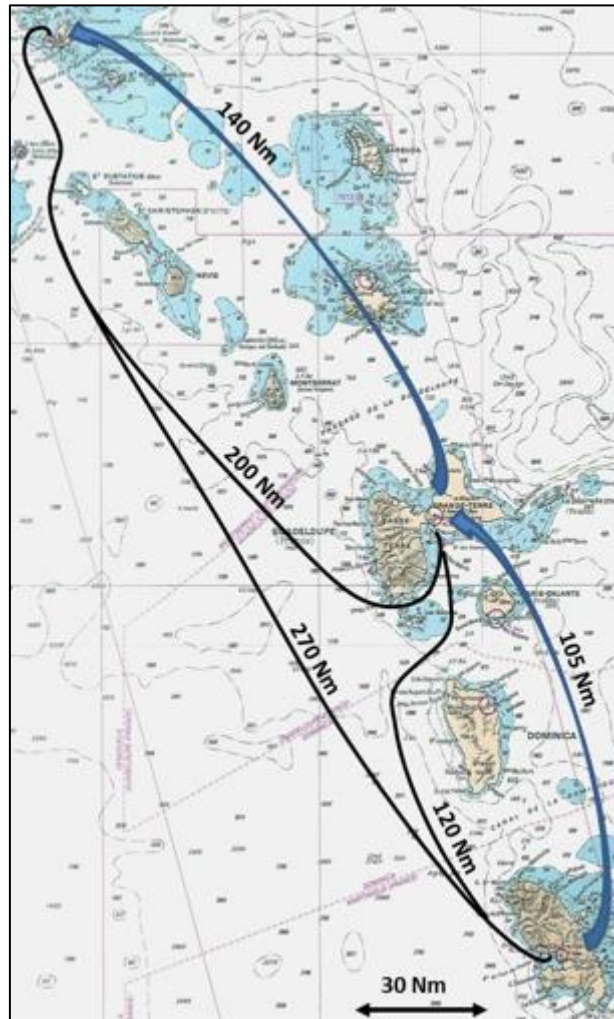
L'implantation française aux Antilles ne peut être envisagée en dehors du prisme de l'insularité. L'élongation entre les territoires français présente un réel enjeu dans l'ensemble des domaines de l'action de l'Etat en mer, et tout particulièrement en matière de gestion de crise en mer.

Les moyens aéromaritimes (cf. annexe II) et les services pouvant être amenés à participer à la gestion d'une crise maritime sont en effet majoritairement basés en Martinique. Le matériel de lutte antipollution en mer est, quant à lui, exclusivement stocké en Martinique (Base navale de Fort-de-France)³.

Les délais de ralliement et d'intervention peuvent donc rapidement constituer les principaux obstacles à l'efficacité de la gestion d'un incident.

³ Les stocks POLMAR terre sont présents en Guadeloupe et en Martinique.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022




Elongation entre les îles françaises des Antilles

013. Zones de compétences par domaine d'application du dispositif ORSEC maritime Antilles

Le dispositif ORSEC maritime aux Antilles s'articule autour de différents types d'évènements probables en zone maritime Antilles que sont la **recherche et le sauvetage des vies humaines en mer**, l'**assistance aux navires en difficulté** et la **lutte contre les pollutions marines**.

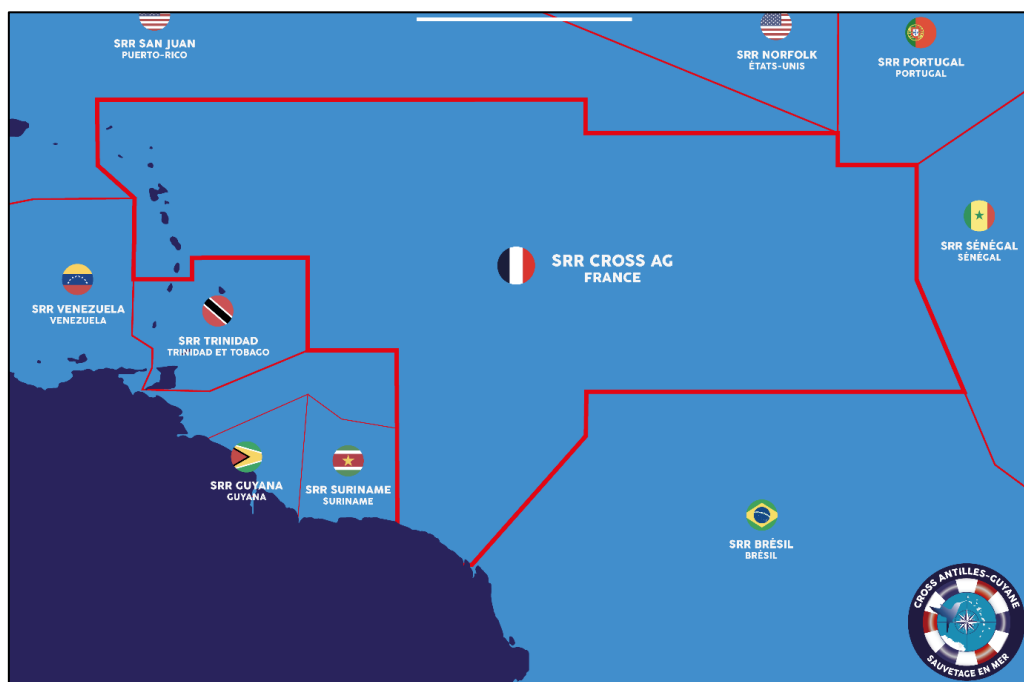
1. La recherche et le sauvetage des vies humaines en mer (search and rescue - SAR)

La coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer s'exerce dans les limites de zones de responsabilités spécifiques (« zones SAR » ou « *Maritime Search and Rescue Region* » ou « SRR maritimes ») définies par la convention de Hambourg et matérialisées par la zone délimitée par les lignes rouges sur la carte ci-dessous. Au sein de chaque SRR, les

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

responsabilités dans le domaine de la recherche et du sauvetage en mer sont attribuées à un *Maritime Rescue Coordination Center (MRCC)*.


Le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Antilles-Guyane (CROSS AG), situé à Fort-de-France, exerce ces responsabilités sous l'autorité du DDG AEM des Antilles (et du DDG AEM de Guyane au sein de la zone maritime Guyane) dans une SRR qui englobe les îles de l'arc Antillais, depuis le *Sombrero Passage* jusqu'à Sainte-Lucie⁴, appelée « SRR Fort-de-France ».



Search and Rescue Region du CROSS AG

Aucun centre secondaire (*Maritime rescue sub center – MRSC*) n'est implanté dans la SRR Fort-de-France. Des travaux sont en cours avec les Etats voisins afin de formaliser le réseau des *Central Alerting Points (CAP)*, points de contact uniques du CROSS sur une île donnée dans le but d'alerter et d'engager les moyens nautiques et aériens de l'Etat (au sens de la circulaire de l'OMI du 20 juin 2020 - COMSAR/Circ.23).

⁴ Antigua-et-Barbuda, Saint Christophe-et-Nièves, la Dominique, Sainte-Lucie, Anguilla et Montserrat, et les îles dites « îles au vent » de Sint Maarten, Saba et Saint-Eustache.

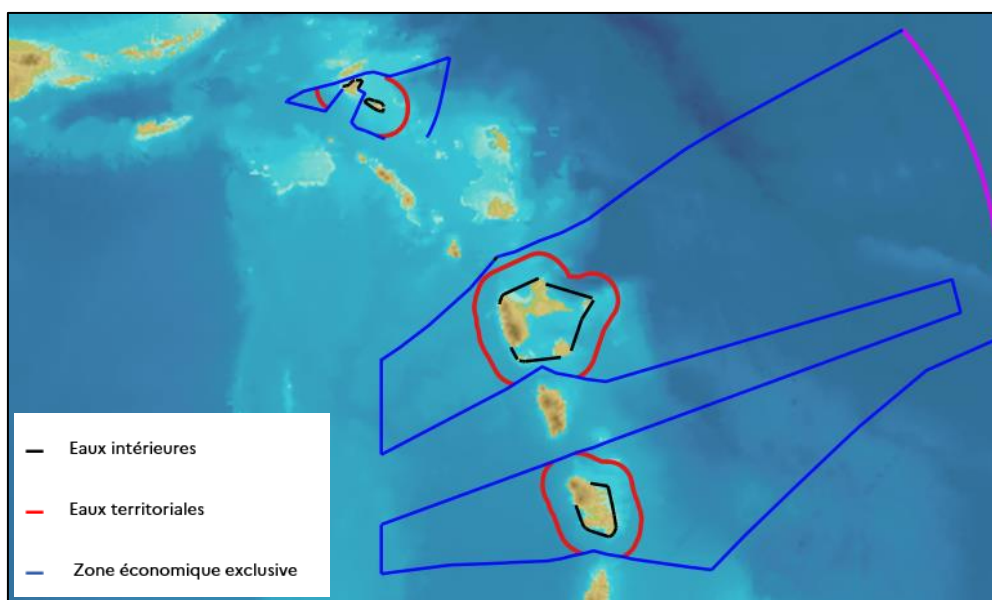
	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

2. L'assistance aux navires en difficulté (ANED)

La coordination des opérations ANED, telles que définies dans l'ORSEC maritime, s'exerce dans les limites de la ZEE française aux Antilles. Au-delà de la ZEE française, les actions de police maritime de l'urgence sont effectuées dans le cadre de la coopération régionale.

Le CROSS AG exerce ces responsabilités sous l'autorité du DDG AEM des Antilles dans la ZEE française aux Antilles (et du DDG AEM de Guyane au sein de la ZEE française au large de la Guyane).

Conformément à la résolution A.950 (23) de l'OMI, le CROSS AG est également désigné « service d'assistance maritime » (*Maritime Assistance Service – MAS*) dans sa SRR. À ce titre, il est chargé du suivi des navires en difficulté dans cette zone.




Les eaux françaises aux Antilles

3. La lutte contre les pollutions marines (POLMAR)

La coordination des opérations POLMAR s'exerce dans les limites de la zone économique exclusive française aux Antilles. Au-delà, les actions de police maritime de l'urgence sont effectuées dans le cadre de la coopération régionale.

Au titre du Code de la Défense, la Marine nationale est chargée, sous la responsabilité du commandant de zone maritime (CZM), de l'organisation et de la conduite des opérations de lutte anti-pollution dans la ZEE qui borde les quatre îles françaises de l'arc antillais.

Dans la zone maritime Antilles, le centre des opérations des Forces armées aux Antilles (CENTOPS FAA), situé à Fort-de-France, exerce ces responsabilités.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

020. Priorités d'intervention

Pour tout événement survenant en mer et à tout moment au cours de l'intervention, sauf contre-ordre express du directeur des opérations de secours, les priorités sont les suivantes :

- Priorité 1 : **sécurité des personnes.**
- Priorité 2 : **protection de l'environnement.**
- Priorité 3 : **protection des intérêts connexes de la France⁵.**
- Priorité 4 : **préservation du navire et/ou des biens.**
- Priorité 5 : **libre circulation maritime.**


030. Acteurs du dispositif ORSEC maritime

031. Autorités

La zone maritime Antilles englobe des territoires français relevant de divers représentants de l'Etat :

	Martinique	Guadeloupe	Saint-Barthélemy	Saint-Martin
Préfet de Zone de Défense et de Sécurité	Préfet de la Martinique			
DDG AEM	Préfet de la Martinique			
Préfet région et département	Préfet de la Martinique	Préfet de la Région Guadeloupe		
Préfet délégué	Préfet délégué pour les collectivités de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin			

⁵ Les intérêts connexes de l'État recouvrent les activités maritimes, côtières, portuaires ou d'estuaires constituant un moyen d'existence essentiel pour les intéressés, l'attrait touristique de la région considérée, la santé des populations riveraines et le bien-être de la région, y compris la conservation des ressources biologiques et non biologiques marines, de la faune et de la flore de la mer territoriale et de la ZEE.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

Cependant, la réponse de sécurité civile en mer est placée sous la seule responsabilité du préfet de la Martinique en tant que DDG AEM, y compris dans les eaux bordant les autres îles françaises de la zone maritime.

1. Préfet de la Martinique (DDG AEM, PZDS et Préfet de département)

Dans la zone maritime Antilles, le préfet de la Martinique, en tant que délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, est directeur des opérations de secours en mer, assisté par le commandant de zone maritime. Le DDG AEM est investi du pouvoir de police générale en mer. Dans la bande des 300 m depuis le rivage, le maire est investi du pouvoir de police spéciale (mesures d'urgence dans les domaines de l'assistance et du secours)⁶.

Lorsqu'un événement maritime justifiant une réponse de sécurité en mer a des conséquences à terre, le dispositif ORSEC zonal ou départemental peut être mis en œuvre, sous l'autorité du préfet compétent.

Ainsi, en cas d'évènements concernant la Martinique, le préfet de la Martinique, en tant que préfet de département et DDG AEM, assure à la fois les fonctions de directeur des opérations de secours à terre (DOS Terre) et en mer (DOS Mer). Dans tous les autres cas, le préfet de la Martinique, en tant que DDG AEM, assure les fonctions de DOS Mer, en interface avec le préfet terrestre concerné (préfet de la Guadeloupe par exemple) ou l'autorité étrangère responsable des secours dans son pays.

Le DDG AEM étant également le préfet de la zone de défense et de sécurité, des adaptations organisationnelles en gestion de crise renforcée sont mises en place. Ainsi, la co-localisation de l'équipe de gestion de crise (EGC) maritime et du centre des opérations zonales (COZ) à la préfecture de la Martinique permet une simplification des interfaces mer-terre, notamment en matière de transmission des informations et de synthèse.

2. Commandant de Zone Maritime (CZM)

Le CZM assiste le DDG AEM dans l'exercice de ses attributions de représentant de l'État en mer. Dans la zone maritime Antilles, le CZM est le commandant supérieur des forces armées aux Antilles (COMSUP FAA). Sous l'autorité du DDG AEM, il coordonne l'action en mer des administrations et la mise en œuvre de leurs moyens ; le CZM est responsable de l'orientation des missions relatives à l'action de l'Etat en mer.


Il exerce également les fonctions de coordonnateur national délégué pour la diffusion de l'information maritime (CND)⁷ pour les territoires français de la zone NAVAREA IV, zone sous responsabilité des Etats-Unis⁸. A ce titre, il assure :

- le recueil, l'analyse et le contrôle des informations côtières et locales ;

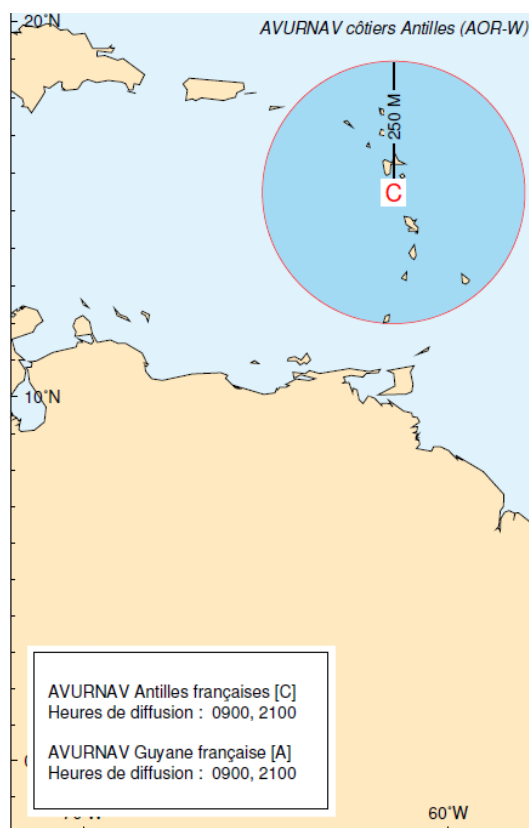
⁶ Article L2213-23 du CGCT dispose que « le maire pourvoit d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours » dans la bande des 300m depuis le rivage.

⁷ Adopté par l'OMI, le CND est une composante du Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM). Afin de coordonner la diffusion de l'information nautique dans les zones géographiques, les zones NAVAREA ont été établies à travers le Service Mondial d'Avertissement de Navigation (SMAN). Chacune est placée sous la responsabilité d'un pays coordinateur de zone, exercées pour la France par le SHOM. Elles sont déléguées à des autorités désignées (CND) dans les limites de leur région. Cette diffusion est faite sous forme d'avertissements de zone (NAVAREA), d'avertissements côtiers (AVURNAV en France) et d'avertissements locaux (AVURNAV locaux en France).

⁸ Responsabilité exercée par l'intermédiaire du *Maritime Safety Office* de la *National Geospatial-Intelligence Agency*.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

- la rédaction et la diffusion de ces informations ;
- la transmission au coordonnateur NAVAREA IV des informations susceptibles de donner lieu à l'émission d'un NAVAREA ;
- l'acheminement des avertissements de navigation vers les services de diffusion relevant du SMDSM ;
- le contrôle de la diffusion des avertissements de navigation ;
- la diffusion mensuelle d'un récapitulatif des AVURNAV Fort-de-France (côtier et locaux) et des AVINAV en vigueur.



Secteurs de diffusion des AVURNAV côtiers aux Antilles


3. Préfet de la région Guadeloupe

Le préfet de la région Guadeloupe est préfet de région et de département. Il est DOS Terre lorsque le dispositif ORSEC terrestre est activé sur l'une des îles de l'archipel de Guadeloupe ainsi que sur les îles de Saint-Barthélemy et Saint-Martin. La réponse de sécurité civile en mer est placée sous la seule responsabilité du préfet de la Martinique DDG AEM, y compris dans les eaux bordant l'archipel de Guadeloupe ou Saint-Barthélemy et Saint-Martin.

4. Autorités étrangères

Les partenaires étrangers au sein de la zone maritime Antilles peuvent être amenés à intervenir dans le cadre de l'ORSEC maritime car :

- responsables de la gestion d'une crise ANED ou POLMAR dans leur ZEE ;


	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

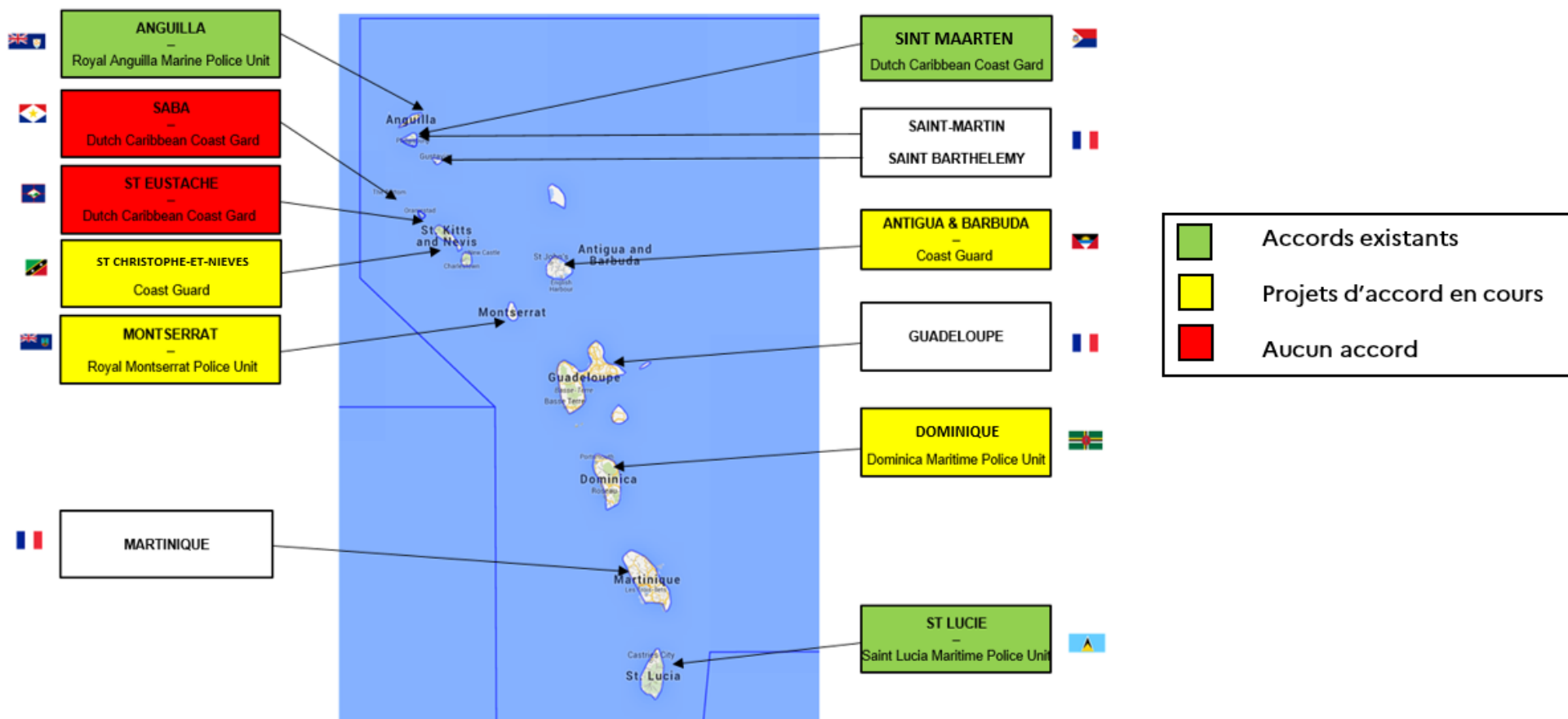
- sollicités pour la mise en œuvre des moyens dont ils ont le contrôle opérationnel afin de participer à une opération de sauvetage sous la coordination du CROSS AG dans la SRR française des Antilles⁹ ;
- sollicités pour la mise en œuvre des moyens dont ils ont le contrôle opérationnel afin de participer à une opération de lutte contre les pollutions en mer sous la coordination du CENTOPS FAA dans la ZEE française ;
- amenés à coordonner les interfaces terrestres d'une intervention en mer au large de leurs côtes.

Les principaux partenaires dans la zone sont :


Espaces maritimes	Pays	Points de contact maritimes
SRR	Anguilla	<i>Royal Anguilla Marine Police Unit</i>
	Antigua & Barbuda	<i>Coast Guard</i>
	Saint-Christophe-et-Niévès	<i>Coast Guard</i>
	Montserrat	<i>Royal Monserrat Police Unit</i>
	Dominique	<i>Dominica Maritime Police Unit</i>
	Sainte-Lucie	<i>Saint Lucia Maritime Police Unit</i>
	Royaume des Pays-Bas / îles de Sint-Maarten, Saba et Saint-Eustache	<i>Dutch Caribbean Coast Guard</i>
Hors SRR	Etats-Unis	<i>US Coast Guard (District 7)</i>
	Royaume des Pays-Bas / Aruba, Bonaire et Curaçao	<i>Dutch Caribbean Coast Guard</i>

⁹ Cf. tableau et cartographie ci-dessous

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022



Accords SAR entre le CROSS AG et les unités d'intervention des Etats inclus dans la SRR française

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

032. Centres permanents de gestion opérationnelle

Le DDG AEM, directeur des opérations de secours en mer, exerce ses responsabilités par l'intermédiaire de deux centres opérationnels chargés de la gestion des interventions en mer dans le cadre du dispositif ORSEC maritime : le CROSS AG et le CENTOPS FAA. Lorsqu'ils mènent des opérations dans le cadre de l'ORSEC maritime, les directeurs de ces deux centres permanents de gestion opérationnelle peuvent mobiliser tout moyen disponible appartenant aux administrations de l'État, aux collectivités territoriales, aux établissements publics ou aux entreprises privées¹⁰.

1. Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Antilles-Guyane (CROSS AG)


Le CROSS AG assure une permanence opérationnelle 24h/24h. Il est compétent en matière de sauvetage et d'assistance au sein de la SRR Fort-de-France. Le directeur du CROSS AG est le représentant permanent du DOS Mer dans le cadre des opérations qu'il coordonne.

Les principales missions dévolues au CROSS AG sont, au sein de la SRR FDF :

- a) La recherche et le sauvetage en mer : *Maritime Rescue Coordination Center* (MRCC), le CROSS AG assure la réception et le traitement des alertes émises dans le cadre du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Il coordonne les opérations de sauvetage.
- b) Le suivi du trafic maritime : le CROSS AG recueille et exploite toute information utile et accessible relative aux conditions de navigation, aux navires et aux marchandises transportées, afin de disposer d'une connaissance permanente la plus complète possible de la circulation maritime¹¹.
- c) La surveillance de la navigation maritime : en tant que *Maritime Assistance Service – MAS*, le CROSS AG est destinataire de toute information relative au trafic maritime et à la sécurité de la navigation. A ce titre, il assure :
 - la réception des comptes rendus et notifications obligatoires en cas d'incident ou d'accident survenu à un navire ;
 - le suivi de la situation du navire lorsque ces comptes rendus et notifications révèlent une situation dans laquelle le navire serait susceptible de nécessiter une assistance ;
 - le contact entre le capitaine et l'autorité maritime française, lorsque la situation du navire nécessite des échanges d'informations entre ceux-ci ;
 - le contact entre les participants à toute opération d'assistance maritime dont le DDG AEM assure la coordination.
- d) La surveillance des pollutions marines : le CROSS AG centralise l'ensemble des informations relatives aux pollutions marines observées en mer au sein de la SRR et en vérifie l'authenticité. En cas de pollution dans les eaux françaises, le CROSS AG met en œuvre le dispositif de

¹⁰ Cf. instruction du Premier ministre du 28 mai 2009 relative aux dispositions générales de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale pour faire face aux événements maritimes majeurs.

¹¹ Décret n°2011-2108 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

réponse aux rejets illicites en mer en lien avec le Procureur de la République près le tribunal judiciaire de Fort-de-France (au titre de ses compétences de JULIS¹²).

- e) Le renseignement de sécurité maritime : le CROSS AG diffuse chaque jour quatre bulletins météorologiques en zone côtière, à partir de ses stations VHF et deux bulletins par son émetteur/récepteur MF/HF. Lorsque les conditions météorologiques se dégradent, des bulletins météorologiques spéciaux (BMS) sont émis. À ces diffusions s'ajoutent des messages dits « sécurité » d'information générale des navigateurs.

2. Centre Opérations des Forces armées aux Antilles – CENTOPS FAA

Les missions dévolues au CENTOPS FAA, dans le cadre du dispositif ORSEC maritime, sont :

- a) La conduite des opérations de lutte anti-pollution en mer : le CENTOPS FAA exerce les responsabilités confiées à la Marine nationale pour la lutte contre les pollutions en mer ;
- b) Cellule information nautique (INFONAUT) : le bureau opérations (*Joint Operation Center - JOC*) du CENTOPS FAA est l'organe exécutif du CND.

033. Centres opérationnels partenaires de gestion de crise

1. Centre opérationnel de zone (COZ)

L'Etat-major interministériel de zone Antilles (EMIZA) est, pour le compte du préfet de la Martinique, préfet de zone de Défense et de Sécurité, le point d'entrée unique des problématiques concernant la sécurité et la défense civiles terrestres. Son centre opérationnel, le COZ, est activé lorsque les opérations de secours intéressent plusieurs départements ou requièrent des renforts nationaux. Le COZ Antilles se situe au sein de la préfecture de la Martinique.

Il assure une veille opérationnelle de sécurité civile par le biais d'une astreinte et participe au profit du Directeur des Opérations de Secours (DOS Terre), en collaboration avec les acteurs nécessaires, à la montée en puissance et à l'activation des centres opérationnels (départemental ou zonal) de la préfecture dans le cadre de la gestion de crise. L'EMIZA assure également la tutelle de l'emploi des hélicoptères de la sécurité civile (type Dragon).


2. Centres opérationnels départementaux (COD)

Armés par le personnel du service interministériel de défense et de protection civiles (SIDPC) et les services déconcentrés de l'Etat requis pour la gestion d'une crise au niveau du département, les COD de la Martinique et de Guadeloupe assistent le directeur des opérations de secours (DOS Terre). Responsables de la mise en œuvre des dispositifs ORSEC départementaux, ils sont, avec le COZ, les interlocuteurs privilégiés des acteurs de l'ORSEC maritime dans le cadre des interfaces mer/terre.

034. Centres opérationnels pourvoyeurs de moyens

Pour chaque type d'opération de secours ou d'intervention identifié, il appartient à chaque administration, service, organisme et association reconnue d'utilité publique ou ayant obtenu un agrément, recensé ou mentionné dans le dispositif ORSEC maritime Antilles, de :

¹² Juridiction du littoral spécialisée

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	Chapitre	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	06.2022

- préparer son organisation de la gestion de l'événement et d'en fournir la description sommaire au CZM pour le compte du DDG AEM ;
- rédiger ses fiches d'aide à la décision et procédures opérationnelles ;
- tenir à jour ses annuaires opérationnels en cas d'urgence ;
- tenir à jour ses inventaires de moyens pour l'intervention ;
- connaître à tout moment la disponibilité de ses moyens d'intervention.

1. Centre opérations des forces armées aux Antilles (CENTOPS FAA)

Le CENTOPS FAA assure en tout temps le contrôle opérationnel de l'ensemble des moyens militaires affectés ou déployés dans la zone de responsabilité permanente Antilles : Armée de Terre, Marine nationale (dont Gendarmerie Maritime) et Armée de l'Air et de l'Espace.

Dans le cadre de l'ORSEC maritime, il s'appuie également sur la cellule antipollution de la Base navale de Fort-de-France qui assure l'entretien et la conservation du matériel hauturier de lutte anti-pollution, du lot d'assistance aux navires en difficulté (ANED) et des équipements des équipes d'évaluation et d'intervention (EEI).

2. Centre opérationnel des Douanes maritime et terrestre (COD-MT)

Situé à Fort-de-France, le COD-MT assure la conduite de l'ensemble des moyens maritimes et aériens du Service Garde-Côtes des Douanes Antilles-Guyane (SGCD AG). Aux côtés de la Marine nationale, la douane est la seule administration de l'action de l'Etat en mer en zone maritime Antilles disposant de moyens hauturiers.


3. Centres opérationnels régionaux de la Gendarmerie en Guadeloupe et en Martinique (CORG 971 et CORG 972)

Les CORG sont armés en permanence et assurent le contrôle de l'ensemble des moyens terrestres, maritimes ou aériens de la gendarmerie dans la zone Antilles.

4. Centres opérationnels départementaux d'incendie et de secours de la Guadeloupe, de la Martinique et de Saint-Barthélemy (CODIS 971, CODIS 972 et CODIS 977)


Les CODIS, centres de secours à vocation terrestre, peuvent intervenir dans le cadre de l'ORSEC maritime en mobilisant des moyens humains ou capacitaires (terrestres ou maritimes) dans le cadre de conventions CROSS AG – EMIZA – CODIS, incluant les renforts dans le cadre de la capacité nationale d'intervention sur les navires (CAPINAV).

SDIS 971	17 casernes en Guadeloupe
	1 caserne à Saint-Martin
STIS 972	22 casernes en Martinique
STIS 977	1 caserne à Saint-Barthélemy

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	PARTIE I	DISPOSITIONS COMMUNES
	Date de mise à jour	06.2022


Partie 1 – Dispositions communes



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 100	Veillez, alerte, montée en puissance
	Mise à jour	06.2022

100 - Veille, alerte, montée en puissance



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 100	Veillez, alerte, montée en puissance
	Mise à jour	06.2022

110. Préambule

Le dispositif ORSEC maritime repose sur un ensemble de schémas d'alerte, valables quel que soit l'événement de mer.

Ce chapitre a pour but de préciser :

- le déclenchement de l'alerte et le cheminement de l'information vers les différents acteurs et décideurs ;
- les niveaux de réponse appropriée en fonction de l'ampleur du sinistre pour permettre de déterminer la stratégie de lutte adéquate à mettre en place.

120. Dispositif de veille

Le dispositif ORSEC est :

- **permanent** : il ne se « déclenche » pas, mais monte en puissance à partir de la réponse de première intervention des acteurs de sécurité civile ;
- **progressif** : il monte en puissance selon l'ampleur des événements, agrégeant tous les acteurs nécessaires à la gestion de l'événement, préparés et en veille ;
- **modulaire** : il constitue la somme de procédures d'actions et outils opérationnels utilisables selon les circonstances ;
- **adaptable** : il répond à toute situation non scénarisée.

Il est ainsi activé en permanence, grâce à un système de veille assuré par les centres permanents de gestion opérationnelle.

130. Diffusion de l'alerte

131. Numéros d'urgence (24h/24)

CROSS AG 196 / +596 5 96 70 92 92 et VHF 16

CENTOPS FAA +596 5 96 39 57 20


CZM / OAAEM¹³ +596 6 96 45 68 45

132. Annuaire de crise

Un annuaire détaillé de l'équipe de gestion de crise (EGC) est tenu à jour par le CZM. L'annuaire de crise simplifié est accessible en annexe V.

Il appartient à chaque service de transmettre au CZM toute modification de coordonnées ayant une incidence dans le schéma d'alerte de l'ORSEC maritime. Toute modification des numéros de l'annuaire de crise doit impérativement être transmise à l'une des adresses mail suivantes :

¹³ Officier d'Astreinte de l'Action de l'Etat en Mer

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 100	Veillez, alerte, montée en puissance
	Mise à jour	06.2022

czm-antilles.cmi.fct@intradef.gouv.fr
 ou
czm-antilles.contact.fct@def.gouv.fr

140. Acteurs du dispositif de veille et d’alerte

Le dispositif ORSEC maritime relève de l’autorité unique du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l’action de l’Etat en mer (DDG AEM) et, à ce titre, directeur des opérations de secours en mer (DOS Mer).

Il a pour responsabilité de :

- diriger et coordonner les actions de tous les intervenants ;
- assurer et coordonner la communication ;
- informer les niveaux administratifs supérieurs ;
- anticiper les conséquences ;
- mobiliser les moyens publics et privés.


Il est appuyé dans ces fonctions par différents acteurs.

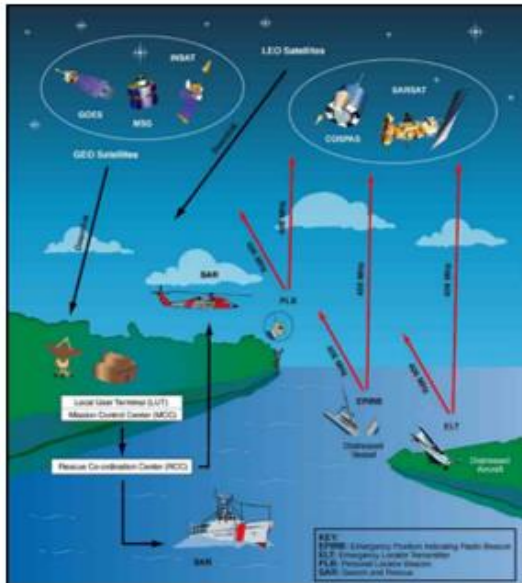
141. CROSS AG

Le CROSS AG assure une veille permanente (H24/365J) dans l’espace maritime relevant de sa responsabilité. Il constitue, pour les territoires français de la zone Antilles-Guyane, le centre de réception des appels téléphoniques au numéro d’urgence national dédié aux secours en mer « 196 ».

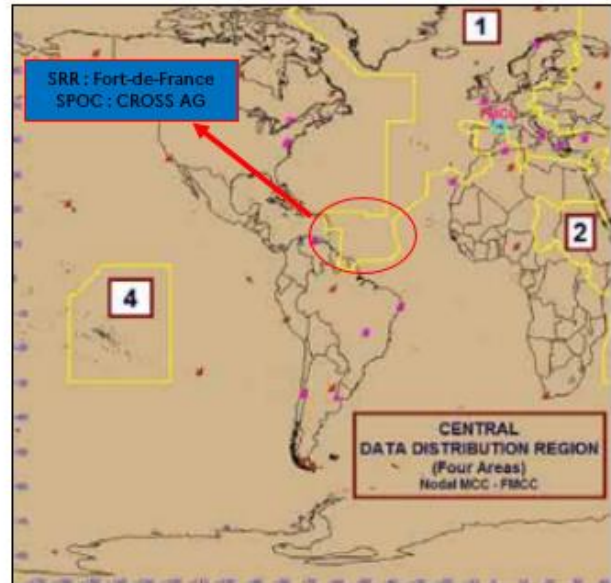
Le CROSS AG est également point de contact unique (*SAR Point of contact – SPOC*) pour la réception des signaux des balises de détresse (COSPAS – SARSAT), qu’ils soient maritimes, aéronautiques ou personnels, dans la zone de service du *French Mission Control Centre* (FMCC¹⁴) de Toulouse. Il exploite également dans le cadre du SMDSM un réseau de stations déportées de radiocommunications¹⁵ et dispose de récepteurs AIS déportés.

¹⁴ Centre Spatial de Toulouse Cospas-Sarsat
¹⁵ VHF ASN / phonie et MF ASN

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 100	Veillez, alerte, montée en puissance
	Mise à jour	06.2022



Fonctionnement schématisé du système COSPAS – SARSAT



Data distribution région du FMCC

Enfin, le CROSS AG peut bénéficier, sur demande, des positionnements VMS des navires de pêche par le CNSP¹⁶ et de détections satellitaires réalisées par le système *CleanSeaNet* pour la surveillance des pollutions.

142. Acteurs institutionnels

Il appartient aux commandants des navires et des aéronefs de l'État, aux pilotes des ports, aux inspecteurs des centres de sécurité des navires et aux officiers de port, de transmettre toute information et observation intéressant le CROSS AG, directement ou *via* les centres opérationnels dont ils dépendent¹⁷, en fonction de la nature de l'événement et des procédures définies par les services de l'État auxquels ils appartiennent¹⁸.

143. Autres acteurs

Les témoins à terre ou en mer (navigateurs, pilotes d'aéronefs privés, ...) peuvent également être à l'origine de l'identification d'une situation appelant une réaction des pouvoirs publics à terre comme en mer.

Le cheminement des alertes venant de la terre pour un événement ayant des répercussions en mer est précisé dans les dispositifs ORSEC terrestres. La mise en alerte des acteurs de l'ORSEC maritime est alors assurée par les liaisons prévues entre les centres opérationnels maritimes et terrestres (cf. 230. Interfaces Mer/Terre).


150. Niveaux de réponse du dispositif ORSEC maritime

Le dispositif ORSEC maritime est activé en permanence. Comme évoqué, il se compose de trois niveaux, le niveau de réponse par défaut correspondant au niveau 1. Les niveaux 2 puis

¹⁶ Centre National de Surveillance des pêches

¹⁷ CENTOPS FAA, CORG 971 et 972, CIC DTPN 971 et 972, COD-MT, CODIS 971 et 972

¹⁸ Arrêté du 27 janvier 2017 relatif aux échanges d'information sur la navigation maritime

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 100	Veillez, alerte, montée en puissance
	Mise à jour	06.2022

3 - ou directement le niveau 3 – sont activés en fonction de la nature de la crise, de son évolution possible et de l'anticipation de ses répercussions potentielles.

151. Niveau 1 – Réponse ORSEC maritime courante

La réponse ORSEC maritime de niveau 1 permet de traiter un événement à l'aide des moyens d'intervention habituels et des centres opérationnels dans leur configuration courante, sans renfort.

En niveau 1 de l'ORSEC maritime, le système de gestion d'incidents repose sur les centres opérationnels existants ; il n'y a donc ni EGI, ni EGC (cf. chapitre 200).

La responsabilité de l'opération est confiée à un responsable d'intervention (RI), le coordonnateur des missions de sauvetage (CMS) au CROSS AG ou l'officier de suppléance opérations (OSOPS) au CENTOPS FAA.

152. Niveau 2 – Réponse ORSEC maritime renforcée

La réponse ORSEC maritime de niveau 2 permet de traiter un événement par un renforcement des moyens d'intervention habituels et des centres opérationnels.

Les renforts peuvent être de plusieurs types :

- **en effectifs** : en complément du personnel de permanence, des personnes affectées dans le/les centre(s) opérationnel(s) concerné(s) ou à la division AEM du CZM quittent leurs tâches habituelles pour se concentrer sur le traitement de l'événement en cours ;
- **en expertises** : le/les centre(s) opérationnel(s) font appel à des expertises extérieures (exemple : CSN AG, SARA, marins-pompiers, CEPOL, CEDRE, IFREMER, officiers de port, *Salvage master...*) ;
- **en moyens ou équipements** : l'appel à des moyens étatiques supplémentaires, la réquisition de moyens civils, éventuellement par le biais des plans de coopération régionale, ou la passation de marchés publics permettant d'affréter des moyens privés dans l'urgence (OSRL, remorqueurs, navires d'opportunité, ...).


En niveau 2 de l'ORSEC maritime, le système de gestion d'incidents repose sur une EGI. La responsabilité de l'opération est confiée à un directeur d'intervention (DI), le directeur du CROSS AG ou le chef du CENTOPS FAA selon la nature de la crise.

La décision de passer en « ORSEC maritime niveau 2 » (et donc de constituer une EGI) est prise par le directeur du CROSS AG et/ou le chef du CENTOPS FAA. Elle est notifiée par le chef de centre, ou à défaut par le CZM, à l'ensemble des acteurs maritimes et terrestres de l'intervention et de la gestion de crise.

153. Niveau 3 – Réponse ORSEC maritime d'ampleur

La réponse ORSEC maritime de niveau 3 vise à faire face à un événement maritime exceptionnel. La capacité de réponse est maximale et fait intervenir de nombreux renforts humains et matériels dans la durée.

L'événement de mer dépasse le cadre maritime en affectant l'activité humaine et/ou l'environnement limitrophe ; sa répercussion est nationale. La conjonction de plusieurs thématiques d'intervention simultanées de niveau 1 et/ou 2 peut engendrer un passage en niveau 3.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 100	Veillez, alerte, montée en puissance
	Mise à jour	06.2022


L'ampleur de l'évènement donne lieu à la mise en œuvre d'une équipe de gestion de crise qui doit pouvoir s'inscrire dans la durée et dont la composition devra être flexible et adaptée au type d'évènement. L'EGC prend place dans les locaux de la préfecture de la Martinique (salle dédiée de l'EMIZA). Le système de gestion d'incidents repose alors sur une ou plusieurs EGI ainsi qu'une EGC.

La décision de passer au niveau 3 de l'ORSEC maritime est prise par le DDG AEM. Elle est notifiée par l'EGC ou par l'officier d'astreinte AEM à l'ensemble des acteurs maritimes et terrestres de l'intervention et de la gestion de crise, *a minima via* HERMÈS, et donne lieu à l'ouverture d'un évènement SYNERGI (cf. 240 .Systèmes d'information du SGI).

Dans le cadre d'une opération de grande ampleur, du fait du nombre important de moyens sur zone et de la sensibilité de l'opération, il est nécessaire d'assurer la police du plan d'eau. Cette dernière est assumée par des moyens de l'Etat afin de :


- faire respecter une éventuelle zone d'exclusion (arrêté d'exclusion DDG AEM préparé par l'EGC) ;
- vérifier que les navires privés participant spontanément aux secours ne conduisent pas des naufragés en dehors des lieux de débarquement désignés ;
- s'assurer que le RI (ou l'OSC s'il est désigné) est bien informé du départ des rotations d'évacuation effectuées par ces navires privés.

Un AVURNAV (édité/diffusé par le CENTOPS FAA) et/ou des bulletins sécurité (édités/diffusés par le CROSS AG) peuvent venir compléter le dispositif de police afin de diffuser auprès des usagers de la mer les consignes de sécurité liées aux opérations.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022

200 – Système de gestion d'incidents



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022

210. Présentation du SGI

Le dispositif ORSEC maritime s'articule autour d'un tronc commun organisationnel modulable appelé système de gestion d'incidents (SGI). Les aspects organisationnels spécifiques à chaque domaine d'incident sont explicités dans les chapitres suivants.

211. Format du SGI

Le SGI est constitué de 3 niveaux de gestion de crise qui relèvent d'acteurs différents.

Pour une réponse de niveau 1, la fonction de « gestion de crise » (synthèse, anticipation et interfaces) est assurée par les officiers de permanence ou d'astreinte des centres opérationnels et de la préfecture de la Martinique : CMS, OSOPS et/ou OAAEM.

Pour une réponse de niveau 2, la fonction de « gestion de crise » est assurée par le directeur d'intervention (DI), renforcé par l'OAAEM.

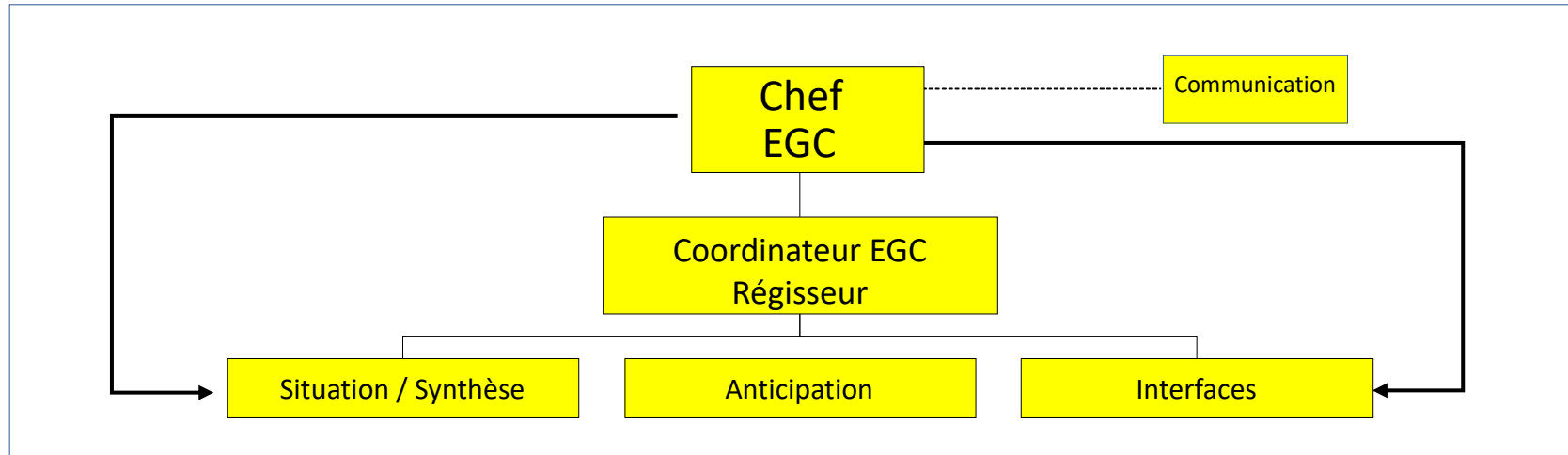
Pour une réponse de niveau 3, la fonction de « gestion de crise » est assurée par l'EGC. La décision de passer en niveau 3 est prise par le DDG AEM sur proposition du CZM ou du DI pour tous les évènements majeurs le justifiant.

212. Organigramme général

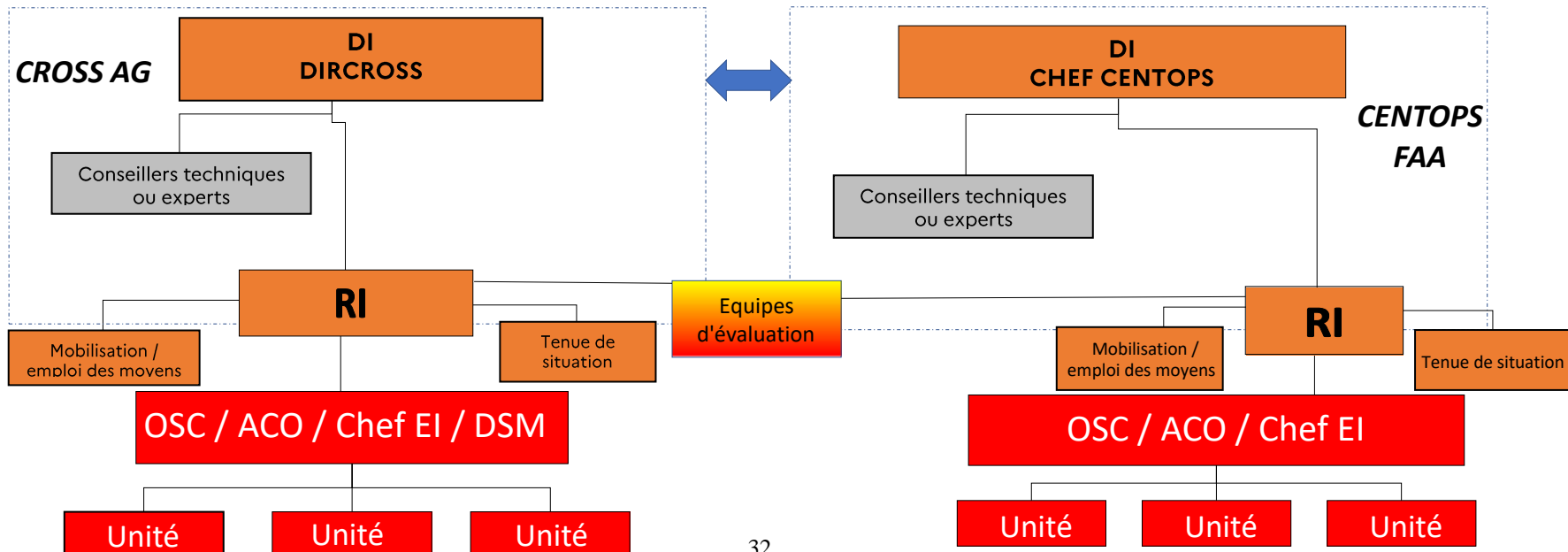
Le dispositif ORSEC maritime repose sur une équipe de gestion de crise, une ou des équipes de gestion d'intervention et des moyens engagés en mer. Le nombre de structures engagées est proportionnel à la gravité de la crise.

DOS (DDG AEM)


Gestion de crise (EGC)



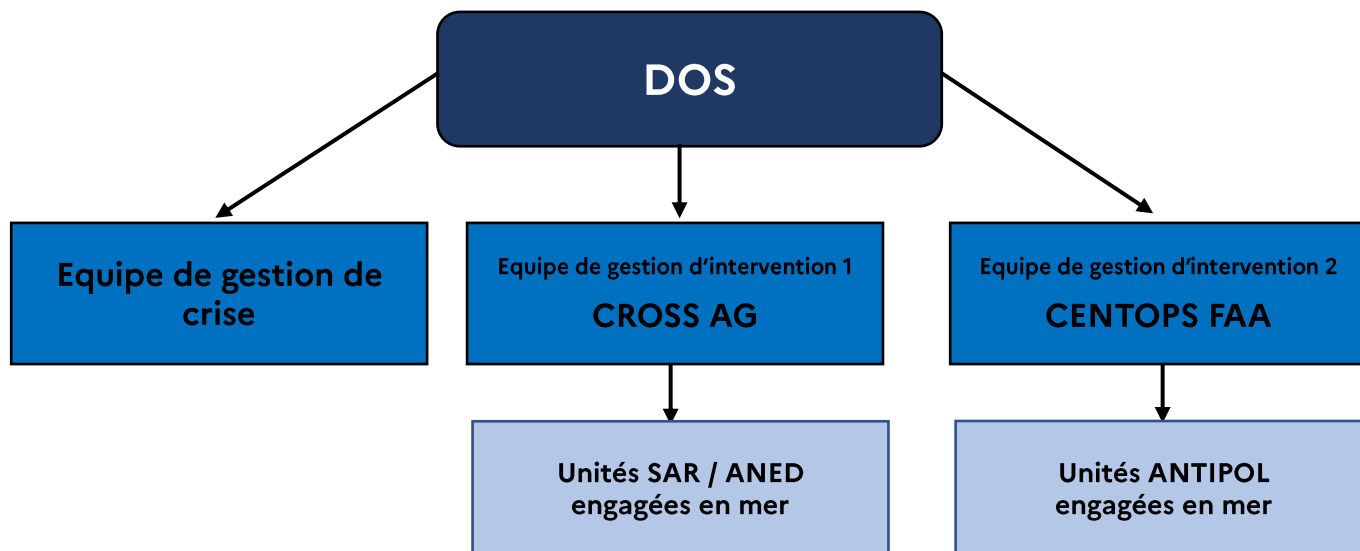
Gestion d'intervention (EGI)



Conduite de l'intervention

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022

220. Description des équipes composant le SGI



221. Équipe de gestion d'intervention (EGI)

1. Présentation générale


L'équipe de gestion d'intervention compétente est définie selon le type d'incident rencontré. En zone maritime Antilles, la répartition des compétences se fait comme suit :

Type d'événement en mer	Gestionnaire d'intervention compétent
Recherche et sauvetage (SAR)	CROSS AG
Assistance à navires en difficulté (ANED)	CROSS AG
Lutte contre une pollution en mer (POLMAR)	CENTOPS FAA

La composition de l'EGI est variable en fonction du type d'événement en mer et du centre opérationnel compétent pour intervenir. Elle fait l'objet d'un ordre particulier propre à chaque centre opérationnel.

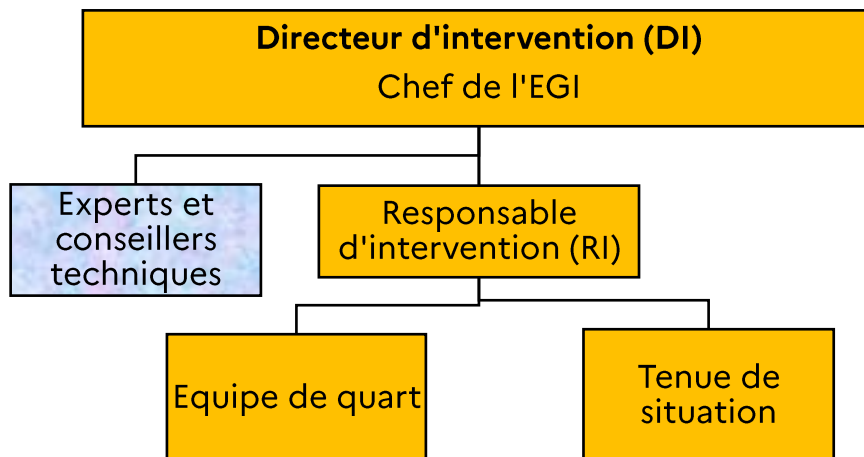
Activée sur décision du directeur de centre opérationnel concerné, l'EGI est constituée :

- du responsable d'intervention (CMS ou OSOPS) ;
- du directeur d'intervention (chef du centre opérationnel : directeur du CROSS ou chef du CENTOPS FAA) qui organise, conduit, coordonne l'intervention et dirige l'EGI ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022

- si besoin, d'experts et conseillers techniques pouvant être sollicités par l'EGI dès le niveau 2.

Quel que soit le centre opérationnel compétent, l'EGI s'organise comme suit :




2. Mission de l'EGI

Une EGI est constituée pour tout événement de niveau 2 ou 3. Le DDG AEM en est immédiatement informé.

L'EGI a pour mission de déterminer la tactique d'intervention, conformément à la stratégie arrêtée par le DOS, en fonction des moyens disponibles, du temps imparti, de l'éloignement et de l'ampleur de l'événement. Elle dirige et coordonne l'intervention en mer, le cas échéant en désignant un OSC.

Selon le type d'événement, plusieurs EGI peuvent être mises en œuvre simultanément. Les DI-SAR/ANED et DI-POLMAR s'assurent de la complémentarité de leurs interventions respectives par des échanges réguliers. Lorsque la conduite simultanée des deux interventions présente des incompatibilités et à défaut d'autre priorité fixée par le DOS, la conduite de l'opération SAR devient prioritaire, la sauvegarde de la vie humaine primant sur les autres intérêts.

