



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE PREFET DE LA
MARTINIQUE

LE PREFET DELEGUE DU
GOUVERNEMENT
POUR L'ACTION DE L'ETAT EN MER
AUX ANTILLES

LE PREFET DE LA ZONE
DE DEFENSE ANTILLES

Cabinet – SIDPC

Division « action de l'Etat en mer » aux Antilles

Etat-major interministériel de zone Antilles

ARRETE n°

ARRETE n°

ARRETE n°

ARRETE INTER-PREFECTORAL n° 2017_04

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.

**Le Préfet de la Martinique
Préfet de la zone de défense Antilles,
Délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer**

- VU la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910 ;
- VU la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée Londres le 1^{er} mai 1974 et publiée par le décret n° 80-369 du 14 mai 1980 ;
- VU la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes signée à Hambourg le 27 avril 1979 et publiée par le décret n° 85-580 du 05 juin 1985 ;
- VU la convention internationale de 1989 sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989 et publiée par le décret n° 2002-645 du 23 avril 2002 ;
- VU la directive sur les opérations de sauvetage de grande ampleur COMSAR/Circ.31 du 06 février 2003 de l'OMI (Mass Rescue Operations Guidances) ;
- VU le code des transports, et notamment les articles L5132-1 et suivants ;
- VU le code de la sécurité intérieure, et notamment ses articles R741-15 à -17 et R742-1 à -15 ;
- VU le code de la défense, et notamment les articles L1311-1 et suivants et R1311-1 et suivants ;
- VU le décret n°2005-1514 du 06 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer ;

VU le décret n°2010-146 du 16 février 2010 modifiant le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;

VU l'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 évènements maritimes majeurs ;

VU l'instruction du Premier ministre du 13 mai 2013 relative à l'établissement des dispositions spécifiques au sauvetage maritime de grande ampleur ;

VU l'arrêté n°2013-093-0002 du 3 avril 2013 du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement à l'action de l'Etat en mer aux Antilles portant approbation et mise en vigueur du plan ORSEC maritime des Antilles ;

SUR PROPOSITION du commandant de la zone maritime Antilles, du directeur de cabinet du préfet de Martinique, et du chef d'état-major interministériel de la zone Antilles ;

ARRETE

Article 1^{er} :

Les modalités d'interface nécessaires à la conduite d'une opération de sauvetage maritime de grande ampleur ainsi que d'une opération d'assistance à un navire en difficulté font l'objet des dispositions annexées au présent arrêté.

Elles visent à assurer la prise en charge de victimes depuis le lieu d'un sinistre maritime, y compris d'un sinistre aérien au-dessus de l'espace maritime, jusqu'à leur admission dans un établissement de soins ou un centre d'hébergement à terre.

Elles sont applicables à compter de la date de publication du présent arrêté dans le département de la Martinique (espaces maritimes attachés à ce département hors des limites administratives d'un port) ainsi qu'en tout point de la zone de responsabilité du CROSS Antilles - Guyane lorsque le point d'arrivée du navire sinistré ou de débarquement des naufragés est situé en Martinique.

Article 2 :

Les présentes dispositions d'interface maritimes, zonales et départementales font partie intégrante des dispositifs ORSEC pris respectivement par le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, le préfet de la zone de défense et de sécurité Antilles et le préfet du département de la Martinique. Elles interviennent en complément des dispositions spécifiques de ces dispositifs relatifs au secours à victimes et n'ont pas vocation à s'y substituer.

Les services de la préfecture de Martinique, de la préfecture de zone de défense et du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles sont chargés de leur actualisation régulière et coordonnée. Cette mise à jour sera effectuée à chaque modification le nécessitant et, *à minima*, une fois tous les cinq ans de façon coordonnée.

Article 3 :

Le maintien en condition opérationnelle du dispositif sera, principalement, assuré lors des exercices de type ORSEC maritime selon modalités définies par l'arrêté préfectoral portant sur le dispositif ORSEC maritime.

Article 4 :

Sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté :

- pour la partie terrestre :

Le sous-préfet directeur de cabinet, les sous-préfets d'arrondissement, les directeurs des services concernés, le directeur de la mer de Martinique, le chef de l'état-major interministériel de la zone de défense et de sécurité Antilles, le commandant du groupement de gendarmerie de Martinique, le directeur départemental de la sécurité publique, les maires des communes concernées, les directeurs des ports concernés.

- pour la partie maritime :

Le commandant de la zone maritime Antilles, le directeur de la mer de Martinique, le directeur du CROSS Antilles-Guyane, les commandants et directeurs des administrations intervenant en mer.