Exemple : dans le cas d'une opération SAR-ANED-POLMAR de niveau 3, deux EGI sont mises en place, une EGI-SAR/ANED au CROSS AG et une EGI POLMAR au CENTOPS FAA.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022

3. Définition de la tactique d'intervention

Chaque sinistre maritime est un cas particulier pour lequel les modalités d'intervention dépendent de nombreux facteurs parmi lesquels :

- la sécurité du personnel d'intervention ;
- le type du navire sinistré ;
- le nombre de personnes impliquées ;
- le type et le volume de produit polluant présent à bord ou déversé en mer ;
- le lieu du sinistre (distance à la côte, proximité des secours, littoral potentiellement affecté, proximité d'un port-refuge) ;
- les conditions météorologiques et océanographiques (état de la mer, température de l'eau, courants, marées).

En conséquence, l'EGI doit adapter son action en fonction de chaque situation, notamment en application des principes génériques d'intervention définis dans la partie II.


4. Engagement des moyens

Le choix des moyens, leur engagement et leur désengagement sont de la responsabilité du RI et/ou du DI en fonction du niveau ORSEC activé.

Dans la phase initiale de l'intervention, le RI définit directement la mission de chacun des moyens qu'il engage : traitement de l'évènement et police du plan d'eau. Il est responsable de l'emploi des moyens affectés à l'intervention, sous réserve des responsabilités propres aux centres opérationnels militaires ou civils qui en contrôlent l'activité normale. Il tient ces centres opérationnels informés de l'engagement et du désengagement des moyens suivant les procédures propres à chacun (Marine nationale, Gendarmerie nationale, Douanes, SNSM, etc.).

D'éventuels moyens de renfort peuvent être mobilisés et mis en route par l'OAAEM en niveau 2 ou l'EGC en niveau 3, en fonction des besoins exprimés par le DI et en concertation avec ce dernier.

Lorsque de nombreux moyens nautiques sont déployés, le RI peut désigner un OSC pour les coordonner sur zone. Lorsque de nombreux moyens aériens sont déployés, le RI peut être assisté d'un coordonnateur des opérations aériennes (ACO), spécialiste aéronautique civil ou militaire.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022

222. Équipe de gestion de crise

1. Présentation et mission de l'EGC

Le rôle de l'EGC n'est pas d'assurer la conduite de l'intervention, mais de **proposer au DOS des options stratégiques** de nature à guider l'intervention, d'**apporter le soutien** nécessaire à la conduite de l'intervention (juridique, capacitaire...), d'**assurer l'information et la liaison avec les autorités** centrales et préfectorales, ainsi que d'**anticiper les répercussions** à court, moyen et long termes.

Une attention particulière est accordée aux domaines où l'événement peut avoir un impact dépassant le cadre des opérations *stricto sensu* : les aspects juridiques, médiatiques, de santé publique, environnementaux, ou encore les répercussions sur les collectivités et les activités économiques.


Dans ce cadre, l'EGC :

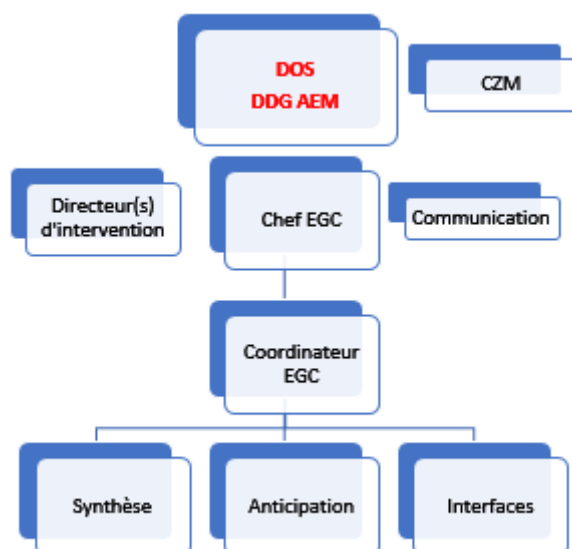
- anticipe, sous tous ses aspects, l'évolution du sinistre ;
- inscrit la gestion de l'intervention dans une stratégie plus globale ;
- prépare les options stratégiques, dont la sortie de crise, en liaison avec le directeur d'intervention, et les soumet à la décision du DOS ;
- apporte son soutien organisationnel et logistique au(x) centre(s) opérationnel(s) assurant la gestion de l'intervention ;
- instruit et anticipe tous les aspects juridiques et financiers découlant de l'événement ;
- s'assure de la bonne circulation de l'information entre l'EGC, les EGI et la cellule communication (notamment via HERMÈS) ;
- informe les autorités préfectorales, ministérielles et autres services de l'État (notamment via SYNERGI) ;
- assure les interfaces avec les acteurs extérieurs, l'armateur(s) et ses représentants ;
- définit les postures et éléments de communication, s'assure de la couverture image de l'événement, coordonne la communication sur les supports de la préfecture et vers les médias, organise les prises de parole et veille l'évolution de la médiatisation de l'événement jusqu'à la fin de la crise¹⁹.

2. Composition de l'EGC

L'EGC est, *a minima*, constituée du chef de l'EGC, des fonctions synthèse, interfaces et anticipation. Elle est systématiquement renforcée par le bureau de la communication interministérielle de la préfecture de la Martinique auquel elle fournit la synthèse des informations à communiquer.

¹⁹ Le DOS conserve la responsabilité générale de l'intervention et l'exclusivité de la communication vers les médias.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022




L'organisation mise en place pour la gestion d'une crise fait l'objet d'un ordre permanent du DDG AEM, DOS Mer. Des fiches de tâches sont attachées à chaque poste.

La composition de l'EGC aux Antilles est variable en fonction du type d'événement, des compétences présentes sur les territoires antillais et de la nature de la crise.

Cependant, des fonctions essentielles doivent être activées :

- **chef de l'EGC** : chef de la division AEM du CZM, chargé de diriger l'EGC, valider les actes de procédure et proposer au DOS les choix stratégiques ;
- **fonction « situation/synthèse »** : chargée de la tenue de la situation globale, doit assurer la liaison avec l'EGI, préparer les briefings et assurer le suivi des décisions du DOS ;
- **fonction « interfaces »** : chargée des liens avec les armateurs, les autorités centrales et préfectorales ainsi que des aspects financiers et juridiques ;
- **fonction « anticipation »** : chargée de la définition de la stratégie, de l'anticipation de l'intervention à moyen et long terme, de la logistique (soutien aux EGI et à l'EGC entre autres) et de la coordination des experts de l'EGC ;
- **fonction « communication »** : assurée par le bureau de communication interministériel de la Préfecture de la Martinique.

Ces fonctions sont assurées par le personnel de la division AEM du CZM renforcé par des personnels des administrations concourant à l'AEM (FAA, DM 972, SGCD etc.) ainsi que par des experts extérieurs. Les expertises mobilisables sont détaillées dans chaque volet.


	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022

3. Les experts

Des experts sont rassemblés au sein de la cellule « anticipation » de l'EGC dès le passage en niveau 3, sous la coordination du chef de cellule. La présence des experts mentionnés dans le tableau infra n'est pas exclusive du conseil technique qu'ils peuvent apporter au sein de l'EGI.

A titre indicatif, les principaux organismes susceptibles d'être sollicités pour mobiliser un expert sont, par domaine :

SAR	CSN AG - Armateur et/ou P&I - ARS/SCMM - METEO France – COMGEND 972
POLMAR	CEPPOL - CEDRE – IFREMER – METEO France – CSN AG – DM 971/972 – DEAL - Armateur et/ou P&I – Société de certification – FAA (BN incluse) - SARA
ANED	CSN AG – Armateur - Société de classification - Salvage master - P&I – Société de remorquage – Capitainerie des grands ports – DM971/972 – DEAL 971/972 – SDIS 971/STIS 972 - FAA (BN incluse) - METEO France

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022

230. Interfaces Mer/Terre

231. Organisation des interfaces

Les interfaces constituent le dispositif permettant la communication entre les responsables de la gestion de la crise en mer et les responsables de la gestion de crise à terre. Ainsi, la gestion de l'événement en mer (information des autorités, communication vers les médias, aspects juridiques, financiers, sanitaires et logistiques de l'événement en mer) est conduite en concertation étroite avec les centres de crise terrestres.

Dans le cadre du dispositif ORSEC maritime, les interfaces Mer/Terre relèvent de la responsabilité du/des préfet(s) de département et/ou de zone de défense et de sécurité concerné(s) par l'événement maritime en fonction de la typologie de l'événement.

1. Fonction d'interfaces au niveau 1 de l'ORSEC maritime

Au niveau 1, les interfaces avec la terre sont assurées par le centre opérationnel (CMS ou OSOPS) en charge de l'évènement.

2. Fonction d'interfaces au niveau 2 de l'ORSEC maritime

2.1 Liens

Au niveau 2 de l'ORSEC maritime, des liaisons entre équipes de gestion d'intervention maritime (EGI) et postes de commandement pour les opérations à terre (PCO et CODIS) sont établies. Lorsqu'un PCO est activé, un lien direct est établi entre le sous-préfet en charge du PCO et le directeur d'intervention. Le SIDPC ou le COD informe l'ensemble des acteurs de cette activation par tout moyen utile et consigne cette décision au moyen d'une mention dans SYNERGI.

Lorsqu'aucun PCO n'est activé, ces liaisons sont établies directement entre le SIDPC ou le COD et l'EGI.

2.2 Composition


Les interfaces avec la terre sont assurées par le DI (DIRCROSS ou chef CENTOPS FAA) en lien avec l'OAAEM. Afin d'assurer les interfaces Mer/Terre, l'EGI peut armer si nécessaire une cellule « interfaces » dont la composition relève du directeur d'intervention. Elle peut comprendre à titre d'exemple un officier du STIS 972²⁰, le médecin conseiller pour l'aide médicale en mer (MCAM) ou un spécialiste du type de navire impliqué. Un officier du SDIS/STIS peut être appelé en renfort afin d'assurer cette fonction au sein du CROSS AG.

2.3 Missions

La cellule « interfaces » de l'EGI remplit les missions définies par le directeur d'intervention, telles que :

- centraliser et diffuser des informations aux structures terrestres et recueillir auprès d'elles les informations qui lui sont utiles au regard de la préparation et de la conduite des opérations ;

²⁰ Responsable de l'interface avec le PCO ou le COD, et le CODIS.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022

- préparer et suivre la mise en œuvre du plan d'exécution des opérations de secours ;
- exprimer des besoins pour un soutien logistique, financier ou juridique vers l'OAEEM.

Nota Bene : le volet médical de l'interface, bien que suivi par l'EGI, relève de la responsabilité du SCMM. Ce dernier organise l'interface entre les opérations d'aide médicale urgente conduites en mer et à terre pour préserver la continuité et la cohérence de la chaîne médicale. Il désigne un directeur des secours médicaux (DSM) mer. Le SCMM informe le SAMU terrestre concerné du port d'accueil choisi et s'assure du transfert effectif des dossiers médicaux vers ce dernier.

3. Fonction d'interfaces au niveau 3 de l'ORSEC maritime

Dès le passage au niveau 3, la fonction « interfaces » bascule dans le champ de compétence de l'EGC.

Les interfaces avec la terre sont assurées par l'EGC de la façon suivante :

- constitution d'une cellule « interfaces » au sein de l'équipe de gestion de crise ;
- information des services de l'État par l'alimentation des systèmes d'échanges d'informations dédiés (SYNERGI, etc.) ;
- échanges téléphoniques entre décideurs (directeurs des opérations de secours) ;
- éventuellement, rattachement d'un officier de liaison du SDIS ou du STIS au sein de l'EGC.

Les modalités d'interfaces applicables aux opérations de sauvetage maritime de grande ampleur (SAR/SMGA) et d'assistance à navire en difficulté (ANED) font l'objet d'arrêtés inter-préfectoraux en Martinique et en Guadeloupe²¹.

L'EGC est, de plus, chargée des interfaces nécessaires pour répondre aux demandes de soutien formulées par l'EGI. L'EGI garde un lien opérationnel avec le responsable des unités déployées à terre et rend compte de tout échange à l'EGC.

232. Spécificités par territoire

Avant que la décision de la constitution du COD ou COZ ne soit prise, les responsables de la gestion de la crise en mer échangent avec leurs interlocuteurs courants, respectivement le SIDPC concerné (préfecture de département) ou l'état-major de zone de défense et de sécurité (préfecture de zone).

1. Martinique


Les liaisons de coordination sont établies entre l'EGC, le COZ et le COD 972. L'EGC est co-localisée avec le COZ et à proximité directe du COD 972. Les échanges d'informations, facilités du fait de cette proximité géographique, doivent malgré tout être formalisés par des points de situation réguliers.

2. Guadeloupe

L'EGC reste co-localisée avec le COZ. Des liaisons sont cependant établies entre l'EGC, le COZ et le COD 971.

Un officier de liaison désigné par le CZM peut également être détaché au sein du COD 971 afin de faciliter les échanges entre l'EGC et cette entité et ainsi apporter l'expertise de l'AEM

²¹ Arrêtés inter-préfectoraux n°2017-04 et n°2019-224.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022

auprès du préfet de la région Guadeloupe (officier de la Direction de la mer en Guadeloupe en priorité).

3. Saint-Barthélemy / Saint-Martin

L'officier de l'UT DM 971 détaché au COD Saint-Martin peut être désigné pour faire le lien avec l'EGC.

240. Systèmes d'information du SGI

241. HERMÈS

L'application HERMÈS est une main-courante partagée, développée par le ministère des armées et utilisée dans le cadre de l'ORSEC maritime par les centres opérationnels gestionnaires d'intervention (CENTOPS FAA, CROSS AG), ainsi que les acteurs de la gestion de crise. Elle constitue à la fois un outil de partage d'information en temps réel, permettant de limiter les contacts bilatéraux redondants entre tous les acteurs, un outil de synthèse de la crise, et un outil d'archivage de la chronologie de gestion de crise à des fins de retours d'expérience et éventuellement de contentieux.

HERMÈS ne doit pas être partagé avec les acteurs extérieurs à l'ORSEC maritime, mais la circulation d'informations entre HERMÈS et SYNERGI est assurée par la cellule « interfaces » de l'EGC.

242. SYNERGI

Développée par la Sécurité civile, l'application SYNERGI (SYstème Numérique d'Echange, de Remontée et de Gestion de l'Information) constitue un moyen de communication et d'échange d'informations de crise entre les acteurs étatiques (départementaux, zonaux, interministériels) impliqués dans le traitement d'une crise de sécurité civile.

Site numérique sécurisé partagé sur Internet, SYNERGI permet d'alimenter en temps réel les autorités administratives déconcentrées (préfectures, directions départementales), les structures opérationnelles de l'État permanentes ou temporaires (COZ, CODIS, COD, PCO, ...) ainsi que les autorités centrales (CoFGC, COGIC).


L'administrateur SYNERGI de l'équipe de gestion de crise aux Antilles est l'EMIZA. Il est le correspondant privilégié de l'administrateur national de SYNERGI, le gestionnaire technique local de l'application et le gestionnaire des droits d'utilisation au sein de l'EGC.

1. Ouverture d'un événement SYNERGI

La décision de créer un événement SYNERGI relève directement du directeur des opérations de secours. Par principe, elle est systématique au niveau 3 de l'ORSEC maritime. Pour les autres niveaux, elle dépend de l'appréciation faite par le DOS de l'impact politique et/ou médiatique potentiel de l'événement en cours de traitement.

Concrètement, l'ouverture de l'événement SYNERGI est effectuée par la cellule « interfaces » de l'équipe de gestion de crise au niveau 3 de l'ORSEC maritime et par l'officier d'astreinte AEM aux autres niveaux de l'ORSEC.

Afin de permettre à tous les acteurs et autorités concernés par l'incident d'accéder à l'événement SYNERGI créé par l'EGC, cette dernière doit l'ouvrir sur la base de données des événements terrestres (« Zone de défense » et non « Zone maritime Antilles »).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022

2. Alimentation d'un événement SYNERGI

Tout au long de la gestion de crise, SYNERGI est alimenté exclusivement par la cellule « interfaces » de l'EGC (ou l'officier d'astreinte AEM en l'absence d'EGC), après validation formelle du chef de l'EGC ou de l'OAAEM. SYNERGI ne constituant pas une main-courante exhaustive de suivi de la crise, seules les informations consolidées et pertinentes pour les autorités ont vocation à y figurer.


3. Clôture d'un événement SYNERGI

A l'instar de la création de l'événement, la décision de clôture de l'événement relève directement du directeur des opérations de secours. La clôture est effectuée par la cellule « interfaces » de l'EGC (ou par l'officier d'astreinte AEM en l'absence d'EGC). Il est important de noter qu'un dossier clos reste consultable dans l'application SYNERGI et qu'il peut être réactivé.

243. SINUS

Le Système d'Information Numérique Standardisé (SINUS) permet l'identification, le dénombrement et le suivi des victimes dans le cadre du dispositif ORSEC. Il est mis en œuvre par les sapeurs-pompiers²². Ce système permet d'avoir un aperçu global des victimes par l'intermédiaire des « fiches victimes », alimentées par les primo-intervenants et rattachées à un bracelet à code-barres distribué aux victimes dès la première prise en charge. Cet outil est en cours de déploiement aux Antilles.

²² Arrêté du 17 février 2010 portant création d'un traitement automatisé de données à caractère personnel dénommé « système d'information numérique standardisé » (SINUS)

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022

250. Outils informatiques d'intérêt maritime

251. Calcul de dérive

MOTHY est un outil développé par Météo France pour simuler la dérive de nappes de polluants ou d'objets flottants en mer. Ce modèle prend en compte les vents observés et prévus, les courants maritimes et la dérive de surface. Les centres opérationnels ont un accès permanent à Météo France pour demander une prévision de dérive qui est ensuite mise à disposition sur un site Internet partagé.

252. Cartographie

DATA SHOM²³ est un portail permettant de visualiser et télécharger les données de référence du SHOM. Thématiques : bathymétrie, sédimentologie, marée, limites maritimes, cartographie, bases de données maritimes et littorales, prévisions océanographiques à 5 jours sur toute la colonne d'eau (température, salinité, vitesse du courant), prévisions à 5 jours des états de mer. Il permet également d'importer des données d'environnement provenant d'autres portails. Il est possible d'exploiter la cartographie pour dessiner des objets et des zones sur les calques proposés par le site.

GEOPORTAIL²⁴ est un portail mis en œuvre par l'IGN qui permet la visualisation de données géolocalisées et offre, entre autres, un modèle numérique continu terre-mer sur la frange littorale. Il est possible d'exploiter la cartographie pour dessiner des objets et des zones sur les calques proposés par le site.


QGIS est un système d'information géographique (SIG) utilisé par les administrations de l'Etat. Il permet d'afficher et de superposer des couches de données (axes routiers, topographie, fonds marins) et de suivre, en temps réel, l'évolution d'unités sur zone. Chaque unité peut apporter ses éléments sur la carte en enregistrant et en partageant sa propre couche vectorielle. Cette application permet d'avoir une vision globale d'une opération en cours (militaire ou de sécurité civile). Elle constitue un outil d'aide à la décision en contexte de crise.

INPN²⁵ (inventaire national du patrimoine naturel) est le portail officiel de la biodiversité et de la géodiversité françaises, de métropole et d'outre-mer. Il regroupe l'ensemble des connaissances sur les espèces animales et végétales, les milieux naturels, les espaces protégés et le patrimoine géologique à partir de données de référence.

²³ <https://data.shom.fr/>

²⁴ <https://www.geoportail.gouv.fr/carte>

²⁵ www.inpn.mnhn.fr + <https://inpn.mnhn.fr/viewer-carto/espaces/I056FR3800646>

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 200	Système de gestion d'incidents
	Mise à jour	06.2022

253. Systèmes d'informations maritimes

L'EMSA²⁶ (European Maritime Safety Agency) met en œuvre un système européen d'échange d'informations maritimes le « **SEG** » (the new SafeSeaNet Ecosystem), anciennement dénommé SafeSeaNet. Il permet d'accéder aux données sur la sécurité maritime hébergées par les Etats membres et mises à disposition pour la réalisation des objectifs recherchés par la réglementation de l'Union Européenne.

SPATIONAV est un système de surveillance maritime en temps réel utilisé par les sémaphores et les CROSS, ainsi que par les centres de commandement et de décision de la fonction garde-côtes (CoFGC, Marine nationale, Douane, Gendarmerie maritime). Développé par la DGA, il centralise de nombreuses informations recueillies par les systèmes de surveillance côtiers (comme les radars et les caméras d'observation), par des satellites, des avions de surveillance maritime ou des bâtiments en mer.

THETIS est une base de données partagée dédiée aux résultats des inspections effectuées par les inspecteurs de la sécurité des navires et entretenue par l'EMSA.

TRAFIC 2000 est le système national français d'échange d'informations maritimes. Développé par les Affaires maritimes, il permet d'accéder aux données nationales et aux données d'intérêt, pour les zones sous juridiction française, automatiquement collectées ou transmises depuis « SafeSeaNet ». Il dispose d'un module externe, nommé « Grace », pour le traitement spécifique de l'échange des données AIS.

SEASEARCHER est un portail développé par la Lloyd's pour le suivi et l'analyse du trafic mondial, il capitalise également une base de données sur les caractéristiques des navires.

MAS²⁷ (*Maritime Awareness System*) est un système d'information développé par le groupe français CLS (Collecte Localisation Satellites) et en expérimentation par la Marine nationale pour le suivi et l'analyse des activités en mer.

ANAIS²⁸ (Analyse des Incohérences de Situation maritime) est un projet porté par la « Fabrique Numérique Défense Connect » et sponsorisé par le Ministère des Armées. Il a pour objectif d'améliorer le suivi des multiples activités en mer, et en particulier de détecter les comportements de navires suspects ou dangereux.


ASTERIE²⁹ est un système national français donnant accès à des requêtes paramétrées dans les domaines administrés des navires professionnels ou des navires plaisance. Cette application est sous la responsabilité de la DAM (Direction des Affaires Maritimes).

²⁶ <https://portal.emsa.europa.eu/home>

²⁷ <https://mas-marinenationale.cls.fr/mui>


²⁸ <https://anais.beta.gouv.fr/>

²⁹ http://asterie.application.equipement.gouv.fr/Asterie/default_internet.htm

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	PARTIE II	Dispositions par type d'incident
	Mise à jour	06.2022

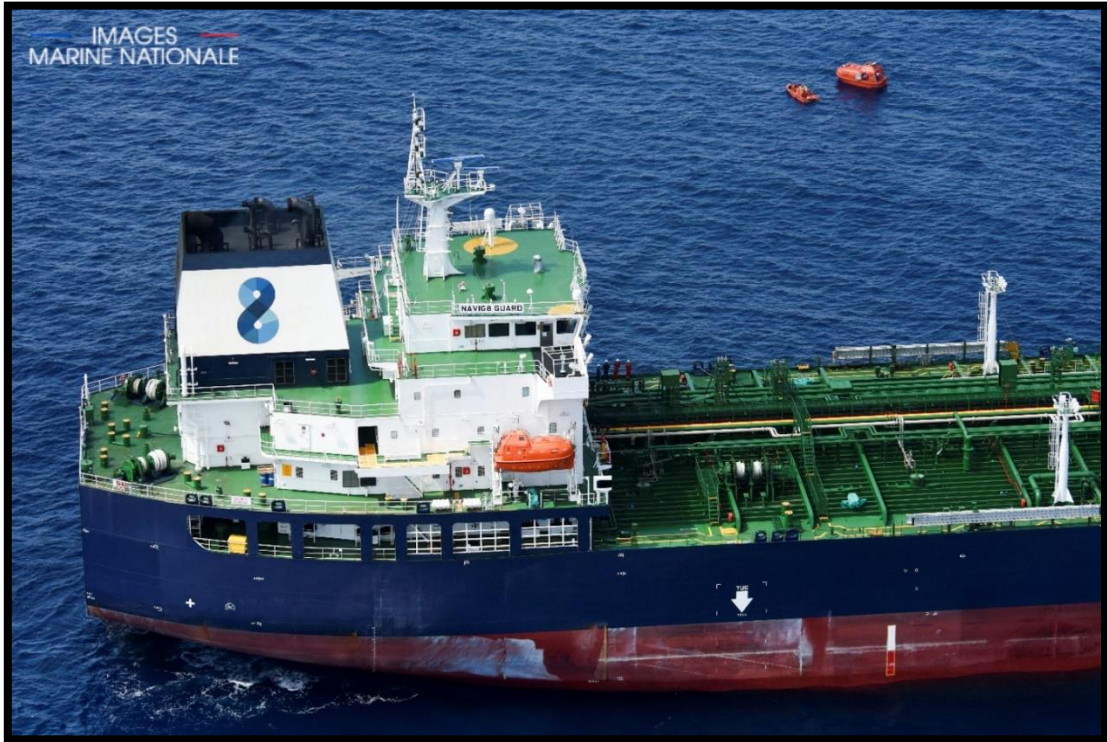
Partie 2 – Dispositions par type d'incident




	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

300 – SAR

Sauvetage de la vie humaine



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

Les dispositions prévues dans le présent volet décrivent, dans le cadre du sauvetage de la vie humaine, les fondements juridiques de l'intervention de l'Etat, les modalités de montée en puissance du dispositif ORSEC maritime, le circuit d'information spécifique à ce type d'événement, ainsi que la gestion des opérations.

Ces dispositions complètent les dispositions générales contenues dans le tronc commun (chapitres 100 et 200), qui s'appliquent en SAR comme dans tous les autres volets de l'ORSEC, notamment pour ce qui relève de l'organisation du système de gestion d'incidents, des systèmes d'informations utilisés ou des modalités d'interfaces avec la terre.

Le sauvetage de la vie humaine comprend la recherche, le secours, le sauvetage, la récupération, le recensement, la protection et la mise à l'abri ainsi que l'évacuation vers un point d'accueil à terre de personnes en détresse en mer. Dans ce chapitre, sont visées toutes les formes d'intervention pour le sauvetage de la vie humaine en mer (SAR).

310. SAR maritime

311. Fondements juridiques de l'intervention de l'État en SAR

1. Fondements juridiques internationaux

Les fondements juridiques qui traitent de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer relèvent de plusieurs conventions internationales ratifiées par la France.

La convention de Bruxelles de 1910, puis celle de Londres de 1989, fixent le principe de l'obligation, pour tout capitaine de navire, de prêter assistance à toute personne en danger de se perdre en mer. **L'assistance aux personnes est obligatoire et gratuite.**


La convention internationale de 1974, relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) dispose, dans son chapitre V, que les États côtiers doivent mettre en place, lorsque cela est possible, des dispositifs et installations de sauvetage en fonction du trafic et des dangers pour la navigation.

La convention internationale de Hambourg de 1979 fonde la coopération internationale en matière de recherche et de sauvetage. Les espaces maritimes sont découpés en régions de recherche et sauvetage (SRR) déterminées par accords entre États, sans lien avec les frontières. La responsabilité du sauvetage dans chacune de ces zones est assumée par un État.

La convention de Hambourg est complétée par un manuel opérationnel dont l'application n'est pas obligatoire (manuel IAMSAR). Ce recueil prévoit notamment l'existence d'unités de recherche et de sauvetage qui doivent pouvoir se rendre rapidement sur les lieux de détresse, être correctement équipées pour cette mission et être pourvues d'un équipage entraîné.

2. Transpositions nationales

Les dispositions des conventions internationales sont mises en œuvre au niveau national par un ensemble de textes législatifs et réglementaires qui définissent l'organisation du sauvetage en mer et en attribuent les différentes responsabilités. Les trois piliers en sont le code des transports, le code de la sécurité intérieure et, pour les Antilles, le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer :

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

- l'article L5262-2 du code des transports reprend les dispositions de la convention de Londres de 1989 et rappelle l'obligation pour tout capitaine de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre ;
- le code de la sécurité intérieure :
 - les articles L742-5 à L742-10 disposent que le représentant de l'État en mer mobilise et met en œuvre les moyens de secours publics et privés nécessaires et qu'il conduit les opérations ;
 - les articles R761-2 et R742-1 à R742-17 définissent les responsabilités des différents acteurs du sauvetage des personnes en mer. Le CROSS AG assure la permanence opérationnelle et prend, sous la responsabilité du DDG AEM, la direction de toute opération de recherche et de sauvetage maritime dans sa zone de compétence.
- le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 précise l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer et rappelle l'autorité du DDG AEM dans les domaines de la sauvegarde des personnes et des biens et de la protection de l'environnement.

312. Principes généraux du SAR

1. Responsabilité du CROSS AG

Le DDG AEM, autorité de recherche et de sauvetage régionale SAR conformément au droit international, est responsable de la préparation, de l'organisation et de la conduite des opérations de sauvetage sur l'ensemble de la région de recherche et de sauvetage des Antilles (SRR FDF). Il est assisté par le CZM.

Conformément à l'instruction du Premier ministre du 29 mai 1990 relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en mer, la responsabilité des opérations de recherche et de sauvetage appartient au DDG AEM qui assure la coordination de la mise en œuvre opérationnelle de l'ensemble des moyens de secours publics ou privés en mesure de participer à la recherche et au sauvetage des personnes en mer.

Le CROSS AG est le centre opérationnel chargé de l'exécution de cette mission. Le directeur du CROSS AG est ainsi le représentant permanent du DDG AEM dans la mise en œuvre des moyens de sauvetage au sein de la SRR FDF.

Le coordonnateur de mission de sauvetage (CMS) dirige les opérations de recherche et de sauvetage sous l'autorité du directeur du CROSS AG et sous la responsabilité du DDG AEM.


2. Responsabilité du commandant du navire

Le capitaine du navire est responsable de la sécurité de ses passagers, de son équipage et de son navire. Face à un sinistre dans la SRR française, il lui appartient d'émettre sans délai et en priorité une alerte à destination du CROSS AG et de décider de l'évacuation du navire ou du maintien des passagers et de l'équipage à bord.

Lorsqu'il décide de maintenir à bord les passagers et sous réserve que le DDG AEM ne recoure pas à une procédure d'intervention d'office, le capitaine dirige les opérations conduites à bord pour lutter contre le sinistre, secourir les victimes et porter assistance aux personnes impliquées. Les services de l'État interviennent alors en soutien, en conseil et en renfort de l'action dirigée par le capitaine du navire.

3. Responsabilités et obligations de l'armateur du navire impliqué

L'armateur est tenu aux obligations suivantes :

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

- Connaissance du nombre de personnes à bord (obligation d'avoir une procédure de comptage pour tous les navires à passagers exploités en France³⁰ ;
- Transmission de la liste d'équipage au CROSS AG ou à l'EGC (code des transports) ;
- Mise à disposition du plan de coopération SAR³¹. Ce plan est requis sur tous les navires à passagers effectuant des voyages internationaux ainsi que ceux relevant du code HSC (navires à passagers à grande vitesse). En cas de défaillance de l'armateur, les plans sont également consultables dans le MRCC de référence du navire. Une liste est tenue à jour par l'agence maritime des garde-côtes britannique à l'adresse suivante :

<https://www.gov.uk/government/publications/international-sar-co-operation-plans-index>

L'armateur est également tenu d'apporter son concours par tous moyens appropriés à la gestion des opérations de secours (activation de sa cellule de crise) dans le cadre de l'application du code ISM (*international safety management code*) : mise à disposition de personnels à l'EGC et armement d'une cellule d'information des familles au sein de la compagnie maritime, entre autres.

4. Détermination du mode d'action

Le RI ou le DI et le SCMM déterminent la configuration de l'organisation des secours à mettre en place en mer. Le projet d'organisation, validé par le RI ou le DI, est transmis au capitaine du navire. L'organisation définitive résulte d'une décision conjointe du RI ou du DI et du capitaine du navire. Cette décision s'impose à tous les intervenants.

En fonction de la situation, le médecin régulateur du SCMM³² peut se rendre au sein du CROSS AG.

320. Circulation de l'information en SAR


Le schéma suivant a vocation à présenter le circuit générique de l'information en SAR et les liens entre les différents organismes potentiellement impliqués. Certains de ces acteurs ou organismes n'interviennent toutefois qu'au niveau 2 ou 3 de l'ORSEC maritime.

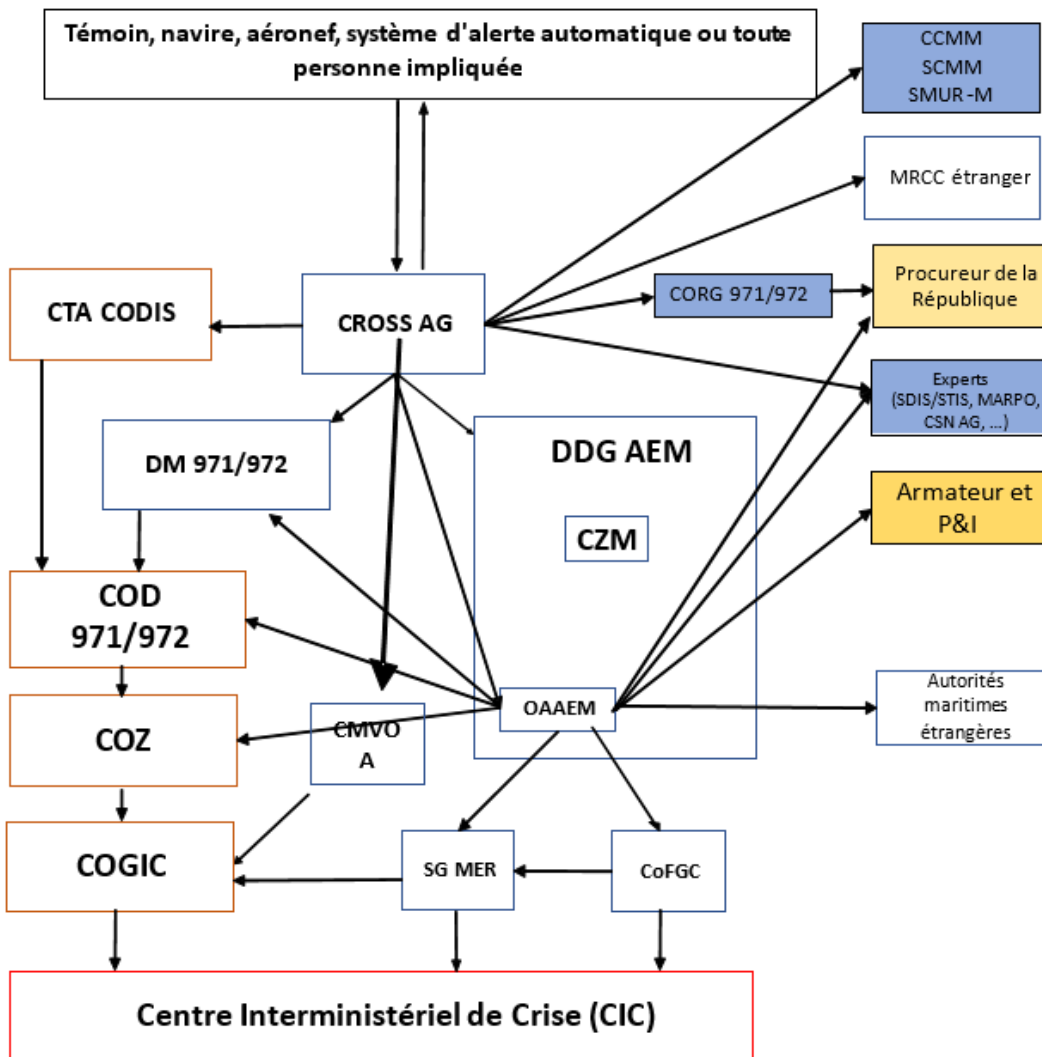
Le CROSS AG, en contact direct avec le navire concerné, procède à une première analyse de la situation et engage les opérations de sauvetage. Dès que la situation l'exige, il contacte l'OAAEM et en informe le DDG AEM au début et en cours d'opération.

³⁰ Arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, plus spécifiquement la division 170

³¹ Conformément à la convention SOLAS et à la circulaire MSC/Circ. 1079/Rev.1 du 16 juin 2017

³² SAMU de Coordination Médicale Maritime

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022



330. Gestion d'une opération SAR de niveau 1


Les principes généraux d'organisation du SGI fixés dans le chapitre 200 du présent dispositif s'appliquent en toutes circonstances. Ils sont complétés et précisés ci-après pour les opérations qui relèvent du SAR.

331. Définition du niveau 1 SAR

La réponse ORSEC maritime de niveau 1 permet de traiter un événement à l'aide des moyens d'intervention habituels et des centres opérationnels dans leur configuration courante, sans renfort.

Le niveau 1 de l'intervention SAR correspond à la prise en charge de quelques victimes, blessés ou non, dans la zone de compétence du CROSS AG.

Exemples : kayakiste à la dérive, accident de plongée « classique », évacuation d'un voilier en difficulté, évacuation médicale ou sanitaire d'une à deux personnes sur un navire.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

332. SGI au niveau 1 SAR

Au niveau 1 SAR, le CROSS AG reste armé en situation de veille normale. Le directeur du CROSS AG assure en direct les relations avec le DOS Mer. Il l'informe des opérations d'intérêt, lui présente les dispositifs de recherche en place sur des cibles identifiées et lui propose pour validation la suspension ou l'arrêt de ses recherches.


L'OAAEM intervient en tant que de besoin, notamment pour assurer les interfaces avec l'armateur et les autorités à terre, voire pour assurer la gestion médiatique.

333. Aide médicale en mer en niveau 1

Dans la SRR du CROSS AG, en opération SAR niveau 1, l'aide médicale en mer se déroule conformément à l'instruction du Premier ministre en date du 28 juillet 2021 relative à l'aide médicale en mer :

- Le centre de consultation médicale maritime (CCMM) implanté à Toulouse, qui assure un service permanent de consultations et d'assistance télé médicales à la demande du navire ou du CROSS AG, effectue une analyse de situation, prescrit la thérapeutique adaptée et préconise le type de conduite opérationnelle à tenir : choix entre assistance (soin et suivi à bord, avec ou sans déroutement), EVASAN (urgence nécessitant une évacuation sanitaire non médicalisée) et EVAMED (urgence nécessitant une intervention médicalisée à bord suivie ou non d'une évacuation) ;
- Le SAMU de coordination médicale maritime (SCMM) de Fort-de-France, en charge de la logistique médicale, propose l'équipe médicale (SMUR-M) destinée à médicaliser le moyen retenu par le CROSS AG et prévient le(s) SAMU côtier(s) afin de préparer la prise en charge de la victime à terre ;
- Le CROSS AG présente au SCMM la situation en précisant les contraintes techniques et maritimes (distance, météo, navire, moyens disponibles). Le SCMM valide la stratégie médicale avec le CROSS AG (choix du vecteur, équipe médicale, accueil de la victime). La décision finale du choix du vecteur revient au CROSS AG ;
- Le SMUR-M (Fort-de-France) déploie une équipe en mer si nécessaire.


Si l'état de la victime le justifie (urgence vitale absolue), le CROSS AG peut informer directement le SCMM sans passer par le CCMM. Le SCMM se dimensionne alors pour assurer la gestion de la partie médicale opérationnelle en mer et les interfaces avec les structures terrestres de santé.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

334. Synoptique d'une opération en SAR de niveau 1

CROSS AG	Centre opérationnel d'une administration de la fonction garde-côtes
<ul style="list-style-type: none"> • Recueille et analyse les éléments de l'alerte. • <i>Contacte directement le DIRCROSS/DDG AEM si besoin.</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Informe OAAEM / COFGC et CMVOA si pertinent.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Informe le CROSS AG de la disponibilité des moyens.
<ul style="list-style-type: none"> • Conduit l'opération de sauvetage et coordonne les moyens engagés. • <i>Émet des messages de sécurité.</i> • <i>Récupère les coordonnées du propriétaire.</i> • <i>Informe la DM concernée.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Engage les moyens sur demande du CROSS.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Contacte directement le DIRCROSS/DDG AEM pour suspension ou arrêt des recherches.</i> • Rédige et diffuse le SITREP de fin évènement. 	

Mentions en italique : uniquement si nécessaire au regard de l'évènement.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

340. Gestion d'une opération SAR de niveau 2

341. Définition du niveau 2 SAR

La réponse ORSEC maritime de niveau 2 permet de traiter un événement par un renforcement des moyens et des capacités d'expertise. Les renforts peuvent être de plusieurs types :

- **en effectifs** : en complément du personnel de permanence, des personnes affectées au CROSS AG, au SCMM ou auprès du CZM (division AEM) quittent leurs tâches habituelles pour se concentrer sur le traitement de l'événement en cours ;
- **en expertises** : le CROSS AG fait appel à des expertises extérieures (SDIS/STIS, marins-pompier, inspecteurs de la sécurité des navires, EEI, ...) ;
- **en moyens ou équipements** : moyens de l'Etat, éventuellement d'autres moyens sollicités par le biais des plans de coopération régionaux, réquisition/affrètement de moyens civils, utilisation de navires d'opportunité, ...


Exemples : multitude d'opérations se déclenchant de manière simultanée, évacuation d'un nombre de personnes important ou évacuation médicale ou sanitaire nécessitant le renfort d'une seconde équipe et/ou d'un second vecteur.

342. SGI au niveau 2 SAR

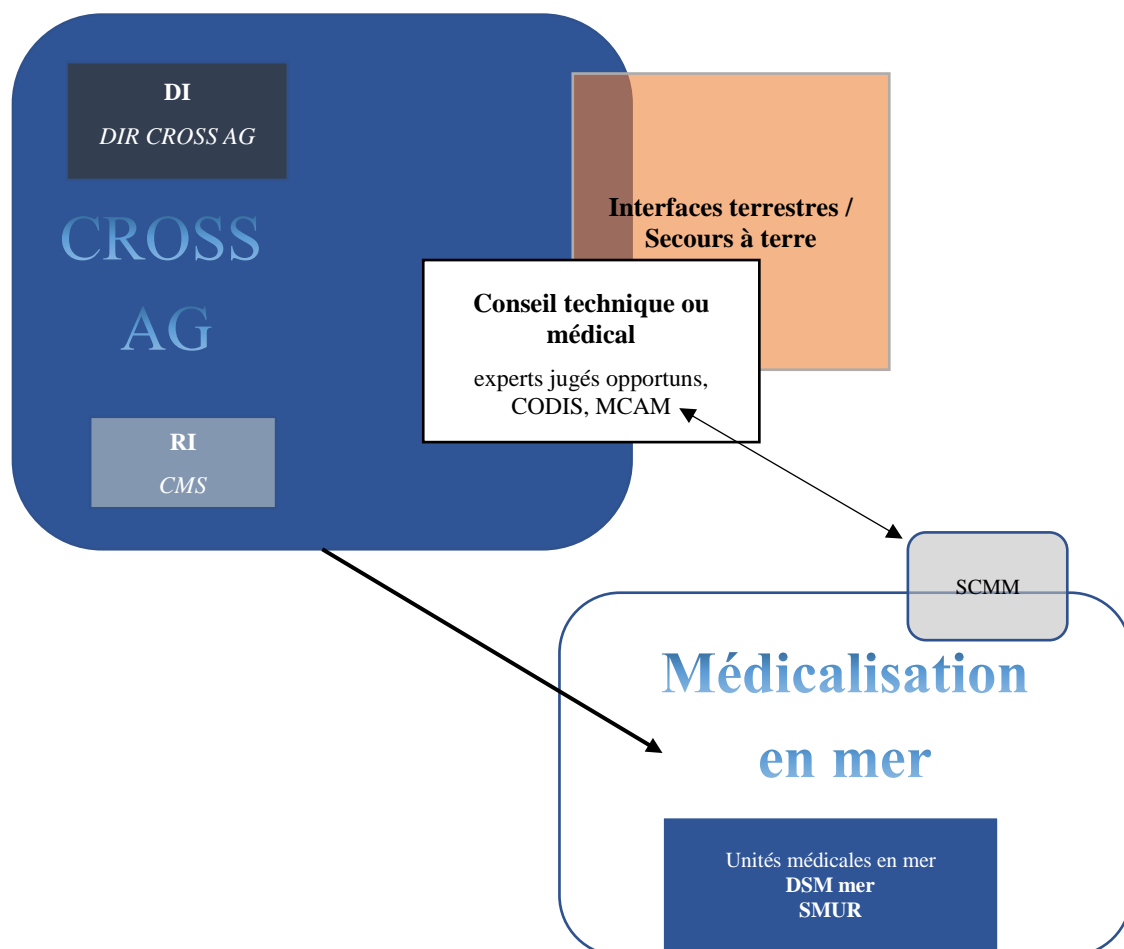
En SAR, l'EGI est constituée au CROSS AG. Le passage au niveau 2 de l'ORSEC maritime et la constitution d'une EGI sont décidés par le DI et notifiés à l'ensemble des acteurs de l'intervention, dans la mesure du possible, *via* HERMES.

Le directeur du CROSS AG agit comme directeur d'intervention (DI). L'officier du CROSS AG qui assure la fonction de CMS est chargé de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage. Il assure la fonction de responsable de l'intervention (RI). L'organisation interne du CROSS AG est modifiée afin de maintenir la capacité de coordination de l'ensemble des opérations de secours en mer.

Une cellule expertise peut-être montée au CROSS AG en fonction du besoin.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022


343. Médicalisation des secours



Dans le cas d'opérations multiples, la médicalisation se fait conformément à l'instruction du Premier ministre en date du 28 juillet 2021 relative à l'aide médicale en mer.

1. Objectifs

- assurer la prise en charge médicale des victimes d'un sinistre maritime (prise en charge en mer ou à terre, selon les circonstances et possibilités) ;
- diriger l'ensemble des victimes vers des structures de soins adaptées ;
- assurer la continuité des opérations médicales en mer et à terre.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

2. Principes de base

- une phase d'évaluation médicale précède toute action de médicalisation en mer ;
- le CROSS AG demeure en tout état de cause le seul décideur en matière d'emploi des moyens, quelle que soit l'urgence médicale établie ;
- les équipes médicales du dispositif « mer », placées sous la direction du directeur des secours médicaux mer (DSM Mer), sont subordonnées au commandant du navire sur lequel elles se trouvent ;
- les médecins sur zone sont seuls juges de leurs actions techniques médicales, réalisées en adéquation avec les moyens mis à leur disposition et en fonction des circonstances.

3. Niveaux de médicalisation en mer


En fonction des circonstances, des résultats de l'évaluation initiale et des besoins d'intervention, quatre niveaux de médicalisation en mer peuvent être définis :

- **Niveau 0** : absence de blessé → aucune médicalisation ;
- **Niveau 1** : blessé unique ou nombre très limité de blessés et/ou pathologies bénignes → prise en charge par la première équipe médicale (cas à rapprocher de l'aide médicale en mer telle que prévu par l'instruction du PM du 28 juillet 2021) ;
- **Niveau 2** : blessés en nombre limité mais nécessitant le renfort d'une deuxième équipe et/ou d'un deuxième vecteur ;
- **Niveau 3** : nombreux blessés et/ou pathologies graves : médicalisation sur place (équipes médicales d'intervention ou mise en œuvre d'un poste médical avancé en mer ou d'un point de regroupement des victimes) ou mise en place d'importants moyens d'évacuation.

Bien que chaque opération soit particulière, un choix doit être fait entre trois grandes options :

- évacuation du navire sinistré ;
- évacuation des blessés seulement ;
- médicalisation à bord.

Nota Bene : si le flotteur est en difficulté, priorité est donnée à l'évacuation vers un ou des point(s) de regroupement des naufragés : flotteur adapté à proximité, île...

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

4. Mise en œuvre de la médicalisation en mer

- le SCMM met en alerte les SMUR maritimes mobilisables en mer en vue de préparer leur intervention éventuelle ;
- après validation du mode d'action, le CROSS AG et le SCMM déterminent conjointement les points de rendez-vous entre les équipes de SMUR maritime et les vecteurs mobilisés par l'EGI ;
- le SCMM mobilise le SMUR maritime et l'informe des points de rendez-vous avec les vecteurs ;
- lorsque plusieurs équipes médicales sont arrivées à bord, le SCMM désigne le directeur des secours médicaux mer (DSM Mer) et en informe le directeur de l'EGI.

5. Envoi d'équipes médicales d'intervention au plus près du lieu du sinistre

Dès qu'elles ont été rassemblées, les équipes médicales d'intervention font connaître leur disponibilité au SCMM qui en informe l'EGI. Elles sont envoyées sur place par le CROSS AG, en fonction des besoins, par les moyens appropriés (aériens ou nautiques).

Missions possibles :

- exercer la fonction de DSM Mer (sur décision SCMM) ;
- participer à l'évaluation et au tri ;
- prodiguer les premiers soins aux blessés ;
- conditionner les blessés en vue de leur évacuation ;
- aider à l'évacuation des naufragés.


6. Missions des acteurs de la médicalisation en mer

6.1. CROSS AG (EGI SAR)

- dirige les opérations de sauvetage ;
- apprécie la nature et l'ampleur de l'événement ;
- sollicite et coordonne l'intervention des services spécialisés (SCMM, SMUR-M, équipes de marins-pompiers...).

6.2. Médecin coordonnateur de l'aide médicale en Mer (MCAM)

- fait partie intégrante de l'EGI ;
- est en lien direct avec le SCMM ;
- clarifie la situation sanitaire en mer (nombre de victimes, typologie, évolutivité...) à partir des éléments reçus du navire ;
- détermine la dimension médicale du dispositif matériel et humain ;
- désigne le DSM Mer (SMUR-M) ;
- régule et organise les EVASAN ou EVAMED de première urgence ;
- propose au CROSS AG la stratégie médicale à adopter et les options de prise en charge des victimes (PMA Mer, maintien à bord, prompt débarquement...) ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

- conseille le CROSS AG pour l'organisation, la fourniture et la coordination du dispositif dédié à l'assistance médicale au sein des opérations de secours en mer ;
- établit le lien avec le SAMU départemental pour l'accueil des victimes à terre.

6.3. Directeur des secours médicaux en mer (DSM Mer)

Le DSM Mer est chargé, en liaison permanente avec le commandant du navire et le SCMM, d'organiser puis de diriger les actions médicales à bord.

Exercée dans un premier temps par le premier médecin arrivé à bord, cette fonction peut par la suite être confiée à un autre intervenant en fonction de l'arrivée des renforts sur désignation du SCMM.


Il appartient au DSM de :

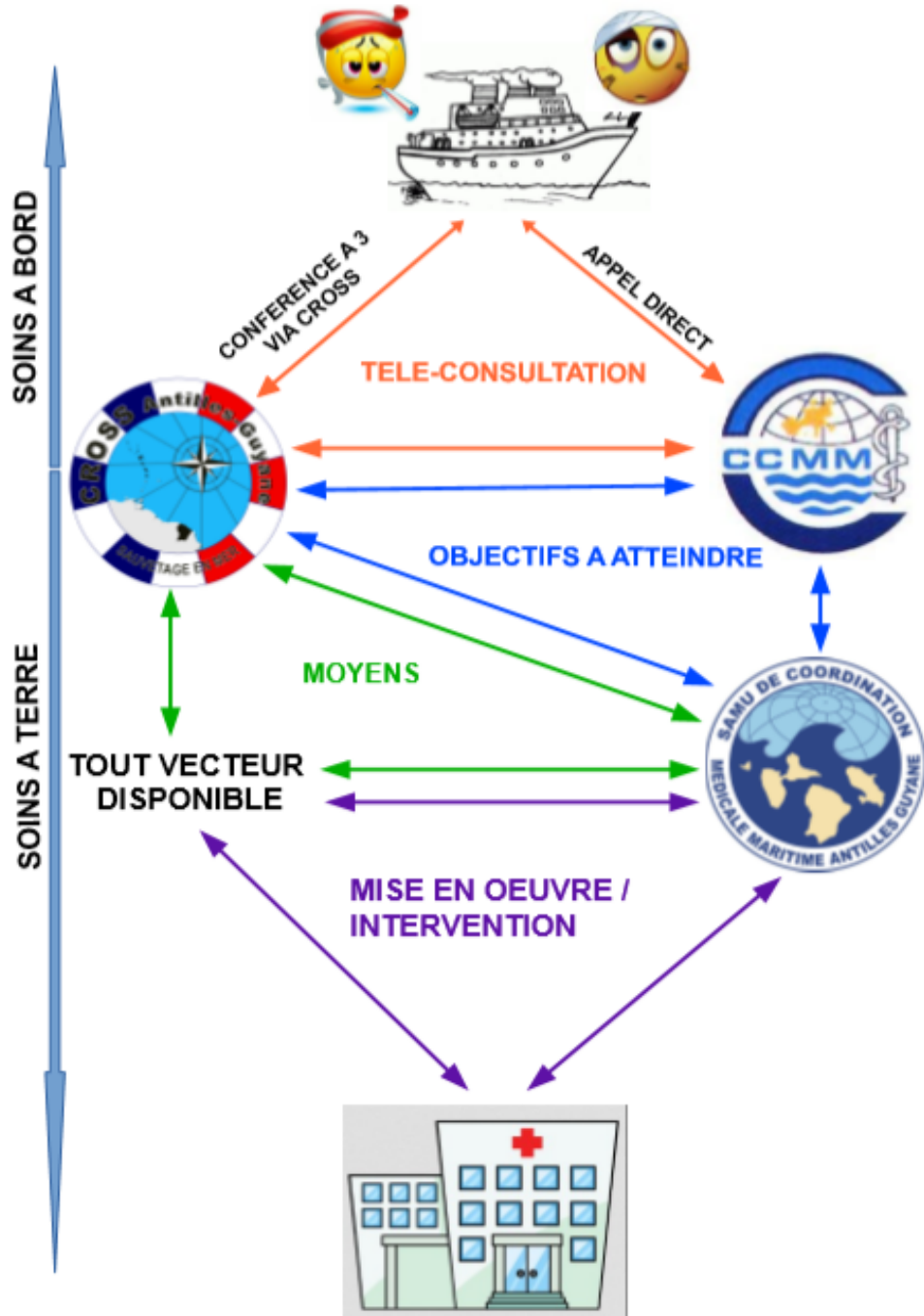
- prendre en compte le dispositif mis en place et les premiers éléments d'évaluation médicale fournis par le bord ;
- coordonner sous l'autorité de l'OSC (si désigné par le CROSS AG) les actions médicales menées en mer ;
- informer le MCAM de l'évolution de la situation sanitaire (nature et gravité des pathologies et anticipation de leurs évolutions) ;
- solliciter les moyens adaptés et organiser la prise en charge des victimes ;
- tenir à jour les fonctions de dénombrement et de tri ;
- décliner sur site la tactique médicale décidée au niveau de l'EGI ;
- prioriser les évacuations de victimes ;
- informer le MCAM des bilans des évacués afin de préparer l'accueil à terre ;
- transmettre des points de situation réguliers à l'EGI (une transmission « *doc to doc* », c'est-à-dire DSM-SCMM, SCMM-CROSS AG, est à privilégier) ainsi que toutes les informations pouvant orienter la gestion d'intervention (besoins de renforts complémentaires, nécessités d'évacuations prioritaires...).


6.4. Les partenaires de la chaîne médicale : SMUR, CMIA des FAA, STIS/SDIS

Lors d'un événement majeur, les médecins appartenant à ces différents services partenaires peuvent être amenés à renforcer les équipes médicales déployées en mer.

Les procédures de partenariat et de demande de concours sont alors activées.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

7. Mise en place d'un Poste Médical Avancé en mer (PMA Mer)

La mise en place d'un PMA Mer n'est pas automatique, elle est proposée par le MCAM au DI lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- inadéquation entre le nombre de victimes et le nombre de vecteurs d'évacuation vers la terre ;
- éloignement du sinistre ;
- nécessité d'une évacuation rapide des victimes du navire sinistré ;
- gravité de la situation médicale des victimes ;
- multiplication des points de débarquement et d'accueil des victimes (notion de régulation) ;
- typologie particulière de victimes nécessitant de limiter la dispersion territoriale (contaminés, migrants, infections...).

7.1. Objectifs du PMA Mer

Le PMA Mer doit permettre de :

- faciliter les opérations de dénombrement et de tri des victimes ;
- mettre en œuvre des premiers soins le plus précocement possible ;
- préparer les victimes pour leur évacuation (immobilisation, contrôle hémorragie, oxygénation, antalgie etc.) ;
- prioriser les évacuations :
 - selon la gravité,
 - selon les vecteurs disponibles,
 - selon les capacités d'accueil à terre ;
- coordonner avec la terre l'accueil des victimes (le bon patient au bon endroit au bon moment) ;
- libérer des personnels ayant des compétences particulières pouvant être mis au profit d'autres segments de l'intervention sur zone (marins, pompiers, ...).

7.2. Choix du navire et organisation du PMA Mer à bord


La décision de mise en place d'un PMA Mer est prise par l'EGI. Le CROSS AG organise alors l'acheminement d'un complément de dotation technique (poste sanitaire mobile « mer », lot *damage control*³³ ou toute autre dotation adaptée) et de personnel supplémentaire, en renfort des équipes déjà sur place et de l'équipage du navire.

Le PMA Mer peut être mis en place sur le navire sinistré lui-même, sur une unité de sauvetage, sur un navire à proximité ou encore sur une île voisine du sinistre.

La mise en place d'un PMA Mer requiert :

- la présence de surfaces abritées ;

³³ Quatre lots *damage control* ont été attribués à la zone Antilles par la DGSCGC et répartis entre le STIS 972 (1 lot), le STIS 977 (1 lot) et le SDIS 971 (deux lots –dont 1 pour Saint-Martin).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

- la stabilité du navire ;
- un franc bord et des architectures facilitant les transbordements (*in et out*) ;
- un approvisionnement en énergie et en eau ;
- un accès à des moyens de communications (notamment vers la terre) ;
- qu'aucune autre tâche ne soit assignée au navire (OSC etc.).

Le PMA Mer est toujours placé sous l'autorité du capitaine du navire. Sa mise en place nécessite l'identification de zones dédiées aux fonctions suivantes :

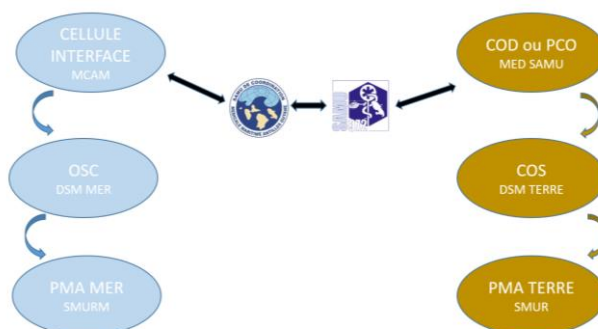
- accueil / secrétariat (enregistrement des victimes) ;
- tri des victimes ;
- soins légers ;
- soins lourds ;
- impliqués ;
- poste de coordination (DSM Mer ou médecin-chef du PMA Mer) en lien avec le commandant du navire, l'OSC, le MCAM.

8. Évacuations médicales directe

Même en cas de mise en œuvre d'un PMA Mer, le passage de tous les naufragés par un point de débarquement à terre est nécessaire afin que soit assurée la traçabilité nécessaire des évacuations.


Cependant, sur demande du DSM Mer, le transfert direct d'un blessé vers un centre de soins à terre depuis le navire sinistré ou le PMA Mer (sans passage par le PMA Terre) peut être autorisé par le MCAM et organisé par le SCMM (choix de l'hôpital de destination...).

Le SAMU côtier du point de débarquement en est tenu informé par la cellule « interfaces » de l'EGI (MCAM).



344. Sécurité aérienne

Dès lors que plus de deux aéronefs sont engagés, le responsable de l'intervention (CMS du CROSS AG) peut demander à un spécialiste aéronautique d'assurer les fonctions de coordinateur d'aéronef (ACO). Ce dernier a pour mission de coordonner l'emploi des aéronefs dans le cadre de l'intervention afin de préserver la sécurité des vols. Il peut également se voir confier le soin de répartir les tâches entre les moyens aériens.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

L'ACO agit dans le respect des procédures aéronautiques mais n'assure aucun contrôle aérien, qui reste du ressort des commandants d'aéronefs et des organismes de contrôle civils ou militaires compétents.

En cas d'activation d'un ACO, le rôle du RI se résume alors à prévenir les aéronefs engagés dans l'opération SAR de la présence d'autres mobiles aériens dont il a connaissance. L'information aéronautique (NOTAM) est assurée par la DGAC, à la demande du CROSS AG.


Si l'évènement a lieu proche de la côte, l'EMIZA ou le COZ peut être sollicité pour activer, sur décision du Préfet de zone de défense, la cellule de coordination 3D (sécurité aérienne, optimisation des missions, rationalisation des moyens, priorisation des demandes, ...).

345. Coordination sur zone

La coordination des moyens sur zone relève du RI. Lorsque plusieurs moyens nautiques sont engagés, le RI peut confier à une personne présente sur un des moyens engagés la fonction de coordinateur sur zone (*OSC - On Scene Coordinator*).

Le choix de désigner un OSC relève du RI, en fonction du nombre de moyens engagés, des qualifications détenues par les personnels armant lesdits moyens et des capacités des différents moyens (notamment autonomie à la mer, moyens de communication avec le centre de coordination).

L'OSC est chargé de coordonner l'action sur zone des moyens nautiques, en s'assurant que les directives du RO sont bien exécutées, ainsi que de rendre compte régulièrement à ce dernier de l'évolution de la situation.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

350. Gestion d'une opération SAR de niveau 3 - Sauvetage maritime de grande ampleur (SMGA)

Nota Bene : les dispositions relatives au SMGA s'appliquent également aux opérations SAMAR impliquant un aéronef accidenté transportant un nombre important de passagers.

351. Définition du niveau 3 SAR – Sauvetage maritime de grande ampleur

Une opération SMGA est une opération SAR d'une dimension exceptionnelle conduite au profit de très nombreuses personnes. Elle implique la mise en œuvre d'un dispositif de secours dont l'étendue et l'urgence dépassent les capacités ordinaires de l'organisation en place et appellent le déploiement coordonné de mesures de grande échelle.


L'organisation mise en place vise à faire face à une opération impliquant un nombre important de personnes en détresse dont les conséquences dépassent le cadre d'action du DDG AEM. La capacité de réponse est maximale et fait intervenir de nombreux renforts humains et d'expertises dans la durée.

L'évènement de mer dépasse le cadre maritime en affectant l'activité humaine et/ou l'environnement limitrophe. Sa répercussion est nationale.


L'ampleur de l'évènement donne lieu à la mise en œuvre d'une équipe de gestion de crise (EGC) capable de durer.

Le tableau d'aide à la décision ci-dessous ne se supplé pas à la décision du directeur d'intervention ou du directeur des opérations de secours de passer au niveau supérieur de l'ORSEC maritime.

Nota Bene : Dès le début d'une opération SAR impliquant un accueil à terre de nombreux naufragés, la question du ou des point(s) de débarquement et d'accueil des naufragés doit être posée. Sauf cas de force majeure, le choix s'effectue sur la liste des points répertoriés dans les arrêtés inter-préfectoraux relatifs aux interfaces applicables aux opérations de sauvetage maritime de grande ampleur et d'assistance à navire en difficulté (SMGA) pour la Martinique et la Guadeloupe.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

Niveau de réponse	Niveau 1 / 2	Niveau 3 - SMGA
Taille du navire	Petite à moyenne : < 80 m	Grande > 80 m
Nb de passagers embarqués	< 50	Quelques milliers
« Safe return to port »	Oui en principe pour les navires construits après le 1 ^{er} juillet 2010	Oui en principe pour les navires construits après le 1 ^{er} juillet 2010
Critères d'éligibilité d'un port	Longueur du quai < 80 m Tirant d'eau < 6 m De simples quais ou jetées peuvent être suffisant pour accueillir un navire	Longueur du quai > 80 voire 100m Tirant d'eau > 7 m Tirant d'air > 60 m Sont éligibles seulement les terminaux à conteneurs, roulier, ou multivrac
Points de débarquement	Capacité d'accueil < 500 personnes	Capacité d'accueil > 500 personnes
Structures hospitalières	La capacité d'accueil de 500 personnes sur le plan sanitaire et de 100 victimes en hôpital peut suffire	Hôpital + PMA + lot catastrophe + renfort nationaux ou internationaux
Echelon d'intervention	Départemental voire zonal	Zonal et régional (international)
Distance des côtes	< 20 NM	> 20 NM
Victimes UA	Entre 0 à 5	> 5
Victimes UR	Entre 0 à 30	> 30
Stabilité du navire	Pas engagée	Engagée
Manœuvrabilité du navire	Manœuvrant	Non manœuvrant
Intégrité du navire	Pas engagée	Engagée

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022


352. SGI au niveau 3 SAR

L'EGI, comme dans le cadre du niveau 2 SAR, est activée au sein du CROSS AG. Elle assure la conduite et les orientations tactiques de l'opération de sauvetage, en application de la stratégie générale définie par le DOS Mer.

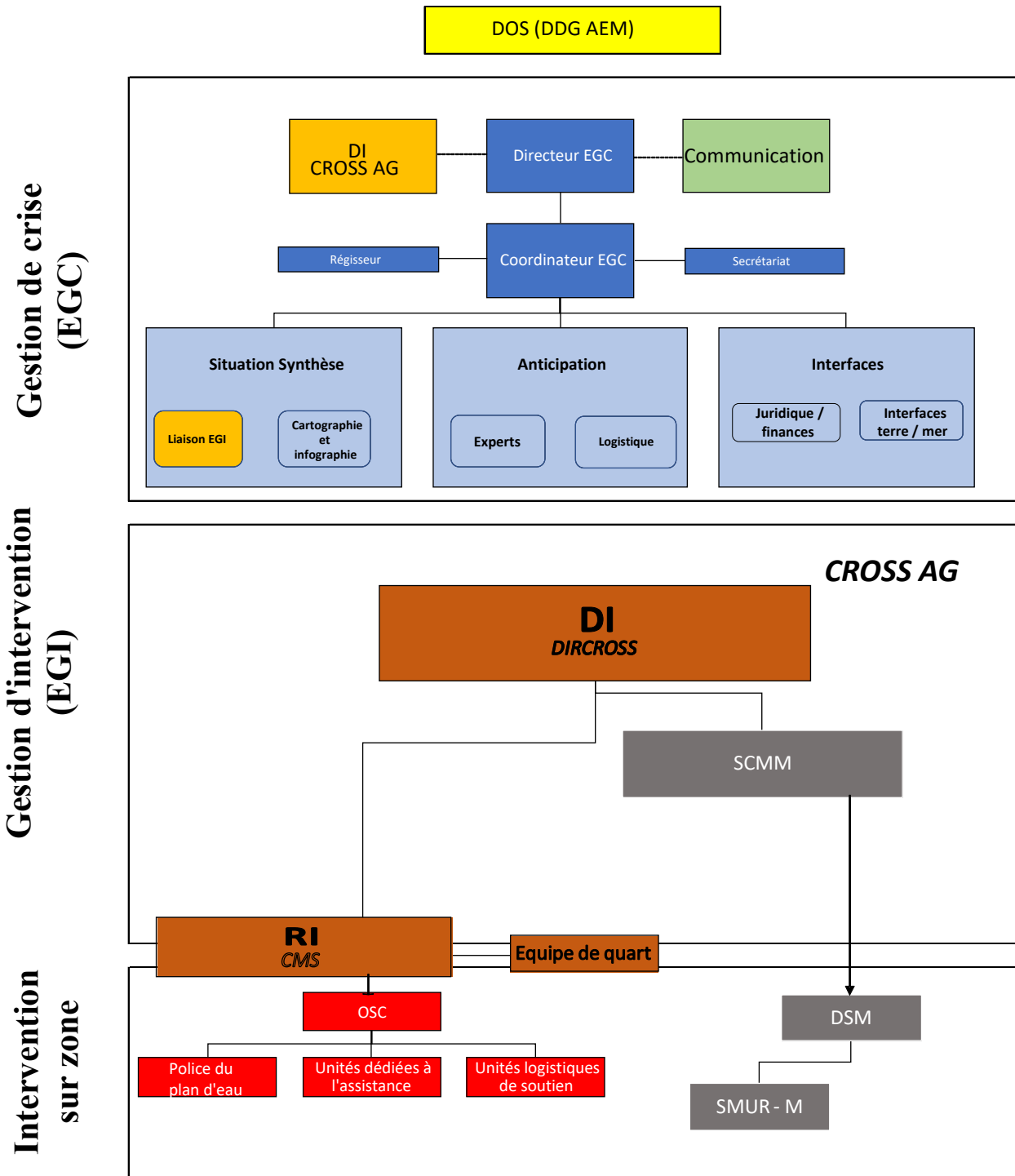
L'EGC, activée au sein de la Préfecture de la Martinique, définit les orientations stratégiques, prépare les décisions du DOS Mer, assure le lien avec les autorités terrestres de niveau préfectoral ou ministériel/gouvernemental et soutient l'EGI dans la conduite de l'opération, notamment dans le domaine logistique.


Le préfet de la Martinique, DDG AEM, dirige les opérations en tant que DOS Mer.

Le passage au niveau 3 de l'ORSEC maritime est une décision qui lui revient, sur proposition du directeur de l'EGI. Elle est notifiée à l'ensemble des acteurs de l'intervention, *a minima* via HERMÈS, et donne lieu à l'ouverture d'un événement SYNERGI. Le CoFGC et le CMVOA en sont informés.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

1. Organisation de la gestion de crise en SMGA



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

2. Renforts d'experts

En niveau 3, l'organisation de l'EGI au CROSS AG est similaire à celle du niveau 2 ; l'EGI et l'EGC peuvent être amenées à se partager les experts mobilisés.

Afin d'éclairer la prise de décisions stratégiques, des experts peuvent être conviés au sein des cellules « anticipation » et « interfaces » de l'EGC.

Le DOS Mer peut ainsi potentiellement, sans que cette liste soit limitative, requérir l'expertise :

- d'un médecin de l'ARS, appelé médecin EGC (conseil médical en lien avec le SCMM compétent qui assure la gestion et les décisions opérationnelles) ;
- des officiers de la Gendarmerie nationale (liaison avec le procureur de la République) ;
- d'un représentant de l'armateur ;
- si l'opération a lieu au large de la Guadeloupe, ou des îles de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin, d'un officier de liaison de la DM971 ou de son antenne de Saint-Martin et d'un sapeur-pompier du territoire concerné.

353. Stratégie d'intervention SMGA

Dans une opération de niveau 3 de type SMGA, plusieurs volets du dispositif ORSEC maritime pourront être activés de manière simultanée. Ce volet ne traite que du sauvetage des personnes ; il convient de se référer aux autres volets pour traiter l'événement dans sa globalité en gardant à l'esprit que l'objectif prioritaire est de définir une stratégie d'intervention permettant de sauver le plus grand nombre de victimes.


Bien que chaque opération « SAR » soit particulière, cinq grandes options se dessinent pour ces opérations :

- « *Safe Return to Port* » ;
- évacuation des blessés seulement ;
- médicalisation à bord ;
- abandon du navire et évacuation totale du navire ;
- récupération des naufragés à la mer.

L'évacuation d'un navire en mer est l'option la plus risquée et la plus complexe. Elle ne doit être envisagée qu'en dernier recours, dans les cas d'extrême urgence, si l'intégrité structurelle du navire est menacée.

Il est ainsi recommandé de prioriser l'assistance au navire accidenté lorsque cette opération a pour effet de sécuriser le maintien des victimes et des impliqués à bord jusqu'à l'arrivée du navire dans un point de débarquement. C'est le cas en particulier des grosses unités dont l'évacuation en mer est concrètement irréaliste.

Par conséquent, les opérations d'assistance au navire ont pour objectif premier de sécuriser les passagers à bord jusqu'à la mise en lieu sûr du navire. Ce concept, formalisé par l'OMI en « *Safe Return to Port* » (SRtP), désigne la capacité d'un navire en avarie à regagner un port en toute sécurité avec ses propres moyens de propulsion, à garder ses systèmes essentiels opérationnels et à assurer le bon fonctionnement de ses moyens permettant l'évacuation et

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

l'abandon du navire. Ce type de construction *SRtP* est obligatoire pour les navires à passagers effectuant des voyages internationaux de plus de 120 m construits après 2010.

Si l'évacuation des passagers devient indispensable, elle ne pourra techniquement pas être réalisée dans sa totalité par voie aérienne. Elle impliquera donc nécessairement le pré-positionnement d'un navire à forte capacité d'accueil à proximité immédiate du navire sinistré (déroutement de navires de commerce, réquisition de navires ou de navettes de transport à passagers, engagement de bâtiments militaires, etc.).

Dans le cadre d'une opération de SMGA, des décisions stratégiques devront être prises dès le début de la crise. Ces décisions sont proposées au DOS Mer après concertation entre le DI (et le médecin du SCMM compétent au sein de l'EGI) et le directeur de l'EGC :

- installation d'un Poste Médical Avancé (PMA) sur le navire accidenté ou sur un navire à proximité ;
- évacuation (choix d'évacuer uniquement les blessés légers sans médicalisation et/ou les blessés graves) ou maintien à bord des victimes ;
- désignation du port d'accueil en fonction de la « profondeur médicale ». Les limites capacitaires des structures de soins ainsi que les caractéristiques du lieu de débarquement sont ici déterminantes.

354. Spécificités des interfaces SAR en niveau 3

1. Les points de débarquement

Dès le début d'une opération SAR impliquant l'accueil à terre de nombreux naufragés, le DOS Mer, en concertation avec le DI, propose au DOS Terre le ou les point(s) de débarquement et d'accueil des naufragés.

Sauf cas de force majeure, le choix s'effectue sur la base des points répertoriés dans les arrêtés inter-préfectoraux d'interfaces en cas de SMGA pour la Martinique et la Guadeloupe. La décision est prise en fonction du ou des type(s) de navire(s) sinistré(s), de sa capacité de flottabilité et sa stabilité, des types de pathologies des victimes et des infrastructures existantes. Il tient également compte des indications techniques portées sur les fiches signalétiques établies pour chaque port répertorié.


Une fois la décision du lieu de débarquement prise, il est nécessaire d'y installer une plateforme médicale d'attente, dimensionnée pour prendre en charge un très grand nombre de victimes nécessitant ou non des soins. Cette structure hospitalière doit regrouper en un même lieu tous les blessés et impliqués. Elle doit permettre de répondre aux besoins suivants :

- structure de soins d'urgence ;
- logistique « hôtelière » simple ;
- capacités d'évacuation (proximité des aéroports).

L'identification de cette structure relève de la préfecture du département.

Les dispositifs ORSEC « secours à nombreuses victimes » (NOVI) et plans « décès massifs » organisent à terre la réponse interministérielle de Sécurité civile aux différentes situations d'urgence en matière de secours aux personnes.

Sur le plan sanitaire, le « schéma d'organisation sanitaire en région et zone pour les situations sanitaires exceptionnelles » (schéma ORSAN) et notamment son volet

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

ORSAN « accueil massif de victimes » (ORSAN AMAVI) permet de planifier l'organisation de la réponse du système de santé en région et en zone de défense.

Ce schéma s'inscrit dans le dispositif ORSEC terrestre au travers des plans supports : « plan zonal de mobilisation des ressources sanitaires » (PZMRS) au niveau zonal et « plan blanc élargi » (PBE) au niveau départemental.

Dans le bassin antillais, seuls deux ports français disposent de l'infrastructure (terminaux conteneurs, etc.) et de l'accessibilité (réseau routier et aéroportuaire) permettant l'accueil d'un afflux massif de naufragés :

- Grand port maritime de Martinique – Martinique Hub Caraïbe, à 10 Km de l'aéroport Aimé Césaire ;
- Grand port maritime de la Guadeloupe - Guadeloupe Port Caraïbes, à 8 Km de l'aéroport du Raizet.

2. La centralisation des informations et l'expression des besoins logistiques

La cellule « interfaces » de l'EGC est chargée de centraliser les informations, d'exprimer les besoins logistiques et de préparer les interfaces entre les opérations maritimes et terrestres. Elle assure les liaisons entre le COD, le SCMM et la compagnie du navire impliqué.

La cellule « interfaces » regroupe les organismes opérant à terre dans le prolongement des opérations maritimes. Elle peut également accueillir un représentant de l'armateur (en liaison avec la cellule d'urgence de la compagnie) et un agent du CSN.

Elle est activée dès la phase de l'alerte, afin d'être en mesure d'agir au plus tôt dans la gestion de la crise.

3. Gestion des impliqués

Dès le début des opérations de secours en mer, une priorité élevée est accordée à la localisation et au dénombrement des personnes qui se trouvent à bord du navire. Un décompte systématique et scrupuleux des personnes prises en charge par les différentes unités de sauvetage doit ainsi être assuré par l'EGI. Des bilans de situation sont régulièrement transmis à l'EGC (via l'application HERMÈS) ainsi qu'au PCO ou PC de site à terre.


Le dénombrement des victimes doit être recherché par le RI auprès du commandant du navire sinistré ou du DSM Mer si présent à bord, l'EGI devant se concentrer sur la condition de ces dernières (valides, blessés, décédés).

Une fois à terre, l'identification et le décompte de l'ensemble des passagers débarqués incombent aux services de la Gendarmerie nationale et/ou de la Police nationale.

Nota Bene : Le dénombrement des victimes en mer devra être réalisé par l'emploi du Système d'Information Numérique Standardisé SINUS³⁴, une fois déployé en zone maritime Antilles. Ce système permettra de partager les informations entre les différentes autorités (EGC, COD, COZ) ainsi qu'entre les différents services (SDIS/STIS, Gendarmerie nationale, Police nationale, et ARS avec l'interfaçage SIVIC).

Par ailleurs, l'EGI peut, via le CODIS, le PCO ou le PC de site, solliciter directement une ou plusieurs unités du STIS/SDIS pour assurer le **décompte rapide** au débarquement à des fins strictement opérationnelles et sans préoccupation d'identification.

³⁴ Cf. instruction interministérielle n°101/SGMER/DR du 21 juillet 2020 relative au dénombrement de victimes dans le cadre des événements survenant en mer

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

4. Accueil des impliqués à terre

Une fois le lieu de débarquement défini, l'accueil des impliqués à terre relève de la responsabilité du préfet de département. Ainsi, les mesures d'accueil à terre sont coordonnées sous l'autorité du DOS Terre, par le COD éventuellement appuyé du COZ.

L'EGC prend attache avec le COD/COZ concerné pour préparer au mieux les conditions d'accueil des naufragés en fonction de leur nombre, âge, nationalité, langue parlée et de leur état de santé. La cellule « interfaces » de l'EGC assure en liaison avec le CODIS (ou le PCO s'il est activé) la préparation de l'accueil des naufragés au(x) point(s) de débarquement(s) et zones de posée (ZP) identifiés.

Le COD/COZ peut alors :

- initier les contacts avec les consulats pour la prise en charge des ressortissants étrangers. Certains consulats disposent de plans d'urgence spécifiques dans ces cas de figure ;
- se renseigner sur les besoins des naufragés (souci de regroupement des familles, identification des confessions religieuses, présence d'enfants, conditions psychologiques non médicales, besoins particuliers exprimés par les naufragés) ;
- assurer la régulation de sortie des victimes (tri des UA/UR/DCD) lors de l'arrivée du ou des navires au port d'accueil afin de faciliter une meilleure prise en charge du PMA ;
- se renseigner davantage sur la nationalité (le COD informera la PAF) et les langues parlées par les naufragés (recherche d'interprétariat par les consulats).

Dans ce cadre, la mise en œuvre du dispositif ORSEC-NOVI ou ORSAN des départements concernés a pour but d'assurer :

- l'accueil immédiat des naufragés à terre ;
- leur recensement ;
- le tri, la médicalisation et l'évacuation des blessés ;
- l'orientation vers un centre d'accueil des personnes indemnes ;
- éventuellement, la mise en place d'un dépôt mortuaire.


5. Information des familles

Dans le cadre d'une opération de sauvetage impliquant un grand nombre de victimes, une cellule d'information des familles est mise en place à la Préfecture de département. En cas de difficulté, l'ouverture d'un centre national d'appui peut être demandée au COGIC via le COZ (délai indicatif de mise en œuvre : 02h30).

Les informations transmises à la cellule d'information des familles sont coordonnées et validées conjointement par l'EGC, le COD et l'armateur.

Cette cellule dispose d'un numéro d'appel diffusé au public dès la mise en œuvre du dispositif. Le numéro de cette cellule est communiqué sur SYNERGI, sur le site Internet de la préfecture concernée et aux standards du CROSS AG et du CODIS pour que ceux-ci le transmettent aux familles sans perturber la chaîne opérationnelle.

En outre, compte tenu de la très forte proportion de passagers de nationalité étrangère traversant la zone Antilles, ces mêmes informations sont transmises aux autorités consulaires concernées qui peuvent, le cas échéant, décider d'armer une cellule relais d'information des familles.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

Les informations sur les victimes décédées ne sont données aux familles qu'après accord du procureur de la République compétent.

6. Mesures conservatoires et information de l'autorité judiciaire

Il est nécessaire que le procureur de la République soit informé de la survenance de l'événement et des moyens employés le plus précisément et le plus rapidement possible afin de lui permettre de :

- désigner le service qui diligentera l'enquête nécessaire à l'établissement d'éventuelles responsabilités ;
- désigner le directeur d'enquête parmi les OPJ disponibles, chargé de l'interface entre le service d'enquête et le parquet ;
- saisir la ou les unités spécialisées dans l'identification des victimes de grandes catastrophes (BEA mer, PAF, Gendarmerie maritime, Gendarmerie nationale, Police nationale) ;
- veiller à l'accueil dans de bonnes conditions des victimes et de leurs familles ;
- veiller à la conservation des éventuelles preuves associées au besoin de l'enquête judiciaire ;
- déterminer le lieu de débarquement des corps (si possible unique) afin qu'ils puissent être acheminés vers un point de regroupement ;
- déterminer le lieu de stockage et de conservation des preuves matérielles (scellés).

L'information initiale du procureur de la République est assurée par l'OAAEM. Ce dernier poursuit l'information régulière de l'autorité judiciaire tant qu'un OPJ n'a pas été intégré à l'EGC ou l'EGI.

En cas de besoin, le procureur de la République, en relation avec l'EGC, peut décider de l'envoi d'une équipe de Gendarmerie maritime ou des brigades nautiques de la Gendarmerie nationale à bord du navire sinistré, afin de procéder au recueil des preuves.


360. Spécificité d'une opération SAMAR : SAR aéronautique en mer

Lorsqu'un aéronef ou ses occupants sont en détresse, une opération SAR aéronautique est déclenchée afin de prendre en charge le sauvetage des personnes impliquées.

Les opérations de recherche et de sauvetage aéronautiques se divisent en deux types : le SATER et le SAMAR, selon que la zone probable d'accident (ZPA) se trouve à terre ou en mer.

La coordination des opérations SAR aéronautique est réalisée par un *Aeronautical Rescue Coordination Centre (ARCC)*, sous la responsabilité de l'autorité aérienne de son Etat. Ainsi, aux Antilles françaises, la responsabilité du SAR aéronautique relève de l'aviation civile et est exercée par le Service de la Navigation Aérienne - Antilles Guyane (SNA/AG).

Au même titre que les MRCC, les ARCC peuvent désigner des centres secondaires nommés *Aeronautical Rescue Sub Centre (ARSC)* afin d'assumer leurs responsabilités au sein d'une zone prédéfinie.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

361. Fondements juridiques de l'intervention de l'État en SAR aéronautique

La France, membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), a établi un dispositif appelé SAR - *Search and Rescue* (Recherche et Sauvetage) spécifique aux aéronefs, qui définit l'organisation mise en œuvre lorsqu'un aéronef et ses occupants sont en situation de détresse ou en danger.


Ce dispositif repose sur la réglementation internationale, notamment l'article 25 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944, l'annexe 12 de ladite convention et le Manuel International de Recherche et de Sauvetage Aéronautiques et Maritimes (IAMSAR). La réglementation internationale SAR aéronautique est complétée par les plans de navigation aérienne (ANP) qui divisent le globe en régions de recherche et de sauvetage aéronautiques (SRR aéronautiques).

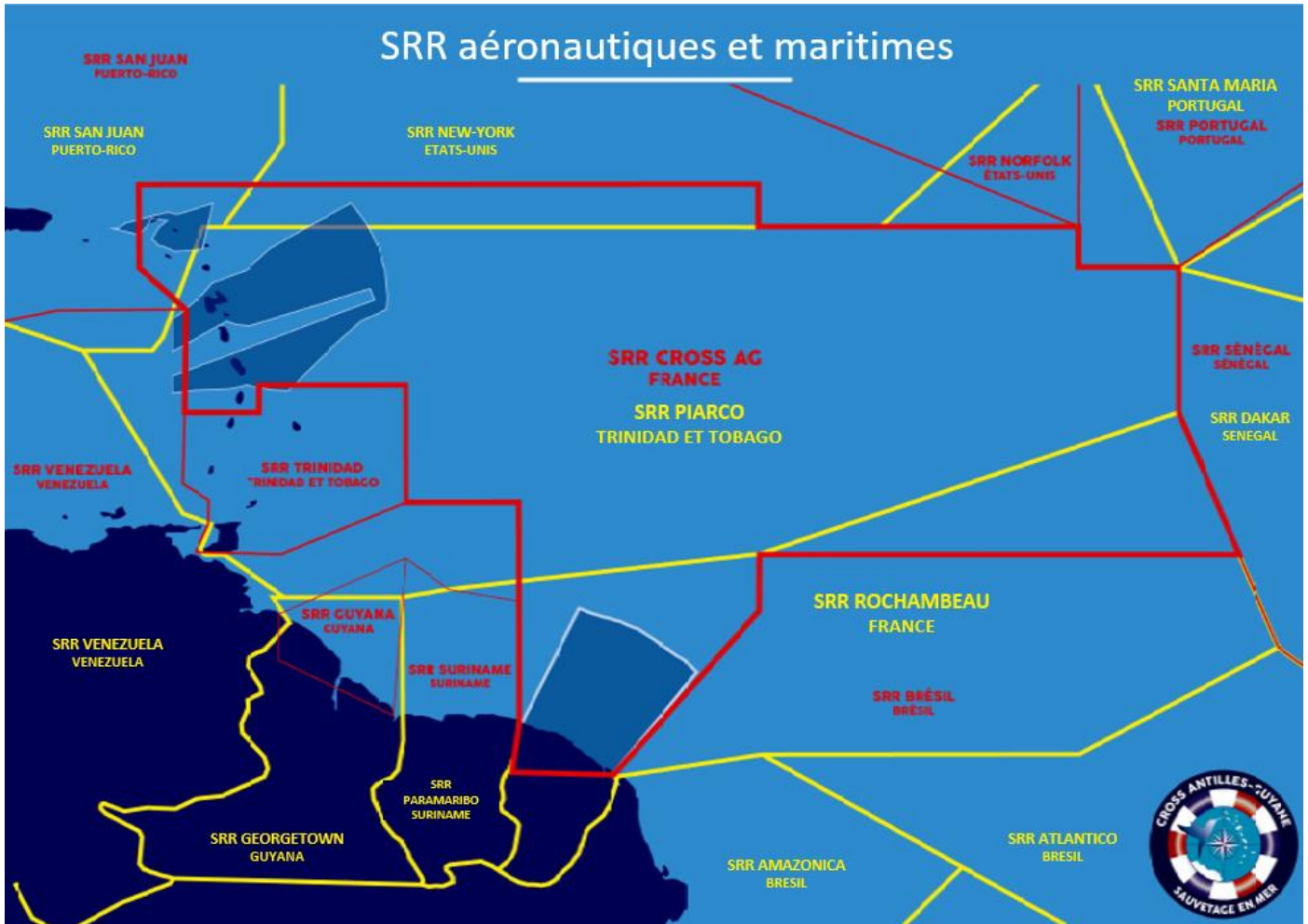
Le référentiel juridique SAR aéronautique français repose sur plusieurs textes dont les plus importants sont le code de la sécurité intérieure et l'instruction interministérielle du 23 février 1987 portant organisation et fonctionnement des services de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix. Ces textes définissent la politique générale SAR aéronautique dont la mise en œuvre est assurée par le Département SAR de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).


Le Plan National Aéronautique de Recherche et de Sauvetage (Plan National SAR -édition 2018 – version 1) présente l'organisation générale du dispositif SAR aéronautique français et fournit les lignes directrices d'organisation des services à l'ensemble des organismes impliqués dans les opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse. Il ne prend pas en compte à ce jour les outremer, mais donne un éclairage utile du fonctionnement du SAR aéronautique et des responsabilités des services.

362. Principes génériques du SAR aéronautique aux Antilles

1. Délimitations géographiques

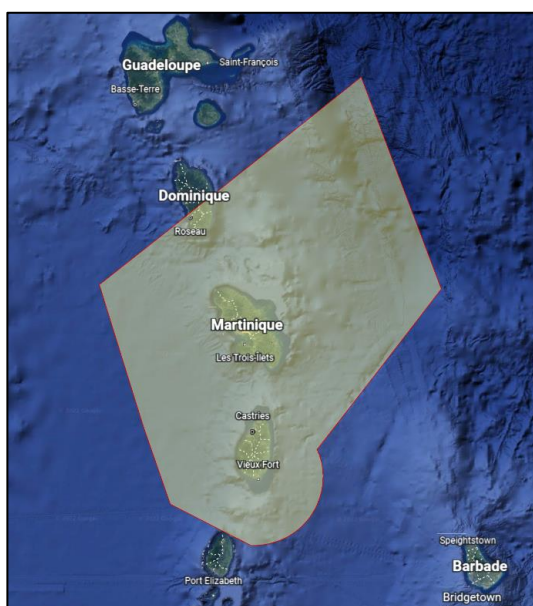
	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

Au sein de la SRR maritime FDF relevant du CROSS AG se superposent trois portions de SRR aéronautiques : Piarco, San Juan et Cayenne.

La SRR Piarco est placée sous la responsabilité de l'ARCC Piarco (centre de contrôle de la *Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority*). Au sein de cette zone, l'ARCC Piarco a désigné deux ARSC que sont l'ARSC Martinique (assuré par le service de la navigation aérienne au sein de l'organisme de contrôle aérien de Martinique Aimé Césaire³⁵) et l'ARSC Pointe-à-Pitre (assuré par le service de la navigation aérienne au sein de l'organisme de contrôle aérien de Pointe-à-Pitre).



Zone de responsabilité de l'ARSC Martinique



Zone de responsabilité de l'ARSC Pointe-à-Pitre


2. Responsabilités en matière de SAR aéronautique dans la Zone Maritime Antilles

Dans les zones sous responsabilité française (SRR aéronautique Cayenne et zones déléguées aux ARSC Martinique et Pointe-à-Pitre) :

- la responsabilité du déclenchement et de l'arrêt des opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse en mer appartient à l'administration de l'aviation civile, par l'intermédiaire des centres ou sous-centres de coordination de sauvetage Air ;
- la détermination initiale des ZPA appartient à l'administration de l'aviation civile, par l'intermédiaire des centres ou sous-centres de coordination de sauvetage Air ;
- la responsabilité générale des opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse en mer appartient au DDG AEM³⁶.

³⁵ SNA/AG

³⁶ Article D. 742-18. du décret n° 2014-1253 du 27 octobre 2014 – à terre, cette responsabilité est exercée par le Préfet de département.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

Les centres ou sous-centres de coordination de sauvetage Air (ARCC et ARSC) français aux Antilles sont assurés par le SNA/AG qui agit :

- soit en tant qu'ARCC dans la SRR aéronautique de Cayenne ;
- soit en tant qu'ARSC dans les zones déléguées aux ARSC Pointe-à-Pitre et Martinique ;
- soit en assurant l'interface opérationnelle avec un organisme aéronautique étranger (ARCC/ARSC ou autre) responsable des opérations SAR aéronautique.


3. Responsabilités dans les opérations de recherche et de sauvetage aéronautique dans les secteurs maritimes (SAMAR)

Conformément à l'article 6 de l'instruction du 23 février 1987, la conduite des opérations de secours dans les secteurs maritimes appartient au DDG AEM assisté du CZM, qui peut la confier au centre opérationnel de son choix.

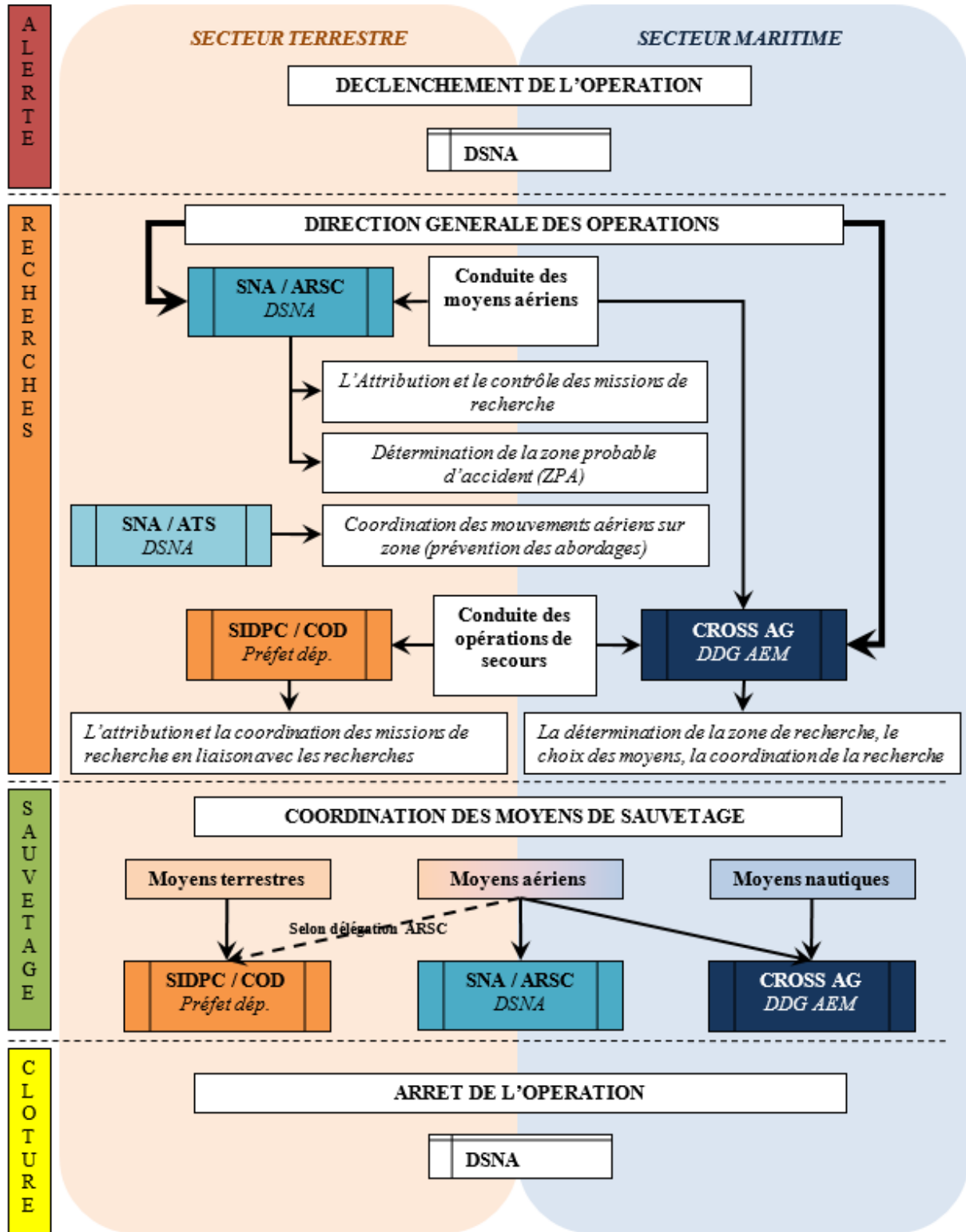
La conduite des opérations de secours comprend :


- la détermination de la zone de recherche à partir de la zone probable d'accident ;
- le choix des moyens ;
- l'attribution des missions de recherche ;
- le sauvetage des naufragés.

En zone maritime Antilles, le CROSS AG assure, par délégation du DDG AEM, la direction et la conduite des opérations de recherche et de sauvetage d'aéronefs en mer dans les limites de sa zone de responsabilité (SRR maritime).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

363. Principes généraux de déroulement d'une opération SAMAR



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

Une opération SAMAR comprend 4 phases :

- phase d'Alerte (ALFA) ;
- phase de Recherche (ROMEO) ;
- phase de Sauvetage (SIERRA) ;
- phase de clôture de l'opération.

1. Phase d'alerte

Le SNA/AG est en charge du contrôle aérien et des services d'alerte pour tous les aéronefs dans ses zones de responsabilité (SRR aéronautique de Cayenne, de Martinique et de Guadeloupe), et ce quelle que soit la position de l'avion (survol maritime ou terrestre). Il peut recevoir des alertes d'autres organismes de contrôle (Piarco, San Juan, Sainte Lucie, Dominique, ...) et doit ainsi impérativement être informé sans délai de toute situation de détresse impliquant un aéronef, y compris lorsque l'aéronef est rapidement localisé et que l'opération de sauvetage pourrait s'apparenter à un SAR maritime (exemples : amerrissage d'un aéronef à proximité d'une plage).

A noter que le CROSS AG est référent auprès du FMCC³⁷ de Toulouse pour la réception des balises de détresse aéronautique (*Emergency Locator Transmitter* - ELT) dans sa SRR.

En fonction des éléments d'alerte reçus, le SNA AG déclenche une opération SAR aéronautique et détermine la Zone Probable d'Accident (ZPA).

Si la ZPA ne comporte qu'une zone maritime située au sein de la SRR maritime de Fort-de-France, le SNA AG peut déléguer la direction générale des opérations de recherche et de sauvetage au CROSS AG.

2. Phase de recherche

La phase de recherche consiste à investiguer la ZPA transmise par l'ARCC/ARSC *via* le SNA AG et à faire évoluer cette ZPA en fonction de sa dérive.


Des zones de recherche en mer sont définies et attribuées à chaque unité nautique et/ou aérienne de recherche et de sauvetage sous la coordination du CROSS AG.

3. Phase de sauvetage

La phase de sauvetage consiste à définir le mode d'action et les moyens pour secourir les passagers d'un aéronef en détresse en mer.

Les opérations de sauvetage comprenant la médicalisation éventuelle des moyens sont arrêtées conformément aux principes établis dans le volet SAR du présent dispositif.

³⁷ FMCC : French Mission Control Center ou centre de contrôle de mission français de Cospas-Sarsat.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 300	SAR
	Mise à jour	06.2022

Remarques :


- La phase de sauvetage peut être déclenchée directement, sans activation de la phase de recherche, si la position de l'épave de l'aéronef est connue dès le déclenchement de l'opération SAMAR.
- Les phases de recherche et de sauvetage peuvent être activées simultanément (sauvetage des premiers passagers et poursuite des recherches de l'épave et des autres passagers).
- Le déclenchement, la suspension et l'arrêt des opérations SAMAR ainsi que la communication de crise (presse, médias) en SAR aéronautique (SATER et SAMAR) sont du ressort du SNA AG.

370. Outils d'aide à la décision stratégique SAR

Les outils d'aide à la décision stratégique sont des documents illustrés et cartographiés permettant au DOS Mer de prendre une décision éclairée, en concertation avec les autorités terrestres et aéronautiques.

En tant que simples outils d'aide à la décision, ils ne préjugent pas des actions et décisions prises par le DOS.


La liste des outils d'aide à la décision est précisée en annexe VII et repose essentiellement, dans le domaine du SAR, sur les arrêtés d'interface SMGA.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

400 – ANED

Assistance à navire en difficulté



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

Les dispositions prévues dans le présent volet décrivent, dans le cadre de l'assistance à un navire en difficulté, les fondements juridiques de l'intervention de l'État, les modalités de montée en puissance du dispositif ORSEC maritime, le circuit d'information spécifique à ce type d'événement, ainsi que la gestion des opérations qui en découlent.

Ces dispositions complètent les dispositions générales contenues dans le tronc commun (chapitres 100 et 200), qui s'appliquent en ANED comme dans tous les autres volets de l'ORSEC, notamment pour ce qui relève de l'organisation du système de gestion d'incidents, des systèmes d'informations utilisés ou des modalités d'interfaces avec la terre.

410. Fondements juridiques et principes génériques de l'ANED

411. Définition de l'ANED

Selon la définition proposée par l'organisation maritime internationale, un navire en difficulté (ou navire ayant besoin d'assistance), est un navire qui se trouve dans une situation susceptible d'entraîner son naufrage ou un danger pour l'environnement ou la navigation, hors situation nécessitant le sauvetage des personnes à bord.

L'ANED se définit par une situation qui ne met pas ou plus en cause le sauvetage de la vie humaine ; les personnes à bord ont déjà été secourues ou la situation n'est pas assez grave pour mettre en cause leur sauvetage : le navire est en difficulté. La gestion de l'intervention sur le flotteur relève des dispositions du présent volet.

En revanche, dès lors que le sauvetage de la vie humaine est en cause, le navire est en détresse au sens de la Convention SAR (dite Convention de Hambourg) signée le 31 mars 1978 et la situation exige de secourir immédiatement les personnes à bord. Il ne s'agit pas d'ANED ; la gestion de l'intervention relève des dispositions SAR du présent dispositif ORSEC maritime.

Nota bene : une opération ANED peut être menée concomitamment à une opération SAR (gestion du flotteur assurée en parallèle du sauvetage des personnes).


412. Fondements juridiques de l'intervention de l'État en ANED

L'État n'est pas chargé de l'assistance aux navires *stricto sensu*. Il n'intervient en la matière qu'à titre subsidiaire, dès lors que le navire (et sa cargaison) représente(nt) **un danger caractérisé pour les intérêts connexes³⁸ de l'État côtier** et en cas d'inaction ou action insuffisante de la part de l'armateur. Le principe fondamental de l'assistance aux navires en difficulté réside en effet dans la **primo-responsabilité de l'armateur du navire**.

1. La réglementation internationale et européenne

Le droit international reconnaît à l'État côtier des droits et des responsabilités, notamment en matière de sauvetage de la vie humaine en mer, de protection des populations et de l'environnement ainsi que de maintien de la libre circulation des navires (Convention des

³⁸ Les intérêts connexes de l'État recouvrent les activités maritimes, côtières, portuaires ou d'estuaires constituant un moyen d'existence essentiel pour les intéressés, l'attrait touristique de la région considérée, la santé des populations riveraines et le bien-être de la région, y compris la conservation des ressources biologiques et non biologiques marines, de la faune et de la flore de la mer territoriale et de la ZEE.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

Nations-Unies sur le droit de la mer, Convention SOLAS, Convention de Bruxelles de 1969, ...)³⁹.

En vertu de ces différentes responsabilités, l'État côtier peut exiger d'un capitaine ou armateur qu'il prenne les mesures appropriées pour faire cesser la menace d'un danger constitué par son navire pour le littoral ou les intérêts connexes de l'État. En cas d'échec de ces mesures ou en cas d'urgence avérée, l'État côtier peut prendre toutes dispositions appropriées afin de faire cesser la menace. Les mesures concrètes que l'État peut prendre dans ces circonstances sont déclinées au niveau communautaire dans la directive 2002/59/CE⁴⁰.

L'article 17 de cette directive impose à tout capitaine d'un navire de plus de 300 UMS navigant dans la zone économique exclusive d'un État de signaler sans délai au centre côtier géographiquement compétent⁴¹ tout incident ou accident compromettant la sécurité du navire ou de la navigation ou susceptible de conduire à une pollution des eaux ou du littoral, ainsi que toute nappe de produits polluants ou tout conteneur ou colis dérivant observé en mer.

L'article 19 de cette même directive conforte le droit d'intervention de l'État côtier dans ces circonstances en prévoyant notamment la possibilité de :

- restreindre les mouvements du navire ou lui imposer de suivre un itinéraire déterminé ;
- mettre en demeure l'armateur du navire de mettre fin au danger représenté par son navire ;
- envoyer une équipe d'évaluation et d'intervention à bord du navire afin d'évaluer le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'informer le centre côtier de la situation à bord ;
- agir d'office pour mettre fin au danger représenté par le navire (intervention à bord, escorte, remorquage, ...) ;
- imposer un lieu ou port-refuge.

Les dispositions de la directive 2002/59/CE ont en outre été renforcées par la directive 2004/35/CE⁴², qui donne à l'État côtier la capacité d'imposer à l'armateur de faire cesser tout danger causé à l'environnement et de se substituer à l'armateur, en cas de « menace imminente » de survenue d'un « dommage environnemental ».

2. Application en droit interne

L'ensemble de ces dispositions internationales et communautaires a été décliné en droit interne dans les textes suivants :

- Code de l'environnement (et notamment son article L.218-72) et instruction du Premier ministre du 24 avril 2012⁴³ ;


³⁹ Sur la base de ces normes internationales, les résolutions A.857(20), A.949(23) et A.950(23) de l'OMI proposent des directives en matière de service de trafic maritime, lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance et services d'assistance maritime.

⁴⁰ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (dite « directive VTMS »).

⁴¹ En France, il s'agit du CROSS, cf. infra.

⁴² Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale.

⁴³ Instruction du Premier ministre du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

- Décret n° 2011-2108 et arrêté du 13 mars 2015⁴⁴ ;
- Code des transports (et notamment son article R5331-27).

Le décret 2011-2108 et l'arrêté du 27 janvier 2017 détaillent le rôle des CROSS, sous l'autorité opérationnelle du DDG AEM au titre du suivi du trafic maritime (STM), du service dit de trafic maritime « côtier » et du service d'assistance maritime, en prévoyant notamment :

- au titre du suivi du trafic maritime et du service de trafic maritime côtier, l'obligation faite aux navires de transmettre au CROSS géographiquement compétent les comptes rendus de situation prévus par les diverses réglementations internationales (SOLAS, MARPOL, Convention de Bruxelles, OPRC, Résolution A.851(20), ...) et l'obligation faite à l'officier de permanence du CROSS, dès qu'il a connaissance d'un incident ou d'un accident, d'en informer le DDG AEM (DOS Mer) ;
- au titre du service d'assistance maritime (MAS), la désignation des CROSS comme interlocuteurs des navires pour la transmission et la réception des informations relatives à la sécurité du navire ou de la navigation et l'obligation faite au capitaine de tout navire d'informer le CROSS géographiquement compétent de tout incident ou accident dont il a connaissance.

Le Code de l'environnement confère au DDG AEM le pouvoir de mise en demeure, dans le cadre de ses attributions de police administrative générale. L'instruction du Premier ministre du 24 avril 2012 le consacre comme autorité nationale au sens de la directive 2002/59/CE, ce qui lui donne la capacité de prendre toutes les mesures définies à l'annexe IV de cette directive (outre la mise en demeure, l'envoi d'une équipe d'évaluation, le remorquage ou l'escorte imposés, la désignation d'un lieu refuge, ...).

Enfin, le décret 2012-166, codifié à l'article R5331-27 du Code des transports, désigne le DDG AEM comme autorité nationale habilitée à décider des conditions d'accueil d'un navire ayant besoin d'assistance. Sur ce fondement, le DDG AEM est l'autorité habilitée à décider de l'accueil d'un navire en difficulté dans un port qu'il désigne. Il peut si nécessaire enjoindre à l'autorité portuaire d'accueillir ce navire.

413. Principes génériques de l'ANED

1. Rôle central du CROSS AG


En tant que MAS, le CROSS AG est destinataire de tous les comptes rendus de situation prévus par la réglementation internationale adressés par les navires transitant dans sa zone (SRR), portant sur l'observation de tout danger pour la navigation ou de toute pollution mais également de toute information transmise par un navire, relative à sa propre sécurité ou à celle de la navigation.

Les officiers de permanence du CROSS AG informent le DOS Mer et l'OAAEM de tout incident ou accident dont ils ont connaissance dans le cadre de leurs fonctions de STM ou de MAS.

En tant que MAS, le CROSS AG assume, dès le signalement d'un incident ou accident survenu à un navire et jusqu'à la résolution de celui-ci :

- la réception des comptes rendus et notifications obligatoires prévus par les conventions internationales ou les résolutions prises pour leur application ;

⁴⁴Décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime et arrêté du 13 mars 2015 relatif aux échanges d'information sur les accidents et incidents de navigation maritime.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022


- le suivi de la situation du navire lorsque ces comptes rendus ou notifications révèlent une situation dans laquelle ce navire serait susceptible de nécessiter une assistance, ce qui implique notamment de :
 - solliciter les moyens présents sur zone ou les moyens étatiques afin d'évaluer la situation en mer ;
 - proposer au DDG AEM / CZM l'envoi d'une équipe d'évaluation ;
 - proposer au DDG AEM / CZM de mettre en demeure le capitaine et l'armateur ;
 - proposer au DDG AEM / CZM la mise en œuvre de moyens dédiés à l'assistance.
- le contact entre le capitaine et le DDG AEM, DOS Mer, lorsque la situation, sans être une situation de détresse pouvant conduire à une opération de recherche et de sauvetage, nécessite des échanges d'informations entre ce dernier et l'Etat côtier ;
- les échanges avec les centres opérationnels concernés sur l'opportunité d'engager un moyen d'évaluation et/ou d'intervention ;
- les échanges entre les parties à une opération d'assistance maritime entreprise par des services privés à la demande de parties ayant un intérêt légitime dans le navire et l'Etat côtier concerné, si ce dernier estime qu'il doit suivre le déroulement de cette opération ;
- le contact avec les autorités portuaires.

De façon schématique, dans la conduite d'une opération ANED, afin d'éviter toute redondance et de respecter les prérogatives de chacun, le CROSS AG (MAS) est l'unique interlocuteur du capitaine du navire et du bord en général, ainsi que des moyens nautiques et aériens engagés pour assurer l'intervention. Il peut, dans le cadre de recherche d'informations sur le navire, être amené à contacter l'armateur ou le propriétaire. Cependant, l'OAAEM reste l'interlocuteur privilégié de ces derniers et de leurs représentants (DPA, P&I, agent consignataire, ...).