Article 5 :

Le présent arrêté abroge, pour le département de la Martinique, les dispositions et annexes en vigueur du plan de secours à naufragés de la zone maritime Antilles publié par l'arrêté n° 10-03327 du 12 octobre 2010, et sera inséré au recueil des actes de l'administration de la préfecture de Martinique.

Fait à Fort-de-France, le - 3 JAN, 2017

Le préfet de la Martinique



Fabrice RIGOULET-ROZE

DESTINATAIRES :

- Monsieur le commandant de la zone maritime Antilles ;
- Monsieur le commandant du grand port maritime de Fort de France ;
- Monsieur le chef de l'état-major interministériel de la zone Antilles ;
- Monsieur le chef de l'état-major interarmées des Forces Armées aux Antilles ;
- Monsieur le directeur de la mer de Martinique ;
- Monsieur le commandant de la gendarmerie de Martinique ;
- Monsieur le directeur du CROSS Antilles Guyane ;
- Monsieur le chef du centre de sécurité des navires Antilles Guyane ;
- Monsieur le chef du service interministériel de défense et de protection civile de Martinique ;
- Monsieur le directeur du service départemental d'incendie et de secours de Martinique ;
- Monsieur le directeur du service d'aide médicale d'urgence de Martinique ;
- Monsieur le directeur du SAMU de coordination médicale maritime Antilles-Guyane ;
- Monsieur le chef de la division AEM aux Antilles.

COPIES :

- SGMER ;
- COFGC ;
- SECAEM.



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Dispositions spécifiques à l'interface applicable aux opérations de sauvetage maritime de grande ampleur et d'assistance à un navire en difficulté au large de la Martinique.



Version : décembre 2016

Sommaire

Titre	Page
1. DISPOSITIFS D'INTERFACE MER/TERRE.	
1.1. Tableau de correspondance des niveaux de gestion des secours	
1.2 La direction des opérations de secours en mer et à terre	
1.3. Dispositions d'interface	
1.3.1 Dispositif d'interface au niveau stratégique (COD/COZ/EGC)	
1.3.2 Dispositif d'interface au niveau tactique/gestion d'intervention (PCO ou COD/EGI)	
1.4 Modalités d'interface	
1.5. Interface entre acteurs étatiques et l'armateur	
2. MODALITES DU CHOIX DES POINTS DE DEBARQUEMENT.	
2.1. Point de débarquement des victimes d'un naufrage	
2.2. Accueil d'un navire en difficulté et de ses passagers	
2.3. Dispositions d'interface.	
2.4. Cellule Interface (CROSS AG).	
2.5. Interface entre acteurs étatiques et l'armateur.	
3. MODALITES ET FORMALISATION DE TRANSFERT DE LA DIRECTION DES OPERATIONS DE SECOURS	
3.1 Transfert de compétence juridique	
3.2 Transition et désengagement des acteurs	
4. COORDINATION DE L'INFORMATION.	
4.1. Information des autorités centrales	
4.2. Relations avec la presse.	
2.6. Information des familles	
Annexes	
1. Glossaire des sigles et abréviations	
2. Modalités de recensement des points de débarquement	
3. Organisation générale de la médicalisation des secours	
4. Documents utiles pour la gestion de la crise	
4-1 Modèle de point de situation	
4-2 Modèle d'arrêté d'injonction d'accueil d'un navire	

Introduction

La dimension exceptionnelle d'une opération de sauvetage maritime conduite au profit de très nombreuses personnes impliquées et victimes requiert une gestion adaptée et l'emploi de ressources opérationnelles importantes qui dépassent les capacités ordinaires des secours.

Le partage de nombreuses spécificités (notamment des problématiques de points de débarquement et de ports refuges, de la similarité des têtes de réseau, de la possible simultanéité des deux types d'évènement) conduit à traiter conjointement l'assistance à un navire en difficulté et le sauvetage maritime de grande ampleur.

Une opération de sauvetage maritime de grande ampleur débute en mer et se termine à terre. Dans un souci de continuité des secours, les dispositions du dispositif de l'ORSEC maritime et celles de l'ORSEC zonale et départementale nécessitent une interface mer / terre. Une opération d'assistance à navire en difficulté peut également se terminer à terre et nécessite donc les mêmes dispositions en termes d'interface.

L'objet de l'interface est essentiellement de mettre à profit le temps qui sépare l'alerte initiale de l'arrivée à terre des naufragés ou du navire pour préparer leur accueil dans les meilleures conditions. Cette anticipation concerne particulièrement le positionnement des structures de conduite des opérations à terre et des moyens de secours des structures d'accueil.

Ces dispositions sont approuvées conjointement par le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, le préfet de la zone de défense et de sécurité et le préfet de département.