2. Décisions stratégiques du DOS

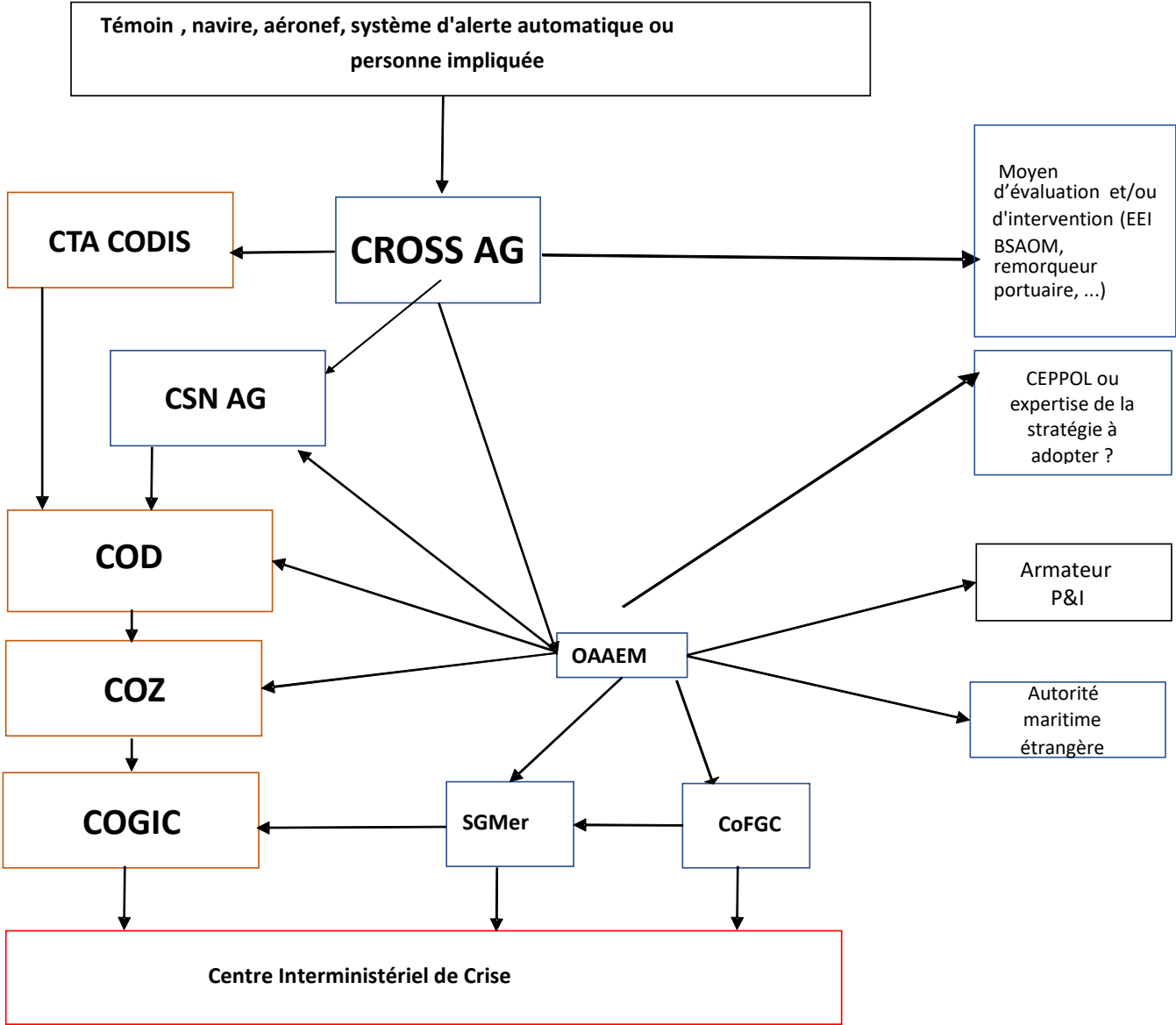
En gestion de crise ANED, les grandes décisions prises par le DOS sur proposition du DI consistent en :


- l'appréciation de l'opportunité d'émettre une mise en demeure à l'encontre de l'armateur du navire en difficulté, ainsi que la définition des délais et attendus de cette mise en demeure ;
- la désignation d'une équipe d'évaluation et/ou d'intervention, ainsi que la définition de ses missions, son envoi à bord et son désengagement sur place ;
- la décision d'engager ou non une action d'office sur le navire en difficulté ;
- l'appréciation de l'opportunité de faire escorter le navire en difficulté ;
- la décision d'engager des moyens de remorquage (affrétés par l'État ou réquisitionnés), d'office ou dans un cadre commercial ;
- la détermination et la désignation d'un lieu ou d'un port-refuge ou encore d'un port d'accueil.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

420. Circuit générique de l'information en ANED

Le schéma suivant a vocation à présenter le circuit générique de l'information en ANED et les liens entre les différents organismes potentiellement impliqués. Certains de ces acteurs ou organismes n'interviennent toutefois qu'au niveau 2 ou 3 de l'ORSEC maritime.



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

430. Gestion d'une opération ANED de niveau 1

Les principes généraux d'organisation du SGI fixés dans le chapitre 200 du présent dispositif s'appliquent en toutes circonstances. Ils sont complétés et précisés ci-après pour les opérations qui relèvent de l'ANED.

431. Définition du niveau 1 ANED

La réponse ORSEC maritime de niveau 1 permet de traiter un événement à l'aide des moyens d'intervention habituels et des centres opérationnels dans leur configuration courante, sans renfort.

Le niveau 1 de l'intervention ANED correspond au suivi de l'avarie d'un navire. La position du navire, les conditions du moment et leur évolution prévisible ne créent pas de menace à court terme pour la côte, le trafic maritime ou l'environnement. L'équipage du navire est *a priori* en mesure de réparer par ses propres moyens. À défaut, le CROSS AG en tant que MAS assure le suivi de la situation, et peut mobiliser le cas échéant des moyens situés sur zone ou dédiés au SAR (tel que la sécurité civile, la Gendarmerie, les Douanes, la SNSM) afin d'effectuer une opération d'assistance simple.

Le navire informe le CROSS AG du problème rencontré. Ce dernier émet alors un SITREP MAS.


Exemple : Un pêcheur rencontre une avarie moteur dans le canal entre Sainte-Lucie et la Martinique. Le navire demande un délai raisonnable et vraisemblable pour réparer. Les prévisions météorologiques à court terme sont favorables et il dérive très lentement. Le navire ne présente à court ou moyen terme aucun danger pour les intérêts connexes de la France.

432. SGI au niveau 1 ANED

Au niveau 1 ANED, les centres opérationnels (CROSS AG et CENTOPS FAA) restent armés en situation de veille normale.

Le CROSS AG en tant que MAS assure le suivi de la situation, et peut mobiliser en cas d'urgence des moyens d'opportunité situés dans la zone afin d'effectuer une opération d'assistance à cinématique rapide.

L'astreinte AEM intervient en tant que de besoin, en accord avec le CROSS AG, notamment pour assurer les interfaces avec les autorités à terre (contact avec l'armateur, aide à la contractualisation, anticipation de la situation, préparation de la décision d'envoi d'une équipe d'évaluation ou de mobilisation d'un moyen de l'État), ou pour la gestion médiatique.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

433. Evaluation de la situation

Au niveau 1 ANED, la situation est évaluée par le CROSS AG dans ses fonctions de MAS, en lien avec le capitaine du navire. Le CROSS peut également solliciter le CSN AG ou consulter toute base de données (données « navire » et « cargaison ») pertinente pour apprécier la situation du navire.

En complément de cette analyse, peut être sollicitée auprès de l'armateur (*via* le DPA⁴⁵) la communication des documents suivants : manifeste des marchandises dangereuses⁴⁶, attestations d'assurance corps et machine⁴⁷, lettre de garantie P&I club ou cautionnement⁴⁸, ainsi que tout autre document qui s'avérerait nécessaire à une parfaite analyse de la situation.

Le CSN AG peut également communiquer les données historiques de contrôle par l'État du port concernant le navire.

434. Mise en demeure

L'armateur d'un navire est le premier responsable de la situation à bord de son navire. Le DDD AEM n'intervient en tant que DOS Mer qu'à titre subsidiaire, en cas d'urgence, de carence ou de mesures insuffisantes prises par l'armateur.

Dans un premier temps, face à un navire qui représente une menace de danger grave pour l'environnement ou les intérêts connexes de la France, le DOS Mer peut rappeler ses obligations à l'armateur, en le mettant en demeure de mettre fin à la situation causée par son navire.

La mise en demeure est préparée par l'OAAEM et signée par le DOS Mer. Elle est adressée aux représentants de l'armateur, au navire, et en copie à l'ensemble des acteurs étatiques intéressés par l'événement. Elle doit impérativement fixer à l'armateur un délai à l'issue duquel l'État pourra se substituer à lui si les mesures prises sont insuffisantes pour faire cesser le danger.

Les objectifs de la mise en demeure sont ainsi de :

- rappeler les obligations de l'armateur ;
- préciser les délais voire les moyens d'action imposés à l'armateur pour faire cesser le danger ;
- favoriser la remontée d'informations de la part de l'armateur (transmission d'un plan d'actions) ;
- conforter la possibilité d'une action d'office en cas d'inaction de l'armateur ou d'évolution rapide et défavorable de la situation. Sur ce dernier point, il convient toutefois d'être vigilant sur le fait qu'une incapacité de l'État à se substituer à l'armateur pourra engager la crédibilité de son action. L'opportunité d'adresser une mise en demeure doit donc toujours être soigneusement analysée par l'OAAEM et soumise pour arbitrage au DOS Mer.

435. Remorquage d'assistance


Si l'avarie ne peut être réparée, le remorquage du navire peut être décidé.

⁴⁵ *Designated Person Ashore, représentant désigné de l'armateur.*

⁴⁶ *Dangerous goods manifest.*

⁴⁷ *Hull and machinery insurance certificate.*

⁴⁸ *Warrant P and I letter.*

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

L'assistance vise alors à éviter la perte du navire et de sa cargaison. Il s'agit d'une opération commerciale qu'il revient à l'armateur ou à son mandataire (le capitaine) d'organiser. C'est pourquoi l'OAAEM est en contact régulier avec le représentant de l'armateur du navire (DPA) pour connaître ses intentions, notamment celle de contracter un remorqueur d'assistance en cas d'incapacité du navire à reprendre sa route seul. Ces informations collectées en amont permettent au DOS Mer d'anticiper une éventuelle action d'office par les moyens d'urgence à sa disposition, en cas de carence de l'armateur.

Différents organismes d'expertise peuvent être consultés en fonction des risques encourus afin d'intégrer à l'opération de remorquage des mesures de protection et de précaution.


436. Escorte

Même si ni la navigabilité ni la flottabilité du navire ne sont affectées, et si l'entrée du navire dans un lieu ou port-refuge ne constitue pas une difficulté particulière, le CROSS AG peut proposer au DOS Mer de faire escorter le navire en difficulté par un navire d'escorte vers un lieu désigné, en lien avec l'OAAEM.

À tout moment au cours du transit, le navire d'escorte doit être en capacité de porter assistance au navire en difficulté, et de le prendre en remorque.


437. Synoptique d'une opération ANED de niveau 1

De façon synthétique, la gestion des interventions ANED est assurée conformément au tableau suivant :

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

ASSISTANCE À NAVIRE EN DIFFICULTÉ (ANED)		
CROSS AG	CENTOPS FAA (OSOPS)	OAAEM
Recueil initial de l'information		
<ul style="list-style-type: none"> • Recueille l'ensemble des informations, et évalue la situation. • Transmet le Surnav avarie report à l'OAAEM • Récupère les coordonnées du DPA. • Initie une conférence à 2 : CROSS-AEM. • Demande une dérive Mothy. 		<ul style="list-style-type: none"> • Participe à la conférence à 2.
État des lieux de la situation		
<ul style="list-style-type: none"> • Contacte régulièrement le navire. • Échange via conférence à 2 : CROSS-AEM - opportunité EEI ? - appareillage RIAS ? - nécessité pour le navire de se mettre à l'abri ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Fournit l'état de disponibilité des moyens MN • Pré-alerte le CEPPOL. • Pré-alerte EEI (militaires de la Base navale). • Pré-alerte BSAOM et RPC 	<ul style="list-style-type: none"> • Contacte le DPA (et/ou P&I/agent). • Contacte CSN AG (données PSC). • Consulte les bases de données « navire » et « cargaison ». • Pré-alerte EEI (civils).
Information des autorités		
<ul style="list-style-type: none"> • Informe le DDG AEM, le CSN AG. • Informe DAM/STEN 3 (si navire étranger). • Informe les AP et AI3P concernées. 		<ul style="list-style-type: none"> • Informe le Préfet département via DM
Traitement de l'évènement		
<ul style="list-style-type: none"> • Poursuit le recueil des informations concernant le navire et son avarie. • Assure jusqu'à la fin de l'opération le lien navire - autorité maritime. • Mobilise en cas d'urgence des moyens sur zone. • Propose au DOS l'escorte du navire vers un lieu désigné. • Propose le passage au niveau 2 et la constitution d'une EGI-ANED. • Diffuse les messages de sécurité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diffuse un AVURNAV. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rédige et notifie la mise en demeure. • Traite la demande de contrat de remorquage d'assistance

Mentions en italique : uniquement si nécessaire au regard de l'évènement.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

440. Gestion d'une opération ANED de niveau 2

441. Définition du niveau 2 ANED

La réponse ORSEC maritime de niveau 2 permet de traiter un événement par un renforcement de moyens et de capacités d'expertise.

Les renforts peuvent être de plusieurs types :

- **en effectifs** : en complément du personnel de permanence ou d'astreinte, des personnes affectées au CROSS AG ou à la division AEM du CZM quittent leurs tâches habituelles pour se concentrer sur le traitement de l'événement en cours ;
- **en expertises** : le CROSS AG fait appel à des expertises extérieures (CSN AG, CEPPOL, Base navale, officier de port, *salvage master*⁴⁹ ...) ;
- **en moyens ou équipements** : l'appel à des moyens étatiques supplémentaires, la réquisition de moyens civils, éventuellement par le biais des plans de coopération régionale, ou la passation de marchés publics permettant d'affréter des moyens privés dans l'urgence (remorqueurs portuaires, navires d'opportunité, ...).

Le niveau 2 de l'intervention ANED correspond à une avarie dont la réparation dépasse ou, au vu de l'analyse de la situation faite par le CROSS AG, semble dépasser les capacités de l'équipage du navire ou de l'armateur. Compte tenu de la taille du navire, de sa position, des conditions du moment et de leur évolution prévisible, **le navire peut créer une menace à court ou moyen terme pour la côte, le trafic maritime ou l'environnement, ou est susceptible de porter atteinte aux intérêts connexes de la France**. L'État se substitue à l'armateur en agissant à ses frais et risques.

De facto, chacune des décisions suivantes entraîne un passage en niveau 2 ANED :

- Mise en demeure non suivie d'une action suffisante ou appropriée de la part de l'armateur du navire en difficulté ;
- Envoi d'une équipe d'évaluation et/ou d'intervention ;
- Remorquage ou autre intervention d'office.


Exemple : *Un porte-conteneurs rencontre des difficultés à 150 Nq à l'Est de la Guadeloupe. Les explications et informations fournies par le capitaine au CROSS AG ne sont pas de nature à rassurer ce dernier sur la maîtrise de la situation par l'équipage. Le CROSS AG prend en main la gestion de l'intervention, constitue une EGI-ANED et envoie une équipe d'évaluation à bord du navire.*

442. SGI au niveau 2 ANED

1. Répartition des responsabilités

Au niveau 2 de l'ORSEC maritime, les opérations d'assistance à un navire en difficulté sont menées depuis l'EGI-ANED, constituée au CROSS AG. **La décision de passer au niveau 2 de l'ORSEC maritime** et de constituer une EGI est prise par le DIRCROSS, qui la notifie autant que possible *via* HERMES à l'ensemble des acteurs de l'intervention.

⁴⁹ Commandant des opérations de sauvetage ou capitaine d'un navire d'assistance chargé de coordonner les opérations d'assistance à un navire en difficulté, d'émettre un plan d'action pour le sauvetage du navire et de veiller à son exécution.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

Le CROSS AG, en tant que MAS, est le seul interlocuteur du navire. Il est chargé à ce titre du suivi de la situation à bord, ainsi que du recueil et de l'évaluation de l'ensemble des informations relatives au sinistre, qu'il transmet régulièrement au DDG AEM. Il contribue à l'évaluation de la menace que le navire est susceptible de représenter pour la côte, le trafic maritime ou l'environnement.

L'OAAEM se met en relation avec l'armateur (ou poursuit le dialogue initié avec lui au niveau 1) et prépare les grandes décisions stratégiques qui seront soumises à l'arbitrage du DOS (mise en demeure, envoi d'une équipe d'évaluation, action d'office, engagement d'un moyen de l'État, contractualisation à titre privé, ...).


2. Expertises extérieures

Conformément au SGI, l'EGI-ANED peut solliciter une expertise technique extérieure, portant en l'occurrence sur la capacité à porter assistance au navire dans son ensemble.

Ainsi, le responsable de l'intervention peut requérir l'expertise :

- du centre d'expertise pratique de lutte anti-pollution (expertise ANED de la Marine nationale) ;
- d'un inspecteur de la sécurité des navires du CSN AG (structure du navire, stabilité, mécanique, exploitation) ;
- d'un marin-pompier (intervention incendie ou chimique) ;
- d'un pharmacien-chimiste d'un LASEM (risque chimique) – à distance – ou de la SARA ;
- du plongeur-démineur de la Base navale de Fort-de-France (intervention voie d'eau) ;
- de tout autre spécialiste qualifié (notamment pour traiter des problématiques liées à la cargaison).

Lors du passage au niveau 3 de l'ORSEC maritime, ces experts quittent l'EGI et rallient l'EGC au sein de laquelle ils intègrent la cellule « anticipation ».

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

443. Mise en demeure

Se référer à la section 434.

444. Evaluation de la situation

1. Décision d'envoi d'une équipe d'évaluation

Si, à l'issue de la phase d'évaluation de la situation conduite au niveau 1 ANED par le CROSS AG et l'OAAEM, un doute subsiste quant à l'état réel du navire, une équipe d'évaluation peut être désignée. Cette équipe est chargée d'évaluer précisément la nature et le degré du risque à bord, afin d'anticiper l'évolution de la situation et de recueillir toutes les informations nécessaires à la gestion de la crise. Cette équipe est également chargée de conseiller le capitaine du navire et, le cas échéant, de lui faire prendre toute mesure préparatoire à une intervention. L'envoi d'une équipe d'évaluation et d'intervention conduit systématiquement au passage au niveau 2 de l'ORSEC maritime.

La composition de l'équipe d'évaluation envoyée sur un navire en difficulté est adaptée pour chaque cas d'espèce en fonction des circonstances, de la localisation et du type de sinistre.

Le liste du personnel composant l'EEL est définie en étroite concertation entre le CROSS AG et l'OAAEM. L'ordre d'envoi de l'EEL est signé avant son déploiement par le DOS Mer (ou le CZM par délégation). Dans la mesure du possible, le chef d'équipe part avec l'ordre d'envoi, communiqué aux intéressés et au CROSS AG.

2. Modalités d'envoi d'une équipe d'évaluation

Le chef de l'équipe d'évaluation est briefé avant son départ par le DI, par téléphone ou au CROSS AG, en présence de l'OAAEM et de l'officier de permanence du CROSS AG (RI). Le briefing porte *a minima* sur les points suivants :

- situation, caractéristiques du navire et données d'environnement ;
- nature des risques identifiés ;
- mission détaillée de l'équipe.

Le CROSS AG est chargé d'organiser le transfert de l'équipe d'évaluation sur la zone de sinistre, par le moyen aérien ou nautique le plus approprié.


Les équipes bénéficient de matériels mis à leur disposition par la Marine nationale et répartis entre la Martinique et le Guadeloupe sous la responsabilité de la Base navale de Fort-de-France.

3. Rôle de l'équipe d'évaluation

Une fois sur place, le chef de l'équipe d'évaluation rend compte au DOS Mer de manière régulière, via l'EGI ANED. Les éléments collectés par l'équipe d'évaluation permettent d'affiner la perception de la situation à bord par le DOS Mer et son appréciation du risque. Elle permet donc, dans certains cas, de redescendre au niveau 1 de l'ORSEC maritime.

L'analyse de la situation demandée à l'équipe d'évaluation peut être à la fois technique et organisationnelle. Précisée dans l'ordre de désignation et détaillée lors du briefing préparatoire, elle peut notamment porter sur les points suivants :

- état de navigabilité du navire (notamment flottabilité, stabilité, disponibilité des moyens de propulsion et de production d'énergie, moyens d'accostage, ...) ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

- historique du navire ;
- tableaux d'avarie ;
- nature et état de la cargaison, des approvisionnements, des soutes (quantité d'hydrocarbure de propulsion contenue en soute), et en particulier des matières dangereuses ;
- présence du capitaine à bord, nombre d'autres membres d'équipage ou autres personnes à bord et évaluation des facteurs humains, y compris fatigue ;
- nature et ampleur du sinistre et capacités d'intervention disponibles à bord ;
- nécessité/opportunité d'un remorquage vers un lieu/port-refuge et capacité du navire à être remorqué en sécurité.

Le désengagement de l'équipe d'évaluation est formellement ordonné au chef de l'équipe d'évaluation par le DOS Mer, sur proposition du DI.

4. Eléments complémentaires à l'évaluation faite sur zone

Parallèlement à l'évaluation de la situation par l'équipe d'évaluation, l'EGI-ANED rassemble les éléments d'analyse suivants :

- intentions du capitaine ;
- éventuels contrats commerciaux d'assistance passés par l'armateur ;
- consentement du capitaine aux propositions de l'État côtier ;
- distance et temps de transit vers le port le plus adapté en cas de nécessité de mise à l'abri.

De son côté, l'OAAEM collecte en tant que de besoin auprès du représentant de l'armateur toute information relative aux assurances du navire (attestation corps et machine⁵⁰, P&I et éventuelle lettre de garantie P&I club⁵¹), comprenant l'identification des assureurs et les éventuelles limites de responsabilité ainsi que l'éventuelle garantie financière requise par l'État.

L'ensemble des éléments d'évaluation de la situation collectés par l'EGI, l'OAAEM et l'équipe d'évaluation sont partagés au cours de briefings réguliers à deux (CROSS AG et AEM) et transcrits sur HERMÈS. Le DI en assure la synthèse au profit du DOS Mer.

445. Intervention à bord


1. Décision d'envoi d'une équipe d'intervention

En fonction de l'évaluation de la situation, l'EGI-ANED peut proposer à tout moment au DOS l'envoi d'une équipe d'intervention. Cette désignation peut précéder ou être concomitante avec l'envoi d'une équipe d'évaluation.

En concertation avec le DI, l'OAAEM prépare l'ordre de désignation qui précise la composition des équipes et du matériel à transporter, la nature exacte de la mission, ainsi que les mesures de protection particulières. L'ordre de désignation est signé par le DOS (ou le CZM par délégation).

⁵⁰ Hull and machinery insurance certificate

⁵¹ Warrant P&I letter

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

L'équipe d'intervention peut, selon les situations, prendre les formes énoncées ci-après (ou une combinaison de celles-ci) :

- équipe d'intervention « remorquage » (origine : service des moyens portuaires de la Base navale de Fort-de-France) ;
- équipe d'intervention « incendie » (origine : compagnie des marins-pompiers de la Base navale de Fort-de-France et renforts CAPINAV des services d'incendie et de secours) ;
- équipe d'intervention « voie d'eau » (origine : compagnie des marins-pompiers et cellule plongée de la Base navale de Fort-de-France) ;
- équipe d'intervention « risque chimique ou radiologique ».

Chacune des entités alimentant les équipes d'intervention en personnel fournit également le matériel nécessaire pour cette intervention.

2. Modalités d'envoi d'une équipe d'intervention

Le chef de l'équipe d'intervention est briefé par le DI avant son départ, soit directement au CROSS AG, soit par téléphone, en présence de l'OAAEM et de l'officier de permanence du CROSS AG.

3. Rôle de l'équipe d'intervention

Une fois sur place, le chef de l'équipe d'intervention rend compte au DOS Mer de manière régulière, via le responsable d'intervention (en privilégiant les conférences à trois).

L'équipe d'intervention envoyée sur un navire en difficulté est mise à la disposition de son capitaine, qui reste en tout état de cause responsable de la sécurité de ses passagers, de l'équipage et du navire quelles que soient les circonstances. L'équipe intervient donc comme conseil et renfort au dispositif d'intervention mis en place par le bord. Elle ne doit pas se substituer au capitaine.


En cas de navire sans équipage ou en situation dégradée, ou en cas d'action d'office, la responsabilité de la lutte contre le sinistre à bord peut être confiée au chef d'équipe d'intervention, sur décision formelle du DOS Mer.

Le désengagement de l'équipe d'intervention est formellement ordonné au chef de l'équipe d'intervention par le DOS Mer, sur proposition du DI.

446. Action d'office de l'autorité maritime

Si, à l'expiration du délai fixé par une mise en demeure, la situation du navire en difficulté constitue toujours une menace pour l'environnement ou les intérêts connexes de la France, ou en action d'office en cas d'urgence (avant l'expiration du délai ou avant même d'avoir émis une mise en demeure), le DOS Mer peut se substituer à l'armateur défaillant. Il agit alors d'office et notifie son action à l'armateur, en précisant qu'il agit aux frais, risques et périls de ce dernier.

La décision d'intervention d'office peut être formalisée par une notification d'action d'office. Cette dernière est préparée par l'OAAEM et signée par le DOS. Elle ne constitue pas une formalité obligatoire pour agir, mais elle est de nature à simplifier le règlement contentieux et financier ultérieur du dossier.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

447. Accueil dans un lieu ou un port-refuge

Si malgré l'intervention du bord et/ou d'une équipe d'intervention, le navire ne retrouve pas sa pleine capacité et que l'évènement de mer risque d'avoir un impact sur l'environnement, la population et les intérêts connexes, deux grands choix s'offrent au DDG AEM :

- maintenir le navire en mer libre ;
- le remorquer vers le large ;
- le mettre à l'abri dans un lieu ou un port refuge.

Selon les cas, l'avantage de faire regagner au navire un port ou un lieu de refuge peut l'emporter sur celui de le laisser en mer. Inversement, le sauvegarde de l'équipage, de la santé publique des populations littorales, de l'environnement ou des biens peut prévaloir à l'assistance au navire, et entraîner la sortie du port d'un navire en situation critique.

1. Opportunité d'accueil dans une zone refuge ou de maintien en mer

La mise à l'abri d'un navire en difficulté dans un lieu ou dans un port refuge peut être la solution préférentielle pour faire cesser la menace qu'il représente, notamment afin :

- de stabiliser ou d'améliorer la situation du navire en vue d'une reprise de la navigation normale ou d'un transfert vers une autre zone de refuge (allègement, réparation, ...) ;
- dans les situations les plus dégradées, de limiter l'impact de la pollution à une zone choisie et circonscrite.

L'OAAEM procède, en concertation avec l'EGI, et en liaison avec le COD, à une évaluation des risques encourus si le navire reste en mer et de ceux qu'il fait peser sur la zone choisie pour le refuge en particulier pour :

- la sécurité des personnes restées ou envoyées à bord du navire en difficulté ;
- la sécurité des personnes dans le lieu/port et leur environnement urbain et industriel (incendie, explosion, toxique, ...) ;
- les risques de pollution ;
- la sauvegarde des ressources naturelles en mer ;
- la gêne en mer et à terre pour les activités habituelles de la zone de refuge envisagée et son impact économique.


Cette évaluation doit s'appuyer sur l'envoi à bord du navire en difficulté, chaque fois que cela est possible, d'une équipe d'évaluation.

2. La mise à l'abri dans un lieu ou un port refuge

2.1. Le choix du lieu ou du port refuge

Le DDG AEM est l'autorité responsable du choix du lieu d'accueil du navire, que ce lieu soit situé dans un port ou dans un abri extérieur à un port. La détermination de ce lieu est prise en concertation avec le préfet de département (avis simple).

L'OAAEM recherche, en concertation avec le DI, l'autorité préfectorale et les autorités portuaires, le ou les lieu(x)/port(s) les plus appropriés compte tenu de la position et de l'état du navire, des conditions météorologiques et océanographiques, et de la sensibilité de la zone refuge envisagée.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

2.2. Phase de décision

Lorsque se produit un événement concernant un navire et qu'il est nécessaire d'engager une opération d'assistance pour assurer la sécurité des personnes et des biens ou pour prévenir une menace pour l'environnement marin ou le littoral, le DOS Mer, dès qu'il l'estime nécessaire, recueille auprès des préfets des départements concernés ou de tout autre interlocuteur qu'il juge nécessaire de consulter, les informations qui lui permettront de prendre sa décision.

L'OAAEM recherche, en concertation avec le directeur d'intervention et les autorités portuaires, le ou les lieu(x)/port(s) les plus appropriés compte tenu de la position et de l'état du navire, des conditions météorologiques et océanographiques, et de la sensibilité de la zone refuge envisagée.

Le DOS Mer tient informé, en tant que de besoin, les préfets des départements concernés et, s'il y a lieu, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et l'autorité portuaire de l'évolution de la situation maritime.

Après avoir recueilli l'avis des autorités terrestres concernées, il les informe de sa décision de maintenir le navire à la mer ou de le mettre à l'abri et, dans ce dernier cas, fixe le lieu de refuge vers lequel le navire doit être conduit.

2.3. Mise à l'abri dans un port refuge

Après avoir recueilli l'avis des autorités terrestres et portuaires concernées, le DDG AEM décide de maintenir le navire à la mer ou de le mettre à l'abri et, dans ce dernier cas, fixe le lieu de refuge vers lequel le navire doit être conduit. Le DDG AEM en informe le préfet de département concerné.

Dans ce cas, l'ensemble des démarches nécessaires à l'accueil du navire en difficulté est à la charge de son armateur ou de celui du remorqueur. L'OAAEM s'assure qu'aucune difficulté ne se présente.

Dans le cas où le navire est mis à l'abri dans un port, le DDG AEM enjoint à l'autorité portuaire d'accueillir ce navire. L'injonction d'accueil est préparée par l'OAAEM et signée par le DOS Mer. Le préfet de département veille à l'exécution de cette décision : il est responsable de l'accueil du navire à l'intérieur des limites administratives du port⁵².


Le transfert de la direction des opérations de secours entre le DOS Mer et le DOS Terre se fait au moment du franchissement des limites administratives du port par le navire en difficulté. Il fait l'objet d'un document écrit de « *transfer of authority* » (TOA) reprenant l'ensemble des informations collectées par le DOS Mer relatives au navire et au sinistre à bord, permettant au DOS Terre de reprendre de la façon la plus fluide possible la gestion de l'intervention à bord.

Le DOS Terre, le cas échéant en liaison avec le port d'accueil, fait remonter ses besoins d'informations au DOS Mer afin de faciliter l'accueil du navire.

2.4. Mise à l'abri dans un lieu refuge

Le DDG AEM peut également décider de mettre à l'abri le navire dans un lieu de refuge situé en dehors d'un port. Il s'appuie pour ce faire sur la cartographie des lieux de refuge de la zone

⁵² Dans ce cadre, le préfet de département peut notamment adresser au propriétaire, exploitant et/ou au capitaine du navire une mise en demeure de faire cesser le danger pour l'environnement portuaire. Il peut, si nécessaire, autoriser ou ordonner le mouvement du navire dans le port.


	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

et les atlas de sensibilité du littoral (cf. section 460. « Outils d'aide à la décision stratégique ANED »).

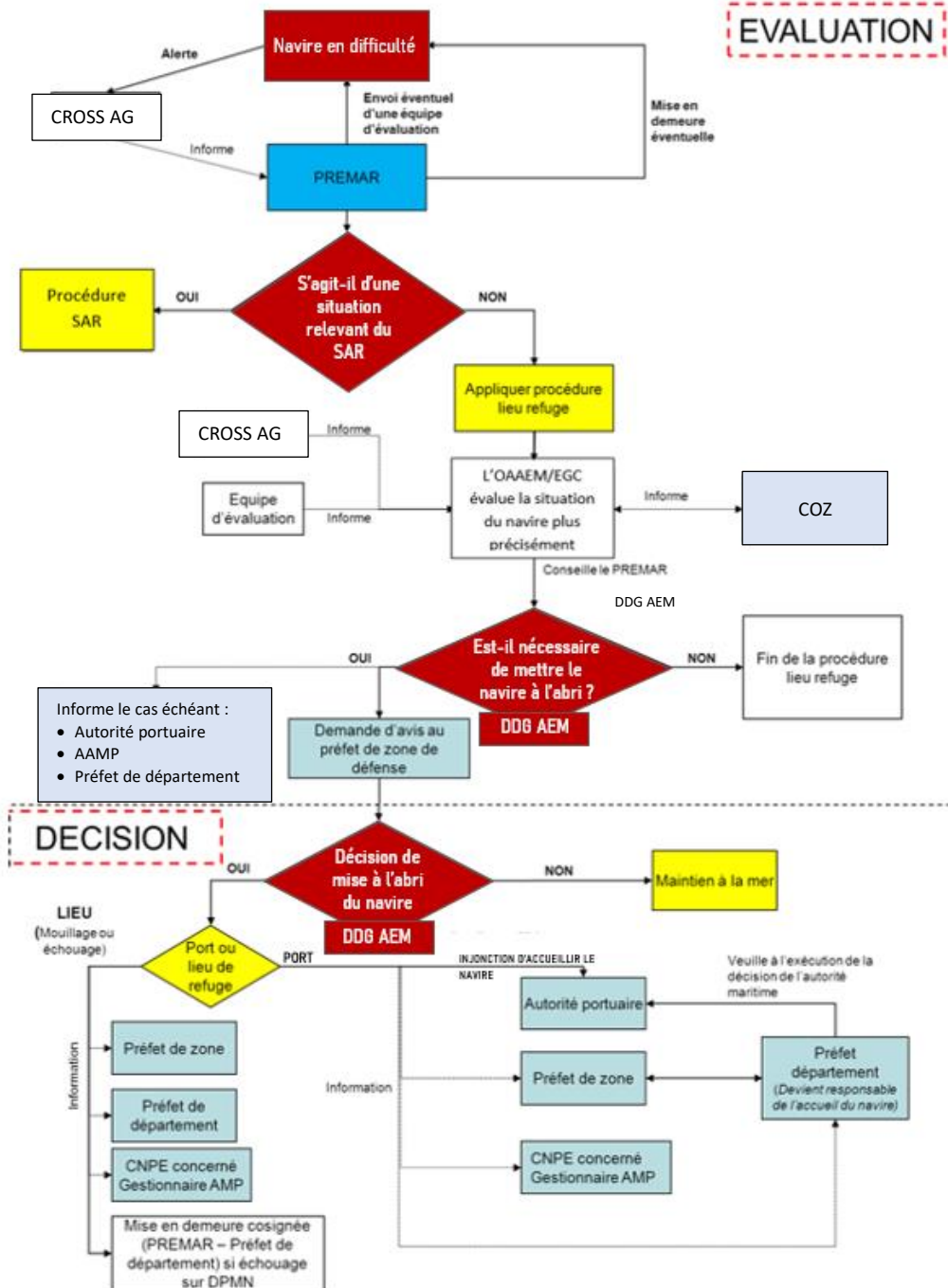
Le cas échéant, le DDG AEM informe de sa décision les gestionnaires des aires marines protégées de la zone. Lorsque le lieu de refuge se situe à proximité ou dans la zone d'attente d'un port, le DDG AEM en informe l'autorité portuaire et le directeur du port.


Lorsque le lieu de refuge se situe sur le domaine public maritime naturel, le préfet de département apporte son concours à l'autorité maritime pour l'échouement du navire. S'il existe un danger pour l'environnement à terre, une mise en demeure est signée conjointement par le DDG AEM et le préfet de département.

Le préfet de département prend la direction du volet terrestre des opérations de secours. Il informe le ou les maires des communes concernées.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

Accueil dans un lieu ou un port-refuge



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

450. Gestion d'une opération ANED de niveau 3

451. Définition du niveau 3 ANED

La réponse ORSEC maritime de niveau 3 vise à faire face à un événement maritime exceptionnel dont les conséquences dépassent le cadre d'action de l'EGI. La capacité de réponse est maximale et fait intervenir de nombreux renforts humains et d'expertise dans la durée.

L'évènement de mer dépasse le cadre maritime en affectant l'activité humaine et/ou l'environnement limitrophe. Sa répercussion est nationale.

L'ampleur de l'évènement donne lieu à la mise en œuvre d'une équipe de gestion de crise capable de durer.

Le niveau 3 de l'intervention ANED correspond à :

- une situation grave dans laquelle le navire ou sa cargaison présentent une menace imminente ou à terme pour la côte, le trafic maritime ou l'environnement ;
- une situation dans laquelle l'équipage n'est pas en mesure de lutter contre un sinistre sans une intervention significative de moyens extérieurs incluant des moyens privés et des moyens de l'État ;
- une situation qui révèle que le sinistre ne pourra éventuellement pas être maîtrisé dans toutes ses conséquences.

Exemple de niveau 3 ANED : *L'équipage d'un roulier-porte-conteneurs en proie à un incendie au large du Robert (Martinique) a été évacué. Le navire, chargé de divers produits, dont une quantité significative de dangereux, menace directement les côtes et l'environnement français, et constitue une menace potentielle pour la population littorale de la côte Atlantique et pour le trafic maritime, tant par le navire en lui-même que par son chargement qui se désarrime.*

452. SGI au niveau 3 ANED

1. Répartition des responsabilités


Dans la zone maritime Antilles, le CROSS AG reste l'EGI-ANED au niveau 3 de l'ORSEC maritime. Il assure la conduite de l'opération d'assistance en application de la stratégie générale définie par le DOS.

De surcroît, en tant que MAS, le CROSS AG est l'interlocuteur unique du navire.

L'EGC définit les grandes orientations stratégiques, prépare les décisions du DOS Mer, assure le lien avec les autorités terrestres de niveau préfectoral ou ministériel/gouvernemental et soutient la conduite de l'opération par l'EGI, notamment dans les domaines de l'expertise, de la logistique et en coordonnant la mise en place de renforts.

2. Passage au niveau 3 de l'ORSEC maritime

La décision de passer au niveau 3 de l'ORSEC maritime est prise par le DOS. Elle est notifiée par l'EGC à l'ensemble des acteurs maritimes et terrestres de l'intervention et de la gestion de crise, a minima *via* HERMÈS, et donne lieu à l'ouverture d'un événement SYNERGI. Le CoFGC en est informé.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

Pendant la mise en place de l'EGC, un point de situation portant sur la gestion de l'intervention en cours est effectué par le directeur de l'intervention au chef de l'EGC, en présence d'un membre du bureau de communication interministérielle (BCI) de la préfecture de la Martinique.

Par parallélisme des formes, la décision de redescendre au niveau 1 ou 2 de l'ORSEC maritime à l'issue de la crise est prise par le DOS Mer. Elle est notifiée à tous *via* HERMÈS et SYNERGI.


3. Expertises extérieures

Afin d'éclairer la prise des décisions stratégiques, des experts peuvent être conviés au sein de la cellule « anticipation » de l'EGC. L'expertise requise porte sur la capacité des services de l'État à mettre le navire en sécurité ou à le conduire vers un lieu/port-refuge.

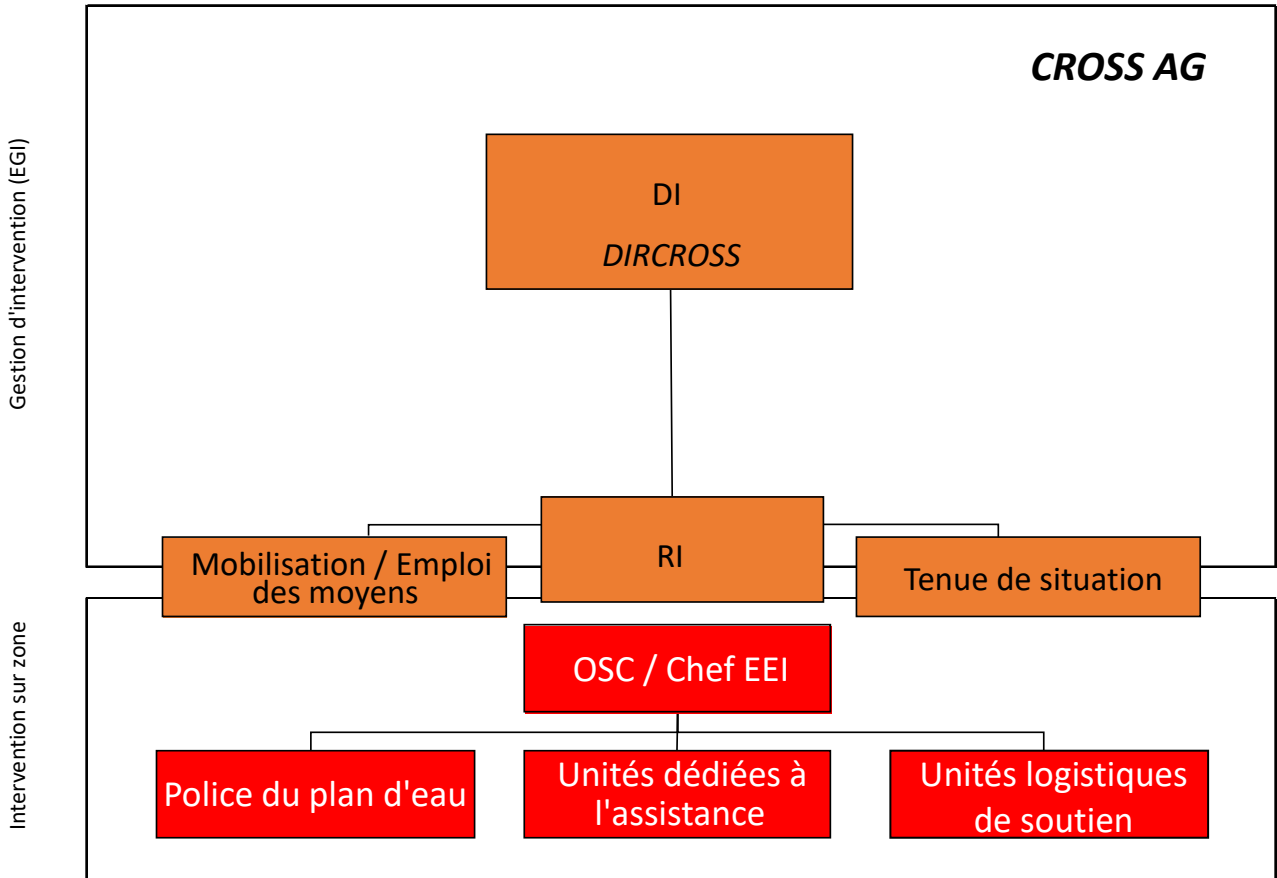
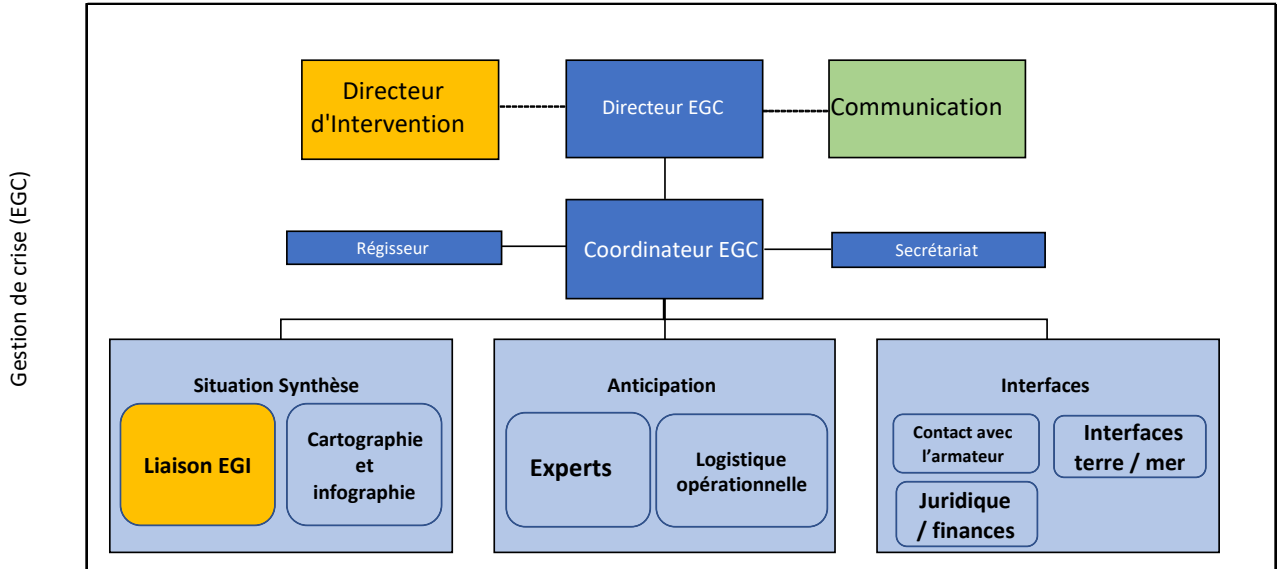
Le DOS Mer peut ainsi requérir l'expertise par téléphone ou en présentiel :


- du centre d'expertise pratique de lutte anti-pollution (expertise ANED de la Marine nationale) ;
- d'un inspecteur de la sécurité des navires du CSN AG (structure du navire, stabilité, mécanique, exploitation) ;
- d'un marin-pompier, pharmacien-chimiste, plongeur-démineur ou tout autre spécialiste qualifié au vu du type d'intervention en cours ;
- de l'armateur ou d'un de ses représentants⁵³ ;
- de la société de classification ;
- d'un officier de liaison de la DM concernée (interfaces terre/mer, procédures d'accueil au port-refuge) ;
- d'un représentant de port et/ou pilote maritime (accès au lieu de refuge ou accueil dans le port-refuge).

⁵³ Cette expertise n'est pas apportée par la présence physique d'un représentant de l'armateur au sein de l'EGC, mais peut être apportée par conférences téléphoniques, échanges de mails, réunions ponctuelles dédiées hors des locaux, etc.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

DOS Mer (DDG AEM)



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

453. Mise en demeure

Se référer à la section 434, en remplaçant OAAEM par EGC.

454. Evaluation de la situation

Se référer à la section 444, en remplaçant OAAEM par EGC.

455. Intervention à bord

Se référer à la section 445, en remplaçant OAAEM par EGC.

456. Renforts de la CAPINAV

La capacité nationale de renfort pour les interventions à bord des navires (CAPINAV) a été créée par le décret n°2016-1475 du 2 novembre 2016. Elle consiste en l'engagement de moyens spécialisés en cas de sinistre dépassant les seules capacités à disposition directe de l'autorité maritime. Les unités composant la CAPINAV sont spécialisées dans l'intervention à bord des navires.

Chaque outre-mer définit son organisation spécifique, en prenant notamment en considération les capacités locales ainsi que les distances incompressibles qui le séparent de l'organisation prévue en métropole, notamment du Bataillon des marins pompiers de Marseille. Selon les formats développés dans l'Hexagone⁵⁴, l'objectif est de disposer, pour chaque territoire, d'une équipe formée et disponible pour les interventions, à quai comme en mer.

Dans le cadre de l'ORSEC maritime pour la zone maritime Antilles et hors limites administratives des ports, la CAPINAV a vocation à être mise à disposition du Préfet de la Martinique, DDG AEM.

Grâce à la montée en puissance de la CAPINAV sur les territoires des Antilles en 2019, 4 sapeurs-pompiers ont été formés par le BPM aux interventions sur feux de navire⁵⁵ aux côtés des 8 marins-pompiers (Base navale de Fort-de-France), disponibles pour l'ensemble de la zone Antilles⁵⁶. En effet en 2020, les 4 services d'incendie et de secours des Antilles (STIS de Martinique⁵⁷, SDIS de Guadeloupe⁵⁸ et son antenne à Saint-Martin, et STIS de Saint-Barthélemy) ont envoyé un des leurs en formation IBNB3 à Marseille.

Cependant, les aléas des mutations ne permettent pas d'assurer dans la durée la présence d'un sapeur-pompier formé IBNB sur chaque territoire.

Le matériel d'intervention est à la charge de chaque service. Dans le cadre de cette montée en puissance CAPINAV, les SIS des Antilles se sont ainsi vus dotés de matériel déployable en mer, financé par la DGSCGC. Des lots « *Damage Control* » (DC) dans l'ensemble des SIS et des lots NRBC en Guadeloupe et Martinique (cf. annexe II) sont venus compléter l'achat


⁵⁴ Une unité d'intervention « feu de navire » (8 pompiers IBNB), une unité d'intervention « secours à la personne » (7 sauveteurs) et une unité « risque technologique » (2 spécialistes risques radiologiques/risques chimiques).

⁵⁵ Formation « Intervention à bord des navires et bateaux » (IBNB) ou formation « feux de navires » (FDN).

⁵⁶ A noter que les navires de la Marine nationale accueillent 8 marins-pompiers supplémentaires, dont la disponibilité dépendra directement des contraintes opérationnelles de leur unité.

⁵⁷ Service Territorial d'Incendie et de Secours.

⁵⁸ Service Départemental d'Incendie et de Secours.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 400	ANED
	Mise à jour	06.2022

de matériel d'intervention sur feu de navire que les services ont acquis au cours des années 2021 et 2022.

Il apparaît important de rappeler que les Antilles ne disposent pas d'hélicoptères de manœuvre permettant d'acheminer du personnel en nombre sur des navires en difficulté. Les hélicoptères de la Marine nationale (AS 565 Panther et Dauphin), de la Gendarmerie (AS 350 Ecureuils - Griffons) et de la sécurité civile (EC145 - Dragons) ne peuvent combler cette lacune qu'en effectuant plusieurs norias. Ainsi, en fonction de l'éloignement du sinistre, il sera fait appel aux moyens nautiques (étatiques ou privés).

457. Intervention d'office de l'autorité maritime

Se référer à la section 446, en remplaçant OAAEM par EGC.


458. Accueil dans un lieu ou un port-refuge

Se référer à la section 447, en remplaçant OAAEM par EGC.

460. Outils d'aide à la décision stratégique ANED

Les outils d'aide à la décision stratégique sont des documents illustrés et généralement cartographiés permettant de préparer les décisions stratégiques prises par le DOS.


La liste des outils d'aide à la décision ANED est précisée en annexe VII.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

500 – POLMAR

Pollution marine



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

Les dispositions prévues dans le présent volet décrivent, dans le cadre de la lutte contre une pollution en mer, les fondements juridiques de l'intervention de l'État, le circuit d'information spécifique à ce type d'événement, ainsi que la gestion des opérations qui en découlent.

Ces dispositions complètent les dispositions générales contenues dans le tronc commun (chapitres 100 et 200), qui s'appliquent en POLMAR comme dans tous les autres volets de l'ORSEC, notamment pour ce qui relève de l'organisation du système de gestion d'incidents, des systèmes d'informations utilisés ou des modalités d'interfaces avec la terre.

Considérant que chaque cas de pollution est unique et compte-tenu des multiples paramètres en jeu, les principes génériques énoncés ci-dessous concernent toute intervention de lutte depuis la mer contre le déversement d'un produit polluant.

510. Fondements juridiques et principes génériques POLMAR

511. Champs d'application du volet POLMAR du dispositif ORSEC maritime

La lutte contre les pollutions en mer est définie dans l'instruction du 4 mars 2002 comme « la lutte contre la pollution du milieu marin résultant d'un accident ou d'une avarie maritime, terrestre ou aérien qui entraîne ou risque d'entraîner le déversement en mer d'hydrocarbures ou de tout autre produit ». En complément des dispositifs terrestres POLMAR, le volet POLMAR du dispositif ORSEC maritime se concentre sur l'ensemble des mesures opérationnelles et administratives nécessaires à la préparation et à la conduite de la lutte contre une pollution maritime, ainsi que des mesures qui participent à la gestion des conséquences de la crise ⁵⁹.


1. Distinction des pollutions marines par nature

On classe les pollutions marines en fonction de la nature du produit déversé en mer⁶⁰:

- pollution par hydrocarbures ;
- pollution par substances liquides nocives transportées en vrac autres que des hydrocarbures ;
- pollution par substances nuisibles transportées en colis ;
- pollution par les eaux usées des navires ;
- pollution par les ordures des navires.

⁵⁹ Instruction du Premier ministre du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (article 1.2.).

⁶⁰ Classification posée par la Convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) et division 213.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

2. Distinction des pollutions marines par origine

On distingue également les pollutions marines en fonction de leur origine :

- pollutions dont l'origine est maritime (navire, épave, conteneur ou autre objet flottant à la dérive), pour lesquelles la responsabilité de l'intervention appartient au DDG AEM ;
- pollutions telluriques (provenant d'une installation à terre), pour lesquelles la responsabilité de l'intervention pour faire cesser le déversement appartient à l'industriel et à défaut, au Préfet de département et/ou du Préfet de zone de défense et de sécurité. En revanche, il est de la responsabilité du DDG AEM de mesurer, circonscrire et faire cesser le danger en mer.

512. Fondement juridique de l'intervention de l'État en POLMAR

1. La réglementation internationale

Le droit international pose le principe général d'obligation d'intervention en mer pour préserver l'environnement marin en prévenant, réduisant et maîtrisant la pollution du milieu marin⁶¹.

Pour favoriser cette action, le droit international permet aux États côtiers d'intervenir en haute mer (c'est-à-dire au-delà de la mer territoriale) sur tous les navires, y compris ceux ne battant pas son pavillon, dans le but de préserver leur environnement ou leurs intérêts connexes.

Ce droit a été consacré, à la suite du naufrage du Torrey Canyon en 1967, par la Convention de Bruxelles de 1969 et par son protocole de 1973⁶², puis confirmé par la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer⁶³ et la Convention internationale de 1989 sur l'assistance⁶⁴.

Ce droit d'intervention prévoit qu'en cas de danger grave et imminent causé par un navire circulant au large de ses côtes, l'État côtier peut prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers de pollution ou les menaces de pollution pour ses côtes ou ses intérêts connexes, qu'il s'agisse d'une pollution ou d'une menace de pollution par hydrocarbures ou par toute autre substance⁶⁵.

Les limites posées à ce droit d'intervention sont posées dans l'article V de la Convention de Bruxelles et la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer :

- les mesures prises doivent être proportionnées aux dommages effectivement subis ou dont l'État côtier est menacé ;
- l'État côtier doit notifier les mesures envisagées à l'État du pavillon au préalable ou lui en rendre compte a posteriori en cas d'urgence ;


⁶¹ L'article 194 de la CNUDM prévoit que « les États prennent (...) toutes les mesures compatibles avec la Convention qui sont nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source ».

⁶² Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, signée à Bruxelles le 29 novembre 1969 et son protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, signé à Londres, le 2 novembre 1973.

⁶³ L'article 221 de la CNUDM, consacré aux mesures visant à empêcher la pollution à la suite d'un accident de mer, rappelle le « droit qu'ont les États, en vue du droit international, tant coutumier que conventionnel, de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables ».

⁶⁴ Convention internationale de 1989 sur l'assistance, signée à Londres le 28 avril 1989.

⁶⁵ Liste non limitative des substances concernées donnée à l'article 1§3 du protocole de 1973.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

- le préjudice ou les risques ne doivent pas être déplacés et les mesures prises pour lutter contre la pollution ne doivent pas conduire à remplacer un type de pollution par un autre⁶⁶.

En complément, le droit international pose le principe de la coopération internationale en matière de lutte contre la pollution du milieu marin⁶⁷.

Dans la zone maritime Antilles, la France est ainsi en lien avec plusieurs entités étrangères, principalement :

- l'OSRL⁶⁸ : le CEPPOL souscrit un abonnement annuel permettant l'emploi avions d'épandage de dispersants. Il serait également possible de louer du matériel de lutte antipollution en mer en complément de celui détenu dans les territoires français (par la Marine nationale et dans le cadre des stocks POLMAR Terre), après analyse des impacts financiers et logistiques d'un tel acheminement.
- l'EMSA⁶⁹, les Antilles en tant que régions ultrapériphériques de l'Union Européenne pouvant bénéficier de ses stocks d'équipements (après analyse de la balance coûts/efficacité par rapport aux moyens de l'OSRL) ;
- le RAC REMPEITC⁷⁰.