Elles ne visent pas exclusivement les opérations relatives à de très grands navires de croisière, mais aussi celles concernant un navire ne transportant que quelques dizaines de passagers ou un avion de transport¹. De tels cas pourraient être traités comme des cas de secours maritime de grande ampleur, compte tenu de l'élongation de la zone de responsabilité française et de la faiblesse des moyens dans nombre de pays de la zone.

¹ Lorsque le site du crash est localisé en mer

1. DISPOSITIFS D'INTERFACE MER / TERRE.

Les volets d'interface et de liaison entre l'organisation des secours en mer et les dispositifs d'urgence existant à terre sont communs aux dispositifs ORSEC maritime, zonal et départemental.

En Martinique, le préfet de département est également délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer et préfet de zone de défense et de sécurité Antilles.

Cette triple compétence simplifie la prise de décision mais implique de respecter les responsabilités respectives des différentes chaînes opérationnelles et ainsi d'être en mesure de mettre en relation les différents niveaux de gestion avec leurs homologues zonaux, départementaux et maritimes.

1.1. Direction des opérations de secours en mer et à terre :

- Opérations de secours en mer

- Le Préfet de la Martinique, en sa qualité de **délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer** dirige les opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer (DOS mer). Il est notamment compétent pour décider de l'accueil ou non du navire dans un abri (à quai, au mouillage, échoué).
- Il est tenu informé par les points de situation de l'EGC et par le directeur d'intervention dès lors que celui-ci l'estime utile.

- Prise en charge des naufragés à terre

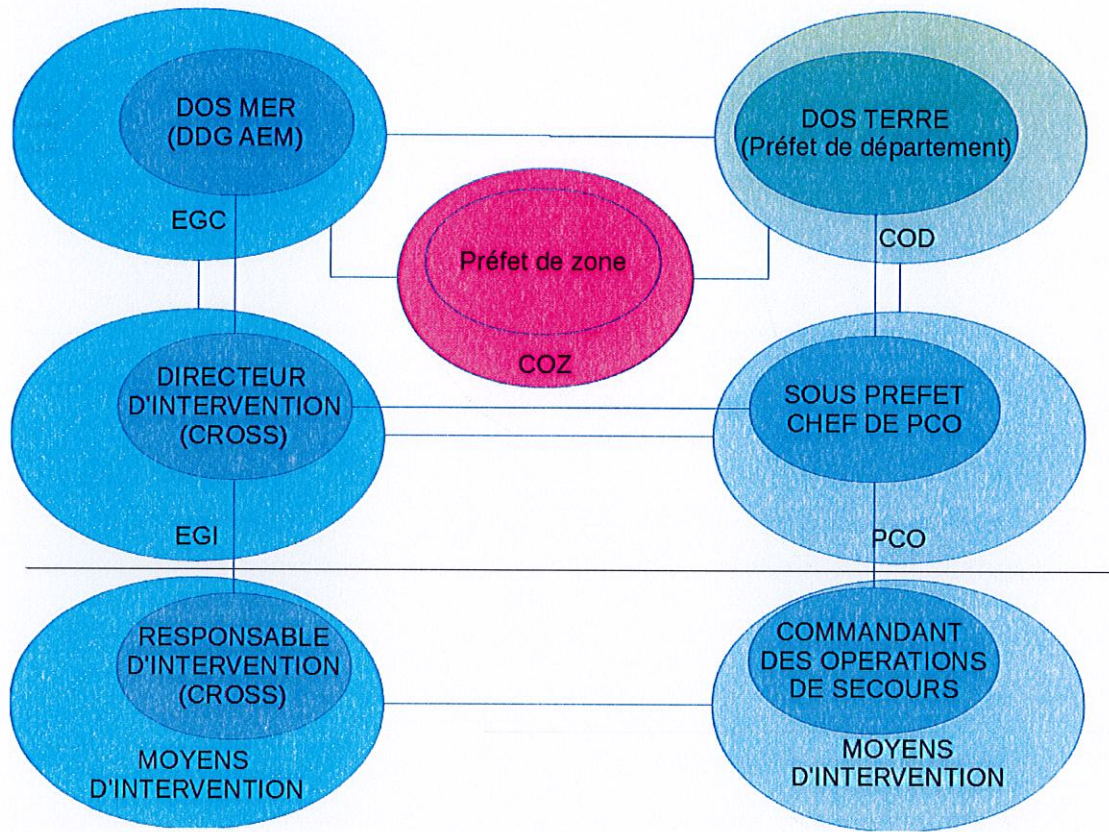
- Le **Préfet de Martinique**, en sa qualité de préfet de département, assure la direction des Opérations de Secours à terre (DOS terre) et la mise en œuvre du mode d'action du dispositif ORSEC départemental « secours à nombreuses victimes » (NOVI). Il est tenu informé par le COD au moyen des points de situation dont il est destinataire (cf. annexe II) et par les interventions de l'officier de liaison de l'EGC.

Il fait notamment préparer le(s) point(s) de débarquement : régulation de la circulation et du flux de personnes autour du port et des hôpitaux par les forces de l'ordre, mise en place de zones pour hélicoptères et stationnement des véhicules de secours, mise en place du fléchage, distribution en eau et électricité, installation PCO et PMA.

Il est responsable de la prise en charge des victimes et personnes impliquées signalées à terre par le CROSS. Il s'appuie sur les communes pour assurer les prises en charge sur des points de débarquement disséminés, le cas échéant.

- Le **Préfet de zone de défense et de sécurité** dispose d'un état-major interministériel de zone qui active, si nécessaire, le Centre Opérationnel de Zone (COZ). Le préfet de zone peut décider de l'activation du dispositif ORSEC zonal le cas échéant. Il est également tenu informé de l'évolution des opérations maritimes par l'officier de liaison de l'EGC.

1.2. Correspondance des niveaux de gestion des secours



1.3. Dispositions d'interface :

1.3.1 Interface COD/COZ/EGC

Des liaisons de coordination sont établies entre l'EGC, le COZ et le COD de Martinique. L'EGC mer est co-localisée avec le COZ et à proximité directe du COD. Bien que l'échange d'informations soit facilité par la co-localisation dans le même bâtiment de l'EGC mer, de l'EMIZA et du SIDPC, l'échange de points de situation formalisés facilite la communication (annexe 4.1).

L'EGC est chargée des interfaces nécessaires pour pourvoir aux demandes de soutien formulées par l'EGI. L'EGC s'assure des implications juridiques et financières des demandes logistiques.

L'EGC dispose d'un officier de liaison de la direction de la mer et partage la cellule anticipation avec le COZ pour disposer des compétences en sécurité civile terrestre.

1.3.2 Interface pour la gestion de l'intervention (PCO/EGI ou COD/EGI)

- Des liaisons entre PC pour les opérations maritimes (EGI) et PC pour les opérations

à terre (PCO et CODIS) sont établies. Lorsque le PCO est activé, le sous-préfet en charge du PCO prend un contact direct et personnel avec le directeur d'intervention (par téléphone au 196). Le COD informe l'EGC de cette activation par tout moyen utile et consigne cette décision au moyen d'une mention « Synergi ».

- Lorsqu'aucun PCO n'est pas activé, ces liaisons sont établies directement entre le COD et l'EGI.
- Le SCMM 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 le DSM (Directeur des secours médicaux) mer (voir annexe 3). Le SCMM informe notamment le SAMU terrestre concerné par le port d'accueil et lui transfère les dossiers médicaux afin d'assurer la continuité et la cohérence de la chaîne médicale. Le SCMM et le SAMU concerné par l'accueil à terre rendent compte à leur autorité de tutelle.
- L'EGI arme une cellule interface, qui diffuse des informations aux structures chargées des opérations d'accueil des naufragés à terre et recueille auprès d'elle les informations qui lui sont utiles regardant la préparation et la conduite des opérations à terre. Cette cellule dont la composition est choisie par le directeur d'intervention et comprend, en tant que de besoin, un officier du SDIS, à qui l'interface avec le PCO ou le COD et le CODIS peut être confiée, le MCAM (Médecin conseiller pour l'aide médicale, voir annexe 3) et un spécialiste du type de mobile impliqué. L'EGI est dirigée par un officier du CROSS qui rend compte au directeur d'intervention. Cette cellule assure trois missions principales :
 - centraliser et retransmettre l'information vers la conduite de l'opération, l'EGC et les structures terrestres ;
 - 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'EGC ;
 - préparer la prise en charge à terre du navire ou des naufragés (notamment en lançant l'étude des points de débarquement) et en transmettant à l'EGC et aux acteurs terrestres toute information sur les personnes susceptibles de se trouver à bord (rôle d'équipage et liste des passagers si celle-ci est disponible) puis de s'assurer de la cohérence de ces documents avec les informations obtenues des secours à terre.

1.4. Outils d'interface

Les informations sont transmises au moyen:

- du système d'information « Synergi » ;
- des conférences téléphoniques (uniquement pour des points de situation périodiques et espacés, destinés notamment à préparer la prise de décisions du DOS) ;
- d'officiers de liaison (interface entre EGC, COZ et COD) :
 - la DM dépêche un officier de liaison auprès de l'EGC lorsque la crise présente une dominante maritime (avant accostage/échouage du navire ou débarquement des premiers naufragés dans le cadre d'une évacuation) ;
 - lorsque la crise acquiert une dominante terrestre, l'EGC réduit son volume et mandate alors un officier afin d'appuyer le COZ et/ou le COD. Cet officier de liaison peut être le noyau d'une cellule de transition (cf. infra) ;

- dans le même temps, l'officier de la DM vient en appui du COD et se désengage après accord du directeur de cabinet et information du CROSS.