2. La réglementation européenne

Les mesures que l'État peut prendre en cas de pollution ou de menace de pollution au large de ses côtes sont déclinées au niveau européen dans la directive 2002/59/CE⁷¹. Le cadre juridique est le même que celui de l'intervention dans le domaine de l'ANED.

L'article 17 de cette directive impose à tout capitaine d'un navire de plus de 300 UMS navigant dans la zone économique exclusive d'un État de signaler sans délai au centre côtier géographiquement compétent tout incident ou accident compromettant la sécurité du navire ou de la navigation ou susceptible de conduire à une pollution des eaux ou du littoral, ainsi que toute nappe de produits polluants ou tout conteneur ou colis dérivant observé en mer.

L'article 19 de cette même directive conforte le droit d'intervention de l'État côtier dans ces circonstances en prévoyant notamment la possibilité de :

⁶⁶ L'article 195 de la CNUDM prévoit que « Lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, les États agissent de manière à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone dans une autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre ».


⁶⁷ L'article 199 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer prévoit que les États « coopèrent, dans toute la mesure du possible, en vue d'éliminer les effets de la pollution et de prévenir ou réduire à un minimum les dommages. A cette fin, les États doivent élaborer et promouvoir conjointement des plans d'urgence pour faire face aux incidents entraînant la pollution du milieu marin. ».

⁶⁸ Oil Spill Response Limited : coopérative internationale basée à Southampton financée principalement par l'industrie pétrolière et spécialisée dans la réponse d'urgence aux déversements accidentels d'hydrocarbures. Cette coopérative dispose notamment d'avions spécialisés dans l'épandage de dispersants et stationnés au Royaume-Uni. La France est membre adhérent de cette coopérative via un contrat annuel géré par le CEPPOL.

⁶⁹ *European maritime safety Agency* (Agence européenne pour la sécurité maritime), basée à Lisbonne, dont le rôle est d'améliorer la sécurité et la sûreté maritimes, ainsi que la prévention des pollutions et la réponse aux pollutions, par son expertise technique et son assistance opérationnelle.

⁷⁰ *Regional Activities Center Caribe / REgional Marine Pollution Emergency, Information and Training Centre* (Centre d'activités régionales de la Caraïbe / centre régional d'urgence, d'information et de formation sur la pollution marine) est l'un des quatre centres d'activités régionales du Programme pour l'environnement des Caraïbes (UNEP-CAR/RCU). Basé à Curaçao, il contribue à la durabilité de l'environnement marin dans la région des Caraïbes en aidant les pays à mettre en œuvre les conventions internationales créées pour réduire la pollution par les navires.

⁷¹ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (dite « directive VTMS »).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

- restreindre les mouvements du navire ou lui imposer de suivre un itinéraire déterminé ;
- mettre en demeure l'armateur du navire de mettre fin au danger représenté par son navire ;
- envoyer une équipe d'évaluation et d'intervention à bord du navire afin d'évaluer le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'informer le centre côtier de la situation à bord ;
- agir d'office pour mettre fin au danger représenté par le navire (intervention à bord, escorte, remorquage, ...) ;
- imposer un lieu ou port-refuge.

Les dispositions de la directive 2002/59/CE ont en outre été renforcées par la directive 2004/35/CE⁷², qui donne à l'État côtier la capacité d'imposer à l'armateur de faire cesser tout danger causé à l'environnement et de se substituer à l'armateur, en cas de « menace imminente » de survenue d'un « dommage environnemental ».

3. La réglementation nationale

L'ensemble de ces dispositions internationales et communautaires a été décliné en droit interne dans les textes suivants :

- code de l'environnement (et notamment son article L.218-72) ;
- instruction du Premier ministre du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (documentation nationale POLMAR) ;
- instruction du Premier ministre du 11 janvier 2006 portant adaptation de la réglementation relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (POLMAR) ;
- instruction du Premier ministre du 28 mai 2009 relative aux dispositions générales de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale pour faire face aux événements maritimes majeurs.


Le Code de l'environnement confère au DDG AEM le pouvoir de mise en demeure, dans le cadre de ses attributions de police administrative générale. Il est également autorité nationale au sens de la directive 2002/59, ce qui lui donne la capacité de prendre toutes les mesures définies à l'annexe IV de cette directive : mise en demeure, envoi d'une équipe d'évaluation, remorquage ou escorte imposés, désignation d'un lieu refuge, ...

L'instruction du 4 mars 2002 constitue la documentation nationale POLMAR de base. Elle définit les attributions des autorités chargées de préparer, conduire et coordonner les opérations de lutte, ainsi que les responsabilités incombant à chaque département ministériel, administration et organisme dans la lutte contre la pollution du milieu marin, sa préparation et son soutien. Cette instruction prévoit ainsi que l'autorité maritime « est chargée d'organiser et de diriger toutes les opérations de lutte en mer dans les limites de sa zone de responsabilité ».

L'instruction du 11 janvier 2006 complète l'instruction de 2002 en détaillant les responsabilités pour la lutte contre les pollutions marines à l'interface entre la mer et la terre (gestion des hydrocarbures récupérés en mer, mobilisation des professionnels de la mer, ...).

L'instruction du 28 mai 2009 fixe les principes d'élaboration des volets POLMAR des dispositifs ORSEC maritimes. Elle précise que « les opérations de lutte anti-pollution sont dirigées depuis le centre des opérations maritimes » (aux Antilles, CENTOPS FAA).

⁷² Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

Pour compléter ce dispositif, suite à la réforme et à la réorganisation des services déconcentrés de l'État, les instructions du 22 août 2014 et du 7 octobre 2014 précisent le rôle des services déconcentrés de l'État à terre dans la lutte contre les pollutions marines.

513. Principes génériques POLMAR

1. Responsabilité dans la surveillance des pollutions

Le DDG AEM est responsable de la surveillance et de la lutte contre les pollutions marines :

- au sein des eaux françaises des Antilles (mer territoriale et ZEE), dans sa responsabilité de surveillance des pollutions, le DDG AEM s'appuie sur le CROSS AG. Ce dernier est responsable de confirmer ou d'infirmer la pollution, de la caractériser, d'apprécier son caractère licite ou non, d'analyser la situation et son évolution prévisible (prévisions de dérives, menaces à la côte ou autres intérêts connexes de l'État côtier) et de rédiger le POLREP en l'absence d'agent habilité sur zone⁷³ ;
- au sein des eaux françaises des Antilles (mer territoriale et ZEE), dans sa responsabilité de lutte, le DDG AEM s'appuie sur la Marine nationale. Cette dernière est responsable de l'organisation et la conduite des opérations de lutte contre les pollutions en mer (mission de lutte contre la pollution ou « ANTIPOL »)⁷⁴.

Le CROSS AG informe au plus tôt le CENTOPS FAA et lui transmet tous les éléments nécessaires à une parfaite appréciation de la situation et des risques potentiels. Dès lors qu'une pollution confirmée est portée à sa connaissance, le CENTOPS FAA doit définir la conduite à tenir (intervention ou non ; si intervention de lutte décidée, quelle stratégie mettre en place).

2. Décisions stratégiques du DOS Mer

Toute décision prise dans la lutte contre une pollution en mer doit être étayée par une réflexion NEBA (*Net Environmental Benefit Analysis*). Cette dernière consiste à mettre en balance les avantages et inconvénients inhérents à une technique de lutte, afin d'en déduire un bilan des avantages nets pour l'environnement.


En gestion de crise POLMAR, les grandes décisions prises par le DOS Mer consistent en la mobilisation des renforts internationaux et la validation de la stratégie d'action proposée par le CENTOPS FAA (niveau 1) ou l'EGI (niveaux 2 et 3) :

- ne rien faire ;
- agir à la source (navire, épave) ;
- agir sur le polluant (dispersion, récupération) ;
- protéger les sites sensibles jugés prioritaires.

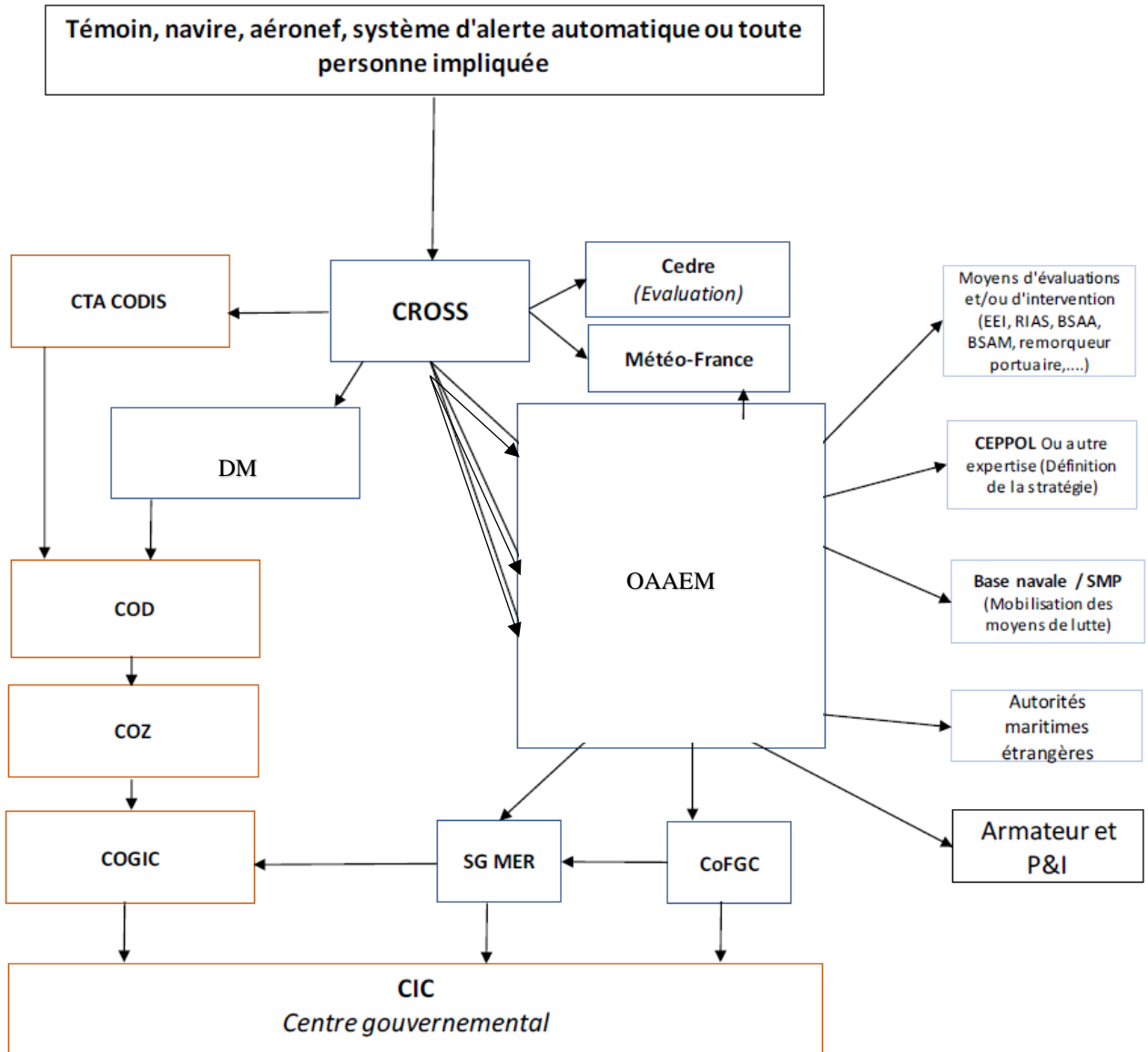
La répression des pollutions volontaires en mer (REPREFOL) ne relève pas du dispositif ORSEC maritime ; elle fait l'objet d'une instruction permanente du DDG AEM.


⁷³ Instruction DAM n°143.10 du 21 février 2011 relative à la mission de surveillance des pollutions marines, de coordination des opérations de recherche et de constatation des infractions. Cette instruction détaille le rôle de surveillance attribué au CROSS AG pour la zone maritime Antilles.

⁷⁴ Article D3223-53 du Code de la défense : « Les commandants de zone maritime sont chargés (...) de l'organisation et de la conduite des opérations de lutte anti-pollution en mer placées sous la direction du DDG AEM ».

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

520. Circuit générique de l'information en POLMAR



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

530. Gestion d'une opération POLMAR de niveau 1

Les principes généraux d'organisation du SGI fixés dans le chapitre 200 du présent dispositif s'appliquent en toutes circonstances. Ils sont complétés et précisés ci-après pour les opérations qui relèvent spécifiquement de la lutte contre une pollution du milieu marin.

531. Définition du niveau 1 POLMAR

La réponse ORSEC maritime de niveau 1 permet de traiter un événement à l'aide des moyens d'intervention habituels et des centres opérationnels dans leur configuration courante, sans renfort.

Le niveau 1 de l'intervention POLMAR correspond au traitement d'une pollution de faible ampleur, ne nécessitant pas une expertise particulière, dont la localisation, les caractéristiques et l'évolution prévisible au vu des conditions météo - océanographiques ne créent aucune menace à court terme pour l'environnement ou les intérêts connexes de la France. Cette appréciation de la situation et de son évolution potentielle est de la responsabilité de l'officier de suppléance opérations (OSOPS) du CENTOPS FAA, avec le concours de l'officier de permanence du CROSS AG.

La situation nécessite un engagement limité de moyens spécialisés de lutte en mer ; tout au plus le déploiement de moyens de surveillance et/ou l'engagement d'un petit moyen avec embarquement de personnels de la cellule antipollution de la Base navale.

Nota bene : par l'expertise qu'elle nécessite, la lutte contre une pollution chimique relève systématiquement a minima du niveau 2 POLMAR

Exemple de niveau 1 POLMAR : Une pollution de faible ampleur par hydrocarbures légers est constatée dans la baie de Fort-de-France. Le CROSS AG sollicite auprès du CENTOPS FAA le concours d'un moyen nautique rapide de la Base navale de FDF pour investiguer la pollution. Le zodiac confirme la présence de polluant en mer et adresse un message de compte-rendu au CROSS AG. Le CROSS AG sollicite une prévision de dérive Mothy qui indique que la nappe aura tendance à s'éloigner des côtes.


Sur la base des éléments communiqués par le CROSS AG et des avis fournis par le Cedre et le CEPPOL, le CENTOPS FAA mobilise un moyen nautique de la Marine nationale pour brasser mécaniquement la pollution. Le lendemain, un survol par un hélicoptère des Douanes confirme que la nappe a été brassée ; il n'y a plus de menace pour les côtes.

532. SGI au niveau 1 POLMAR

Au niveau 1 POLMAR, les centres opérationnels (CROSS AG et CENTOPS FAA) restent armés en situation de veille normale.

Le CROSS AG, centre de surveillance maritime des pollutions pour la zone maritime Antilles, assure le suivi de la situation et peut mobiliser le cas échéant des moyens nautiques ou aériens pour confirmer ou infirmer un signalement de pollution. Il coordonne ainsi les premières mesures de vérification, de localisation et de dimensionnement de la pollution. Il peut requérir l'expertise du Cedre afin de caractériser la pollution. Il effectue également, en liaison avec le procureur de la République, des investigations en vue d'en déterminer l'origine (accidentelle, opérationnelle...). Il tient le CZM informé via l'OAAEM.

Le CENTOPS FAA, responsable de la lutte anti-pollution, définit les mesures à prendre pour mettre fin à une pollution confirmée et signalée par le CROSS AG. Pour ce faire, il requiert l'expertise de la cellule antipollution de la Base navale, et si besoin celle du CEPPOL.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

L'astreinte AEM intervient en tant que de besoin, notamment pour compléter l'analyse de la situation, assurer les interfaces avec les autorités à terre ou les gestionnaires d'aires marines protégées, ou pour gérer la relation avec les médias.

Des conférences téléphoniques régulières à trois (CROSS AG-CENTOPS FAA-OAAEM) permettent de fluidifier la circulation de l'information entre tous les acteurs impliqués. L'OAAEM assure la synthèse de l'information au profit du DOS Mer.

533. Evaluation de la situation

L'analyse initiale d'une situation POLMAR doit permettre de répondre aux questions suivantes :

- Qui ? : si l'origine de la pollution est connue et qu'il s'agit d'une pollution volontaire, les dispositions de l'instruction permanente sur la répression des pollutions en mer sont appliquées par le CROSS AG ;
- Quoi ? : connaissance de la nature du polluant et de la quantité estimée déversée au vu de la superficie, comportement apparent et prévision d'évolution, risques qu'il présente ;
- Où ? : connaissance de la localisation de la pollution, tant en termes de distance à la côte que par référence aux aires marines protégées, mais également estimation de l'évolution de cette position grâce à une prévision de dérive *Mothy* ;
- Comment ? : la connaissance de l'acteur / organisme à l'origine de la constatation influe sur la perception et l'analyse du signalement (exemple : signalement par témoin privé en mer ou signalement par avion spécialisé des Douanes) ;
- Pourquoi ? : le contexte dans lequel est survenu le signalement oriente le traitement de l'événement (ANED, REPREPOL, pollution orpheline, ...).


En intervention POLMAR de niveau 1, l'analyse de la situation initiale est conduite par le CROSS AG. Les éléments d'information collectés le sont auprès :

- du navire à l'origine de la pollution lorsqu'il y en a un ;
- d'un témoin éventuel ;
- des moyens satellitaires de l'EMSA (via le CROSS AG) ;
- des moyens aéronautiques des différentes administrations concourant à l'action de l'État en mer engagés par le CROSS AG dans le cadre de cette mission de surveillance des pollutions.

L'ensemble des éléments collectés dans ce cadre sont repris dans un POLREP standardisé selon le format de l'Accord de Bonn, que le CROSS AG transmet accompagné de son analyse au CENTOPS FAA, chargé de la conduite de la lutte anti-pollution pour le compte du DOS Mer. En cas de pollution importante, le CROSS AG doit cependant informer le CENTOPS FAA au plus vite, sans attendre la transmission formelle du POLREP.

L'officier de suppléance opérations du CENTOPS FAA prend alors la conduite des opérations de lutte et de suivi afférent. Il en informe le CZM et l'OAAEM. Le CROSS AG se met à la disposition de l'OSOPS pour lui apporter tout concours possible.

Le CROSS AG informe également le CENTOPS FAA de la disponibilité éventuelle d'un moyen de surveillance, qui pourrait être réorienté pour d'éventuelles actions de lutte.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

De son côté, l'OSOPS du CENTOPS FAA recueille toutes les informations météoro-océanographiques pertinentes concernant la zone dans laquelle est signalée la pollution :

- météo et prévisions des heures et jours à venir, vent, visibilité, état de la mer ;
- température moyenne de l'eau ;
- courants et marées ;
- profondeur de la colonne d'eau ;
- distance à la côte ;
- proximité de zones sensibles.

En complément de cette analyse, l'OAAEM peut solliciter de la part de l'armateur (DPA⁷⁵) la communication des documents suivants : manifeste des marchandises dangereuses⁷⁶, attestations d'assurance corps et machine⁷⁷, lettre de garantie P&I club ou cautionnement⁷⁸, certificat bunker, ainsi que tout autre document qui s'avérerait nécessaire à une parfaite analyse de la situation.

Il appuie également en tant que de besoin le travail d'expertise de la pollution, en se chargeant notamment de contacter le Cedre, en liaison avec le CEPOL, pour la mise en œuvre des logiciels de modélisation de dérive et de comportement/évolution du polluant.

L'OAAEM prévient à ce stade les autorités à terre si cela s'avère nécessaire.

L'ensemble des éléments détenus par le CENTOPS FAA, le CROSS AG et l'OAAEM sont partagés au cours de conférences téléphoniques à trois.

534. Mise en demeure

Si un navire est à l'origine de la pollution constatée dans une ZEE française aux Antilles, le DOS peut rappeler ses obligations à l'armateur, en le mettant en demeure de mettre fin à la situation causée par son navire.

La mise en demeure est préparée par l'OAAEM et signée par le DOS Mer ; elle est adressée aux représentants de l'armateur, au navire, et en copie à l'ensemble des acteurs étatiques intéressés par l'événement. Elle doit impérativement fixer à l'armateur un délai à l'issue duquel l'État pourra se substituer à lui si les mesures prises sont insuffisantes pour faire cesser le danger.

Les objectifs de la mise en demeure sont ainsi de :


- rappeler les obligations de l'armateur ;
- préciser les délais voire les moyens d'action imposés à l'armateur pour faire cesser le danger ;

⁷⁵ *Designated Person Ashore*, représentant désigné de l'armateur.

⁷⁶ *Dangerous good manifest*.

⁷⁷ *Hull and machinery insurance certificate*.

⁷⁸ *Warrant P and I letter*. Une lettre de garantie doit obligatoirement contenir les éléments suivants : nom du navire, de son propriétaire et/ou armateur et/ou affréteur ; nom, adresse et autres coordonnées du P&I Club ; circonstances de l'événement de mer ; engagement du P&I Club à régler à l'État la somme demandée pour ... ; limites apportées (montants de garanties maximum, sous-limitations éventuelles en cas de sinistre – si aucune limitation, cela doit expressément être mentionné) ; applicabilité du droit français.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

- favoriser la remontée d'informations de la part de l'armateur (transmission d'un plan d'actions) ;
- conforter la possibilité d'action d'office en cas d'inaction de l'armateur.

Sur ce dernier point, attention : une incapacité de l'État à se substituer à l'armateur pourra engager la crédibilité de son action. L'opportunité d'adresser une mise en demeure doit donc toujours être soigneusement analysée par l'OAAEM et soumise pour arbitrage au DOS.

L'État conserve, quoi qu'il advienne, la capacité d'agir d'office à tout moment (y compris avant l'expiration du délai de la mise en demeure ou avant même l'émission d'une mise en demeure), si l'urgence de la situation le nécessite.

Des modèles en français et anglais de mise en demeure sont disponibles dans la clef d'astreinte de l'OAAEM.

535. Définition de la stratégie de lutte en cas de pollution par hydrocarbures

À partir de l'analyse de la situation conduite conformément à la section 533, le CENTOPS FAA propose au DOS Mer une stratégie d'intervention parmi les quatre suivantes :

- ne rien faire ;
- agir à la source (le navire, l'épave) ;
- agir sur le polluant (dispersion / récupération) ;
- protéger les sites sensibles jugés prioritaires.

Les techniques de lutte qu'il est possible de mettre en œuvre dans chacune de ces stratégies sont détaillées ci-après. Elles ne sont pas exclusives les unes des autres et peuvent être mises en œuvre de manière cumulative ou séquentielle.

Le choix de l'une ou l'autre des stratégies et de chacune des techniques de lutte est fortement dépendant des conditions météo-océanographiques du moment.


Le CENTOPS FAA est conseillé par le CEPPOL et la cellule antipollution de la Base navale de Fort-de-France pour le choix des matériels, des techniques et des stratégies de lutte les plus adaptées, et par la cellule anti-pollution de la Base navale pour l'inventaire, les conditions et limites d'emploi des matériels de lutte.

Quelle que soit la technique de lutte choisie, les usagers de la mer situés à proximité immédiate de la pollution doivent très rapidement être informés de la conduite à tenir : éloignement rapide, confinement, maintien à distance, consultation médicale, risques encourus. Ceci se fait par le biais d'un AVURNAV émis par le CENTOPS FAA ainsi que par un bulletin sécurité émis par le CROSS AG.

1. Stratégie d'intervention 1 : ne rien faire

Cette stratégie d'intervention doit être retenue dans les cas suivants :

- évaporation, dispersion, dissolution naturelle des hydrocarbures très légers ;
- trop faibles quantités de polluants disséminées en surface, dérivant loin des côtes et dans la direction opposée ;
- impossibilité technique durable ;
- conditions météo-océaniques défavorables : intervention dangereuse ou mer trop formée pour permettre la mise en œuvre des systèmes de récupération ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

- risques liés au produit.

2. Stratégie d'intervention 2 : agir à la source

Cette stratégie peut être conduite si l'accès à la source est possible et si le rejet se poursuit. Elle peut se décliner en :

- colmatage : de la ou des brèches de coque à bord d'un navire (action conduite par l'équipage, ou, en cas de défaillance, par une équipe d'intervention coordonnée par le CENTOPS FAA, sachant que la capacité d'intervention subaquatique en milieu pollué n'est pas détenue par les militaires aux Antilles et qu'une expertise est nécessaire avant toute intervention⁷⁹) ;
- allègement : de la ou des soutes accidentées d'un navire vers une ou des soutes vides et saines à bord du même navire, ou encore vers un navire alléreur (BSAOM, autre navire équipé en lutte anti-pollution, barge, pétrolier caboteur, réservoirs flottants, ...) ;
- confinement statique : déploiement d'un barrage pour ceinturer le navire, limiter l'étalement du polluant, empêcher la dérive de nappes (création d'une zone de rétention du polluant entre la coque et le barrage fermé).

L'embarquement de détecteurs, d'explosimètres et de matériels antidéflagrants peut s'avérer indispensable pour assurer la sécurité des équipes engagées. Les marins-pompiers peuvent conseiller le CENTOPS FAA sur les conditions d'intervention des équipes.

3. Stratégie d'intervention 3 : agir sur le polluant

L'identification du polluant, la compréhension de son comportement, l'estimation du volume du déversement, ainsi que la prise en compte des conditions environnementales et météoro-océaniques déterminent le choix de la stratégie d'intervention sur le polluant.


Cette dernière peut consister en :

MODES D'ACTION	MODALITES D'EXECUTION
Brassage	Brasser à l'aide des hélices
Traitements chimiques	Rendre la substance soluble, solidifier la substance, visualiser la substance (nuage ou nappe), gélifier la substance
Confinement et récupération	Uniquement pour pollution flottante, visible et sans risque pour le navire récupérateur et les intervenants ; par moyens spécifiques de récupération / pompage

3.1 Brassage mécanique ou naturel, adapté au traitement des pollutions par hydrocarbures légers (irisations, aspect arc-en-ciel).

Le brassage mécanique consiste en un passage répété d'un navire dans les zones irisées. Le brassage des hélices facilite et accélère la dispersion du polluant dans la colonne d'eau. Cette méthode doit être mise en œuvre pour des hydrocarbures légers qui menacent la côte. Elle ne

⁷⁹ L'intervention humaine ne peut être en effet initiée que si la nature du produit fuyant est compatible avec la plongée humaine. Le renseignement est fourni par un laboratoire local (SARA) après échanges avec les marins-pompiers RCH ou à distance, par le Cedre après échange avec le LASEM;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

doit en revanche pas être mise en œuvre si elle augmente l'impact négatif des hydrocarbures sur le milieu (présence d'exploitations aquacoles, prise d'eau, ...) ⁸⁰.

Pour des hydrocarbures légers qui ne constituent pas une menace pour la côte, le brassage naturel suffit pour une dispersion et une évaporation rapides, à savoir l'agitation naturelle en haute mer et l'ensoleillement.

3.2 Épandage de dispersants, adapté au traitement de certains types hydrocarbures uniquement.

L'épandage de dispersants est une décision stratégique du DOS qui découle de l'analyse de trois 3 facteurs clé :

1. l'efficacité potentielle de la dispersion (composition de l'hydrocarbure, sa viscosité, son épaisseur, sa distribution spatiale, son « vieillissement » ; composition du dispersant, énergie de dilution, salinité, température de l'eau de mer, conditions météorologiques ...)
2. l'impact potentiel sur l'environnement (de l'hydrocarbure, du dispersant, et de l'hydrocarbure dispersé) ;
3. la faisabilité opérationnelle (considérations logistiques et financières).

Ainsi, le CENTOPS FAA doit se faire conseiller par le CEPPOL et le Cedre sur les limites techniques d'emploi des dispersants (utilisation de produits dispersants inutile et inefficace sur les irisations légères et les hydrocarbures trop visqueux, à titre d'exemple). En outre, cette technique n'étant généralement efficace que dans les 24 à 48 heures qui suivent le déversement du produit en mer ⁸¹, la décision éventuelle d'épandage de dispersants doit être prise dès le début de la crise.


Cette méthode ne doit toutefois être retenue qu'après avoir conduit une analyse NEBA ⁸² avec les experts appelés en renfort. Cette analyse s'appuie notamment sur les atlas de sensibilité du littoral. En effet, du fait de leurs spécificités (récifs coralliens, herbiers à phanérogames et mangroves), de leur protection (nombreuses aires marines protégées) ainsi que de leur lien direct avec de nombreuses activités économiques (pêche, tourisme), les écosystèmes tropicaux présentent une grande sensibilité face à une pollution par hydrocarbures et à son éventuel traitement chimique. Cette forte sensibilité renforce l'importance de leur protection et donc d'un choix de stratégie de lutte appropriée, en connaissance des impacts potentiels.

Le CEPPOL et la cellule anti-pollution de la Base navale de Fort-de-France disposent d'une liste complète et à jour des stocks de produits dispersants et matériels d'épandage disponibles dans la zone et adaptés aux opérations de dispersion en mer. La France ne disposant plus en propre de capacité aérienne d'épandage de dispersant, le CEPPOL peut également mobiliser, en cas de besoin, les avions de l'OSRL (contrat CEPPOL-OSRL) et ceux de la société d'épandage aérien BANAIR (convention MN aux Antilles-BANAIR).

⁸⁰ La lecture des atlas de sensibilité du littoral peut permettre de s'assurer de ce point; en cas de doute persistant, le Cedre peut être sollicité pour avis.

⁸¹ La viscosité d'un polluant augmente selon ses caractéristiques physico-chimiques, son vieillissement et la température de l'eau de mer, ce qui limite/annule l'efficacité des dispersants.

⁸² *Net Environmental Benefit Analysis*, i.e. bilan des avantages nets pour l'environnement, permettant de mettre en balance les avantages et inconvénients inhérents à une technique de lutte.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

3.3 Confinement et récupération en mer.

Le confinement des hydrocarbures et leur récupération en mer sont effectués à l'aide de barrages, de récupérateurs (action de pompage), de chaluts de surface et de moyens de stockage en mer.

Les conditions maximales d'emploi théoriques prévues pour ces matériels sont un état de la mer ≤ 4 et un vent ≤ 30 nds, à affiner en fonction des conditions d'emploi (matériels considérés, moyen nautique utilisé, ...) et l'appréciation de la situation *in situ* par le CEPPO.

4. Stratégie d'intervention 4 : protéger les sites sensibles jugés prioritaires

Les sites sensibles sur le littoral sont identifiés par les autorités terrestres et matérialisés dans les atlas de sensibilité du littoral ainsi que dans les dispositifs ORSEC départementaux.

Lorsqu'une pollution menace plusieurs sites sensibles et qu'ils ne peuvent pas (tous) être protégés depuis la terre, le DOS Terre et le DOS Mer définissent ensemble les priorités d'intervention, qui dépendront notamment :

1. des sensibilités humaines, environnementales, économiques, politiques (connues par le DOS Terre) ;
2. des possibilités d'action depuis la mer (connues par le DOS Mer) ;
3. des limites identifiées des actions en mer, dépendant des conditions météoro-océaniques, moyens et/ou équipements disponibles (connues par le DOS Mer).

La protection des sites sensibles jugés prioritaires depuis la mer se fait par l'emploi de mesures actives pouvant comprendre tout ou partie des techniques de lutte exposées ci-avant.

536. Engagement des moyens nautiques et aériens

1. Identification des moyens adaptés


En fonction de la stratégie retenue, l'OSOPS identifie les moyens nautiques et aériens nécessaires au bon déroulement des opérations.

Au niveau 1 POLMAR, les unités de lutte anti-pollution mobilisables par le CENTOPS FAA sont essentiellement :

- les moyens nautiques des administrations de la fonction garde-côtes et en particulier les navires spécialisés de la Marine nationale (BSAOM et RPC) ;
- les moyens aériens chargés de guider les moyens nautiques éventuellement engagés sur la zone de pollution (hélicoptères et avions des administrations de la fonction garde-côtes) ;
- les experts, notamment un expert POLMAR de la Base navale ou des Douanes.


2. Mobilisation des moyens

Le CENTOPS FAA mobilise directement les moyens nautiques des administrations de la fonction garde-côtes (dont ceux de la Marine nationale), en veillant à les équiper en tant que de besoin en matériel de lutte anti-pollution, en lien avec la cellule anti-pollution de la Base navale.


	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

537. **Synoptique d'une opération POLMAR de niveau 1**


De façon synthétique, la gestion des interventions POLMAR de niveau 1 est assurée conformément au tableau synoptique suivant. Les actions en italique relèvent pour une grande partie du niveau 2 POLMAR. Toutefois, étant donné le caractère fluctuant de la frontière entre les deux niveaux et la nécessité d'assurer la plus grande fluidité possible entre eux, ces actions sont tout de même mentionnées dans le tableau.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

POLLUTION MARINE (HORS REPREPOL)		
CROSS AG	CENTOPS FAA	OAAEM
Recueil initial de l'information		
<ul style="list-style-type: none"> • Recueille les signalements de pollution marine. • Évalue l'importance de la pollution, recherche sa nature et son éventuelle origine. • Recherche des éléments sur le produit (vieillessement, etc.). • <i>Demande une dérive Mothy.</i> • <i>Initie et transmet via une conférence téléphonique le maximum d'informations pertinentes aux autorités en charge de la lutte.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Organise un survol ou dérouté un moyen nautique, à la demande du CROSS AG, si moyens disponibles. • Préviens OAAEM et CONSCOM • Alerte la Base navale (cellule anti-pollution et marins-pompier) 	<ul style="list-style-type: none"> • Recueille les caractéristiques de la pollution. • Tient les autorités informées
Etablissement de la situation – Partage de l'information CROSS/CENTOPS/AEM/DM		
<ul style="list-style-type: none"> • Analyse le signalement (vieillessement, etc.), et éventuellement le CR de pollution transmis par l'agent habilité, en sollicitant si nécessaire le Cedre. • Assure la transmission du POLREP (qu'il rédige si besoin) ; • Contacte les partenaires opérationnels dans le cadre de l'engagement des moyens pour SURPOL (COD/CENTOPS FAA/autres administrations). • Engage les moyens <i>ad hoc</i> afin de préciser la situation et d'anticiper. • Transmet régulièrement aux autorités chargées de la lutte des points de situation (<i>conférence téléphonique privilégiée</i>). 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Rend compte <u>par téléphone</u> au CROSS AG de l'opération de survol (et transmet CR de pollution + photos par mail).</i> • Contacte le CEPPOL pour conseil dans l'évaluation du besoin de lutte (à l'appui du CR + photos). 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Appuie le travail d'expertise de la pollution.</i> • <i>Fait le lien avec la DM si la pollution est proche des côtes.</i> • <i>Informe les AMP</i>

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

CROSS AG	CENTOPS FAA	OAAEM
Traitement de l'évènement		
<ul style="list-style-type: none"> Engage les moyens <i>ad hoc</i> en vue de confirmer la nature et de rechercher l'origine de la pollution. Suit et poursuit les dérives Mothy. Transmet régulièrement aux autorités chargées de la lutte des points de situation (<i>conférence téléphonique privilégiée</i>). 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Alerte la Base navale (cellule anti-pollution de la lutte à venir.</i> Organise la poursuite du suivi de la pollution (survol, moyens nautiques). <i>Engage les moyens de lutte contre la pollution.</i> 	<p><i>Contacte la DM pour la mise en place des mesures restrictives de pêche / cultures marines.</i></p>
Relation/activation des autorités		
<ul style="list-style-type: none"> <i>Contacte les J/MRCC étrangers si concernés.</i> <i>Contacte la DM si la pollution est dans les eaux territoriales du département.</i> 		<ul style="list-style-type: none"> Assure le lien avec le DDG AEM <i>Prévient la/les préfectures de département (SIDPC-SIRACEPDC) et de zone de défense et de sécurité (COZ).</i> <i>Informe l'IFREMER</i>

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

540. Gestion d'une opération POLMAR de niveau 2

541. Définition du niveau 2 POLMAR

La réponse ORSEC maritime de niveau 2 permet de traiter un événement par un renforcement de moyens et de capacités d'expertise.

Les renforts peuvent être de plusieurs types :

- **en effectifs** : en complément du personnel de permanence ou d'astreinte, des personnes affectées au CROSS AG, CENTOPS FAA ou à la division AEM du CZM quittent leurs tâches habituelles pour se concentrer sur le traitement de l'événement en cours ;
- **en expertise** : le centre opérationnel concerné fait appel à des expertises extérieures (CSN AG, CEPOL, officier de port, EMSA, Cedre, ...) ;
- **en moyens ou équipements**, éventuellement par le biais des plans de coopération régionale, la réquisition de moyens civils ou la passation de marchés publics permettant d'affréter des moyens privés dans l'urgence (OSRL, remorqueurs portuaires, navires d'opportunité...).

Le niveau 2 de l'intervention POLMAR correspond au traitement :

- d'une pollution face à laquelle le CENTOPS FAA requiert l'appui d'une expertise extérieure pour mieux en apprécier les risques et définir la stratégie de lutte adaptée (les pollutions de type « chimique » relèvent donc systématiquement *a minima* du niveau 2 POLMAR) ;
- d'une pollution de moyenne ampleur dont la localisation, les caractéristiques et l'évolution prévisible au vu des conditions météo-océanographiques créent une menace potentielle à court ou moyen terme pour l'environnement ou les intérêts connexes de la France et qui nécessite de ce fait l'engagement de moyens nautiques ou aériens de lutte.

Cette appréciation de la situation et de son évolution potentielle est de la responsabilité de l'officier de permanence du CENTOPS FAA.

Exemple de niveau 2 POLMAR.

Des boulettes d'hydrocarbures de 10 cm de diamètre, s'étalant sur une superficie totale de 3 milles nautiques de long par 200 mètres de large, sont signalées par un navire de pêche à 20nm à l'Est de la Martinique et confirmée par l'aéronef Beechcraft des Douanes, qui ne reporte toutefois aucune autre pollution plus au large.


La nature supposée du produit (hydrocarbure « lourd ») tout comme la proximité de la côte et des activités de pêche conduisent le CENTOPS FAA à mobiliser un navire équipé de chalut pour récupérer la pollution. En parallèle, le CROSS AG maintient une surveillance accrue de la zone.

Le SIDPC de Guadeloupe est pré-alerté, dans l'éventualité d'une arrivée de boulettes à terre. Des prélèvements sont effectués pour tenter de rattacher cette pollution à un événement passé.

542. SGI au niveau 2 POLMAR

1. Répartition des responsabilités

Au niveau 2 de l'ORSEC maritime, le CENTOPS FAA constitue une EGI-POLMAR pour conduire les opérations de lutte anti-pollution. Il définit la stratégie et mobilise les moyens nécessaires pour la mener à bien.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

Le CROSS AG, référent SURPOL de la zone, reste chargé jusqu'à la clôture de l'événement du suivi de la situation. Il est notamment responsable à ce titre :

- de la réception, de l'exploitation et de l'analyse des images satellites (service *Clean Sea Net* de l'EMSA) ;
- du recueil et de la centralisation de toutes les informations relatives à la pollution en cours (émission de POLREP réguliers, établissement d'une main-courante de synthèse), le suivi de la lutte étant du ressort du CENTOPS FAA;
- de l'analyse de l'évolution de la situation.

Il transmet régulièrement l'ensemble de ces éléments au CENTOPS FAA, chargé des opérations de lutte anti-pollution. Son rôle clé de tenue de situation lui permet d'alerter de tout élément pertinent, intéressant ou incohérent, qui serait de nature à orienter les opérations de lutte engagées par le CENTOPS FAA.

Le chef du CENTOPS FAA devient DI. L'OSOPS devient RI : il assure la coordination de tous les moyens de lutte engagés dans la zone d'intervention. L'OSOPS en informe le CZM et l'OAAEM. Le CROSS AG se met alors à la disposition de l'OSOPS pour lui apporter tout concours possible. Le DI tient le CROSS AG informé de ses décisions, afin de permettre un suivi de situation.

L'OAAEM assure en tant que de besoin le lien avec les autorités terrestres (DM, COD, COZ) et avec les autorités gestionnaires d'aires marines protégées.

Des conférences téléphoniques régulières à trois (CROSS AG - CENTOPS FAA - OAAEM) permettent de fluidifier la circulation de l'information entre tous les acteurs impliqués.

2. Passage au niveau 2 de l'ORSEC maritime

La décision de passer au niveau 2 de l'ORSEC maritime et de constituer une EGI-POLMAR au CENTOPS FAA est prise par le chef du CENTOPS FAA, notamment au vu de l'évaluation conjointe de la situation par le CROSS AG et par le CENTOPS FAA.


Cette décision est notifiée par l'OSOPS, représentant le DOS Mer, à l'ensemble des acteurs de l'intervention, *a minima via* HERMÈS.

3. Expertises extérieures

Comme cela est prévu dans le tronc commun organisationnel du SGI, l'EGI-POLMAR peut solliciter une expertise technique extérieure, portant en l'occurrence sur la capacité à lutter contre une pollution en mer.

Ainsi, le responsable de l'intervention peut requérir l'expertise :

1. du centre d'expertise pratique de lutte anti-pollution (CEPPOL - expertise POLMAR de la Marine nationale, notamment définition de la stratégie d'intervention) ;
2. de la cellule anti-pollution de la Base navale de Fort-de-France, détenteur et chargé de la mise en œuvre du matériel de lutte anti-pollution de la Marine nationale dans la zone Antilles (inventaire, conditions et limites d'emploi du matériel) ;
3. du centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux – Cedre (expertise sur le produit et son comportement en mer, notamment *via* la mise en œuvre de logiciels de modélisation des comportements/dérives, aide à la définition de la stratégie d'intervention) ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

4. du Cedre (établissement des préconisations d'attention aux risques et de port d'EPI pour les primo-intervenants et/ou les abords immédiats de la pollution), après avis complémentaire si besoin d'un marin-pompier éventuellement spécialisé risques chimiques⁸³ (définition d'un périmètre de sécurité ou d'intervention) et d'un membre de l'ARS zonale ;
5. d'un pharmacien-chimiste du LASEM à distance et/ou d'un expert de la SARA (définition des EPI ; conseils pour effectuer correctement un prélèvement pour analyse ; rôle prépondérant en cas de risque chimique) ;
6. du plongeur-démineur de la Base navale de Fort-de-France (intervention par plongeurs en eaux polluées ou colmatage de brèche) ;
7. de tout autre spécialiste qualifié (notamment pour traiter des problématiques liées à la cargaison).

En cas de pollution par substance chimique, les conseillers techniques « risque chimique » suivants peuvent être contactés :

- le BMPM⁸⁴ ;
- le CEPPOL et le Cedre.


Lors du passage au niveau 3 de l'ORSEC maritime, l'ensemble de ces experts quittent l'EGI et rallient l'EGC au sein de laquelle ils intègrent la cellule « anticipation ».

543. Mise en demeure

Se référer à la section 534, en remplaçant OAAEM par EGC.

⁸³ A la Base navale de Fort-de-France, deux marins pompiers (chef de secteur et son adjoint) sont *a minima* RCH2

⁸⁴ Bataillon de marins-pompiers de Marseille

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

544. Définition de la stratégie de lutte en cas de pollution par hydrocarbures

L'évaluation de la situation pour une pollution par hydrocarbure est conduite au niveau 2 POLMAR de la même manière qu'au niveau 1 POLMAR (se référer à la section 535 en remplaçant « CENTOPS FAA » par « EGI »).

En charge de la définition de la stratégie de lutte en mer, le CENTOPS FAA doit pouvoir rapidement solliciter des experts. La sollicitation du CEPPOL se fait grâce à l'envoi de l'information initiale d'événement ANTIPOL.

Par mail, au plus tôt, à l'adresse operations@ceppol.fr, doublé par un appel à l'officier d'astreinte du CEPPOL.

Situation

- QQQQCP (qui, quoi, où, quand, comment, pourquoi)
- Fiche navire, SITREP CROSS AG, moyens de communication sur zone, origine du sinistre
- Caractéristiques du polluant, des matières dangereuses, nature du danger
- Fiches de caractéristiques, quantités perdues/totales...
- POLREP, Photos
- Météo et évolutions
- Environnement, marée, hauteurs d'eau, températures eau
- Potentiel de dégradation
- Modèles de dérive activés
- Risques, menaces, évolution à +3 heures, +3 jours...
- Expansion géographique,
- Zone sensible à proximité, rochers, récifs, installations industrielles, pêche, trafic...

Appréciation – Evaluation initiale


- Quelles limitations s'imposent, quels sont les risques encourus par les unités ou le personnel ?
- Quels moyens sont disponibles et quand ?
- Quelles sont les ruptures temporelles, spatiales ou capacitaires identifiées ?
- Quelles est l'appréciation des unités sur zone ou ayant fait une reconnaissance ?
- Quelles sont les orientations « politiques » locales ?
- Quelle est la gestion médiatique pour ce genre d'évènement ?

Actions initiées – planifiées (si connues)

- Idée de manœuvre initiale
- Emploi des moyens – Tâches confiées - Tempo
- Quoi faire, où le faire, quand le faire et qui va le faire, renforts nationaux et/ou internationaux envisagés
- Limites – Points d'arrêt
- « What If » envisagés

POC

Rappel de l'annuaire de crise.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

545. Cas particulier de la lutte contre une pollution par une substance chimique nocive et potentiellement dangereuse (SNPD)

1. Les pollutions chimiques

1.1. Pollution ou menace de pollution en mer

Elle peut provenir :


- d'un navire chimiquier « *parcel tanker* ». Le risque provient d'une cargaison contenue dans une ou plusieurs soutes ;
- d'une épave (pollution des fonds ou risque de remontée des flux polluants chimiques dans la colonne d'eau et à la surface) ;
- d'un navire porte-conteneurs. Le risque chimique résulte de la fuite (ou du risque de fuite) d'un container ou d'un fût à bord ;
- d'un colis tombé ou jeté à la mer et à la dérive ;
- d'une infrastructure terrestre (installation industrielle sur le littoral). On parle alors d'origine tellurique de la pollution, dont le déversement impact le milieu marin. La responsabilité de l'intervention pour faire cesser le déversement de polluants chimiques à la mer appartient à l'industriel. A défaut, l'intervention relève des unités de secours terrestres sous la responsabilité du préfet de département. En revanche, il est de la responsabilité de l'EGI « POLMAR » de mesurer, circonscrire et faire cesser le danger à la mer (définition de zones de danger, émissions d'AVURNAV / NOTAM, préparés par l'AEM et arrêtés par le DDG AEM pour interdire la navigation si besoin, récupération des polluants à la mer si cette action est possible – mesures de risques et techniques).

1.2. Cas particulier d'une pollution ou menace de pollution qui provient d'un container ou fût à la dérive

Cette pollution concerne tout colis, épave ou substance, tombé ou jeté à la mer, contenant des substances dangereuses ou toxiques ou constituant un danger pour la navigation.

Par colis, on entend « toute unité de chargement susceptible d'être déchargée au cours d'une escale ».

Ces colis, dont le propriétaire a perdu le contrôle, sont soumis dans les eaux sous souveraineté française au régime des épaves maritimes. Coulés, flottants ou échoués à la côte, ils constituent un danger pour la population, pour la navigation et une menace de pollution pour la faune et la flore. Ils doivent être signalés et neutralisés.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

2. Actions immédiates

En cas de déversement en mer d'une ou de plusieurs substances chimiques nocives et potentiellement dangereuses, l'EGI doit de prime abord évaluer rapidement les risques, notamment par :

- la collecte de toute information relative à l'identification du produit (nom, numéros d'identification, classification⁸⁵) ;
- la collecte de toute information pertinente sur le navire transporteur (type de navire, avarie rencontrée, autres produits transportés, quantité déversée/restant à bord, observation du déversement, symptômes éventuels des victimes) ;
- la collecte de données précises sur les conditions météo-océanographiques de la zone (via les services dédiés et/ou in situ), afin d'évaluer la réactivité du produit en cas de déversement (au contact de l'eau de mer, de l'air, d'autres produits/matériaux, en cas de changement de température, de changement de pression, d'exposition à la lumière, ...)

Sur la base de cette évaluation immédiate des risques et avec le concours des experts, l'EGI définit des « zones de danger *a priori* » :

1. zones d'interdiction à la navigation (nécessité d'évacuation de la zone : AVURNAV, arrêtés d'interdiction du DDG AEM, police de la navigation, régulation du trafic, ...)
2. zones aériennes d'exclusion (NOTAM) ;
3. zones de danger sur le littoral (en lien étroit avec les autorités terrestres, qui sont averties dès que possible par l'OAAEM).

Ces zones seront réévaluées en permanence par le RI en fonction de la situation sur zone et des données « produits » plus affinées.

3. Actions sur le court terme

L'EGI doit ensuite évaluer le comportement, le devenir et éventuellement la dérive du polluant à la mer afin de définir les conditions d'intervention, voire les opérations de récupération de la pollution en mer si elles sont possibles.

Cette évaluation se base sur la classification européenne SEBC, qui définit 5 types de comportement (non exclusifs les uns des autres) : **F**, flottant ; **G**, gazeux ; **E**, évaporant ; **D**, se dissolvant dans la colonne d'eau ; **S**, coulant directement et rapidement.

Si le produit est identifié G/E, l'EGI doit être très attentive et précautionneuse quant à l'envoi d'aéronefs. Il est fort peu probable d'envisager une récupération du polluant. En revanche, il est indispensable de maintenir le suivi de la pollution aux fins de prévention/protection (logiciels de modélisation notamment).


Si le produit est identifié D/S, l'EGI doit être très précautionneuse quant à l'envoi de plongeurs.

4. Stratégie d'intervention

À partir de l'analyse de la situation conduite conformément à la section 525, le CENTOPS FAA propose au DOS Mer une stratégie d'intervention parmi les quatre suivantes :

- ne rien faire ;
- agir à la source (le navire, l'épave) ;

⁸⁵ Numéro UN, numéro CAS, classe IMO, classement SEBC, classement GESAMP/MARPOL.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

- agir sur le polluant (dispersion / récupération) ;
- protéger les populations et/ou les sites sensibles jugés prioritaires (confinement/évacuation des populations, protection des sites).

Les techniques de lutte qu'il est possible de mettre en œuvre dans chacune de ces stratégies sont détaillées ci-après. Elles ne sont pas exclusives les unes des autres et peuvent être mises en œuvre de manière cumulative.

Le choix de l'une ou l'autre des stratégies et de chacune des techniques de lutte est fortement dépendant des conditions météo-océanographiques du moment.

L'EGI est conseillée par les experts spécialisés risques chimiques cités à la section 532 pour le choix des matériels, des techniques et des stratégies de lutte les plus adaptées (notamment CEPOL et Cedre).

4.1. Stratégie d'intervention 1 : ne rien faire

Cette stratégie d'intervention doit être privilégiée dans les cas d'une substance qui coule, se dilue ou s'évapore, ou en cas de danger. Rien ne peut être fait pour lutter contre la pollution ; l'EGI doit alors se concentrer sur :

1. la protection de la vie humaine : équipage, navires à proximité, populations littorales ;
2. les actions de long terme quant à l'environnement marin et aux activités maritimes et littorales : évaluation des impacts, mesures de suivi.

4.2. Stratégie d'intervention 2 : agir à la source

Cette stratégie peut être conduite si l'accès à la source est possible et si le rejet se poursuit. Elle peut consister à :


1. déplacer la cargaison (à bord du navire ou sur un navire alléger) ;
2. stopper le déversement (obturer, boucher...) ;
3. protéger la cargaison (refroidir/réchauffer la cargaison, réduire la pression par dégazage des cuves à l'air, évacuer sous la ligne de flottaison une cargaison en feu, ...)
4. détruire/neutraliser la cargaison (la couler, la brûler, la faire exploser, ...).

4.3. Stratégie d'intervention 3 : agir sur le polluant

Cette stratégie n'est possible que pour les produits flottants, en fonction de leurs caractéristiques physico-chimiques et de l'évolution de leur comportement. Elle doit prendre en compte la toxicité du produit d'une part et la compatibilité du produit avec les matériaux des équipements de lutte d'autre part.

Cette stratégie peut consister en :

1. accélération de la dégradation biologique de la cargaison : par l'emploi de stimulants ;
2. brassage mécanique des nappes : passage répété d'un navire dans les zones polluées, afin de faciliter et accélérer la dispersion du polluant dans la colonne d'eau ;
3. traitement chimique des nappes : solidification, solubilisation de la substance, afin de pouvoir ensuite la récupérer dans le milieu ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

4. confinement et récupération : en utilisant des moyens spécifiques de récupération et pompage.


4.4. Stratégie d'intervention 4 : protéger les sites sensibles jugés prioritaires

Les sites sensibles sur le littoral sont identifiés par les autorités terrestres et matérialisés dans les atlas de sensibilité du littoral ainsi que dans les dispositifs ORSEC départementaux.

Lorsqu'une pollution menace plusieurs sites sensibles et qu'ils ne peuvent pas (tous) être protégés depuis la terre, le DOS Terre et le DOS Mer définissent ensemble les priorités d'intervention, qui dépendront notamment :

1. des sensibilités humaines, environnementales, économiques, politiques (connues par le DOS Terre) ;
2. des possibilités d'action depuis la mer (connues par le DOS Mer) ;
3. des limites identifiées des actions en mer, dépendant des conditions météo-océaniques, moyens et/ou équipements disponibles (connues par le DOS Mer).

La protection des sites sensibles jugés prioritaires depuis la mer se fait par l'emploi de mesures actives pouvant comprendre tout ou partie des techniques de lutte exposées ci-avant.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

546. Engagement des moyens nautiques et aériens

1. Mobilisation des moyens

L'EGI mobilise directement les moyens nautiques de la Marine nationale, ainsi que ceux des autres administrations de la fonction garde-côtes, en veillant à les équiper en tant que de besoin en matériel de lutte anti-pollution, en lien avec la cellule anti-pollution de la Base navale de Fort-de-France.

Les éventuels moyens privés identifiés sont mobilisés par l'OAAEM, à la demande de l'EGI.

L'EGI planifie les vols des moyens aériens mobilisés aux fins de :

- confirmer la pollution, son aspect, son volume et son étendue ;
- repositionner les nappes ;
- confirmer les données de dérive fournies par les logiciels de modélisation ;
- guider les moyens de lutte en mer.

L'EGI organise les éventuels prélèvements d'hydrocarbures ou autres substances chimiques nocives et potentiellement dangereuses qui s'avéreraient nécessaires dans la définition de la stratégie de lutte.

L'EGI veille à ce que tous les intervenants disposent d'EPI et d'appareils de mesure/surveillance adaptés à la pollution à traiter (pour établir les préconisations d'attention aux risques et de port d'EPI pour les primo-intervenants et/ou les abords immédiats de la pollution, prévoir une conférence entre le Cedre, un marin-pompier éventuellement spécialisé risques chimiques⁸⁶ et un membre de l'ARS zonale).

2. Briefing des moyens

En première intention, l'EGI attribue les missions à chaque moyen. Elle désigne au plus tôt un OSC pour coordonner, sous sa direction, les opérations et les moyens sur zone. Une fois désigné, l'OSC attribue les missions aux moyens. L'OSC peut être le chef de la cellule antipollution de la Base navale de Fort-de-France, embarqué sur le BSAOM.


L'EGI porte une attention particulière au briefing des équipages des aéronefs, qui doivent notamment se voir communiquer précisément :

- un point de situation de l'intervention en cours ;
- le résultat des survols précédents (dont POLREP, photos, points de largage des bouées, résultats des actions de lutte, ...) ;
- les attendus de la mission (marquage de la pollution par des bouées, confirmation de la pollution, guidage des moyens, ...).

En cas de pollution par substance chimique nocive et potentiellement dangereuse, le RI a également la charge de briefier précisément les équipes et moyens amenés à intervenir sur zone, notamment sur :

- le mode opératoire retenu ;
- les limites d'engagement s'agissant de la sécurité de l'équipe (dangerosité de l'environnement, choix des tenues, autonomie, matériels de détection) ;

⁸⁶ A la Base navale de Fort-de-France, deux marins pompiers (chef de secteur et son adjoint) sont *a minima* RCH2

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

- le mode d'approche de la pollution ou du navire (approche au vent, emploi du matériel de détection, usage du matériel antidéflagrant) ;
- le cas échéant, les conditions d'accès au navire.

550. Gestion d'une opération POLMAR de niveau 3

551. Définition du niveau 3 POLMAR

La réponse ORSEC maritime de niveau 3 vise à faire face à un événement maritime exceptionnel dont les conséquences dépassent le cadre d'action de l'équipe de gestion d'intervention ; sa répercussion est potentiellement internationale. La capacité de réponse est maximale et fait intervenir de nombreux renforts humains et d'expertise dans la durée.

L'ampleur de l'évènement donne lieu à la mise en œuvre d'une équipe de gestion de crise capable de durer, nécessite l'engagement de nombreux moyens de lutte et requiert l'appui de moyens étrangers en complément.

Le niveau 3 de l'intervention POLMAR correspond également à une situation dans laquelle une pollution menace de manière imminente, ou à terme mais certaine, la côte et les activités littorales. L'arrivée d'une pollution à terre étant hautement probable, la gestion de l'évènement nécessite une articulation poussée avec les autorités terrestres.

Exemple de niveau 3 POLMAR

On constate la pollution d'une grande quantité d'hydrocarbures lourds, causée par le naufrage d'un navire pétrolier à 150 nautiques à l'Est des côtes guadeloupéennes, en Océan Atlantique.

La nature du produit et son évolution prévisible en mer (persistance, émulsion, fragmentation) tout comme la dérive vers les côtes françaises conduisent le CENTOPS FAA à mobiliser de nombreux navires spécialisés pour la lutte anti-pollution. Le volet logistique prend une ampleur conséquente dans la gestion de crise. Les mécanismes de coopération internationale sont activés. Les départements côtiers potentiellement concernés et la zone de défense sont en alerte et se préparent à une éventuelle lutte sur le littoral et à la gestion des déchets récupérés. Les côtes des îles voisines sont également menacées.


552. SGI au niveau 3 POLMAR

1. Répartition des responsabilités

Au niveau 3 de l'ORSEC maritime, l'EGI-POLMAR est constituée au CENTOPS FAA. Elle assure la conduite des opérations de lutte anti-pollution en application de la stratégie générale, dans le respect des priorités définies par le DOS.


Le CROSS AG reste chargé du suivi de la situation jusqu'à la clôture de l'évènement. Il reste notamment responsable à ce titre :

- de la réception, de l'exploitation et de l'analyse des images satellites (service *Clean Sea Net* de l'EMSA) ;
- du recueil et de la centralisation de toutes les informations relatives à la pollution en cours (émission de POLREP réguliers, établissement d'une main-courante de synthèse) ;
- de l'analyse de l'évolution de la situation.

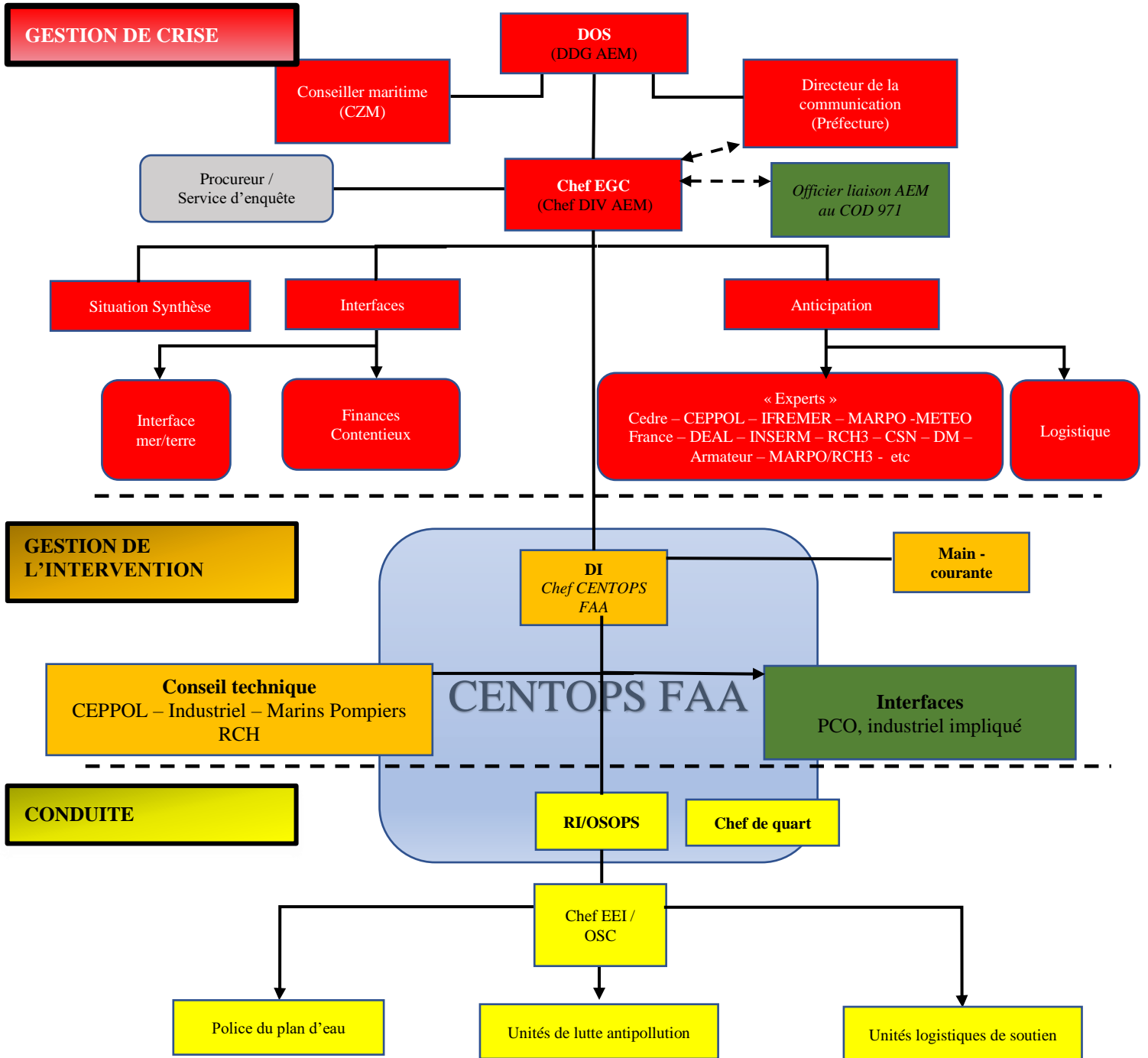
	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022


Il transmet régulièrement l'ensemble de ces éléments au CENTOPS FAA, chargé des opérations de lutte anti-pollution, et au DOS Mer. Son rôle clé de tenue de situation lui permet d'alerter de tout élément qui serait de nature à orienter les opérations de lutte engagées par le CENTOPS FAA.

L'EGC est constituée. Elle définit les grandes orientations stratégiques, prépare les décisions du DOS, assure le lien avec les autorités terrestres de niveau préfectoral ou ministériel/gouvernemental et soutient la conduite de l'opération par l'EGI, notamment dans les domaines de l'expertise, de la logistique et en coordonnant la mise en place de renforts.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

SGI en POLMAR niveau 3



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

2. Passage au niveau 3 de l'ORSEC maritime

La décision de passer au niveau 3 de l'ORSEC maritime est prise par le DOS Mer. Elle est notifiée par le directeur de l'intervention à l'ensemble des acteurs de l'intervention, *a minima via* HERMÈS, et donne lieu à l'ouverture d'un événement SYNERGI. Le CoFGC en est informé.

Pendant la mise en place de l'EGC, un point de situation portant sur la gestion de l'intervention en cours est effectué par le directeur de l'intervention au chef de l'EGC, en présence du Bureau de Communication Interministérielle de la Préfecture.

Par parallélisme des formes, la décision de redescendre au niveau 1 ou 2 de l'ORSEC maritime à l'issue de la crise est prise par le DOS. Elle est notifiée à tous *via* HERMÈS et SYNERGI.


3. Expertises extérieures

Afin d'éclairer la prise des décisions stratégiques, des experts peuvent être conviés au sein de la cellule « anticipation » de l'EGC. L'expertise requise porte sur la capacité des services de l'État à lutter contre une pollution du milieu marin par hydrocarbures ou par substances chimiques nocives et potentiellement dangereuses, notamment par l'évaluation du comportement et du vieillissement du produit, l'anticipation de la dérive de la nappe/nuage mais aussi la proposition de stratégies de lutte adaptées à moyen et long terme.

Le DOS peut ainsi requérir l'expertise, sur place ou à distance :

- du centre d'expertise pratique de lutte anti-pollution (CEPPOL - expertise POLMAR de la Marine nationale, portant notamment sur la stratégie d'intervention) ;
- de la cellule anti-pollution du service des moyens portuaires de la Base navale de Fort-de-France, dépositaire du matériel de lutte anti-pollution de la Marine dans la zone (inventaire, conditions et limites d'emploi du matériel) ;
- du centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux – Cedre (expertise sur le produit et son comportement en mer, notamment *via* la mise en œuvre de logiciels de modélisation des comportements/dérives et aide à la définition de la stratégie d'intervention) ;
- d'un marin-pompier éventuellement spécialisé risques chimiques (définition d'un périmètre de sécurité ou d'intervention) ;
- d'un expert du laboratoire d'analyses de la SARA (ou de toute autre entité privée ayant des connaissances scientifiques sur le polluant) ;
- du plongeur-démineur de la Base navale de Fort-de-France (intervention en eaux polluées) ;
- de l'armateur ou d'un de ses représentants, notamment ITOPF ou P&I⁸⁷ ;
- d'un officier de liaison de la DM concernée (interfaces POLMAR mer/terre) ;
- de tout autre spécialiste dont l'expertise s'avérerait utile à la gestion de l'événement.

⁸⁷ Cette expertise n'est pas apportée par la présence physique d'un représentant de l'armateur au sein de l'EGC, mais par conférences téléphoniques, échanges de mails, réunions ponctuelles dédiées hors du CTC, etc. L'ITOPF (anciennement *International Tanker Owners Pollution Federation Limited*) est une organisation à but non lucratif créée au nom et pour des armateurs mondiaux pour promouvoir une réponse efficace aux déversements accidentels d'hydrocarbures et autres substances chimiques et potentiellement dangereuses en mer.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

**Tableau de classification des eaux polluées
Moyens d'interventions et aptitudes du personnel**

CATEGORIE	QUALIFICATION DES EAUX	DEFINITION	INTERVENANTS	EQUIPEMENT INDIVIDUEL (AU MINIMUM)	Type de Plongée possible
1	Eaux saines <i>(libres, intérieures ou portuaires)</i>	Eaux conformes aux normes sanitaires en vigueur pour la baignade <i>(niveau bon)</i> ⁽¹⁾	Tout plongeur des armées	Matériel de plongée référencé dans les Armées	Plongée autonome ou au narguilé ⁽⁵⁾
2	Eaux non saines	Eaux ne contenant pas de polluants mais dont l'activité microbiologique n'est pas satisfaisante ⁽¹⁾ <i>(déversement de canalisation, égouts)</i>	Tout plongeur des armées détenant la mention TENETANCH ou équivalente	Masque facial et tenue étanche classiques	Plongée autonome ou au narguilé ⁽⁵⁾
3 A ⁽²⁾	Eaux polluées classe A	Eaux contenant des polluants toxiques <i>(type irisation, hydrocarbures)</i>	Plongeurs qualifiés SOUGENISM ou OGENISM (MN), GENISMAT ou TXSM (AdT), TIS (GEND) ou TUS (BSPP)	Masque facial et tenue étanche adaptés ⁽³⁾	Plongée autonome
3 B ⁽²⁾	Eaux polluées classe B	Eaux contenant des polluants toxiques et/ou corrosifs <i>(type produits chimiques)</i>	PLD qualifiés OGENISM de la cellule spécialisée du GPD Atlantique	Casque scaphandrier pressurisé (Ex: AH5) avec tenue étanche attenante adaptée ⁽³⁾	Plongée narguilé
3 C ⁽²⁾	Eaux polluées classe C	Pollution radioactive	PLD qualifiés OGENISM de la cellule spécialisée du GPD Atlantique ayant reçu une formation spécifique et en suivant le protocole dédié ⁽⁴⁾ .	Casque scaphandrier pressurisé (Ex: AH5) avec tenue étanche attenante adaptée ⁽³⁾	Plongée narguilé


Edition 2021

- T2. C2. 4

Les plongeurs de la Base navale de Fort-de-France sont formés à l'intervention 3A - ligne supérieure (non formés aux plongées narguilé).

Selon l'ampleur de la pollution, le DOS Mer peut également décider de la mise en œuvre d'un comité d'analyse des observations et de prévision de dérives des nappes, dénommé « comité de dérive ». Animé à distance par le Cedre, ce comité est composé de représentants de Météo-France, de l'IFREMER et du SHOM, ainsi, en tant que de besoin, que de tout représentant de tout autre organisme national ou étranger compétent. La DEAL territorialement concernée sera étroitement associée à ces travaux.

Ses missions consistent à fournir au DOS Mer une appréciation affinée de l'évolution de la pollution et de la dérive des nappes, en corrélant et en analysant toutes les données (observations aériennes et des moyens nautiques, résultats des modèles de dérive et comportement des polluants, données fournies par les bouées larguées dans les nappes, POLREP, photos, ...). Le comité de dérive est, depuis Brest, en contact direct avec la cellule « anticipation » de l'EGC et rend compte au chef de la cellule « experts » de ce module. Le chef de la cellule « anticipation » s'assure que le comité de dérive dispose en permanence et de manière rapide de toutes sources de données, notamment POLREP et photos issus des missions aériennes conduites par l'EGI POLMAR.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

553. Evaluation de la situation

Se référer aux sections 533 en remplaçant OAAEM par EGC.

554. Mise en demeure

Se référer à la section 534 et 543, en remplaçant OAAEM par EGC.

555. Définition de la stratégie de lutte en cas de pollution par hydrocarbures

Se référer à la section 535 et 544.

556. Cas particulier de la lutte contre une pollution par substance chimique nocive et potentiellement dangereuse

Se référer à la section 545.

557. Engagement des moyens nautiques et aériens


Se référer à la section 536.

En fonction de la stratégie retenue, l'EGI est chargée d'identifier tous les moyens nautiques et aériens nécessaires au bon déroulement des opérations, qu'il s'agisse des unités dédiées à la lutte anti-pollution *stricto sensu*, des unités logistiques de soutien, ou des unités en charge de la police du plan d'eau.

Au niveau 3 POLMAR, les *unités de lutte anti-pollution* mobilisables par l'EGI sont :

- tous navires et unités navigantes de la Marine nationale capables (dont mise en œuvre de dispersants, chalutage, soutien logistique, ...) ;
- tous moyens nautiques des administrations de l'action de l'État en mer capables (dont flotte des Phares et Balises, moyens nautiques des Douanes et de la Gendarmerie nationale) ;
- tout moyen privé mobilisable en appui des moyens spécialisés pour mettre en œuvre des moyens de récupération et de confinement (remorqueurs des sociétés *Somara* ou *Caraïbes remorquage*, entre autres) ;
- les navires de pêches et autres professionnels de la mer (travaux maritimes notamment) capables de mettre en œuvre des moyens de récupération d'hydrocarbures en frange littorale ;
- les moyens étrangers spécialisés dans la lutte anti-pollution (îles voisines, renfort EMSA, USCG) sollicités *via* le REMPEITC ;
- les moyens aériens chargé de relocaliser la pollution et d'assurer le guidage sur zone des moyens nautiques (hélicoptères, avions et drones des administrations de la fonction garde-côtes, C26 du RSS, CASA des FAG, OSRL, ...).

Les éventuels moyens privés et étrangers sont mobilisés par l'EGC, à la demande de l'EGI. Pour la passation de marchés d'affrètement en urgence, l'EGC s'appuie sur le service SAF de la DICOM. La mobilisation des moyens étrangers se fait selon les procédures définies dans les plans de coopération bilatérale ou accords internationaux.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

558. Interfaces Mer/Terre en POLMAR

En POLMAR, la cellule « interfaces » de l'EGC est tout particulièrement chargée d'informer le plus précisément possible les autorités terrestres :

- du ou des lieu(x) d'arrivage potentiel(s) de la pollution afin d'assurer au mieux la protection des sites sensibles ;
- des possibles risques pour la santé publique, l'activité économique et l'environnement causés par le polluant déversé en mer.

Pour rappel, l'interface avec la terre peut se limiter

- à une seule commune, si seul son littoral est impacté ;
- au COD si seul un département est impacté ;
- au COZ si la lutte dépasse les capacités des services de l'Etat à terre et/ou dépasse l'échelle du département.

1. Actions de lutte anti-pollution en frange littorale

L'instruction du Premier ministre du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin rappelle qu'en matière de lutte contre les pollutions marines, le DDG AEM est DOS en mer jusqu'à la limite des eaux à l'instant considéré, le Préfet de département étant DOS à terre dans les limites de son département.

Néanmoins, cette instruction précise également que « la nature des côtes pouvant nécessiter des adaptations, on considérera dans la pratique que sont du ressort du Préfet de département toutes les actions menées dans la frange littorale à partir de la terre, du ressort du DDG AEM (...) les actions menées à partir de la mer ».


Ainsi, l'intervention dans les zones littorales où les moyens de haute mer ne sont plus en mesure d'intervenir repose en partie sur les navires de pêche et autres navires professionnels d'opportunité, identifiés au profit du DDG AEM dans chaque département par les directions de la mer. Lorsque leur concours est requis, ces navires sont affrétés ou réquisitionnés, sur décision du DOS, par l'EGC (avec l'appui de la cellule SAF de la DICOM). Ils sont ensuite formés par le CEPPOL⁸⁸ et équipés par la cellule anti-pollution de la Base navale. Leur action de récupération en mer est coordonnée par l'OSC désigné par l'EGI ou par un OSC local spécifiquement désigné pour l'organisation de la lutte en frange littorale, qui peut être un cadre navigant de la DM ou le commandant du BSAOM.

Toutefois, dans le cadre de la protection des sites sensibles (aires marines protégées, ports), de petites unités navigantes des administrations littorales ou privées peuvent être amenées à intervenir sous la direction du DOS Terre (préfet de département) : moyens des stocks POLMAR Terre tels que barrages côtiers, récupérateurs, ... ;

Les dispositions relatives à la lutte anti-pollution en frange littorale sont détaillées dans les arrêtés d'interfaces POLMAR propres à chaque département, qui contiennent notamment :

- l'inventaire des moyens privés susceptibles d'intervenir en lutte anti-pollution en frange littorale,

⁸⁸ S'ils n'ont pas déjà été formés à l'occasion des exercices/entraînements ORSEC MARITIME de la zone. Les DM tiennent au profit du DOS Mer une liste à jour des équipages et moyens d'opportunité capables, formés et entraînés à la mise en œuvre des matériels de lutte contre les pollutions en mer.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

- les grands principes de la définition d'une stratégie de lutte anti-pollution dans la frange littorale du département (zones à protéger en priorité, caractéristiques des côtes déterminantes pour l'organisation de la lutte, ...).

2. Déchargement des polluants récupérés en mer

L'efficacité de la lutte contre une pollution du milieu marin est subordonnée à la disponibilité maximale des unités de lutte anti-pollution en mer. L'EGC doit donc anticiper, dès le début de l'intervention des navires de lutte, le déchargement des produits qui seront récupérés en mer, en lien avec les autorités terrestres concernées⁸⁹.

En dehors des installations portuaires pétrolières du site de la SARA, qui font l'objet de dispositions spécifiques, la coordination des opérations de débarquement et de traitement des polluants récupérés en mer incombe au Préfet de département. Le DM, *via* son responsable « POLMAR », organise concrètement l'accueil et le déchargement des polluants puis leur transit vers les sites de stockage intermédiaires et lourds identifiés par la DEAL concernée.

L'ensemble de ces opérations nécessite une coordination fine à l'interface entre la mer et la terre, entre les actions du DDG AEM et du Préfet de département. Les modalités pratiques de cette interface sont déclinées dans les arrêtés d'interfaces POLMAR propres à chaque département, qui précisent notamment les modalités de déchargement de polluants dans les infrastructures portuaires du département.

3. Opérations de nettoyage et de décontamination des matériels et des navires.

Les opérations de nettoyage ou décontamination des matériels (récupérateurs, barrages), des navires et l'élimination des équipements de protection individuels (EPI) souillés sont organisées par la cellule « anticipation » de l'EGC (en lien avec la DICOM, les autorités portuaires et terrestres, le pollueur, ...).

Sous l'autorité de l'EGI, les conseillers techniques (marins-pompiers RCH, Cedre, LASEM) organisent si nécessaire la décontamination des éventuelles victimes et de l'équipe d'intervention.

559. Traitement juridico-financier de l'événement


1. Ouverture d'un dossier précontentieux

La cellule « interfaces » de l'EGC est chargée d'initier un dossier précontentieux rassemblant l'ensemble des données disponibles relatives à l'incident à l'origine de la pollution.

Le CENTOPS FAA et les centres opérationnels des administrations concernées établissent un relevé quotidien de tous leurs moyens engagés précisant les horaires d'intervention, l'objectif de la mission et le compte-rendu précis des opérations réalisées. Ces documents sont établis sous une forme communicable aux tiers, notamment les représentants des armateurs (avocats, assureurs, ...).

Conformément à l'instruction du Premier ministre du 5 mars 2018, le fonds d'intervention POLMAR (« financement POLMAR de crise ») peut être engagé au regard du volume ou de la dangerosité d'un polluant, de la sensibilité d'un linéaire côtier impacté ou pouvant être impacté, ou encore de l'importance des moyens à mettre en œuvre pour faire face à une pollution.

⁸⁹ Sous l'autorité du préfet de département, les opérations de déchargement sont coordonnées par la DM, avec l'appui de la DEAL.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

2. Mesures conservatoires


En vue de garantir les intérêts de l'État face à l'armateur ou au propriétaire d'un navire, le DDG AEM peut, en amont du contentieux, récupérer auprès de l'armateur tout document permettant d'établir la solvabilité de l'armateur :

- lettre de garantie⁹⁰ ;
- pour les navires citernes : certificat CLC ;
- pour le fioul de soute : certificat *bunker*.

3. Spécificités de la répression des pollutions en mer

Les juridictions françaises sont compétentes pour le traitement des infractions commises par tous les navires dans la ZEE française ou par les navires battant pavillons français quel que soit le lieu de l'infraction.

⁹⁰ *Warrant P and I letter*. Une lettre de garantie doit obligatoirement contenir les éléments suivants : nom du navire, de son propriétaire et/ou armateur et/ou affrètement ; nom, adresse et autres coordonnées du P&I Club ; circonstances de l'événement de mer ; engagement du P&I Club à régler à l'État la somme demandée pour ... ; limites apportées (montants de garanties maximum, sous-limitations éventuelles en cas de sinistre – si aucune limitation, cela doit expressément être mentionné) ; applicabilité du droit français.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	CHAPITRE 500	POLMAR
	Mise à jour	06.2022

560. Outils d'aide à la décision stratégique POLMAR

Les outils d'aide à la décision stratégique sont des documents illustrés et généralement cartographiés permettant de préparer les décisions stratégiques prises par le DOS.

Ils sont précisés en annexe VII. En POLMAR, les outils d'aide à la décision stratégique sont essentiellement :


- les **atlas de sensibilité du littoral** permettent de déterminer, en étroite concertation avec les autorités terrestres les sites à protéger / à sacrifier en priorité en cas d'arrivée de la pollution à la côte, et d'orienter directement les actions de lutte en mer et à terre ;
- les **cartes de limite d'emploi des dispersants**, en cours de rédaction aux Antilles, devant être disponibles auprès de la division AEM, du Cedre et du CEPPOL ;
- les **arrêtés d'interfaces « pollution du milieu marin »** devant être rédigés dans les départements français des Antilles. Ces arrêtés, co-signés par le DDG AEM, le Préfet de zone de défense et de sécurité et le Préfet de département, définissent les modalités spécifiques de débarquement à terre des produits pollués récupérés en mer, ainsi que l'organisation de la lutte dans la frange littorale ;
- le service *Maritime Chemical Emergency Information Service* (MAR-ICE), déclenché auprès du Cedre par un échange téléphonique, suivi d'une fiche d'activation envoyée par mail⁹¹.

En outre et en complément des outils à la disposition du CENTOPS FAA/EGI et de l'OAAEM/EGC, différentes fiches pratiques, fiches réflexes, fiches initiales d'événement, fiches matériels, procédures et FIUCM⁹² sont consultables sur le site Intradef de l'ADP ANED-ANTIPOL.

<http://portail-adp.marine.defense.gouv.fr/index.php/accueil-adp>


⁹¹ Service ouvert à tous les Etats-Membres de l'UE, ainsi qu'à la Norvège et l'Islande et aux pays candidats, financé par l'AESM et opéré par le Cedre, assurant en cas d'accident impliquant un ou des produits chimiques, une assistance à distance voire une participation d'un représentant de l'industrie chimique à la cellule « experts » de l'EGC.

⁹² Fiche d'intervention d'urgence chimique en mer.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE	ANNEXES
	Mise à jour	06.2022


Annexes



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022

ANNEXE I – Analyse des risques de la zone maritime Antilles



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022

100. Caractéristiques de la zone

La zone maritime Antilles concentre l'ensemble des défis qui se posent aujourd'hui au monde maritime : risques environnementaux majeurs, sécurité des personnes et des biens dans un espace de tourisme international extrêmement fréquenté, économie maritime essentielle à l'équilibre régional (transport maritime régional ou transocéanique, pêche, plaisance et nautisme), mais aussi propice au développement des trafics illicites par voie maritime, en particulier des produits stupéfiants. La zone est par ailleurs exposée à de nombreux risques naturels majeurs tels que cyclones, tsunami, tremblements de terre et activités volcaniques (exemples : cyclones Dorian en 2019, Irma et Maria fin 2017, tremblements de terre en Haïti début 2010, éruption du volcan de Saint-Vincent début 2021, ...), les Petites Antilles étant situées sur une zone de subduction océanique.

La présente analyse s'attache à exposer les risques majeurs et les menaces graves auxquels est susceptible d'être exposée la zone maritime des Antilles.

La première partie procède à une présentation des caractéristiques de la zone et des risques associés. La seconde partie en déduit une identification des potentiels événements de mer dans la zone et des leurs effets.

110. Les conditions météo-océanographiques des Antilles


111. Régime météorologique

Les Antilles françaises se caractérisent par un climat tropical tempéré grâce aux influences maritimes et aux vents doux. Deux saisons s'y succèdent :

- le carême, saison sèche (de janvier à juin en Guadeloupe et Martinique et de décembre à mai à Saint-Barthélemy et Saint-Martin) ;
- l'hivernage, saison humide (de juillet à décembre en Guadeloupe et Martinique et de juin à novembre à Saint-Martin et Saint-Barthélemy).

Ces deux saisons sont séparées par des périodes dites de transition. Les écarts de températures entre les deux saisons sont faibles (de 2 à 4°C). La température moyenne annuelle dans les Antilles françaises est de 25°C.

Saison sèche			1ère Transition		Saison des pluies				2ème Transition		
janv.	fév.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.
L'été est constant et soutenu avec un temps sec et ensoleillé en journée et de petites averses fréquentes en fin de nuit. Les températures nocturnes sont fraîches. Les situations pluvieuses sont liées à l'influence des fronts froids circulant au nord de l'archipel.			Des averses plus fréquentes alternent avec des embellies. Parfois, de fortes pluies, souvent orageuses, se manifestent entre avril et mai. Les températures sont en hausse, surtout les minimales nocturnes.		Temps chaud et humide. Associées à des ondes d'est ou à l'influence plus ou moins directe de cyclones tropicaux, des épisodes de pluies abondantes, voire diluviennes, affectent l'archipel. Souvent, la faiblesse de l'alizé débouche sur un temps lourd et orageux en journée.				Les pluies diminuent, avec une atténuance d'averses et de belles éclaircies. Les alizés (appelés les vents en décembre) reprennent de la vigueur. Les températures sont en baisse.		

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022

112. Vents dominants

Aux Antilles, les alizés soufflent toute l'année du secteur Est à Nord-Est. Pendant la saison sèche, les vents atteignent une force 4 à 5 sur l'échelle Beaufort et s'intensifient à l'approche de la saison des pluies (force 5 à 6), pour devenir ensuite plus variables tant en intensité qu'en direction. Lors d'épisodes cycloniques, les vents instantanés peuvent dépasser les 250 km/h.

113. Conditions de visibilité

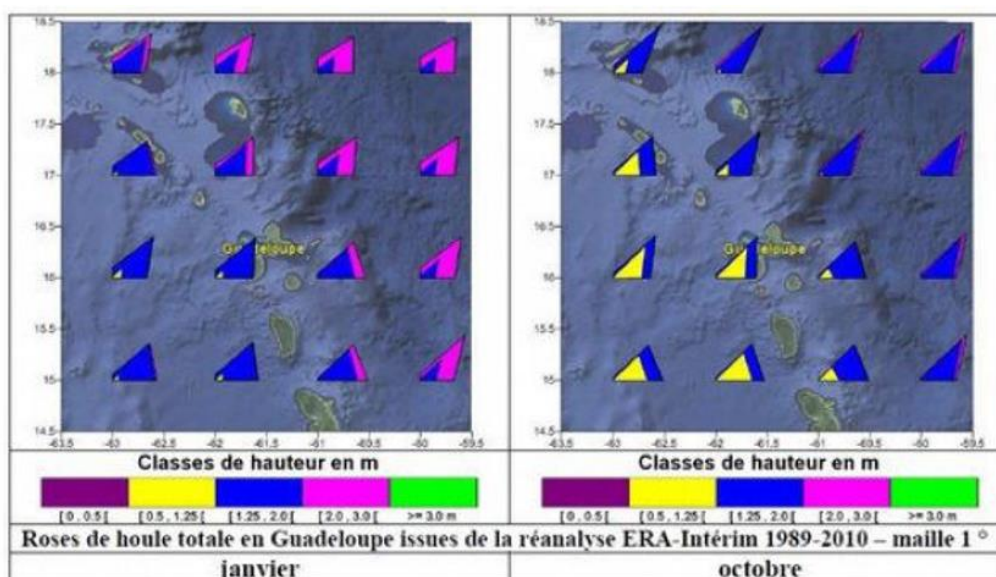
Aux Antilles, les conditions de visibilité horizontale et oblique peuvent être significativement impactées par la brume de sable. En effet, le sable du Sahara, soulevé par les vents d'Est, traverse l'axe maritime atlantique pour former ces brumes épaisses. Ces dernières ont pour effet d'assécher la masse d'air, limitant ainsi la formation de phénomènes cycloniques et le nombre de précipitations. Cependant, elles dégradent la qualité de l'air.


114. Etat de la mer

L'état moyen de la mer dépend des alizés. Le vent ayant soufflé sur une zone suffisante apporte généralement une houle peu énergétique (exception faite de perturbations tropicales ou d'un renforcement du gradient anticyclonique). De manière générale, la mer est plus agitée côté atlantique (Est) que côté caraïbe (Ouest), protégé par les îles.

La hauteur moyenne des vagues côté atlantique est de 1,80 m. Côté caraïbe, elle varie de 1 m à proximité des côtes à 1,60 m au large. Les périodes des vagues sont de l'ordre de 7 à 8 secondes en moyenne.

La houle dominante est donc celle créée par les alizés. Elle est atténuée au passage de l'arc antillais en mer des Caraïbes.



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022

120. Le trafic maritime

121. Caractérisation des activités de plaisance et balnéaires

Les Antilles sont réputées pour leurs activités maritimes de plaisance et leurs activités balnéaires. L'essor de ces dernières est d'ailleurs manifeste : 80% des touristes aux Antilles pratiquent au moins une activité en lien avec la mer⁹³ ; 25 000 navires de plaisance sont immatriculés aux Antilles⁹⁴.

De nombreuses manifestations nautiques de grande ampleur, de type Tour des Yoles, transatlantique Jacques Vabres ou Route du Rhum, se déroulent de façon régulière sur les côtes françaises de la zone des Antilles.


L'activité de plaisance nautique est difficile à quantifier, les capitaineries des marinas et les clubs nautiques ne disposant ni de statistiques sur le nombre de plaisanciers embarqués par vecteur, ni de données relatives aux sorties et aux entrées effectuées par chacun d'eux.

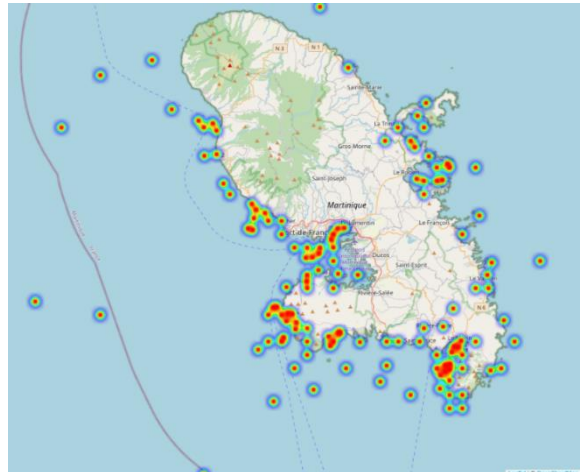
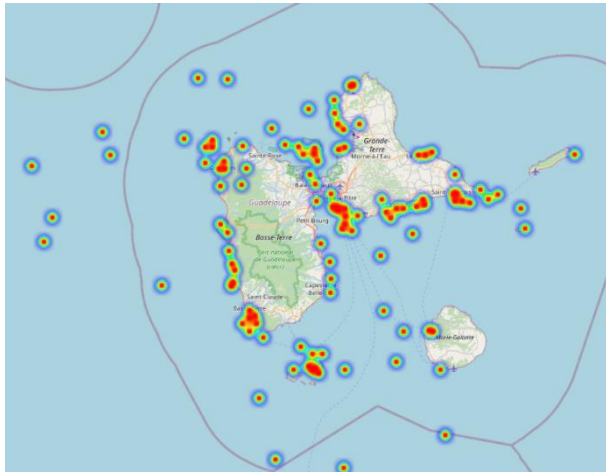
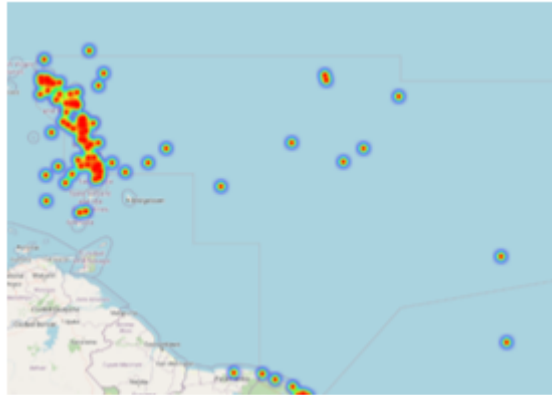
Ce faisant, la plaisance reste l'activité générant le plus d'opérations de sauvetage (50%), avec notamment des opérations complexes liées à la navigation transatlantique. Le CROSS AG a ainsi coordonné plus de 1 000 opérations en 2021⁹⁵, dont 60% pendant la saison touristique (décembre-avril).

⁹³ Chaque année, le tourisme bleu représente plus de 150 M€ aux Antilles françaises depuis les années 2010.

⁹⁴ Il est estimé que les Antilles françaises accueillent 10% de la flotte mondiale du secteur de la location de navires de plaisance.


⁹⁵ Impliquant annuellement environ 1 400 personnes, dont environ 30 personnes décédées ou portées disparues.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022



Carte de chaleur des opérations menées par le CROSS AG en 2021 en Martinique et en Guadeloupe (carte SNOSAN)

Malgré cette forte activité de plaisance, la densité du trafic maritime dans l'arc antillais repose principalement sur la présence de navires de commerce et de navires à passagers, dont le nombre est en constante augmentation.

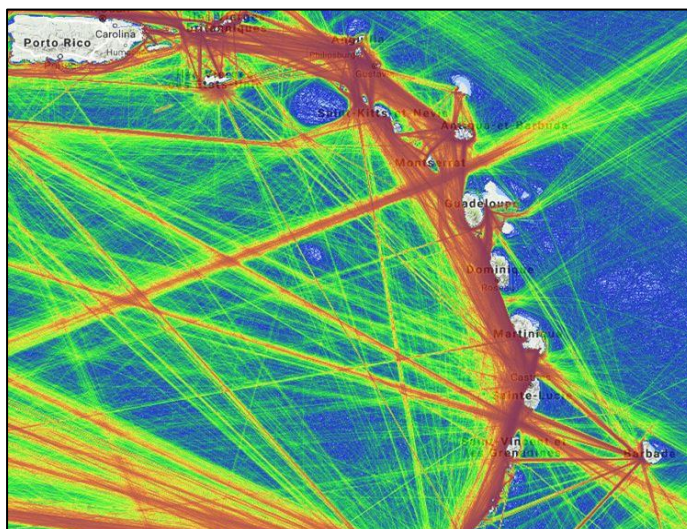
	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022

122. Caractérisation du trafic de navires de commerce

1. Porte-conteneurs

L'économie régionale étant totalement tributaire du commerce maritime⁹⁶, les flux maritimes sont conséquents dans la mer des Caraïbes et en Atlantique ouest. De plus, l'élargissement du canal de Panama a conduit à une augmentation des flux et de la taille des navires transitant dans la région (accroissement de 15 à 20% du trafic mondial)⁹⁷. Les cinq plus gros ports de la Caraïbe (Kingston, Free Port, Manzanillo, Colon et Carthagène) s'apprêtent à doubler voire tripler leurs capacités d'accueil, entraînant de fait une augmentation des matières transportées par voie maritime dans la Caraïbes et donc aux Antilles⁹⁸.

Pour les îles françaises des Antilles, l'axe principal de navigation commerciale se trouve à l'intérieur de l'arc des Petites Antilles, les navires y bénéficiant de la protection naturelle des îles.



Extraction marine trafic de la zone Antilles


Les ports sont vitaux pour le fonctionnement de l'économie des départements français des Antilles, fortement dépendants des importations.

Le trafic de conteneurs représente une part importante du transport maritime dans la zone Antilles avec en moyenne, à titre d'exemple, 160 000 à 170 000 EVP par an et une escale de porte-conteneurs par jour pour la Martinique. Les plus gros navires sont de taille moyenne, jusqu'à 3 500 EVP (220m de long), et opèrent en moyenne 500 mouvements de conteneurs par escale.

⁹⁶ Les flux portuaires sont déséquilibrés : beaucoup d'importation et peu d'exportation. Les ports de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre concentrent à eux deux plus de 95% du fret à destination des Antilles. Leur blocage aurait des conséquences catastrophiques pour l'économie antillaise.

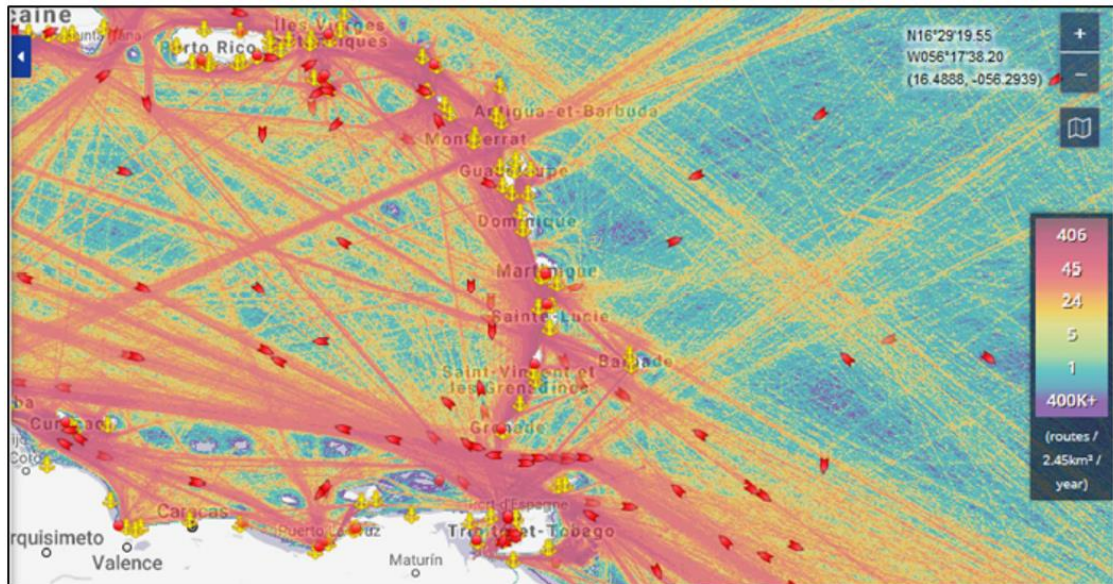
⁹⁷ Pour mémoire, la nouvelle norme (dite « post-panama ») pour les navires transitant par le canal est de 366 m de long, 49 m de large, 15 m de tirant d'eau. 14 000 navires transitent chaque année par le canal de Panama vers la mer des Caraïbes. Depuis l'élargissement, 90% des gros méthaniers peuvent désormais emprunter le canal de Panama contre seulement 6% avant son élargissement.

⁹⁸ A titre de comparaison, les ports des Antilles françaises ont traité en 2021 3,6 MT pour le Grand Port Maritime de la Guadeloupe, 2,7 MT pour le Grand Port Maritime de La Martinique et 0,26 MT pour le port de Galisbay, contre 13 MT pour le port de Kingston en Jamaïque.

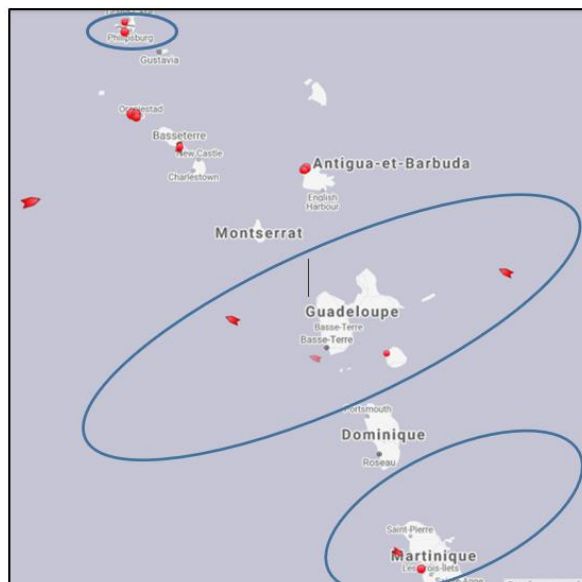
	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022

2. Navires pétroliers

Un flux important de matières dangereuses, principalement constitué du trafic d'hydrocarbures, traverse la zone. La mer des Caraïbes est ainsi le théâtre d'un intense trafic de navires pétroliers alimentant les dépôts et raffineries des nombreuses îles de l'arc des petites Antilles. Les navires, souvent de moyenne ou petite taille (caboteurs de 3000 à 15000 MT de port en lourd) fournissent carburant et combustibles pour la production d'électricité.




Présence de navires pétroliers dans la zone maritime Antilles à l'instant T



Présence de pétroliers dans les eaux sous juridiction française à instant T

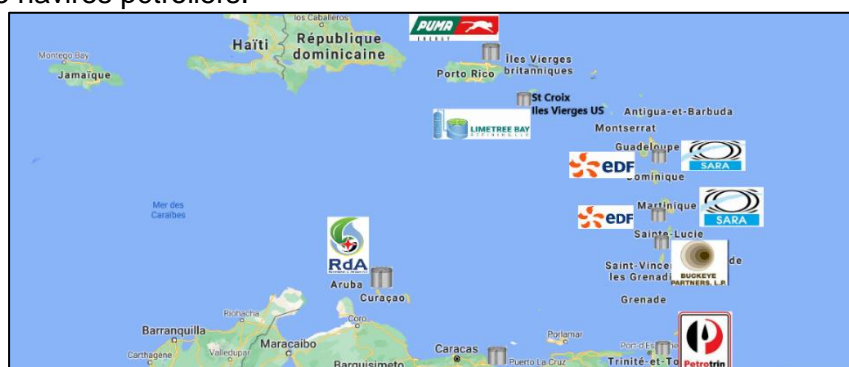
Les flux d'hydrocarbures dans les Petites Antilles s'inscrivent entre zone de production au Sud et zone de stockage au Nord, dont les raisons principales sont :

- la présence de l'**unique raffinerie de l'ensemble de l'Arc antillais en Martinique (SARA)** ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022

- l'appel des États-Unis à des pays de la région pour le raffinage, ajoutant aux flux circulant par la mer des Caraïbes et le golfe du Mexique⁹⁹.

Les îles françaises, et plus particulièrement la Martinique, accueillent ainsi de nombreuses escales de navires pétroliers.



Vue générale des principales zones de stockage d'hydrocarbure de l'arc antillais


En 2021, le bilan de l'activité de surveillance des pollutions maritimes (CROSS AG) ne fait cependant état que de quelques rares cas de pollutions, de très faible ampleur et en diminution (6 cas confirmés en 2021 contre 10 en 2020).

3. Flotte de pêche

Dans l'arc antillais, la pêche se pratique principalement à partir de « yoles ». Ces embarcations sont des navires de petites tailles (15 m au maximum), en bois ou en matières synthétiques, non pontés et équipés de moteurs hors-bord.

L'activité de pêche est pratiquée dans la bande littorale et en haute mer à partir de flotteurs ne disposant généralement pas d'équipements de sécurité, ni de moyens de transmission d'alerte. Il s'agit donc d'une activité à risque pratiquée par la population locale.

⁹⁹ Le trafic actuel dans la Caraïbe est estimé entre 150 et 200 millions de tonnes d'hydrocarbures par an.

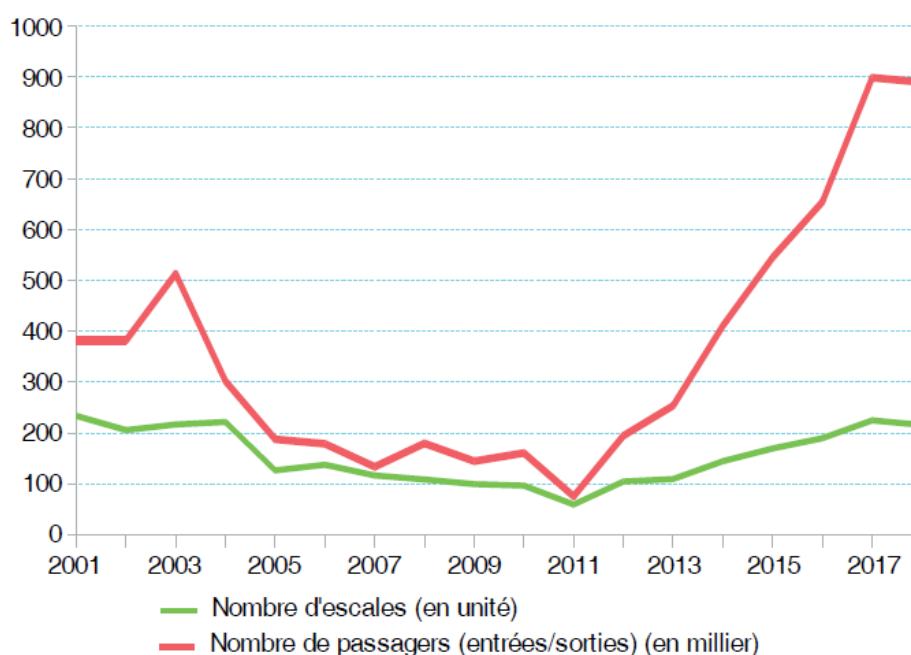
	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022

123. Caractérisation du trafic de navires à passagers

Bien que la crise sanitaire de 2020 ait marqué un point d'arrêt dans la dynamique d'augmentation constante et forte du trafic maritime des navires à passagers, la zone Caraïbe représente plus de 34 % du marché mondial de la croisière¹⁰⁰. Le circuit Caraïbe des croisiéristes concerne non seulement les territoires français mais également plusieurs Etats voisins (Barbade, Dominique, Trinité-et-Tobago, Antigua-et Barbuda, Jamaïque, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, territoires néerlandais...).

Des navires à passagers de très grande taille fréquentent habituellement la SRR du CROSS AG. Durant la période touristique¹⁰¹, près de 25 000 personnes sont habituellement embarquées chaque jour sur un navire de croisière présent dans cette zone, en navigation, en escale ou au mouillage. Un pic a été atteint en janvier 2020 avec près de 60 000 personnes sur une journée. On dénombre en moyenne dix navires de croisière présents simultanément en SRR du CROSS AG, pour près de 3 millions de personnes, cumulées sur les jours de la saison touristique, embarquées sur les navires de croisière transitant dans la SRR FDF.


Les capacités des navires de croisière varient très largement, les plus petits navires pouvant accueillir 150/250 personnes alors que certains navires s'apparentent à des « villes flottantes » (l'« HARMONY OF THE SEAS » a reporté à son bord 8 742 personnes).



Source : Grand port maritime de la Martinique, février 2020.

¹⁰⁰ Cf. 2019 Cruise trends & industry outlook – Cruise Lines International Association Inc - <https://cruising.org/news-and-research/-/media/CLIA/Research/CLIA%202019%20State%20of%20the%20Industry.pdf>.

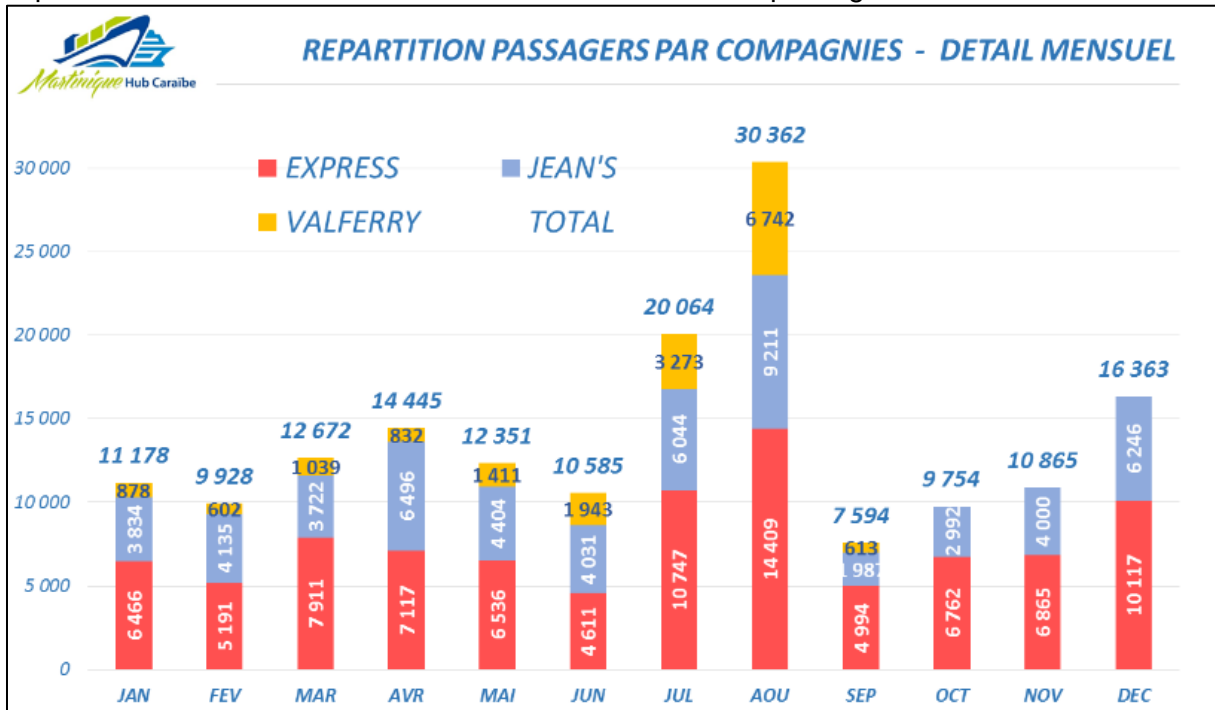
¹⁰¹ La saisonnalité de l'activité de croisière s'explique par la traditionnelle saison touristique correspondant aux mois hivernaux en Europe, mais aussi par le plus faible nombre de navires de croisière durant la période cyclonique dans la zone Antilles entre mai et octobre (quelques escales se poursuivent, à Sainte-Lucie par exemple).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022




Nombre cumulé de personnes embarquées par mois en SRR FDF en 2019/2020

Le trafic de navires à passagers inclut également les rotations de navires inter-îles (Guadeloupe, Les Saintes, Marie-Galante, Martinique, Sainte-Lucie, La Dominique), la capacité maximale de ces navires variant entre 300 et 450 passagers.

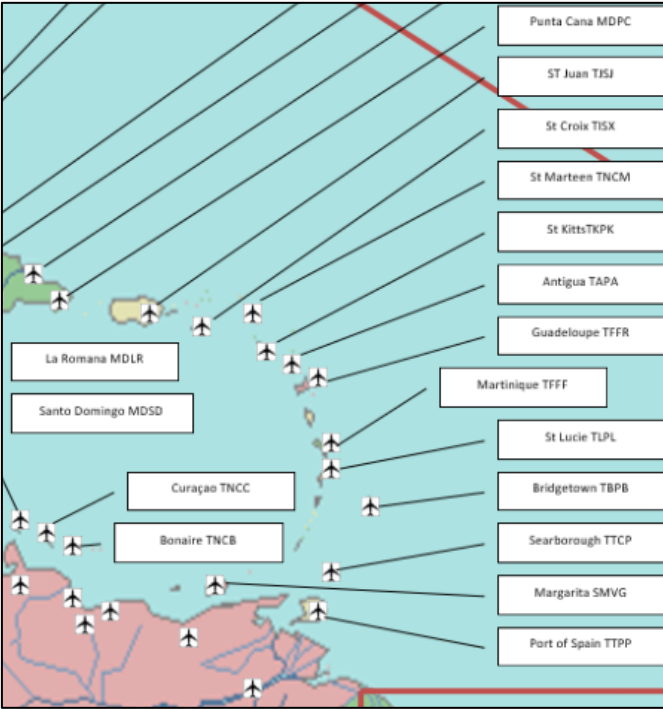


Note de conjoncture portuaire 2019 - trafic commercial et indicateurs de performances – GPMLM

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022

130. Le trafic aérien


Le trafic aérien civil est très dense au-dessus des Petites Antilles : plusieurs dizaines d'avions de ligne survolent chaque jour la zone, dont une partie importante de gros porteurs effectuant des vols internationaux et inter-régionaux. La pratique du vol touristique et de plaisance est également développée autour des îles (survol de zones littorales remarquables, récifs coralliens, etc.).