1.5. Interface avec l'armateur

Compte tenu du rôle et des responsabilités du commandant et de l'armateur d'un navire, le contact avec la compagnie est établi à deux niveaux :

- l'EGI établit une liaison avec un responsable des opérations de l'armateur (connaissance du navire) ;
- l'EGC établit le contact avec les responsables des services juridiques et relations publiques de l'armateur (stratégie suivie, information des familles et des médias, prise en charge des dépenses, ...).

2. MODALITES DU CHOIX DES POINTS DE DEBARQUEMENT.

Le cas de l'évacuation des passagers doit être distingué de celui où le navire reste viable malgré le sinistre (concept de safe return to port notamment). Le choix d'évacuer le navire appartient au commandant du navire. La recommandation faite au commandant par l'EGI d'évacuer le navire devra, en cas de refus, être formalisée par l'EGC et adressée à l'armateur.

2.1. Accueil d'un navire en difficulté et de ses passagers

Si l'accostage du navire sinistré sans évacuation en mer des passagers est possible, le choix de son point d'accostage est déterminé par le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer sur proposition initiale du DI.

L'EGI prend l'attache de ses interlocuteurs terrestres y compris portuaires pour élaborer les propositions de points d'accostage et de débarquement des passagers. Ces propositions sont transmises par le DI à l'EGC.

L'EGC transmet ces propositions au DOS après analyse du COD et avis du COZ.

Le choix d'un quai opéré par le DOS (DDG AEM) est communiqué aux autorités portuaires et consigné via « Synergi ». Une injonction du DDG AEM d'accueillir le navire à l'autorité portuaire peut se révéler nécessaire (se reporter alors au modèle figurant en annexe 4-4).

Conformément à l'article article R.5331-28 du code des transports, le préfet de département veille à l'exécution de la décision du DDG AEM et peut, si nécessaire, autoriser ou ordonner le mouvement de navires dans le port.

2.2. Point(s) de débarquement des victimes d'un sinistre

Le choix du/des point(s) de débarquement des victimes s'effectue sur la liste des points répertoriés et analysés selon la méthode en annexe 2. La liste et les fiches techniques associées restent des outils d'aide à la décision et ne lient pas les services de secours.

Il est possible que les victimes ne soient plus toutes à bord du navire sinistré mais aient été récupérées par un autre navire. L'accueil de celui-ci doit être traité avec le cas du navire sinistré car les services terrestres n'auront pas nécessairement la capacité de doubler leur dispositif.

Les forces de l'ordre sont chargées de recueillir les identités de toutes les victimes sur tous les lieux de débarquement et de faire passer ces éléments au PCO ou au COD, qui sont chargés de la faire remonter à l'EGI. L'EGI transmet au PCO ou au COD et à l'EGC la liste des personnes évacuées par d'autres voies et qui ne passeront pas par le point de débarquement principal.

Toutes les victimes doivent être débarquées dans un lieu où la prise en charge par les forces de l'ordre est prévue. A défaut, le chef de bord désigne un responsable du groupe de victimes débarquées parmi son équipage ou à défaut parmi les passagers et informe le CROSS des moyens de communication avec le groupe. Ce responsable de groupe s'assure de la prise en charge de tous les membres du groupe et rend compte au CROSS de l'arrivée des forces de l'ordre.

Les listes consolidées sont transmises régulièrement par le PCO et l'EGI au COD et à l'EGC.

L'EGC et le COD communiquent ces listes à la CIP (cf. infra) ainsi qu'aux autorités judiciaires

3. MODALITES ET FORMALISATION DE TRANSFERT DE LA DIRECTION DES OPERATIONS DE SECOURS

3.1. Transfert de responsabilité

Le transfert de responsabilité entre le DOS mer et le DOS Terre et leurs chaînes opérationnelles au regard du traitement des personnes impliquées est effectif lorsque les personnes sont signalées à terre par la chaîne maritime. Il revient alors à la chaîne terrestre d'en assurer la prise en charge et le recensement précis.

Le transfert de responsabilité entre le DOS mer et le DOS Terre et leurs chaînes opérationnelles au regard du mobile impliqué est apprécié au cas par cas en fonction des conditions de navigabilité et de flottabilité de ce dernier.

Le DDG AEM décide de la suspension et de l'arrêt des opérations en mer sur proposition du Directeur d'intervention.

3.2. Transition mer-terre et désengagement des acteurs

En pratique, le désengagement des cellules de crise intervient de manière progressive après avis de l'EGI :

- dans le cadre d'un accostage :
 - o si aucun sinistre n'est confirmé à bord : l'EGC est désengagée et le « conseiller AEM » de l'EGC assure la liaison au profit du COZ ou du COD afin de faciliter les premiers échanges entre les services de secours à terre, les autorités portuaires et les services de l'armateur (investigation du navire et débarquement des passagers);

- en cas de sinistre ou de reprise d'un sinistre, l'EGC reste engagée et étudie alors la possibilité avec les autorités portuaires et tout service compétent les options ouvertes² ;
 - la cellule interface de l'EGI reste activée lorsque le directeur d'intervention le décide et au moins jusqu'au débarquement complet des passagers et à leur recensement par le PCO ou le COD.
- dans le cadre d'un abandon à la mer :
- l'EGC est désactivée lorsque les embarcations d'évacuation sont arrivées à terre et que le cas du navire sinistré a été traité, le «conseiller AEM » de l'EGC reste alors en appui auprès du COZ ou du COD pour s'assurer des bonnes conditions du décompte des passagers ;
 - L'EGI reste en liaison avec le PCO ou le COD jusqu'à la fin des opérations terrestres de recensement des victimes et impliqués.

4. COORDINATION DE L'INFORMATION.

4.1. Information des autorités centrales.

La transmission simultanée de l'information initiale vers l'échelon central est assurée par le DDG AEM (EGC) qui alerte le COFGC et par le préfet de zone de défense et de sécurité (COZ) qui alerte le COGIC. L'EGC alerte le centre ministériel de veille opérationnelle et d'alerte (CMVOA) du Ministère chargé de la Mer. Les autorités centrales sont ensuite informées de la situation en temps réel par le portail SYNERGI

4.2. Relations avec la presse.

La communication vers les médias est centralisée par le bureau de la communication interministérielle de la préfecture de Martinique.

Ces actions sont conduites en concertation permanente entre les autorités préfectorales maritime et terrestre et sont, dans la mesure du possible, conjointes jusqu'au terme des opérations maritimes (communiqués et points presse communs).

Pour ce faire une double validation des communiqués de presse par le directeur de cabinet du préfet et le commandant de zone maritime est mise en œuvre tant que des opérations maritimes sont en cours.

4.3. Information des familles.

Une cellule unique d'information du Public peut être mise en place au sein de et sous la responsabilité de la préfecture de Martinique. Elle reçoit et centralise les informations communiquées par les centres opérationnels et après autorisation de l'EGC et du COD les diffuse

² Par exemple : intervenir à bord, laisser le navire s'échouer à proximité du port, remorquer le navire pour intervenir ou le laisser sombrer ou se consumer au large....

aux appelants du numéro de crise. Cette cellule dispose d'un numéro d'appel diffusé au public sur décision du préfet de la Martinique. Elle a pour mission principale de :

- Assurer une réponse personnalisée aux demandes des appelants, en s'appuyant sur des informations vérifiées et actualisées en continu, fournies principalement par le COD ;
- Diffuser des consignes précises et ciblées de comportement en fonction de l'évolution de l'évènement en cours ;
- Recueillir des informations concrètes auprès des appelants, utiles pour les autorités chargées de gérer la situation ;
- Estimer les principales préoccupations de la population permettant ainsi au préfet d'ajuster ses actions de communication ;
- Réorienter les appels vers d'autres interlocuteurs (chargés de communication, associations, médecins....)

Lorsque la CIP est activée et se voit attribuer un numéro de téléphone, le COD en informe l'EGC qui retransmet l'information à l'EGI.

Dès que les signes précurseurs d'un blocage possible, à court ou moyen terme, des capacités de réponse de la cellule d'information de la préfecture sont identifiées, l'ouverture du centre national d'appui est demandée au COGIC via le COZ (délai indicatif de mise en œuvre : 2H30).

En outre, compte-tenu de la très forte proportion de passagers de nationalité étrangère empruntant les navires, ces mêmes informations sont transmises au ministère des affaires étrangères qui peut, le cas échéant, décider d'armer une cellule relais d'information des familles.

Si l'armateur prend des dispositions pour répondre aux interrogations des familles et/ou de la presse, une étroite concertation à cet égard avec le dispositif mis en place à ces mêmes fins par les services de l'Etat devra être recherchée.

4.4. Relations avec les personnes impliquées et victimes

La communication vers les personnes impliquées et victimes est un élément indispensable de l'opération. Elle est un facteur déterminant de la confiance que les impliqués doivent avoir envers les équipes gérant le sinistre pour éviter le chaos. Elle influe sur l'impression générale de maîtrise de l'évènement, qui aura une répercussion médiatique.

En effet, les personnes impliquées doivent recevoir des consignes sur le comportement à adopter mais aussi des informations régulières sur les opérations en cours et à venir.