Principaux aéroports de l'arc des petites Antilles



Densité du trafic aérien à l'instant T sur l'arc antillais.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022

200. Identification des effets potentiels des événements en mer

210. Critères d'évaluation

211. Conséquences potentielles sur la vie humaine et la santé publique

L'objectif de ce critère est de **prendre en considération la probabilité d'atteinte aux personnes.**

L'augmentation du nombre de navires à passagers (notamment des navires de croisière) et de navires de plaisance navigant dans la zone maritime Antilles peut conduire à un grand nombre d'accidents en mer, particulièrement entre les mois de décembre et mai. Le volume de passagers à bord de ses navires transitant dans la zone de responsabilité française (SRR Fort-de-France) et en constante augmentation constitue également un facteur aggravant de risque à la vie humaine et à la santé publique (exemple de la pandémie de COVID-19 en 2020).

L'importance du nombre de navires de pêche non pontés (de type « yole ») navigant à une distance significative des côtes françaises fait peser un risque sur la vie humaine des membres d'équipage du fait de l'absence d'équipements de sécurité conformes à la réglementation en vigueur et de la vétusté des embarcations.

Enfin, l'importance du trafic d'hydrocarbures à proximité des côtes de l'arc antillais constitue un enjeu majeur en termes de santé publique pour les usagers de la mer et les populations littorales exposées à un accident éventuel.

212. Conséquences potentielles sur l'activité économique

L'objectif de ce critère est de **prendre en considération la probabilité d'atteinte à tout type d'activité économique en mer, de nature commerciale, industrielle ou culturelle.**


Au regard de la dépendance des îles françaises à l'égard de l'activité de transports de marchandises par voie maritime, tout incident pouvant perturber le trafic maritime en encombrant des zones d'attente portuaires ou des quais, constitue un risque de perte d'exploitation et un manque pour les populations. Ces perturbations peuvent impacter les ports français et les activités industrielles côtières.

L'activité de pêche sur le littoral antillais peut également être affectée par un changement des caractéristiques du milieu marin, occasionné notamment par une pollution d'origine tellurique ou maritime. En zone côtière, l'impact de certaines pollutions (cas de la chlordécone) a conduit à l'interdiction partielle ou totale de la pêche selon un zonage défini par arrêtés préfectoraux des deux préfets de région.

Enfin, les activités touristiques, sportives et de loisirs peuvent être affectées par les pollutions, sources potentielles d'une dégradation de la qualité des eaux de baignade et de l'intérêt patrimonial de la côte, avec des répercussions fortes sur l'industrie du tourisme. Le maintien d'un état écologique satisfaisant du milieu marin est donc essentiel.

213. Conséquences potentielles sur l'environnement

L'objectif de ce critère est de prendre en considération la **probabilité d'atteinte à l'environnement causée par l'activité humaine en mer.**

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022

Les eaux littorales des Antilles présentent un écosystème marin unique et diversifié, avec de nombreuses aires marines protégées (une dizaine d'entités juridiques différentes).

Le type de végétation sous-marine et littorale est particulièrement dépendant du profil des plages, des falaises et des mangroves qui forment le littoral des îles antillaises.

Cette diversité des sites induit une sensibilité variable de la flore face à une pollution d'origine marine. En tout état de cause, les zones de mangroves sont à protéger en priorité de par la fragilité de cet écosystème et l'importance qu'il revêt pour le bon fonctionnement de nombreuses populations marines.

Les Antilles françaises disposent d'une forte diversité faunistique terrestre et aquatique avec plusieurs espèces endémiques, englobant de petits mammifères, certains reptiles et de nombreux oiseaux. Ces populations peuvent être marines, inféodées au milieu marin ou en relation directe avec le littoral, la géographie des îles impliquant un tropisme océanique marqué. Une pollution d'origine marine viendrait gravement perturber l'équilibre des écosystèmes présents, le linéaire côtier étant très varié sur une surface assez restreinte, les zones de replis en cas de pollution sont limitées. Les espèces les plus territoriales ou dépendantes d'un faciès littoral précis seraient donc fortement fragilisées en cas d'événements majeurs important la côte.

Des atlas de vulnérabilité doivent être établis par les départements pour recenser l'environnement à risque du littoral (faune et flore) afin d'être intégrés aux dispositifs ORSEC départementaux. Leur objectif est d'identifier les zones littorales les plus sensibles et à protéger en priorité.

Le prise en compte de la sensibilité environnementale est particulièrement prégnante pour les opérations POLMAR.

214. Conséquences médiatiques potentielles

L'objectif de ce critère est **de prendre en considération le niveau de réaction des médias suscité par un événement de mer.**

Les accidents ou incidents en mer de moyenne et de grande ampleurs peuvent entraîner de fortes répercussions médiatiques à l'échelle nationale ou internationale du fait de leur nature spectaculaire et de leur impact direct sur le tissu social local ou régional.


La diffusion de nouvelles formes de médiatisation à caractère principalement numérique et les conséquences directes en termes d'image et de réputation de la région touchée par le sinistre amènent à prendre en considération la dimension médiatique dans le traitement des sinistres en mer, afin d'assurer un suivi médiatique de qualité au profit des autorités. Les « *fake news* » et la surmédiatisation d'événements mineurs doivent être prises en compte.

220. Risques potentiels d'un événement de mer

221. Risques liés aux activités de plaisance et balnéaires

Les activités de plaisance, de loisirs nautiques et les autres activités littorales de loisirs représentent la majeure partie des interventions de sauvetage en mer.

Ce nombre élevé d'incidents s'explique par plusieurs critères : une mauvaise appréciation des conditions météorologiques, un défaut de connaissance de la zone (courants entre autres) et d'équipements, un manque de formation et d'expérience et plus généralement une insuffisante

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022

sensibilisation à la sécurité. La mauvaise utilisation des moyens de communication en mer, tels que la VHF, complique également l'action des secours en mer.

Les activités de loisirs nautiques présentent les mêmes facteurs de risque. Les activités de plongée génèrent notamment un nombre élevé d'interventions, s'expliquant par un manque de préparation et une pratique en solitaire, qui constituent des facteurs d'aggravation des risques.

Ces événements de mer se déroulent généralement à proximité des côtes, voire à la sortie d'un port, avec des conséquences très faibles sur l'activité économique. Ils sont peu médiatisés. Les conséquences demeurent limitées, mais leur occurrence élevée est à souligner.

222. Risques liés aux navires de commerce

La concentration des axes de navigation à proximité des côtes peut avoir un impact environnemental et sanitaire conséquent en cas de déversements volontaires ou accidentels.

Le tonnage élevé de marchandises considérées comme dangereuses ou polluantes qui transitent dans la zone accentue les risques pour la santé publique et pour l'environnement.

Le risque de perte de conteneurs est également élevé, du fait de la quantité de marchandises transitant dans la zone.

Les conséquences médiatiques d'un accident à proximité des côtes seront potentiellement importantes, du fait de la sensibilité des écosystèmes marins, de la multiplicité des aires marines protégées et de la présence de nombreux défenseurs de l'environnement dans la région.

En conclusion, l'occurrence de ce type d'incidents demeure faible compte tenu des normes de sécurité et des niveaux de formation exigés pour ces navires, mais ces risques ne sauraient être négligés du fait de la densité du trafic et des conséquences potentielles très lourdes d'un accident à proximité des côtes.


Par ailleurs, sur les navires de commerce de plus petit tonnage tels que les navires de pêche traditionnels, l'absence d'équipement de sécurité adéquat conjugué à l'éloignement de plus en plus grand des côtes présentent un accroissement des risques pour la vie humaine des équipages.

223 Risques liés aux navires à passagers

L'importante taille des navires à passagers entraîne *de facto* une hausse du nombre de blessés et de décédés potentiels à la suite d'un événement de mer. En constante augmentation, le nombre de passagers et de membres d'équipage présents à bord dimensionne directement le choix de la posture de secours adoptée dans le cadre du sauvetage en mer (stratégie d'évacuation retenue, accueil des victimes à terre etc.).

La récente expansion des capacités d'accueil des navires à passagers a ainsi de fortes conséquences sanitaires et humaines dans le cas d'un sinistre à bord. L'aspect spectaculaire de ces incidents peut également entraîner de fortes conséquences médiatiques.

Les cas d'échouement, bien que particulièrement rares, peuvent présenter également de graves conséquences, aussi bien pour la sauvegarde de la vie humaine des équipages et passagers que pour l'environnement.


	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES
	Mise à jour	06.2022

Les conséquences en termes d'activité économique et d'impact environnemental ne sauraient être négligées au regard de la taille de ces navires et des réserves en combustible de navigation des plus grands d'entre eux.

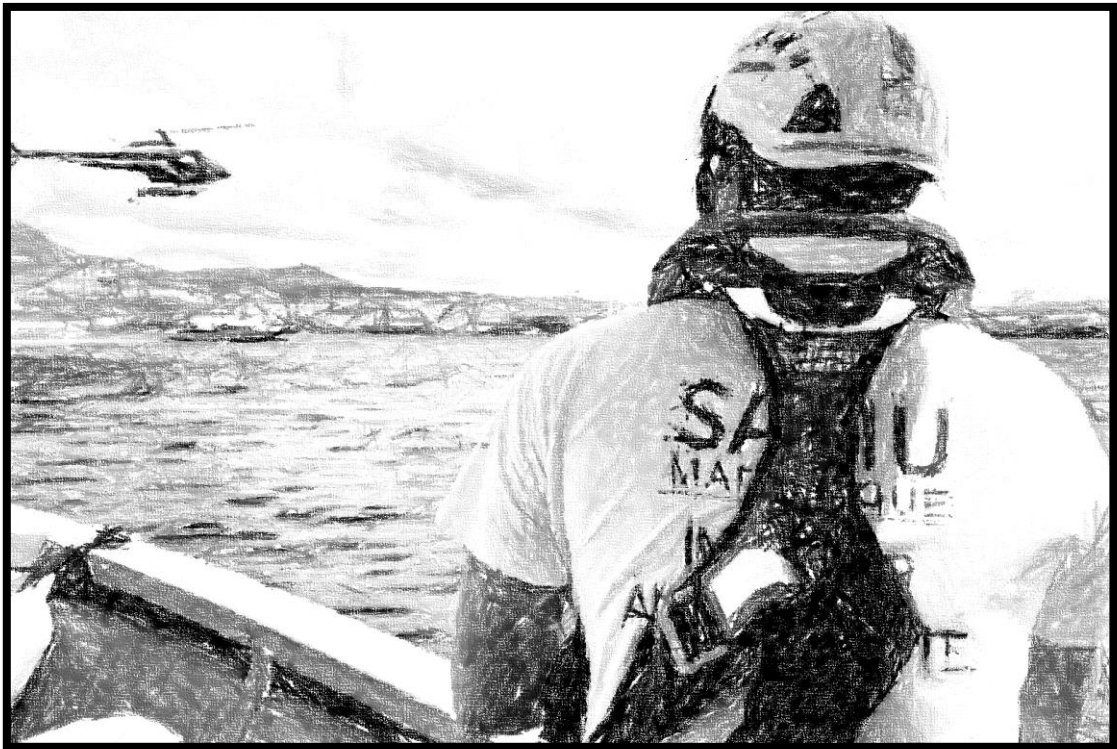
En conclusion, l'occurrence de ce type d'incidents demeure faible compte tenu des normes de sécurité et des niveaux de formation exigés pour ces navires, mais risque d'augmenter mécaniquement avec le développement de l'industrie de la croisière.


224. Risques liés aux aéronefs

Malgré la forte fréquentation de la zone, l'occurrence de ce type d'incidents demeure faible compte tenu des normes de sécurité et des niveaux de formation exigés. En revanche, à proximité des côtes, ce type d'accident présente des risques médiatiques élevés.

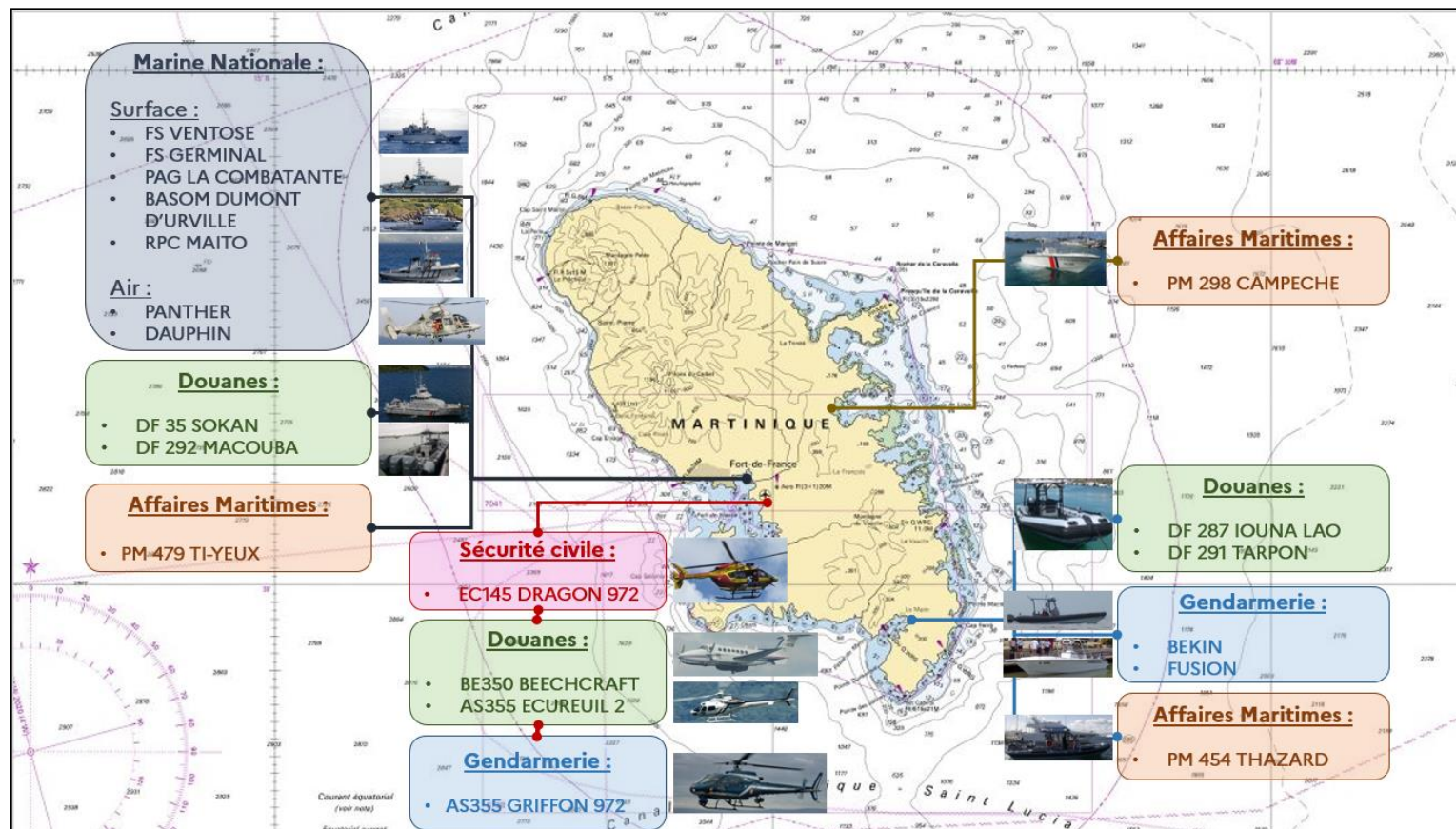
	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022

Annexe II - Moyens des administrations et services pouvant intervenir dans le cadre de l'ORSEC maritime




	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022

100. Martinique




Moyens étatiques positionnés en Martinique à la date de signature du dispositif ORSEC maritime Antilles

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022

110. Moyens nautiques

111. Moyens hauturiers ≥ 30 m

Moyens	Administration	Nombre	Nom	Localisation
<p>Frégate de surveillance (FS) : L = 93,5 m, TE = 4,4m, D = 2950 T, V_{max} = 20 nd, Autonomie = 10 000 Nq/15 nd, <u>Armement</u> : Canon 100 mm, Hélicoptère, lutte antinavire, capacité nuit, 2 embarcations semi-rigides type « EDO NG ».</p>	Mar. Nat.	2	VENTOSE (F 733) GERMINAL (F 735)	Fort-de-France
<p>Patrouilleur Antilles-Guyane (PAG) : L = 60 m, TE = 3,2 m, D = 700 T, V_{max} = 21 nds Autonomie = 15 jours/4500 Nq/14 nd. <u>Armement</u> : Canon téléopéré de 20mm, 2 mitrailleuses 7,62, 6 FAP, 6 FAMAS, 5 HK, 2 embarcations semi-rigides type « EDO NG » <u>Capacité POLMAR</u> : récupération d'hydrocarbures par chaluts présents à la base navale, dispersion d'hydrocarbures au moyen de rampes d'épandages.</p>	Mar. Nat.	1	LA COMBATTANTE (P735)	Fort-de-France
<p>Bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) : L = 65 m, D = 2300 T, V_{max} = 15 nd, Autonomie = 5000 Nq/12 nds. 2 embarcations semi-rigides type « EDO NG », 1 chaland « EMBSV » de 9.3 mètres et d'une embarcation de type FUTURA avec un moteur hors-bord de 40CV. Possibilité de VERTREP de jour. 2 canons à eau/mousse de 300 m³/heure + système « waterspray ». <u>Capacité de levage / remorquage</u> : 1 grue de 10 tonnes à 17 mètres et 1 croc de 30 tonnes. <u>Capacité POLMAR</u> : buses d'épandage de dispersant intégrées à la coque, cuve de 10m³ de dispersant, capacité de transport et de mise en œuvre d'équipements anti-pollution (barrages sur touret, écrémeurs, chalut, matériel conteneurisable).</p>	Mar. Nat.	1	DUMONT D'URVILLE (A 624)	Fort-de-France

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022


<p><u>Capacité accueil</u> : 16 passagers maximum mais présence de 2 locaux "passagers" de 26m² permettant une capacité de couchage de 60 pers pour une durée limitée.</p> <p><u>Capacité médicale</u> : une salle de soins (20 places), une salle d'opération.</p> <p><u>Armement</u> : 12.7 mm (x2), 2 fusils mitrailleurs MAG 58 calibre 7,62mm, armement léger d'infanterie (6FAMAS, 5FAP, 4HK).</p>				
<p>Vedette garde-côtes (VGC) Type FPB100 : L = 32,5 m, D = 100 T, TE = 1,80 m, V_{max} = 27 nds Autonomie = 1150 Nq</p>	Douanes	1	SOKAN (DF 35)	Fort-de-France

112. Moyens côtiers ≥ 20 m


Moyens	Administration	Nb	Nom	Localisation
<p>Chaland multi-missions (CMM) : V_{max} = 10 nd. Autonomie = 8h</p>	Mar. Nat.	1	LUCIOLE	Fort-de-France
<p>Remorqueur portuaire et côtier (RPC) : L = 27,6 m, V_{max} = 11 nds. <u>Capacité de remorquage</u> : 5000 T.</p>	Mar. Nat.	1	MAÏTO (A 636)	Fort-de-France
<p>Baliseur type Pointe d'Enfer : V_{max} = 10 nds. <u>Capacité de tractage</u> de barrage antipollution côtier.</p>	Ph. Bal.	1	POINTE D'ENFER	Fort-de-France

113. Moyens légers


Moyens	Administration	Nb	Nom	Localisation
<p>Vedette de liaison (VLI) : L = 16 m</p>	Mar. Nat.	1	KORRIGAN	Fort-de-France
<p>Vedette de surveillance rapprochée du littoral :</p>	Aff. Mar.	1	THAZARD (PM 454)	Fort-de-France

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022

Moteur 2x250CV				
Unité légère de surveillance : (Barque en aluminium)	Aff. Mar.	1	CAMPECHE (PM 298)	Fort-de-France
Canot de semi-rigide : L = 5.5 m, Moteur 90 ch	Aff. Mar.	1	TI-YEUX (PM 479)	Fort-de-France
Vedette semi-rigide Sillinger : L = 12 m, V _{max} = 50 nd, Moteur 3x300CV, Autonomie = 350Nq <u>Armement</u> : fusil à pompe, UMP HK.	Douanes	2	MACOUBA (DF 292) TARPOON (DF 291)	Fort-de-France Le Marin
Vedette semi-rigide Sillinger : L = 7.65 m, V _{max} = 50 nd, Moteur 2x175CV <u>Armement</u> : fusil à pompe, UMP HK.	Douanes	1	IOUNA-LAO (DF 287)	Fort-de-France
Semi-rigide : L = 11 m, Moteur 2x250CV <u>Armement</u> : PA SIGPRO, limitation 12 m	Gend. Nat.	1	BEKIN (G 0904)	Le Marin
Embarcation coque rigide : L = 8 m, Moteur 2x150CV <u>Armement</u> : PA SIGPRO ; Autonomie = Nq	Gend. Nat.	1	FUSION (G 0202)	Le François
Drone sous-marin de type GLADIUS : Immersion à 100 m, Autonomie = 3h	Douanes	1	BALAOU	Fort-de-France
Vedette de 2^{ème} classe : L = 10.44 m, Moteurs 2X330CV	SNSM	2	SNS256 SNS258	Le Marin LeFrançois
Semi-rigide : L = 7.5m, Moteurs 2x150CV	SNSM	1	SNS 716 EXCOCET	Case Pilote
Yole : L = 8 m, 2x250CV	SNSM	1	SNS427	Fort-de-France

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022

Vedettes STIS : 1 - L = 8m 2 - L = 12 m	STIS 972	2	1 - LENNY CINDY 2 - KARIBINE	Fort-de-France
Semi-rigide sur remorque	DEAL 972	1		Fort-de-France
Barge : L = 7 m	IFREMER Délégation Antilles	1		Le Robert

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022


120. Moyens aériens

121. Hélicoptères légers

Moyens	Administration	Nb	Nom	Localisation
Hélicoptère « AS 355 » (« Ecureuil ») : E = 10,69 m ; M _{max} = 2540 kg ; vitesse 100 nds ; autonomie 2h30. F2 biturbine puissance 2 turbines ALLISON 250 C 20 F-425 CV ; Capacité de treillage de jour. Équipage : 4. Capacité d'emport de passagers.	Douanes	1	RACAM	Fort-de-France
Hélicoptère EC 145. Décollage de jour en 10 minutes (maximum théorique 30 minutes de jour, une heure de nuit). Configuré pour le secours en mer, capacité de 450 kg pour un rayon de 100 Nm et de 20 min sur zone, 1 à 3 passagers (plongeur, médecin, infirmier...) estimés à 80kg/pax et 210 kg de matériel divers	Sec. Civ.	1	DRAGON 972	Fort-de-France
hélicoptère « AS 350 B2 (« Ecureuil ») vitesse 110 nds ; autonomie : 2h45, équipage : 2 ; capacité d'emport de passagers : 3	Gen. Nat.	1	GRIFFON 972	Fort-de-France
Hélicoptères embarqués des Forces Armées aux Antilles	Mar. Nat.	2	PANTHER - DAUPHIN	Fort-de-France

122. Avion de surveillance

Moyens	Administration	Nb	Nom	Localisation
1 Beechcraft King Air 350ER SURMAR : V _{max} = 540 km/h à 6 400 m Autonomie (45 min de réserves) 4.500 km ; plafond 9 200 m ; v. ascensionnelle 13,16 m/s.	Douanes	1	GALAXY	Fort-de-France
Drones aériens : DJI Matrice 200 :	Douanes	3	/	Fort-de-France

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022

<p>motorisation puissante, résistant à vent jusqu'à 38km/h. Indice d'étanchéité IP43 --> résistance à l'eau et à la poussière. Peut embarquer jusqu'à 2,34 kg: possibilité d'emporter nacelles DJI Zenmuse X4S/X5S/XT ou Z30. Portée de 3,5 km, autonomie 28 min.</p>				
<p>SPLASHDRONE : Senseurs optroniques jour/nuit autonomie de 45 minutes ; Poids 2240 g - Autonomie 15 min - 4 moteurs - Batterie 5200 mAh - Altitude maximale de vol NC - Vitesse maximale 70 km/h</p>	Douanes	1	/	Fort-de-France



DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES

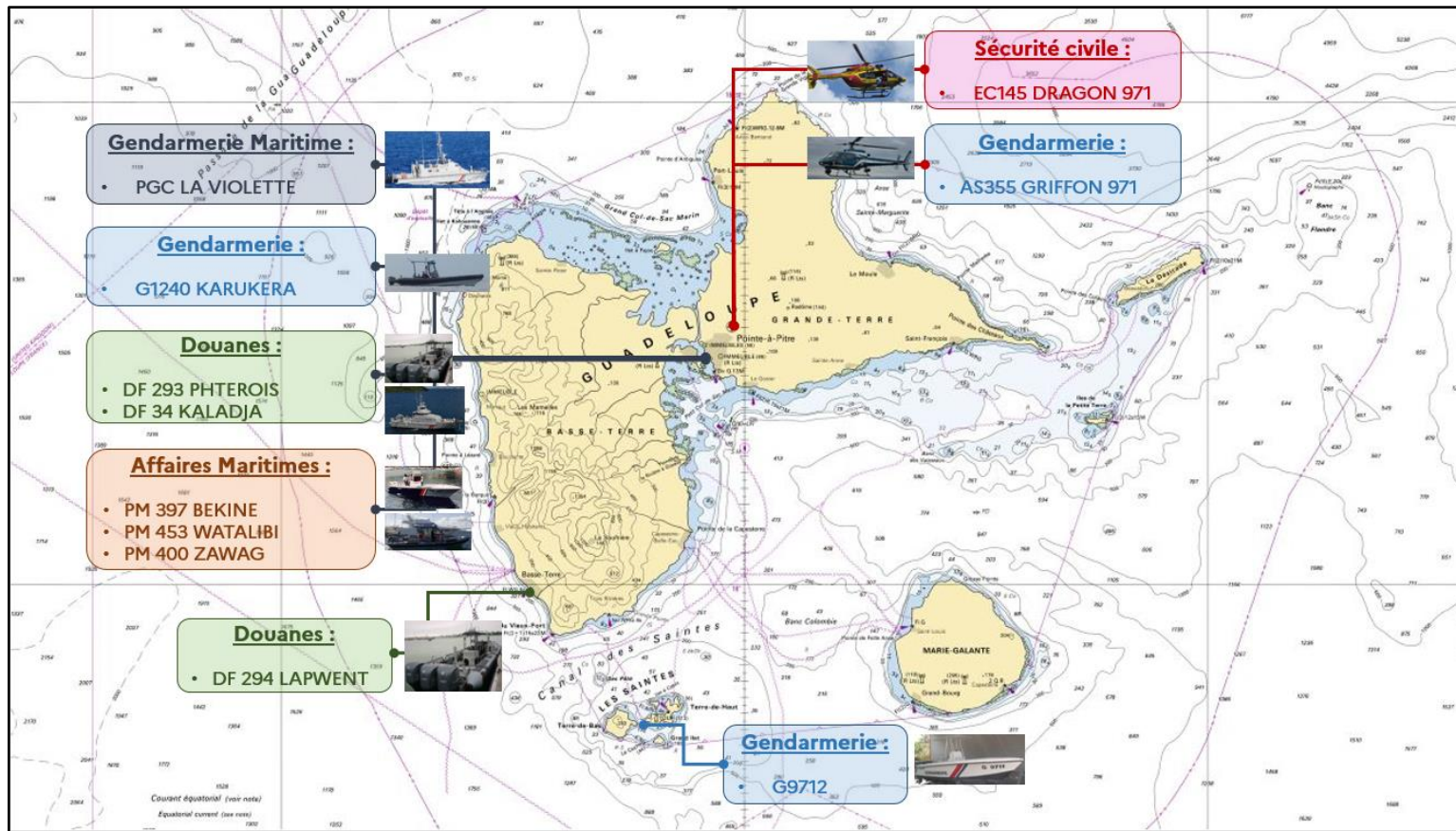
ANNEXE II

MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES


Mise à jour

06.2022

200. Guadeloupe



Moyens étatiques positionnés en Guadeloupe à la date de signature du dispositif ORSEC maritime Antilles

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022


210. Moyens nautiques

211. Moyens hauturiers ≥ 30 m

Moyens	Administration	Nb	Nom	Localisation
Patrouilleur côtier de la gendarmerie (PCG) : V _{max} = 30 nds Autonomie = 1200 Nm 1 semi-rigide à bord.	Gen. Mar.	1	VIOLETTE (P722)	Pointe-à-Pitre
Vedette garde-côtes (VGC) Type FPB100 : L = 32,5 m, D= 100 tonnes, TE = 1,80 m, V _{max} = 27 nœuds Autonomie = 1150 Nq.	Douanes	1	KALADJA (DF 34)	Pointe-à-Pitre


212. Moyens côtiers ≥ 20 m

Moyens	Administration	Nb	Nom	Localisation
Baliseur de type Le Kahouanne : V _{max} = 12 nds. <i>Assisté dans ses missions de balisage par le « Caret », barge à fond plat et petite grue de 500kg.</i>	Ph. Bal.	1	KAHOUANNE	Pointe-à-Pitre

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022

212. Moyens légers

Moyens	Administration	Nb	Nom	Localisation
Vedette semi-rigide Sillinger : L = 12 m, V _{max} = 50 nd Moteur 3x300CV, Autonomie = 350Nq <u>Armement</u> : fusil à pompe, UMP HK.	Douanes	2	PHTEROIS (DF 293) LAWPENT (DF 294)	Pointe-à-Pitre Basse Terre
Vedette de surveillance rapprochée du littoral : L = , V _{max} = , Moteur 2x250CV	Aff. Mar.	1	WATALIBI (PM 453)	Pointe-à-Pitre
Unité légère de surveillance : (Barque en aluminium)	Aff. Mar.	2	BEKINE (PM 397) ZAWAG (PM 400)	Pointe-à-Pitre
Intercepteur lourd RAIDCO : L = 11 m, 2X250CV, Limitation 12Nq des côtes	Gen. Nat.	1	KARUKERA (G 1240)	Pointe-à-Pitre
Canot rigide Contender 23 : Limitation 2Nq	Gen. Nat.	1	G9712	Pointe-à-Pitre
Canots semi-rigide : Limitation 2Nq	Gen. Nat.	3	G0706 - G0705 G1001	Pointe-à-Pitre
Vedette de 2^{ème} classe : L = 10.5 m, 2X330CV	SNSM	2	SNS263 SNS268	Guadeloupe
Vedette de 2^{ème} classe : L = 10.45 m, 2X270CV	SNSM	1	SNS240	Guadeloupe
Navire de charge : L = 9.3 m, charge 10 PAX, Limitation 20 Nq côte	PNG	2	ARDEA CHROMIS	Guadeloupe
Navire de servitude et de surveillance : Charge 6 PAX, Support de plongée, 2 Nq max d'un abri	PNG	1	STENELLA	Guadeloupe

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022

220.Moyens aériens

Moyens	Administration	Nb	Nom	Localisation
Hélicoptère EC 145. Décollage de jour en 10 minutes en pratique (maximum théorique 30 minutes de jour, une heure de nuit). Configuré pour le secours en mer, capacité de 450 kg pour un rayon de 100 Nm et de 20 min sur zone, 1 à 3 passagers (plongeur, médecin, infirmier...) estimés à 80kg/pax et 210 kg de matériel divers	Sec. Civ.	1	DRAGON 971	Pointe-à-Pitre
Hélicoptère « AS 350 B2 (« Ecureuil ») vitesse 110 nds ; autonomie : 2h45, équipage : 2 ; capacité d'emport de passagers : 3	Gen. Nat.	1	GRIFFON 971	Pointe-à-Pitre



DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES

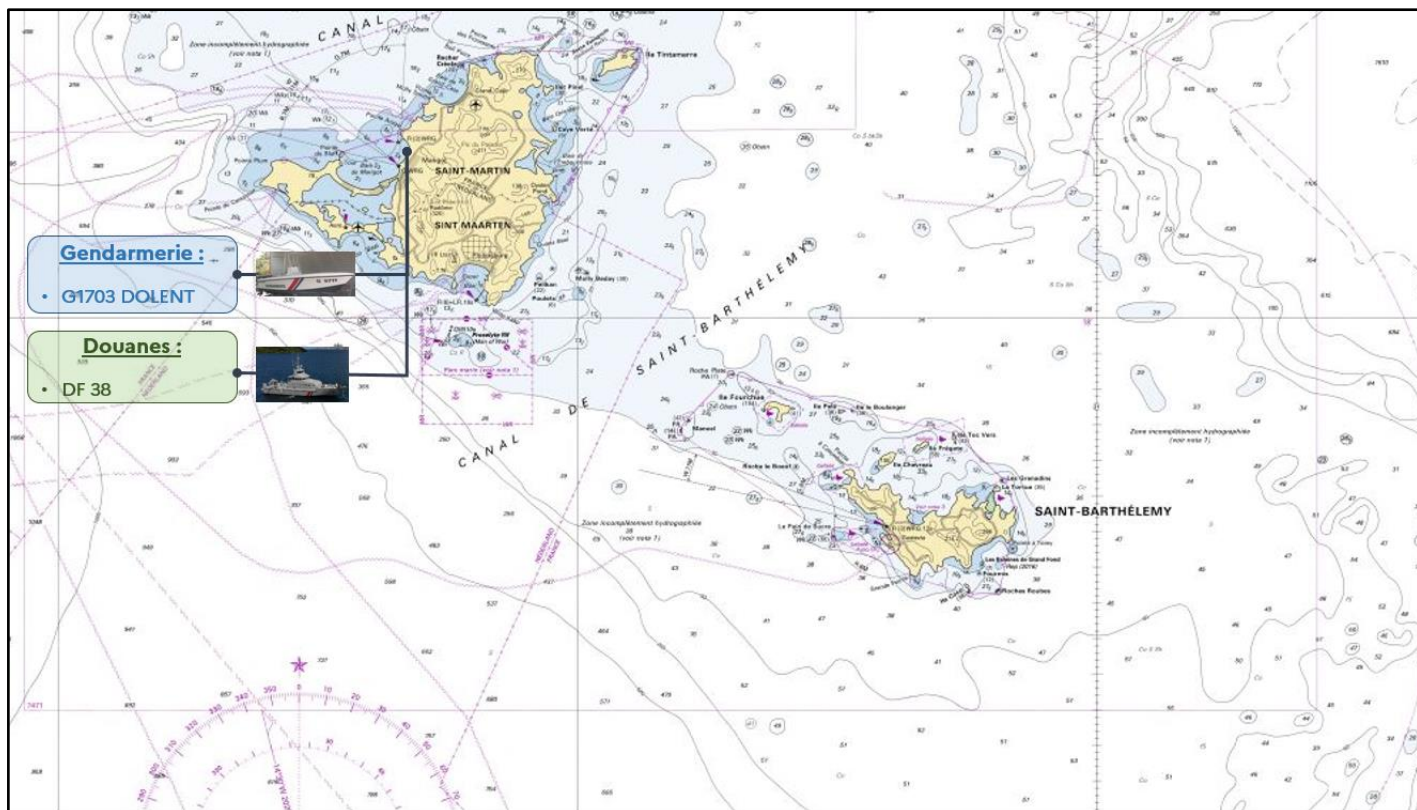
ANNEXE II

MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES


Mise à jour

06.2022

300.Saint Martin



Moyens étatiques positionnés à Saint-Barthélemy et Saint-Martin à la date de signature du dispositif ORSEC maritime Antilles

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022


310. Moyens nautiques

311. Moyens hauturiers ≥ 30 m

Moyens	Administration	Nb	Nom	Localisation
Vedette garde-côtes (VGC) Type FPB100 : L = 32,5 m, D= 100 tonnes, TE = 1,80 m, V _{max} = 27 nœuds Autonomie = 1150 Nq.	Douanes	1	DF 38	Saint-Martin

312. Moyens légers

Moyens	Administration	Nb	Nom	Localisation
Embarcation lourde : 2x225CV Limitation 6 Nq de la côte	Gen. Nat.	1	DOLENT (G 1703)	Saint-Martin
Vedette de 2^{ème} classe : L = 10.45 m, 2X330CV	SNSM	1	SNS269 Capitaine Danet	Saint-Barth
Vedette de 2^{ème} classe : L = 13.3 m	SNSM	1	SNS 129 de la Garoupe	Saint-Martin
Vedette : L = 10 m, 2x150CV	RN de STM	1	/	Saint-Martin
Zodiac :	RN de STM	1	/	Saint-Martin
Hors-bord : 2x250CV	RN de Saint-Barthélemy	1	/	Saint-Barth


	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022

400. Chaînes SAR

Type/capacité	Quantité	Capacité totale	Moyens de déploiement	Zone de stockage
SR 10 (10 PAX)	3 (dotation de 3 supplémentaires à venir)	30 PAX	CASA/2 mécaniciens	Guyane
Chaîne 8 PAX	4	32 PAX	BEECHCRAFT (nécessite modification de l'avion)	Martinique
AEROLITE 6	2	12 PAX	DRAGON 972	Martinique
AEROLITE 6	1	6 PAX	DRAGON 971	Guadeloupe
AEROLITE 6	3	18 PAX	GRIFFON 972	Martinique
AEROLITE 6	3	18 PAX	GRIFFON 971	Guadeloupe
Chaîne 8 PAX	2 (1 par HLO)	16 PAX	RACAM (SGCD) PANTHER	Martinique

500. Bouées ANTIPOL


Type/capacité	Quantité	Zone de stockage
MARGE/T – ARGO CLS	5	Base navale – cellule antipollution

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022

600. Lots damage control

Localisation	Quantité	Capacité totale	Zone de stockage
SDIS 971	2	Ensemble conditionné dans un sac aérotransportable, permettant de prendre en charge 100 blessés par balle	Pointe-à-Pitre Saint-Martin
STIS 972	1		Fort-de-France
STIS 977	1		Saint-Barthélemy


Dénomination	Quantité
Sac RUTH LEE	1
Gant non stériles nitrile Taille L (bte de 200)	2
Sac de transport SOBER type collier cervical	20
Garrot Artériel Tourniquet PEDIATRIQUE	40
Pansement absorbant stérile (américain)	100
Pansement compressif d'urgence CHUT	200
Pansement pour chirurgie abdominal	20
Garrot Artériel Tourniquet ADULTE	100
Gaze hémostatique Quicklot	40
Bande de crêpe de 10 cm _20	100
Pansement Type C	80
Eau stérile versable flacon 500 ml _12	5
Couverture Isotherme	100

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022

700. Lots NRBC

Localisation	Quantité	Capacité totale	Zone de stockage
SDIS 971	1	Ensemble conditionné dans un sac aérotransportable, permettant de prendre en charge 20 victimes d'agressifs NRBC	Pointe-à-Pitre
STIS 972	1		Fort-de-France


Dénomination	Quantité
Conditionnement (sacs, caisses et pochettes)	9
Petit matériel (ruban, gants, ciseaux, couvertures de survie,...)	33
Tenues (combinaison protection NRBC, masque, cartouche et gants)	16
Antidotes	62
Dispositifs médicaux (aiguilles, perfuseurs, catheters, pansements, compresses,...)	236
Décontamination (gants, lotions et masques)	50

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES
	Mise à jour	06.2022

800. Valise de communication satellitaire


Type/capacité	Quantité	Zone de stockage
Valise MARLINK de transmission de données par satellite en mer, financée par le SGDSN en 2020	1	SDIS 971 – Pointe-à-Pitre



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE III	MCO DU DISPOSITIF
	Mise à jour	06.2022

Annexe III - Maintien en condition opérationnelle du dispositif



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE III	MCO DU DISPOSITIF
	Mise à jour	06.2022

100. Constitution du réseau opérationnel ORSEC maritime

110. Principes du réseau ORSEC maritime

Un réseau ORSEC maritime est constitué afin de veiller à l'élaboration et à la cohérence de l'ensemble des procédures décrites dans le dispositif ORSEC maritime. Ce réseau permet également à l'ensemble des acteurs de la gestion de crise en mer de disposer d'un accès permanent à la liste des ressources mobilisables et à leur état opérationnel.

Pour animer ce réseau, des points de contact ORSEC maritime, dits « têtes de réseaux », sont désignés dans chacun des volets de l'ORSEC. Ces points de contact, qui ne sont pas nécessairement ceux en charge de la conduite ou de la coordination des opérations, sont chargés :

- d'identifier les nouveaux acteurs et l'évolution des organisations ;
- d'organiser les exercices de niveau 2 ;
- de partager les retours d'expérience ;
- d'assurer le suivi du matériel et son maintien en fonction ;
- de développer des relations entre entités prenant part à l'ORSEC maritime (journées d'échanges et visites).

Les têtes de réseau rendent compte au CZM des incapacités structurelles en matériel ou en personnel, ou des difficultés de formation, d'entraînement ou de mise en œuvre des membres de leur réseau, qui entraîneraient une remise en cause notable de la capacité de réponse de l'État en mer.

Le CZM rend compte annuellement au DDG AEM de l'état général de préparation dans la zone maritime Antilles des organismes publics et privés intervenant dans le cadre de l'ORSEC maritime.

120. Têtes de réseaux ORSEC maritime

121. Tête de réseau pour la recherche et le sauvetage en mer


Le CROSS AG est désigné tête de réseau ORSEC maritime en matière de « recherche et sauvetage en mer ». Il bénéficie du concours du SCMM de l'hôpital Fort-de-France pour ce qui relève de la médicalisation des opérations de sauvetage maritime.

122. Tête de réseau pour l'assistance aux navires en difficulté

Le CROSS AG est désigné tête de réseau ORSEC maritime en matière d'assistance aux navires en difficulté. Il bénéficie de l'expertise du CENTOPS FAA et du CEPPOL.

123. Tête de réseau pour la lutte contre les pollutions en mer

Le CENTOPS FAA est désigné tête de réseau « lutte contre les pollutions en mer ». Il s'appuie sur la cellule antipollution de la Base navale et le CEPPOL.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE III	MCO DU DISPOSITIF
	Mise à jour	06.2022

130. Coordination du réseau ORSEC maritime


Sous la responsabilité du CZM, la division AEM Antilles est chargée de la planification et du maintien en condition opérationnelle du dispositif ORSEC maritime. Elle coordonne à ce titre les réseaux évoqués au paragraphe précédent. Elle s'assure de l'existence et de la cohérence des procédures mises en place.

La division AEM s'assure en outre de la cohérence du dispositif ORSEC maritime avec les dispositifs ORSEC terrestres de la Martinique, et la Guadeloupe et de la zone de défense et de sécurité Antilles.

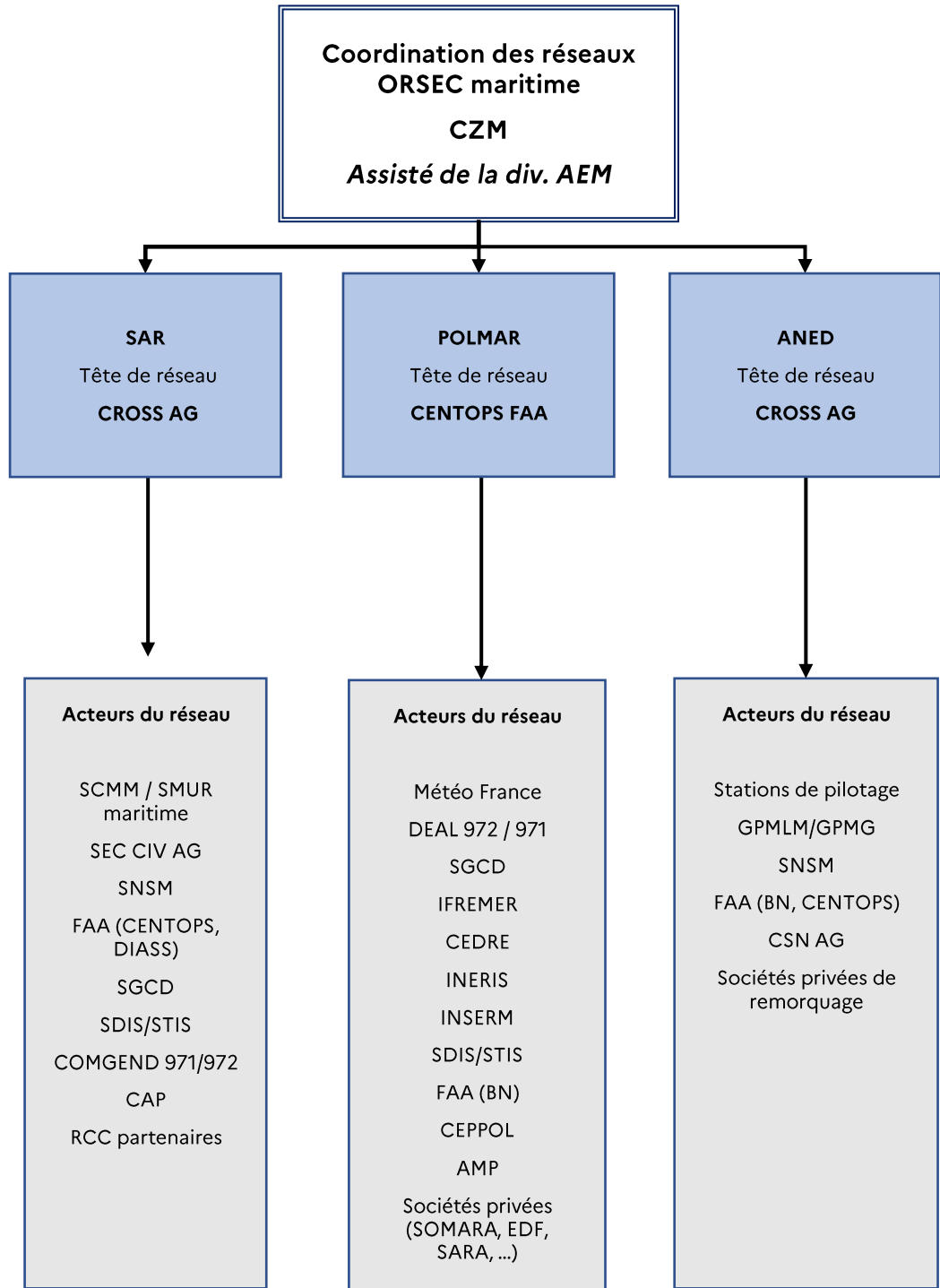
140. Obligation des services et des unités d'intervention


Il appartient à chaque service et unité d'intervention susceptible de participer aux opérations de sécurité civile en mer de :

- rédiger ses fiches d'aide à la décision ;
- tenir à jour ses annuaires opérationnels en cas d'urgence ;
- tenir à jour de manière continue ses inventaires de moyens pour l'intervention ;
- s'assurer de l'entraînement de son personnel et de ses moyens dans le cadre d'exercice de niveau 1 ;
- connaître à tout moment la disponibilité de ses moyens d'intervention.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE III	MCO DU DISPOSITIF
	Mise à jour	06.2022

150. Schéma organisationnel du réseau ORSEC maritime



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE III	MCO DU DISPOSITIF
	Mise à jour	06.2022

160. Fiches de tâches des têtes de réseau

161. Réseau ORSEC maritime – Recherche et sauvetage maritimes – SAR (CROSS)

Le CROSS AG, tête de réseau opérationnel ORSEC maritime en matière de recherche et de sauvetage pour la SRR placée sous leur responsabilité, est chargé de :

- rassembler et détenir des informations actualisées relatives à l'ensemble des unités nautiques, aériennes et terrestres susceptibles d'être sollicitées dans des opérations de recherche et de sauvetage maritimes (caractéristiques, performances, limitations, délais de mise en œuvre...);
- définir les procédures d'engagement de ces unités, en concertation avec les autorités organiques et opérationnelles dont elles relèvent, le cas échéant au moyen d'accords de partenariat ;
- évaluer régulièrement la pertinence de ces procédures, notamment en procédant à des analyses de retour d'expérience et en effectuant des démarches d'amélioration de la qualité ;
- rendre compte annuellement au CZM de l'état de préparation des services, structures, organismes et acteurs publics et privés intervenant en matière de recherche et de sauvetage maritimes.

162. Réseau ORSEC maritime – Assistance à Navire en Difficulté – ANED (CROSS)


Le CROSS AG, tête de réseau opérationnel ORSEC maritime ANED, est chargé de :

- rassembler, détenir ou s'assurer de la disponibilité sans délai des informations relatives aux capacités d'assistance des moyens de la zone (caractéristiques, performances, limitations, délais de mise en œuvre...) et aux possibilités d'accueil des navires désemparés dans un port ou un lieu de refuge selon les circonstances ;
- informer le CZM *via* la division AEM des éléments pertinents observés en tant que service d'assistance maritime ;
- entretenir le dynamisme du réseau des acteurs de l'assistance aux navires en difficulté ;
- former les équipes d'évaluation et s'assurer du maintien en condition des matériels nécessaires à l'exécution de leurs missions par les organismes d'appartenance ;
- s'assurer de l'entraînement régulier des équipes d'intervention.

163. Réseau ORSEC maritime – Lutte contre les pollutions maritimes – POLMAR (CENTOPS)

En s'appuyant sur la cellule antipollution de la Base navale de Fort-de-France et le CEPOL, le CENTOPS FAA, tête de réseau opérationnel ORSEC maritime en matière de lutte contre les pollutions maritimes, est chargé de :

- rassembler, détenir ou s'assurer de la disponibilité sans délai des informations relatives aux moyens de lutte anti-pollution (caractéristiques, délais de mise en œuvre...);

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE III	MCO DU DISPOSITIF
	Mise à jour	06.2022

- s'assurer des règles et des procédures d'engagement de ces moyens ;
- entretenir le dynamisme du réseau des acteurs de la lutte anti-pollution en mer.

200. Formation et entraînement ORSEC maritime

210. Obligation en matière d'entraînement ORSEC maritime

Les acteurs intervenant dans le cadre du dispositif ORSEC maritime doivent à tout moment disposer du personnel formé, apte à mettre en œuvre une stratégie d'intervention et capable d'intervenir en tout point de la zone maritime.

Chaque année, conformément à l'instruction ORSEC maritime de 2009 et l'instruction sur les lieux de refuge de 2012¹⁰², les services de l'État ont l'obligation de s'entraîner à la mise en œuvre du dispositif ORSEC maritime dans ses configurations SAR, ANED et POLMAR (pollutions hydrocarbures ou chimiques).

Des exercices ORSEC maritime de niveau 3 sont organisés par le CZM en relation étroite avec les autorités terrestres et portuaires de la façade Antilles. Chaque année voit la réalisation d'un exercice niveau 3 cadre et un exercice niveau 3 terrain, en alternance SAR, ANED et POLMAR. L'interface mer-terre est mise en œuvre autant que possible au cours des exercices ORSEC maritime de niveau 3.

220. Objectif des exercices

L'objectif des exercices est d'assurer un entraînement efficace à :

- la gestion d'une crise en interface avec les autorités terrestres ;
- la capacité opérationnelle des différents intervenants (gestion de crise, conduite opérationnelle et intervention sur zone) dans le respect du dispositif ORSEC maritime ;
- la sensibilisation des intervenants extérieurs :
 - autorités publiques et élus ;
 - centres opérationnels terrestres et aériens concernés ;
 - industriels ou exploitants privés concernés ;
 - experts sollicités ;
 - autorités étrangères.


230. Catégories d'exercices

La typologie d'exercice dépend des besoins en entraînement du personnel. Pour plus de réalisme, les exercices s'inspirent des enseignements et du retour d'expérience d'incidents antérieurs ou des scénarios identifiés comme les plus plausibles.

Il existe trois catégories d'exercices :

Exercices ORSEC maritime de niveau 1 : exercices dits de « mécanisation »

¹⁰² Instruction du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE III	MCO DU DISPOSITIF
	Mise à jour	06.2022

Recommandés pour s'entraîner à l'intervention sur zone en temps de paix et tester les moyens ou les techniques employés en cas d'événements majeurs. La coordination de l'intervention est réduite au minimum et relève de la responsabilité de la ou des quelques unités engagées.

Ces exercices ont pour but de familiariser ou d'entraîner les intervenants aux équipements, techniques, modes opératoires ou réflexes de « sécurité ».

Il s'agit d'une combinaison d'apprentissages et d'exercices visant à entretenir les capacités d'intervention et les connaissances techniques de chacun.

L'usage de plusieurs moyens d'intervention nécessitant une coordination entraîne nécessairement l'implication du centre opérationnel concerné (CROSS AG ou CENTOPS FAA) dans la préparation et le déroulement de l'exercice.

Les têtes des réseaux ORSEC maritime sont destinataires pour information des comptes rendus et plans d'action rédigés à l'issue des exercices par les unités et services engagés.

Exercices ORSEC maritime de niveau 2 dits de « coordination renforcée »

Recommandés pour former de nouveaux utilisateurs à travailler au sein d'une l'EGI. Leur conception et leur conduite sont à la charge du centre opérationnel concerné, CROSS AG ou CENTOPS FAA.

Le but de ces exercices est d'échanger entre les intervenants d'une équipe de gestion d'incident et des moyens engagés, et ainsi de tester la capacité d'une équipe de gestion d'incident à conduire efficacement une intervention en mer. Ils peuvent se limiter à un entraînement papier.

Une attention particulière est portée sur :

- la coordination des moyens d'intervention ;
- l'efficacité des transmissions ;
- la mécanisation de stratégies d'intervention ;
- le bon fonctionnement interne de l'EGI.

Les procédures, fiches réflexes et modes opératoires sont abordés de façon informelle entre les concepteurs du dispositif ORSEC maritime, le CENTOPS FAA, le CROSS AG et les acteurs terrestres de l'intervention.

La division AEM et les têtes des réseaux ORSEC maritime sont destinataires pour information des comptes rendus et plans d'action rédigés à l'issue des exercices.


Exercices ORSEC maritime de niveau 3 dits « majeurs »

La conception et la conduite des exercices ORSEC maritime de niveau 3 sont à la charge de la division AEM, en liaison avec les préfectures de département concernées. L'EMIZA est également intégré à ces préparations et conduite. Ils sont recommandés pour évaluer la bonne mise en œuvre de l'Équipe de Gestion de Crise ainsi que le fonctionnement efficace de l'interface mer-terre.

Le but de ces exercices est d'évaluer la capacité d'intervention et de gestion de crise autour d'un scénario de crise réaliste, l'objectif principal étant de tester l'organisation opérationnelle du dispositif en interface avec les autorités terrestres, en y associant les partenaires et acteurs locaux (SARA, EDF, SOMARA, compagnies de navigation...).

Les acteurs mettent en œuvre en temps réel leurs procédures et agissent en fonction des éléments de scénario alimentés par les animateurs de l'exercice.

Un débriefing est systématiquement opéré à l'issue, avec l'ensemble des participants.


	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE III	MCO DU DISPOSITIF
	Mise à jour	06.2022

Le RETEX de ces exercices majeurs peut entraîner des adaptations du dispositif ORSEC maritime. En fonction des enseignements tirés et de la capacité des opérateurs à intervenir, chaque service est tenu d'adapter la formation de ses agents. Le SG Mer et le CZM sont destinataires pour information des comptes rendus et plans d'action rédigés à l'issue de ces exercices.


240. Calendrier

Chaque année, le CZM publie un cycle de préparation et d'entraînement des différentes unités et organisations concourant à l'ORSEC maritime. Il y détermine les principaux axes d'effort pour l'année (coopération régionale, interface mer/terre, CAPINAV etc.).