Le commandant du navire sinistré, les chefs de bord des unités de secours et les responsables des postes et centres à terre sont chargés de l'information régulière des victimes et impliquées. Ces derniers diffusent les éléments validés des points de situation émis par le COD et l'EGC. De même, ils s'assurent que les informations détenues par les victimes et impliquées et susceptibles d'avoir un intérêt pour les opérations de secours puissent être recueillies et transmises à l'EGI.

ANNEXE 1

Glossaire des sigles et abréviations

AEM	Action de l'Etat en Mer
ARS	Agence Régionale de Santé
CMS	Coordonnateur de Mission de Sauvetage
CCMM	Centre de Consultation Médicale Maritime
CMVOA	Centre Ministériel de Veille Opérationnelle et d'Alerte
COD Préfecture	Centre Opérationnel Départemental de la Préfecture (équivalent EGC à terre) ou Centre Opérationnel des Douanes (selon contexte)
CODIS	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
COFGC	Centre Opérationnel de la Fonction Garde-Côtes
COGIC	Centre Opérationnel de Gestion Interministérielle des Crises
CROSSAG	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Antilles-Guyane
CSN	Centre de Sécurité des Navires Antilles Guyane (direction de la Mer Martinique)
CZM	Commandant de la Zone Maritime
DDG AEM	Délégué du Gouvernement pour l'Action de l'Etat en Mer
DIREXER	Directeur d'Exercice
DIRANIM	Directeur de l'Animation
DM	Direction de la Mer
DOS	Directeur des Opérations de Secours
DSM	Directeur des Secours Médicaux
EI	Equipe d'Evaluation et d'Intervention
EGI	Equipe de Gestion d'Intervention
EGC	Equipe de Gestion de Crise
EMIZA	Etat-Major Interministériel de la Zone Antilles
EVAMED	Evacuation médicalisée
EVASAN	Evacuation sanitaire
HLO	Hélicoptère
ISN	Inspecteur de la Sécurité des Navires
MAS	Maritime Assistance Service, service d'assistance maritime
MHF	Medium High Frequency, moyenne-haute fréquence
MCAM	Médecin Coordinateur pour l'Aide Médicale
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre, centre de coordination du sauvetage maritime
NOTAM	Notice to Air Man
O2	Oxygène
ORSEC	Organisation de la Réponse de la Sécurité Civile
OSC	On Scene Commander
PCA	Poste de Commandement Avancé
PCO	Poste de Commandement Opérationnel

PMA	Poste Médical Avancé
PRV	Point Rassemblement des Victimes
RIPAM	Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer
RSM	Responsable des Secours Médicaux
SAMU	Service d'Assistance Médicale Urgente
SAR	Search And Rescue, recherche et sauvetage en mer
SCMM	SAMU de Coordination Médicale Maritime
SDIS	Service Départementaux d'Incendie et de Secours
SIGI	Système de Gestion d'Intervention
SMDSM	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
SIDPC	Service Interministériel de Défense et de Protection Civile
SNSM	Société Nationale de Sauvetage en Mer
SITREP	Situation Report (message normalisé de compte-rendu d'opération de secours maritime)
SOLAS	Safety Of Life At Sea
SRU	SAR Rescue Unit, unité de sauvetage
UA/UR	Urgence Absolue / Urgence Relative
UHF	Ultra High Frequency, ultra haute fréquence
VHF	Very High Frequency, très haute fréquence

ANNEXE 2

Recensement des points de débarquement

Les points de débarquement envisageables dans le cas d'un secours maritime de grande ampleur figurent dans la liste ci-dessous.

Il convient de dissocier les points principaux qui sont naturellement « choisis » dans un cas de secours maritime de grande ampleur (décision adaptée au regard des commodités d'accès et aux moyens présents sur zone) des points secondaires « subis » (choix orienté en dehors d'un port choisi sous la contrainte des événements) :

Point de débarquement principal :

Fort-de-France (Grand port maritime de la Martinique)

Points de débarquement secondaires :

- Anses d'Arlet (appontement lourd) ;
- Bellefontaine (appontement lourd) ;
- Case-Pilote (appontement lourd) ;
- Fort de France (baie des Flamands, marina étang z'abricots) ;
- Le Carbet (appontement lourd) ;
- Le Diamant (appontement lourd du bourg) ;
- Le François (baie du François avant la marina) ;
- Le Marin (appontement de commerce) ;
- Le Robert (quai industriel) ;
- Le Vauclin (port de pêche) ;
- Sainte Luce (appontement centre-ville) ;
- Saint Pierre (appontement centre-ville/place du marché) ;
- Sainte-Anne appontement centre-ville ;
- Sainte-Anne appontement Club Med ;
- Trinité (port de pêche de Cosmy) ;
- Trois Ilets (Anse Mitan, Anse à l'âne).