La programmation peut être actualisée en cours d'année selon les priorités ou RETEX des exercices et formations mais doit comprendre *a minima* :

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE III	MCO DU DISPOSITIF
	Mise à jour	06.2022

	Martinique	Guadeloupe	Îles du Nord
Exercices			
Niveau 1	Autant que de besoin		
Niveau 2 (alternance entre les îles)	2 ex POLMAR / an		
	2 ex SAR-ANED /an		
Niveau 3 (alternance entre les îles)	1 EX POLMAR MAJEUR (TTX 1 an / 2)		
	1 EX SAR-ANED MAJEUR (TTX 1 an / 2)		
Formations			
EEl	1 demi-journée / an		
EGC	1 demi-journée / an		
EGI POLMAR	1 journée / an		
EGI SAR - ANED	1 journée / an		
REPREPOL	1 formation tous les 2 ans		
Hélitreillage	1 / an pour chaque membre du vivier EEI		


	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE III	MCO DU DISPOSITIF
	Mise à jour	06.2022

300. Révision du dispositif

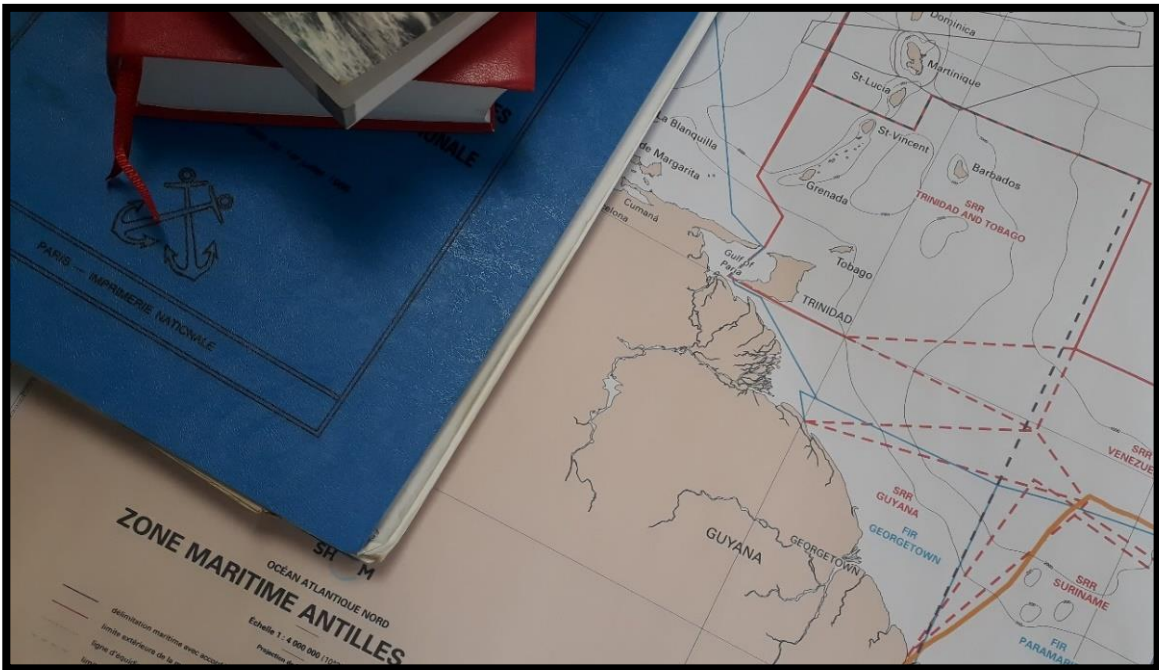
Le contenu du dispositif ORSEC maritime doit être intégralement reconsidéré tous les 5 ans. Cette refonte exhaustive, maîtrisée par la division AEM, est signée par le DDG AEM.


Cependant, les têtes de réseau ORSEC maritime et l'état-major interministériel de zone peuvent, à tout moment, soumettre des propositions d'adaptation du dispositif ORSEC maritime liées à l'évolution de leur fonctionnement ou des menaces et des risques présents dans la zone maritime.

Suite à la mise en œuvre du dispositif ORSEC maritime, en cas réel ou en exercice, ayant montré une déficience grave, le retour d'expérience peut également mettre en lumière un besoin d'actualisation urgent. Le CZM peut alors décider, sur proposition des têtes de réseaux, de l'EMIZA ou de la division AEM, d'effectuer la refonte immédiate, complète ou partielle, du dispositif.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

Annexe IV - Dispositif juridique



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

La présente annexe recense les principaux textes constituant le socle juridique qui fonde le dispositif ORSEC maritime Antilles.

Les textes constituant cette base juridique sont classés par thématique d'intervention.

Cette annexe peut être exploitée dans l'urgence par l'officier d'astreinte AEM ou le chef de la cellule « interfaces » (EGC), afin de s'assurer de la légitimité à intervenir ou d'employer la référence juridique la plus appropriée pour fonder une action.

Les outils juridiques pouvant être utilisés dans le cadre de l'intervention en mer (mises en demeure, réquisitions, arrêtés particuliers) sont tenus à jour et disponibles à tout moment auprès de la division AEM du CZM.

100. Fondements juridiques applicables pour l'intervention en mer

110. Consécration du droit d'intervention en mer

Face à la très forte croissance du trafic maritime dans les années 1960 et aux dommages que ce trafic pouvait causer à l'environnement (écologique ou économique), il est apparu nécessaire de conférer aux États côtiers un pouvoir d'intervention sur tous les navires circulant en haute mer, y compris ceux ne battant pas leur pavillon, quand ces derniers représentent une menace pour leurs côtes ou leurs intérêts économiques.

Ce droit d'intervention a d'abord été consacré par des instruments internationaux avant d'être intégré en droit français. Les principales avancées sont les suivantes :

111. Droit international et européen

1. La convention de Bruxelles du 29 novembre 1969

Voir § 140-1


A la suite au naufrage du *Torrey Canyon* en 1967, un droit d'intervention pour les États a été consacré par la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, signée à Bruxelles le 29 novembre 1969 et par son protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, signé à Londres le 2 novembre 1973.

Cette convention permet à l'État côtier, en cas de danger grave et imminent causé par un navire circulant au large de ses côtes, de prendre en haute mer (au-delà des eaux territoriales) des mesures pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers de pollution ou les menaces de pollution pour ses côtes ou ses intérêts connexes.

La convention reconnaît ainsi un certain degré d'intervention des États mais limite ce droit afin de protéger les intérêts des États du pavillon, d'armateurs étrangers et des propriétaires de la cargaison.

Ces mesures, qui ne visent que la pollution, pourront néanmoins être applicables à tout navire victime d'un incident, en raison du danger de pollution présenté par les soutes, les huiles de graissage, la cargaison, *etc.*, du navire victime de l'incident, mais aussi de tous les autres navires présents sur zone si un risque d'abordage devient plus important du fait de cet incident.

Complétant la convention de 1969, le protocole de 1973 (dit « Intervention Prot. 1973 ») prévoit les conditions d'intervention de l'Etat côtier en cas d'incident en présence de substances

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

novices autres les hydrocarbures. Le protocole de 1973 établit une liste non limitative de ces autres substances (art. 1§3).

2. La convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (dite « convention de Montego Bay »)

Voir § 160-3

Son article 221 consacre un véritable pouvoir d'intervention des États côtiers en haute mer sur un navire battant pavillon étranger en cas de « *dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer* ».

Si un État a de sérieuses raisons de penser qu'un navire navigant dans sa mer territoriale a enfreint ses lois et règlements, il peut procéder à son inspection, tenter une action et ordonner son immobilisation. Si l'infraction présumée a été commise dans sa ZEE, cet État peut demander au navire de fournir toute information de nature à établir si une infraction a été commise (CMB, article 220). A la suite d'un accident de mer, les États peuvent prendre et faire appliquer au-delà de leur mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages considérés afin de protéger leur littoral contre la menace de pollution en résultant.

Lorsqu'un navire se trouve dans un port, l'État du port peut ouvrir une enquête et tenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures et de sa mer territoriale ou de sa ZEE par un navire en infraction (CMB, article 218).

3. La convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance maritime

Voir § 150-1

L'article 9 de la convention de Londres confirme et légitime le droit d'intervention en haute mer des États côtiers.


La directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un suivi du trafic maritime

Voir § 160-10

L'Union européenne a complété le corpus international par une réglementation particulière consacrant la mise en œuvre de mesures d'urgence par les États membres. Ainsi, la mise en demeure peut être également effectuée en application de l'article 19§1 de la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002, qui renvoie à l'annexe IV du texte :

« Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 17 affectant un navire, l'autorité compétente de l'État membre concerné estime, dans le cadre du droit international, qu'il est nécessaire d'écarter, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent [...], cette autorité peut, notamment :

- a) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé [...]*
- b) mettre le capitaine du navire en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime [...]*
- d) enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire ».*

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

112. Instruments juridiques français

1. Code de l'environnement (article L218-72 - « Mesures de police maritime d'urgence »)

Le texte transposant en droit français les dispositions de la convention « Intervention 1969 » est l'article 16 de la loi n° 76-599, relatif à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersions effectuées par les navires et les aéronefs, et à la lutte contre la pollution marine accidentelle.

Cet article a été modifié en 1983 et intégré en septembre 2000 dans le code de l'environnement à l'article L218-72 : « *Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer un danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de l'article II-4 de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, l'armateur ou le propriétaire du navire, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, engin ou plateforme peuvent être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ce danger* ».


Le texte français a supprimé la notion de « dangers graves et imminents » de la convention de 1969, pour la remplacer par « danger grave », ainsi que l'a fait la Convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance maritime dans son article 9.

Conscient que l'article L218-72 du code de l'environnement ne pouvait pas s'appliquer à la dérive de conteneurs tombés en mer en l'absence de de pollution, le législateur a, par la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011, amendé l'article L218-72 comme suit : « *il est en est de même dans le cas de la perte d'éléments de la cargaison d'un navire, transportés en conteneurs, en colis, en citernes ou en vrac, susceptibles de créer un danger grave, direct ou indirect pour l'environnement* ». Par cette rédaction (« danger grave pour l'environnement »), il s'agit moins désormais de mettre l'accent sur le risque porté à la sécurité de la navigation que sur la protection de l'environnement marin.

La mise en demeure est une « *injonction adressée par une autorité administrative, dans les cas prévus par les textes, pour ordonner à un particulier ou à une collectivité publique de prendre une mesure obligatoire ou de mettre fin à un comportement illégal* ».

Diverses autorités peuvent procéder à la mise en demeure ; le critère déterminant étant la localisation du navire, aéronef, engin ou plate-forme en état d'avarie ou accidenté. Le décret n° 86-38 du 7 janvier 1986, relatif aux mesures de police maritime à l'égard des navires, aéronefs, engins ou plateformes, codifié dans la partie réglementaire du code de l'environnement (articles D218-4 et suivants) liste ces autorités :

- « *le préfet maritime [DDG AEM], dans les ports militaires, et dans le cadre de son autorité de police administrative générale en mer, dans la limite de la région maritime et à partir de la laisse de basse mer, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives, dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer (...)* ;
- *le président du directoire dans les grands ports maritimes ou le directeur, dans les ports autonomes ;*
- *le président du conseil régional, dans les ports régionaux ou le président du conseil départemental, dans les ports départementaux ;*

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

- le maire, dans les ports communaux ou le président de l'organe délibérant, dans les ports relevant de la compétence d'un groupement de collectivités territoriales ;
- le préfet dans les ports non militaires relevant de la compétence de l'Etat, autres que les ports autonomes, dans les estuaires et les baies fermées dont la liste et les limites sont fixées par arrêté du Premier ministre, et sur le rivage.

Dans le cas où il peut y avoir doute sur la limite de partage des compétences entre l'une de ces autorités et le préfet maritime, cette autorité et le préfet maritime interviennent conjointement. ¹⁰³ »

2. Code des transports (articles L5141-1 et suivants – « Navires abandonnés et épaves », article L5242-18)

Le droit des épaves maritimes (« épaves de navires ou autres engins maritimes flottants, marchandises et cargaisons, épaves d'aéronefs trouvés en mer »), défini aux articles L5142-1 et L5242-18 du code des transports, et par le décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 modifié, impose au propriétaire d'une épave présentant un caractère dangereux pour la navigation, la pêche ou l'environnement, l'accès à un port ou le séjour dans un port de **faire cesser le danger par tout moyen**.

Nota Bene : le droit des épaves maritimes n'est pas applicable au-delà de la mer territoriale française.

Lorsque le **navire est abandonné**, mais est toujours en état de flottabilité, il est régi par les articles L5141-1 et suivants du code des transports et le décret n° 87-830 du 6 octobre 1987 portant application de la loi n° 85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés. Ces dispositions permettent au DDG AEM de **mettre en demeure le propriétaire du navire abandonné** (d'un tonnage égal ou supérieur à 25 tonneaux de jauge brute) de faire cesser le danger. En cas d'urgence ou de défaillance du propriétaire, **l'Etat peut intervenir d'office** aux frais et risques de celui-ci (articles 2 et 3 du décret n° 87-830, article L5141-2-1 du code des transports).

120. Exercice du droit d'intervention en mer


1. L'intervention sans mise en demeure préalable

L'Etat peut agir sans mise en demeure préalable. Ce principe est énoncé à l'article III-d) de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer et repris par l'article L218-72 du code de l'environnement. Dans la pratique, cette faculté de pouvoir agir sans mise en demeure préalable est assez souvent utilisée.

En effet, une mise en demeure implique de laisser suffisamment de temps au propriétaire du navire, à l'exploitant, ou au capitaine et à son équipage, pour agir (« *temps utile et suffisant* »). Ces délais peuvent être incompatibles avec l'urgence de la situation.

« Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'Etat peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant ou recouvrer le montant de leur coût auprès de ces derniers ».

¹⁰³ Article 218-6 du code de l'environnement.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

2. L'intervention dans le cadre de la mise en demeure

La mise en demeure est souvent utilisée comme moyen pour enjoindre au capitaine et/ou son armateur de contractualiser une assistance. En effet la mise en demeure fixe un délai limite au-delà duquel l'État agira aux frais et risques de la personne, physique ou morale.

L'article R218-7 du code de l'environnement dispose que « *les autorités visées à l'article R218-6 et à l'article R218-13 apprécient l'opportunité de procéder à la mise en demeure à partir des renseignements obtenus quant à la nature de l'avarie ou de l'accident, la nature, la quantité, le conditionnement, l'emplacement des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures transportés ou se trouvant à bord, ainsi que tous renseignements ou documents permettant d'organiser la lutte contre le danger ou les conséquences préjudiciables prévisibles* ».

La libre appréciation est donc laissée à l'autorité compétente, compte tenu des renseignements dont elle dispose. Cependant, on peut considérer qu'une telle autorité a tout intérêt à mettre en demeure rapidement la personne concernée, afin de se donner la possibilité d'agir en cas de défaut du responsable du navire en difficulté.

Afin de laisser une plus grande latitude à l'autorité procédant à la mise en demeure, les conditions de forme d'une mise en demeure sont libres, et celle-ci peut être adressée « *au capitaine du navire, au commandant de bord de l'aéronef ou au responsable de l'engin ou de la plate-forme* ». Ceci permet d'éviter la recherche du propriétaire du navire ou de son exploitant réel en s'adressant à son préposé.

Dans la pratique, la mise en demeure est rédigée par l'OAAEM (ou par le conseil AEM de l'EGC en ORSEC maritime de niveau 3) et adressée par message, télécopie ou lue sur les ondes (avec un dispositif d'enregistrement) au capitaine du navire, commandant de bord de l'aéronef ou responsable de l'engin ou de la plate-forme ainsi qu'à leur propriétaire, armateur ou exploitant.


La mise en demeure effectuée, l'État peut agir, ainsi que précisé dans l'article L218-72 du code de l'environnement : « *dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'État peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant ou recouvrer le montant de leur coût auprès de ces derniers* ».

Il est important de noter qu'une fois la mise en demeure étant effectuée et le délai accordé écoulé, l'État devra agir. C'est ainsi cette même obligation qui rend nécessaire la prudence avant toute injonction.

3. Spécifiés d'une intervention au titre de la santé publique

L'article L3115-6 du code de la santé publique dispose que « *si le risque pour la santé publique, au sens de l'article 1^{er} du règlement sanitaire international, émane d'un navire battant pavillon français où qu'il se trouve, ou d'un navire battant pavillon étranger qui navigue dans les eaux territoriales ou intérieures françaises à destination d'un port français, le représentant de l'État en mer peut décider, après avis du représentant de l'État dans la zone de défense et de sécurité dont le territoire est exposé aux conséquences à terre et des représentants de l'État concernés, de dérouter ce navire ou de l'orienter vers un point d'entrée du territoire qu'il désigne.* »

S'agissant du risque épidémique, l'article R3115-26 du même code dispose que lorsqu'une opération de sauvetage maritime a pour conséquence l'entrée sur le territoire national de personnes provenant d'un navire circulant au large des côtes françaises et en cas de risque pour la santé publique, le centre qui coordonne l'opération de sauvetage maritime « *en informe*

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

le représentant de l'Etat en mer, le préfet du département et le préfet de zone de défense et de sécurité dont relève le point d'entrée sur le territoire vers lequel ces personnes seront acheminées par les moyens opérationnels de sauvetage.

Le préfet de département, après avis du préfet de zone de défense et de sécurité, fixe le point de débarquement à terre et détermine, sur proposition du directeur général de l'agence régionale de santé, les mesures sanitaires d'urgence. »

130. Obligation de signalement des événements de mer

En application de la directive n° 2002/59/CE du 27/06/02 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, l'arrêté du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles n° 178-2017 du 18 décembre 2017 prévoit que les navires, y compris engins remorqués, d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 UMS, effectuant une navigation commerciale dans les limites de la ZEE, est tenu de signaler immédiatement au CROSS AG :

- tout incident ou accident portant atteinte à la sécurité du navire, tel que l'abordage, l'échouement, l'avarie, la défaillance ou la panne, l'incendie ou la voie d'eau même maîtrisée, le ripage de cargaison, toutes déficiences dans la coque ou défaillances de structure ;
- tout incident ou accident qui compromet la sécurité de la navigation, telles que les défaillances susceptibles d'affecter les capacités de manœuvre ou de navigation du navire, ou toute déficience affectant les systèmes de propulsion ou appareils à gouverner, l'installation de production d'électricité, les équipements de navigation ou de communication ;
- toute situation susceptible de conduire à une pollution des eaux ou du littoral d'un Etat, tel qu'un rejet ou un risque de rejet de produits polluants à la mer ;
- toute nappe de produits polluants et tout conteneur ou colis dérivant observés en mer.

140. Régulation ou suspension du trafic maritime


Au titre de l'article 25 de la CNUDM, « 1. *L'État côtier peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif.*

2. En ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures ou dans une installation portuaire située en dehors de ces eaux, l'État côtier a également le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires dans ces eaux ou cette installation portuaire.

3. L'État côtier peut, sans établir aucune discrimination de droit ou de fait entre les navires étrangers, suspendre temporairement, dans des zones déterminées de sa mer territoriale, l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers, si cette mesure est indispensable pour assurer sa sécurité, entre autres pour lui permettre de procéder à des exercices d'armes. La suspension ne prend effet qu'après avoir été dûment publiée. »

L'Etat côtier peut donc suspendre temporairement l'exercice du passage inoffensif en mer territoriale dès lors qu'il ne discrimine pas les navires visés.

La restriction de l'exercice de l'accès à la mer territoriale en la soumettant à une obligation temporaire de déclaration ne peut être considérée comme excessivement restrictive.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

L'encadrement de l'accès au territoire au titre de l'ORSEC, motifs de sécurité comme de sûreté, est également légal.

L'article L5211-4 du code des transports dispose notamment que le représentant de l'Etat en mer peut « *sans établir aucune discrimination de droit ou de fait entre navires, suspendre temporairement l'exercice du droit de passage inoffensif dans des zones déterminées des eaux territoriales, si cette mesure est indispensable pour assurer la sécurité de l'Etat.* ». Cela vaut aussi pour l'accès aux eaux intérieures et aux installations portuaires.

L'article 43 de l'ordonnance n°2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française dispose que « *Dans les eaux intérieures, la mer territoriale et ..., est puni d'un an d'emprisonnement et de 150 000 € d'amende le fait pour tout capitaine, chef de quart, ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire ou d'un engin nautique, de ne pas respecter les mesures prises par le représentant de l'Etat en mer pour le respect de la paix, de la sécurité ou de la sûreté des personnes ou des biens.* »

Cet article vise aussi les engins nautiques et va au-delà de « *sécurité de la navigation ou le maintien de l'ordre public en mer* » de l'article L5242-2 du code des transports.

L'article 42 de la même ordonnance dispose quant à lui qu'est puni d'un an d'emprisonnement et de 150 000 € d'amende le fait pour tout capitaine, chef de quart, ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire ou d'un engin nautique, de refuser d'obtempérer aux injonctions du représentant de l'Etat en mer faites en vertu des articles L5211-3 et L5211-4 du code des transports.

Toutes ces mesures sont adoptées au sein d'arrêtés préfectoraux réglementant la circulation maritime.

150. Mesures pouvant être prises pour garantir la sécurité aérienne

L'adoption d'arrêtés préfectoraux permet également à l'Etat de préserver la sécurité aérienne en créant des zones de restriction aériennes :

1. Dans les eaux territoriales


- zone interdite temporaire (ZIT) : l'interdiction ne s'applique pas aux aéronefs militaires ni aux aéronefs d'Etat affectés exclusivement aux missions de service public ;
- zone réglementée temporaire (ZRT) : permet d'en réglementer l'accès et donc d'élargir le panel de vols susceptibles de travailler dans cet espace (missions SIRPA...). Ce type de zone présente l'avantage supplémentaire de ne pas être soumis à un dimensionnement particulier.

2. Au-delà des eaux territoriales

- zone dangereuse temporaire (ZDT) : celle-ci ne réglemente pas mais permet d'informer et de sensibiliser les usagers du déroulement d'activités particulières présentant un caractère dangereux pour la navigation aérienne.

3. Dans tous les cas

La demande de création d'une zone aérienne est formulée par l'EGC, le CENTOPS FAA ou le CROSS AG auprès de la DGAC, qui dispose des compétences en matière de circulation aérienne pour effectuer une demande de publication d'un NOTAM (*Notice to airmen* - avis aux navigateurs aériens) dans les délais les plus brefs. Il convient de s'assurer auprès des services de l'aviation

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

civile (DGAC) que la création d'un espace aérien temporaire n'interfère pas avec des espaces aériens existants.

Conformément à l'instruction ministérielle du 20 juin 1980 relative aux mesures provisoires d'interdiction de survol prises par les préfets, les préfets maritimes ou les délégués du Gouvernement, les mesures provisoires d'interdiction de survol, établies exceptionnellement pour des raisons de sécurité publique, comportent les limites suivantes :


- dans le temps : durée maximale de quatre jours, éventuellement renouvelable une fois, sauf cas de force majeure ;
- dans l'espace : 1000 mètres d'altitude, 5 kilomètres de rayon et hors zones d'approche immédiate des aérodromes ;
- dans les eaux territoriales, les mesures sont prises par le DDG AEM ;
- procédure : consultation préalable du directeur de l'aviation civile, diffusion par NOTAM aux usagers.

200. Bases juridiques du dispositif ORSEC maritime

210. Textes relatifs à l'ORSEC maritime

Droit français :

- **210-1** Code de la sécurité intérieure – parties législative et réglementaire – titre IV relatif à l'organisation des secours et à la gestion des crises – articles L741-1 à L741-5 et articles R741-1 à R741-17 « Plans ORSEC »
- **210-2** Instruction du Premier ministre n° 5384/SG du 28 mai 2009 relative aux dispositions générales de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale pour faire face aux événements maritimes majeurs ;
- **210-3** Circulaire du Premier ministre n° 5567/SG du 02 janvier 2012 relative à l'organisation gouvernementale pour la gestion des crises majeures ;
- **210-4** Circulaire du 20 février 2012 relative à la gestion des impacts environnementaux et sanitaires d'évènement d'origine technologique en situation post accidentelle ;
- **210-5** Directive du Secrétaire général de la mer n° 357 du 23 février 2011 sur l'emploi de l'application SYNERGI et d'un portail spécifique fonction garde-côtes (FGC) au profit du secrétaire général de la mer (non codifiée) ;
- **210-6** Instruction du Secrétaire général de la mer n° 743 du 25 avril 2012 relative à l'information et à la permanence de la mission d'information et de coordination de l'action de l'État en mer du secrétaire général de la mer ;
- **210-7** Instruction du Premier ministre du 13 mai 2013 relative à l'établissement des dispositifs spécifiques « sauvetage maritime de grande ampleur » de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale et modifiant l'instruction du Premier ministre du 29 mai 1990 relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage en mer.


	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

220. Textes relatifs aux compétences des administrations concourant à l'AEM

- **220-1** Arrêté du 18 juin 2018 portant organisation et attributions de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises ;
- **220-2** Arrêté du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles n° 2012313-0007 du 12 novembre 2012 portant délégation de pouvoir en matière d'action de l'Etat en mer au préfet de la Région Guadeloupe, représentant de l'Etat dans les collectivités de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin ;
- **220-3** Instruction permanente (DDG AEM Antilles) n°34/DDG/NP du 31 mars 2014 relative à la constitution et l'emploi des équipes d'évaluation et d'intervention en cas d'évènement de mer aux Antilles.

230. Textes relatifs aux délimitations maritimes dans la zone Antilles

- **230-1** Ordonnance n°2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française.
- **230-2** Décret n° 78-277 du 6 mars 1978 portant création, en application de la loi du 16 juillet 1976, d'une zone économique au large des côtes du département de la Martinique.
- **230-3** Décret n° 78-276 du 6 mars 1978 portant création, en application de la loi du 16 juillet 1976, d'une zone économique au large des côtes du département de la Guadeloupe.
- **230-4** Décret du 10 mars 1981 portant délimitation de la circonscription du port autonome de Guadeloupe.
- **230-5** Décret n°2017-1511 du 30 octobre 2017 définissant les lignes de bases à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale adjacente aux Antilles françaises.
- **230-6** Décret n° 2015-1180 du 25 septembre 2015 définissant les limites extérieures du plateau continental au large du territoire de la Martinique et de la Guadeloupe.
- **230-7** Arrêté du ministre de la Défense du 13 février 2015 modifiant l'arrêté du 28 octobre 2011 relatif à la délimitation des zones maritimes.
- **230-8** Arrêté du préfet de la Région Martinique et du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles n°2012342-0005 du 7 décembre 2012 portant délimitation de la zone maritime et fluviale de régulation du Port de Fort-de-France.
- **230-9** Arrêté du préfet de la Martinique n°20141475-0001 du 24 juin 2014 portant délimitation de la circonscription du grand port maritime de la Martinique, modifié par l'arrêté préfectoral n°R02-2018-09-19-003 portant modification de la délimitation de la circonscription du grand port de la Martinique.
- **230-10** Arrêté du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles n°2018-61 du 3 avril 2018 portant délimitation administrative du port de Fort-de-France du côté mer et des plans d'eau exclusivement réservés à l'usage de la marine nationale.
- **230-11** Arrêté préfectoral du n°2012342-0005 portant délimitation de la circonscription pour le GPM de la Guadeloupe.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

240. Textes relatifs au financement de la gestion de crise maritime

- **240-1** Instruction (Premier Ministre) du 5 mars 2018 relative à l'engagement et au financement des mesures de protections ou de lutte contre les pollutions marines (« financement POLMAR de crise »).


250. Textes relatifs au sauvetage (SAR)

Conventions internationales :

- **250-1** Convention internationale de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes ;
- **250-2** Convention internationale de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale ;
- **250-3** Convention internationale de Hambourg du 27 avril 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR) ;
- **250-4** Circulaire OMI COMSAR/Circ. 31 du 06 février 2003 relative aux opérations de sauvetage de grande ampleur ;
- **250-5** Circulaire OMI MSC/Circ. 1073 du 10 juin 2003 portant directives pour les centres de coordination de sauvetage maritime (MRCC) sur les actes de violence à l'encontre des navires ;
- **250-6** Circulaire OMI MSC.1/Circ. 1186 du 1^{er} juin 2006 relative à la formation du personnel SAR intervenant en cas d'accident grave.

Droit français :


- **250-7** Code de la sécurité intérieure – parties législative et réglementaire – articles L742-8 à L742-10 et articles R742-1 à R742-15 relatifs au secours aux personnes en détresse en mer ;
- **250-8** Décret n° 2016-1475 du 02 novembre 2016 portant création de la capacité nationale de renfort pour les interventions à bord des navires (CAPINAV) ;
- **250-9** Instruction du Premier ministre du 29 mai 1990 relative à l'organisation du secours, Premier la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer ;
- **250-10** Instruction 76/SG Mer du 31 mai 2021 relative au traitement des accidents subaquatiques survenus en mer ;
- **250-11** Instruction 112/SG Mer du 28 juillet 2021 relative à l'organisation de l'aide médicale en mer ;
- **250-12** Circulaire n° 01/MSN du 03 mai 2010 du ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, portant guide d'élaboration des plans de sûreté des navires battant pavillon français ;
- **250-13** Circulaire interministérielle NOR INTE 1224209 C du 04 mai 2012 relative aux contributions des services départementaux d'incendie et de secours aux opérations de recherche et de sauvetage en mer ;
- **250-14** Instruction du Secrétaire général de la mer du 13 mai 2013 relative aux dispositions spécifiques « sauvetage maritime de grande ampleur » de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

- **250-15** Instruction n° DAM/SM1 -001.17 de la DAM du 1^{er} janvier 2018 relative au plan de coopération SAR ;
- **250-16** Instruction interministérielle n°101/SGMER/DR du 21 juillet 2020 relative au dénombrement de victimes dans le cadre des événements survenant en mer.
- **250-17** Arrêté inter-préfectoral du préfet de la Martinique, du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles et du préfet de la Martinique, préfet de la zone de défense Antilles n°2017-04 du 3 janvier 2017 portant approbation et mise en vigueur du volet relatif à l'interface applicable aux opérations de sauvetage maritime de grande ampleur et d'assistance à navire en difficulté en Martinique ;
- **250-18** Arrêté inter-préfectoral du préfet de la région Guadeloupe, du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles et du préfet de la Martinique, préfet de la zone de défense Antilles n°2019-224 du 1^{er} octobre 2019 portant approbation et mise en vigueur du volet relatif à l'interface applicable aux opérations de sauvetage maritime de grande ampleur et d'assistance à navire en difficulté en Guadeloupe.

Droit français / aide médicale en mer

- **250-19** Code de la santé publique, notamment ses articles L3115-6 et suivants et R3115-6 et suivants ;
- **250-20** Instruction N° DGOS/R2/2013/409 du 22 novembre 2013 relative à la désignation des SCMM (SAMU de coordination médicale maritimes) et des SMUR - M (SMUR maritimes) dans le cadre de l'aide médicale en mer.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

260. Textes relatifs à la lutte contre les pollutions en mer (POLMAR)

Conventions internationales :


- **260-1** Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures ;
- **260-2** Convention internationale de Londres du 02 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ;
- **260-3** Convention internationale de Londres du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (*OPRC/oil pollution preparedness, response and cooperation*) ;
- **260-4** Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses, signé à Bonn le 13 septembre 1983, dit « accord de Bonn ».

Règlements et directives européens :

- **260-5** Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux ;
- **260-6** Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 07 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'application des sanctions en cas d'infraction ;
- **260-7** Directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant la directive 2005/35/CE relative à l'application des sanctions en cas d'infraction.

Droit français :

- **260-8** Code de l'environnement – livre II – chapitre VIII relatif aux dispositions spéciales aux eaux marines et aux voies ouvertes à la navigation maritime ;
- **260-9** Loi n° 76-599 du 07 juillet 1976 relative à la répression de la pollution ;
- **260-10** Loi n° 2004-596 du 24 juin 2004 autorisant l'approbation du protocole à la convention du 27 novembre 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;
- **260-11** Décret n° 89-929 du 20 décembre 1989 portant publication de l'accord de Bonn du 13 septembre 1983 concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses ;
- **260-12** Décret n° 94-747 du 25 août 1994 portant publication des amendements à l'accord de Bonn du 13 septembre 1983 concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses, adoptés le 22 septembre 1989.
- **260-13** Décret n° 75-553 du 26 juin 1975 portant publication de la convention internationale sur l'intervention en haute mer lors d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, signée à Bruxelles le 29 novembre 1969 ;
- **260-14** Décret n° 2005-689 du 16 juin 2005 portant publication du protocole à la convention du 27 novembre 1992, adopté à Londres le 16 mai 2003 (FIPOL) ;
- **260-15** Décret n° 2005-1197 du 19 septembre 2005 portant publication de la résolution MEPC.78 (43) portant amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022


convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ;

- **260-16** Décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime ;
- **260-17** Décret n° 2016-615 du 18 mai 2016 portant publication de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves signée à Nairobi le 18 mai 2007 ;
- **260-18** Décret n°2017-1347 du 18 septembre 2017 portant publication de la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, signée à Londres le 13 février 2004 ;
- **260-19** Division relative à la prévention de la pollution annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (transposition en droit interne de la convention MARPOL) ;
- **260-20** Instruction du Premier ministre du 04 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (documentation POLMAR) ;
- **260-21** Instruction du Premier ministre du 11 janvier 2006 portant adaptation de la réglementation relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (POLMAR) ;
- **260-22** Instruction du Premier ministre du 05 mars 2018 relative à l'engagement et au financement des mesures de protection contre les pollutions marines (POLMAR de crise) ;
- **260-23** Instruction du Gouvernement du 22 août 2014 relative au rôle des DIRM, DM, DREAL, DRIEA, DRIEE, DRIHL, DEAL, DIR dans la prévention des crises et la gestion des situations d'urgence et de post-crise dans les domaines de compétence du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère du logement et de l'égalité des territoires ;
- **260-24** Instruction du Gouvernement du 07 octobre 2014 relative au rôle des directions départementales interministérielles (DDI) dans la prévention, la préparation, la gestion de la crise et de la post-crise ;
- **260-25** Instruction DAM n° 143.10 du 21 février 2011 relative à la mission de surveillance des pollutions marines, de coordination des opérations de recherche et de constatation des infractions ;
- **260-26** Instruction permanente du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles du 28 mars 2014 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes.

270. Textes relatifs à l'assistance aux navires en difficulté (ANED)

Conventions internationales :

- **270-1** Convention internationale de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance ;
- **270-2** Résolution OMI A.765-18 du 04 novembre 1993 sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plates-formes en mer ;
- **270-3** Résolution OMI A.949 (23) du 05 décembre 2003 portant directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ;
- **270-4** Résolution OMI A.950 (23) du 05 décembre 2003 relative aux services d'assistance maritime (MAS) ;
- **270-5** MSC.5/Circ.13/Rev.2 du 09 novembre 2015 (révision de la résolution A.950-23).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

Règlements et directives européens :


- **270-6** Directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ;
- **270-7** Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux ;
- **270-8** Directive 2009/17/CE du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE ;
- **270-9** Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes ;
- **270-10** Règlement CE n° 2009/2002 du 5 novembre 2002 du Parlement européen et du Conseil instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires.

Droit français :


- **270-11** Code de la sécurité intérieure – partie législative – titre IV relatif à l'organisation des secours et à la gestion des crises – articles L741-1 à L741-5 ;
- **270-12** Code des transports – partie législative – livre VI titre II relatif aux dispositions communes relatives à l'enquête technique après un accident ou un incident de transport – articles L1621-1 à L1621-20 ;
- **270-13** Décret 2010-562 du 26 mai 2010 portant publication de la résolution A.857 (20) relative aux directives applicables aux services de trafic maritime ;
- **270-14** Décret n° 2012-166 du 02 février 2012 portant désignation des autorités administratives compétentes en matière d'accueil dans les ports des navires ayant besoin d'assistance ;
- **270-15** Arrêté du 27 janvier 2017 relatif aux échanges d'information sur la navigation maritime ;
- **270-16** Instruction du Premier ministre du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale ;

Droit français / CAPINAV

- **270-17** Décret n°2016-1475 du 02 novembre 2016 portant création de la capacité nationale de renfort pour les interventions à bord des navires (CAPINAV) ;
- **270-18** Instruction du Premier ministre du 19 février 2018 relative à la mise en œuvre de la capacité nationale de renfort pour les interventions à bord des navires ;
- **270-19** Instruction interministérielle du 06 novembre 2018 relative au contenu des contrats opérationnels de la capacité de renfort pour les interventions à bord des navires (CAPINAV) ;
- **270-20** Instruction du Premier ministre du 08 avril 2020 relative au recueil, à la transmission, au traitement et à la diffusion de l'information nautique ;
- **270-21** Instruction du Premier Ministre du 04 mai 2020 relative à la mise en œuvre de la capacité nationale de renfort pour les interventions à bord des navires (CAPINAV) ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

- **270-22** Instruction N° 1395/ARM/EMM/OPS/EMO-M/AEM/NP de la Marine nationale relative à l'emploi et à la préparation des marins-pompiers des bases navales dans le cadre de leur participation à la capacité national de renfort pour les interventions à bord des navires.
- **270-23** Convention-cadre relative aux contributions du service départemental d'incendie et de secours de la Guadeloupe aux opérations de recherche et de sauvetage en mer de septembre 2016 ;
- **270-24** Convention-cadre relative aux contributions du service départemental d'incendie et de secours de la Martinique aux opérations de recherche et de sauvetage en mer de juillet 2013 ;
- **270-25** Arrêté du 22 août 2019 relatif aux formations des sapeurs-pompiers professionnels et volontaires.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

280. Textes relatifs à la sécurité de la navigation et au trafic maritime et aérien

Conventions internationales :


- **280-1** Convention OMI du 20 octobre 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG ou RIPAM) ;
- **280-2** Convention OMI du 1^{er} novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS) ;
- **280-3** Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982, notamment ses articles 22 (voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic dans la mer territoriale) et 36 (routes de haute mer ou routes passant par une zone économique exclusive dans les détroits servant à la navigation internationale) ;
- **280-4** Résolution OMI A.857-20 du 27 novembre 1997 relative aux directives applicables aux services de trafic maritime, publiée par décret n° 2010-562 du 26 mai 2010 ;
- **280-5** Résolution OMI A.1072-28 adoptée le 4 décembre 2013 sur les directives révisées relatives à la structure d'un système intégré de planification des situations d'urgence à bord (en application des conventions SOLAS et MARPOL) ;
- **280-6** Mémoire d'entente OMI sur la mise en œuvre du système EQUASIS.

Règlements et directives européens :


- **280-7** Règlement CE n° 3051/95 du Conseil du 08 décembre 1995 concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers ;
- **280-8** Directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des passagers voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la communauté ;
- **280-9** Directive 2002/6/CE du 18 février 2002 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la communauté ;
- **280-10** Directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ;
- **280-11** Directive 2009/17/CE du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE ;
- **280-12** Directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port ;
- **280-13** Directive 2013/30/CE du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer.

Droit français :

- **280-14** Code de l'aviation civile – partie réglementaire – livre I – titre III – article R131-4 relatif aux mesures d'interdiction de survol ;
- **280-15** Code des transports – partie législative - cinquième partie « transport et navigation maritimes » – livre IV – titre II sur les contrats relatifs à l'exploitation du navire – articles L5420-1 à L5425-1 « transport », « affrètement », « ventes » et « assurances maritimes » ;
- **280-16** Code des douanes – titre IX « navigation » – articles 217 à 231 « francisation des navires » et articles 241 à 254 « hypothèques maritimes » ;


	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Mise à jour	06.2022

- **280-17** Code de la sécurité intérieure – partie réglementaire – livre VII « sécurité civile » – articles R742-1 à R742-15, relatifs notamment au rôle de centre de coordination de sauvetage maritime attribué aux CROSS ;
- **280-18** Décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime ;
- **280-19** Arrêté du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie du 25 novembre 2014 relatif à l'attribution des droits d'accès aux données du système communautaire d'échange d'informations maritimes « SafeSeaNet » ;
- **280-20** Arrêté du 27 janvier 2017 de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, relatif aux échanges d'information sur la navigation maritime ;
- **280-21** Instruction interministérielle N° 230/SGDSN du 27 juin 2018 relative à l'organisation et à la coordination de la sûreté maritime et portuaire ;
- **280-22** Instruction SG Mer n°413 du 29 juin 2004 relative à la transmission des alertes sur la sûreté des navires et aux échanges d'informations relatives à la sûreté entre les navires et les organismes à terre ;
- **280-23** Arrêté du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles n° 178-2017 du 18 décembre 2017 portant règlement de la navigation dans la zone maritime Antilles en vue de prévenir les pollutions en mer et de garantir la sécurité des personnes et des biens ;
- **280-24** Arrêté du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles n° 2018-116 du 10 juillet 2018 réglementant la pratique des activités nautiques le long du littoral de la Martinique, de la Guadeloupe et des collectivités de Saint-Barthélemy et Saint-Martin ;
- **280-25** Arrêté du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles n° R02-2018-11-22-02 du 22 novembre 2018 réglementant le mouillage des navires le long du littoral de la Martinique en dehors des zones régulées par les autorités portuaires ;
- **280-26** Circulaire du Premier ministre du 24 mars 1978 relative à la circulation dans les eaux territoriales françaises des navires transportant des hydrocarbures ;
- **280-27** Instructions du procureur de la République de Cayenne de décembre 2016 relatives à la mise en place du tribunal maritime de Cayenne ;
- **280-28** Accord de partenariat CROSS AG/SNA AG de mars 2019.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE V	ANNUAIRE
	Mise à jour	06.2022


Annexe V - Annuaire



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE V	ANNUAIRE
	Mise à jour	06.2022


Les services de l'Etat communiquent en tant que de besoin la liste des personnels d'astreinte de leur administration, avec les numéros afférents. Les principaux numéros de téléphones d'astreinte immuables sont repris ci-dessous.

Zone de défense et de sécurité des Antilles - EMIZA	
Astreinte	06 96 24 33 78
Préfecture Martinique - SIDPC	
Astreinte	06 96 83 66 11
Préfecture Guadeloupe - SIDPC	
Astreinte	06 90 61 61 33
Préfecture St-Barthélemy et St-Martin	
Chef SIDPC	06 90 33 25 03
Directeur des services du cabinet	06 90 40 75 68
CENTOPS FAA	
Permanence	06 96 39 57 20
Base Navale FDF	
Officier de garde	06 96 25 19 93
Astreinte ANTIPOLE	06 96 21 86 29
CROSS AG	
Permanence	196 ou 05 96 70 92 92
AEM Antilles	
Astreinte	06 96 45 68 45
SG MER	
Permanence	06 64 40 22 03
OVO du CoFGC	06 30 52 32 73

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE VI	GLOSSAIRE
	Mise à jour	06.2022

Annexe VI - Glossaire



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE VI	GLOSSAIRE
	Mise à jour	06.2022

A


ACO	<i>Aircraft Co-Ordinator</i> (Coordinateur d'aéronefs, voir IAMSAR)
AEM	Action de l'État en Mer
AESM	Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (<i>EMSA</i>)
AG	Antilles Guyane
AIPP	Autorité Investie du Pouvoir de police Portuaire
AIS	<i>Automatic Identification System</i> (Système d'Identification Automatique)
AMP	Aires Marines Protégées
ANED	Assistance aux Navires En Difficulté (typologie d'intervention)
ANTIPOL	ANTI-POLLution
ARCC	<i>Aeronautical Rescue Co-ordination Centre</i> (centre de coordination des secours aéronautiques)
ARSC	<i>Air Rescue Sub Center</i> (centre secondaire de coordination des secours aéronautiques)
ASN	Appel Sélectif Numérique (SMDSM)
AVURNAV	AVis URgent aux NAVigateurs

B

BEA mer	Bureau Enquêtes Accidents mer
BMPM	Bataillon des Marins Pompiers de Marseille
BMS	Bulletin Météo Spécial
BN	Base Navale
BSAOM	Bâtiment de Soutien et d'Assistance Outre-mer
BS	Bulletin Sécurité (message radio diffusé aux navires se trouvant à proximité d'un accident ou d'une zone de danger)

C

CAPINAV	CAPacité nationale de renfort pour les Interventions à bord des NAVires
CCMM	Centre de Consultation Médicale Maritime
CENTOPS FAA	CENtre OPérations des forces armées aux Antilles
CEDRE	CENtre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux
CEPPOL	Centre d'Expertises Pratiques de lutte anti-POLLution
Certificat CLC	Certificat relevant de la convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de cargaison, dite « CLC » (document émis par l'État du pavillon d'un navire ou un autre État habilité - dans le cas où l'État du pavillon ne serait pas partie à la convention CLC - attestant que le navire est couvert par une assurance suffisante pour couvrir les dommages potentiellement causés par la cargaison en cas d'incident).
CG	<i>CoastGuard</i> (administration des garde-côtes)
CIC	Cellule Interministérielle de Crise du gouvernement
CIMER	Comité Interministériel de la MER
CMIA	Centre Médical InterArmées
CMS	Coordinateur de la Mission de Sauvetage

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE VI	GLOSSAIRE
	Mise à jour	06.2022

CND	Coordinateur National Délégué pour la diffusion de l'information maritime
COD (préfecture)	Centre Opérationnel de Département (en préfecture terrestre)
COD-MT (douanes)	Centre Opérationnel des Douanes - Maritime et Terrestre
CODIS/COTIS	Centre Opérationnel Départemental (ou Territorial) d'Incendie et de Secours
COFGC	Centre Opérationnel de la Fonction Garde-Côtes
COGIC	Centre Opérationnel de Gestion Interministérielle des Crises
COLDER	COLis à la DERive (message type émis par le CROSS AG)
CORG	Centre des Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie
COZ	Centre Opérationnel de Zone (en préfecture de zone)
CROSS AG	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Antilles-Guyane
CSN AG	Centre de Sécurité des Navires Antilles-Guyane
CZM	Commandant de Zone Maritime

D


DAM	Direction des Affaires Maritimes
DEAL	Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DI	Directeur d'Intervention (au sein de l'EGI)
DICOM	Direction du Commissariat Outre-Mer
DM	Direction de la Mer
DOS	Directeur des Opérations de Secours
DPA	<i>Designated Person Ashore</i> (point d'entrée chez l'armateur)
DGSCGC	Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises
DSM MER	Directeur des Soins Médicaux en mer

E

EDF	Électricité De France
EEI	Équipe d'Evaluation et / ou d'Intervention
EGI	Équipe de Gestion d'Intervention
EGC	Équipe de Gestion de Crise
EME	Élément Médical d'Évaluation
EMIZA	Etat-Major Interministériel de Zone de défense Antilles
EPI	Équipement de Protection Individuelle
EQUASIS	<i>European Quality Shipping Information System</i> (base de données regroupant des informations concernant la sécurité des navires)
EVAMED	Évacuation Médicale (avec équipe médicale)
EVASAN	Évacuation Sanitaire (sans équipe médicale)
EVP	Équivalent Vingt Pieds (capacité d'un conteneur)

F

FAA	Forces Armées aux Antilles
-----	----------------------------

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE VI	GLOSSAIRE
	Mise à jour	06.2022

FIPOL (IOPCF)	Fonds international d'Indemnisation pour les dommages dus à la POLLution par les hydrocarbures
FDS	Fiche de Données de Sécurité
FIR (zone FIR)	<i>Flight Information Region</i> (région d'information de vol)
FO	<i>Fuel Oil</i>
FMCC	<i>French Mission Control Centre</i> (centre de contrôle de mission COSPAS-SARSAT - basé à Toulouse)

G

GENDMAR	GENDarmerie MARitime
GPD	Groupe des Plongeurs Démineurs
GSBdD	Groupement de Soutien de la Base de Défense

H

HFO	<i>Heavy Fuel Oil</i>
HNS	<i>Hazardous and Noxious Substances</i> (substances dangereuses et nocives)

I


IAMSAR	<i>International Aeronautical and Maritime Search And Rescue</i>
IFREMER	Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la MER
IMDG	<i>International Maritime Dangerous Goods</i> (règlement international maritime du transport de produits dangereux)
IMO	<i>International Maritime Organisation</i> (OMI)
INERIS	Institut National de l'Environnement Industriel et des RISques
INMARSAT	<i>INternational MARitime SATellite</i> (service de télécommunication numérique maritime)
ISM	<i>International Safety Management</i>
ISN	Inspecteur de la Sécurité des Navires

L

LASEM	Laboratoire d'Analyse de Surveillance et d'Expertise de la Marine
-------	---

M

MARPOL	<i>Maritime Pollution</i> (pollution marine)
MARPO	Marins Pompiers
MAS	<i>Maritime Assistance Service</i>
MCAM	Médecin Conseil pour l'Aide Médicale
MOTHY	Modèle Océanique de Transport d'HYdrocarbures (modèle de dérive de nappe développé par METEO France)
MN	Marine nationale
MN	Mille nautique (1MN = 1852m)
MRCC	<i>Maritime and Rescue Co-ordination Centre</i>
MRSC	<i>Maritime Rescue Sub Center</i>

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE VI	GLOSSAIRE
	Mise à jour	06.2022

MRO *Mass Rescue Operation* (opération de secours maritime de grande ampleur)

N


NOTAM *NOtice To Air Men* (équivalent d'un AVURNAV pour le trafic aérien)

O

OACI Organisation de l'Aviation Civile Internationale
 OMI Organisation Maritime Internationale
 OAAEM Officier d'Astreinte AEM
 ONU Organisation des Nations Unies
 OPJ Officier de Police Judiciaire
 ORSEC Organisation de la Réponse de Sécurité Civile
 OSC *On Scene Coordinator* (coordonnateur d'intervention sur zone)
 OSR-L *Oil Spill Response - Limited* (coopérative d'armements pétroliers spécialisée dans la lutte contre les pollutions maritimes)
 OVO Officier de Veille Opérationnelle (du CoFGC)

P

P&I « *Protection & Indemnities* » (assureur maritime spécialisé)
 PAF Police Aux Frontières
 PC Poste de Commandement
 PCG Patrouilleur Côtier de Gendarmerie maritime
 PCO Poste de Commandement Opérationnel
 PMA Poste Médical Avancé
 POLMAR POLLution MARine
 POLREP *POLLution REPort* (rapport de pollution)
 PRV Point de Regroupement des Victimes

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE VI	GLOSSAIRE
	Mise à jour	06.2022

R


RAD	RADiologique (qualification habilitant un marin pompier à intervenir en cas d'incident radiologique)
RCH	Risque Chimique (qualification habilitant un marin pompier à intervenir en cas d'incident chimique)
RETEX	RETour d'EXpérience
RI	Responsable d'Intervention (au sein de l'EGI)
RCC	<i>Rescue Co-ordination Center</i> (centre de coordination et de sauvetage)
ROV	<i>Remotly Operated Vehicle</i> (véhicule dirigé à distance)

S

SAMAR	Secours Aéronautique MARitime
SAMU	Service d'Aide Médicale Urgente
SAR	<i>Search and Rescue</i> (Recherche et Sauvetage)
SCMM	SAMU de Coordination Médicale Maritime
SDIS / STIS	Service Départemental/Territorial d'Incendie et de Secours
SEBC	<i>Standard European Behaviour Classification</i> (code européen standardisé de comportement des produits chimiques)
SGI	Système de Gestion d'Incident
SG Mer	Secrétariat Général de la Mer
SHOM	Service Hydrographique et Océanographique de la Marine
SIDPC	Service Interministériel de Défense et de Protection Civile
SIG	Système d'Information Géographique
SITREP	<i>SITuation REPort</i> (rapport d'événement)
SITREP MAS	<i>SITuation REPort Maritime Assistance Service</i> (rapport d'événement de service d'assistance maritime)
SMDSM	Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime
SMGA	Secours Maritime de Grande Ampleur
SMUR	Service Mobile d'Urgence et de Réanimation
SNSM	Société Nationale de Sauvetage en Mer
SOLAS	<i>Safety Of Life At Sea</i> (convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer)
SRR	<i>Search and Rescue Region</i> (zone de compétence maritime de recherche et de sauvetage)
SRtP	<i>Safe return to port</i> (doctrine OMI du retour à quai d'un navire en difficulté)
SSR	Service de Surveillance Radiologique (Marine nationale)
SYNERGI	SYstème Numérique d'Echanges de Remontée et de Gestion des Informations (système national d'information en cas de crise)

T

TJ	Tribunal Judiciaire
TMA	<i>Terminal Manoeuvring Area</i> (terminal de manœuvre aérien)
TMAS	<i>Tele Medical Assistance Service</i>

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE VI	GLOSSAIRE
	Mise à jour	06.2022

U


UA/UR	Personne en situation d'Urgence médicale Absolue / Relative
UE	Union Européenne
ULAM	Unité Littorale des Affaires Maritimes

V

VHF	<i>Very High Frequency</i>
VIGIPIRATE	VIGIlance PIRATE (outil du dispositif français de lutte contre le terrorisme)


Z

ZDS	Zone de défense et de sécurité
ZDT	Zone Dangereuse Temporaire (aéronautique)
ZEE	Zone Economique Exclusive
ZIT	Zone Interdite Temporaire (aéronautique)
ZMFR	Zone maritime et fluviale de régulation
ZRT	Zone Réglementée Temporaire (aéronautique)

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE VII	OUTILS D'AIDE A LA DECISION
	Mise à jour	06.2022

Annexe VII - Outils d'aide à la décision



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ANTILLES	
	ANNEXE VII	OUTILS D'AIDE A LA DECISION
	Mise à jour	06.2022

100. Outils d'aide à la décision en SAR

- arrêté inter-préfectoral 2017-04 du 03 janvier 2017 portant approbation et mise en vigueur du volet relatif à l'interface applicable aux opérations de sauvetage maritime de grande ampleur et d'assistance à navire en difficulté en Martinique ;
- arrêté inter-préfectoral 2019-224 du 1^{er} octobre 2019 portant approbation et mise en vigueur de l'organisation de l'interface applicable aux opérations de sauvetage maritime de grande ampleur et d'assistance à navire en difficulté pour la Guadeloupe.

200. Outils d'aide à la décision en ANED

- atlas de sensibilité du littoral (en cours d'adoption dans les Antilles) ;
- recensement des moyens privés de la zone (en cours d'adoption dans les Antilles) ;
- recensement et capacités des moyens étatiques (cf. annexe II).

300. Outils d'aide à la décision en POLMAR

- atlas de sensibilité du littoral permettent de déterminer, en étroite concertation avec les autorités terrestres les sites à protéger / à sacrifier en priorité en cas d'arrivée de la pollution à la côte, et d'orienter directement les actions de lutte en mer et à terre (en cours d'adoption dans les Antilles) ;
- cartes de limite d'emploi des dispersants (en cours d'adoption dans les Antilles) ;
- service *Maritime Chemical Emergency Information Service (MAR-ICE)*, déclenché auprès du CEDRE par un échange téléphonique, suivi d'une fiche d'activation envoyée par mail¹⁰⁴ ;
- fiches pratiques, fiches réflexes, fiches initiales d'événement, fiches matériels, procédures et FIUCM¹⁰⁵ consultables sur le site Intradef de l'ADP ANED-ANTIPOL (<http://portail-adp.marine.defense.gouv.fr/index.php/accueil-adp>).

¹⁰⁴ Service ouvert à tous les Etats-Membres de l'UE, ainsi qu'à la Norvège et l'Islande et aux pays candidats, financé par l'AESM et opéré par le CEDRE, assurant en cas d'accident impliquant un ou des produits chimiques, une assistance à distance voire une participation d'un représentant de l'industrie chimique à la cellule « experts » de l'EGC.

¹⁰⁵ Fiche d'intervention d'urgence chimique en mer.