Chaque point fait l'objet d'une fiche signalétique dont le modèle est harmonisé pour les Antilles. Ces documents sont centralisés par le SIDPC, mis à jour après avis du CROSS et diffusés à tous les destinataires du présent arrêté sous format électronique (pdf).

Les contraintes nautiques d'accès aux différents quais doivent également y figurer ainsi que les équipements logistiques dont ceux-ci sont dotés, une cartographie opérationnelle et si possible des photos des sites.

La date de la dernière mise à jour doit figurer sur chaque document.

Une photographie aérienne et une ou plusieurs cartes sont annexées à chaque fiche.

Grand port maritime de la Martinique

Autorité portuaire Contact (H24)		Commandant du Port 05 96 72 83 73 ou 06 96 97 38 54			
Caractéristiques nautiques					
Quai	Tirant d'eau ³	Dimensions (largeur/longueur)	Accessibilité	Observations/contraintes	Capacités de levage
Pointe Simon	10 mètres	270 x		Poste Ouest : navires de 200 mètres de long Poste Est : navires de 270 mètres de long	
Quai aux Huiles					
Quai Ouest	7 mètres	160 x			
Quai des Grands cargos	9 mètres	180 x			
Quai des annexes	9 mètres	180 x			
Quai des tourelles	11 mètres	325 x			
Quai de l'hydrobase	12 mètres	220 x			
Terminal des conteneurs	12 mètres	418 x			
Appontement pétrolier	17 mètres				
Pointe des Grives	14 mètres	450 x			
Moyens d'accès					
Accès routier	Temps de ralliement estimé depuis FDF		Itinéraire de ralliement depuis FDF		
Hélicsurface(s)	Localisation et capacité				
Infrastructures locales					
Capacités médicales (hôpital, dispensaire,...)	Superficie / Capacité (Pax) / Equipements		Localisation / Coordonnées		
capacités ambulancières	Descriptif sommaire des capacités (effectifs et véhicules)				
Lieux de regroupement ouverts (terrains de sport)	Superficie / Capacité (Pax)		Localisation et description		
Lieux de regroupement fermés (gymnase, salle des fêtes...)	Superficie / Capacité (Pax)		Localisation et description		
Capacités d'hébergement	Capacité (Pax)		Localisation et description		
Capacités de parking (bus)	X bus de ... pax		Localisation et description		
Morgue	Capacité : unités		Localisation		
Chapelle ardente			Localisation		

³

Les tirants d'eau s'entendent dans les conditions les plus défavorables de basse mer

ANNEXE 3

Organisation générale de la médicalisation des secours : Compléments au chapitre 4 paragraphe 456 du dispositif ORSEC maritime Antilles

1. PRINCIPES

- Assurer la médicalisation des secours en mer.
- Assurer la prise en charge immédiate des naufragés une fois à terre.

En mer, la conduite des opérations de secours à bord d'un navire en détresse relève de la responsabilité de son capitaine. Cette responsabilité inclut la fourniture de soins à bord.

2. RESPONSABILITES

2.1 SAMU de coordination médical maritime (SCMM)

- **Missions :**
 - lors de la réception de l'alerte, le CROSS AG met en œuvre une conférence à trois (CROSS AG, SCMM, navire) pour établir un premier bilan médical ;
 - le SCMM détermine, conjointement avec le responsable d'intervention, le dispositif de secours médicaux à mettre en place en mer ;
 - arrête le choix du MCAM parmi les médecins désignés pour exercer cette fonction (liste annexée à l'annuaire ORSEC) ;
 - garantit la continuité de l'information médicale

Le SCMM est l'interlocuteur médical du CROSS AG (puis de l'EGI) jusqu'au débarquement des victimes à terre. Il conseille le RI et le DI par l'intermédiaire du MCAM, sur les aspects des opérations de secours liées à la fourniture d'une aide médicale aux victimes.

Le choix du vecteur d'évacuation et du point de débarquement est du ressort du CROSS. Le SCMM fait part au CROSS des restrictions éventuelles pesant sur certains moyens d'évacuation au regard des pathologies constatées.

2.2 Médecin Conseiller pour l'Aide Médicale (MCAM) :

Ce médecin est mis à disposition du RI et du DI au CROSSAG par le SCMM qu'il représente. Ce rôle de conseiller a trait en particulier aux éléments suivants :

- déterminer et proposer le dispositif d'aide médicale à mettre en œuvre en mer ;
- informer le SCMM sur le dispositif déterminé par l'EGI ;
- évaluer les besoins en renforts médicaux à fournir et proposer leur intégration dans le dispositif ;
- coordonner le dispositif d'assistance médicale engagé en mer avec l'organisation médicale à terre.

2.3 Les partenaires de la chaîne médicale : SMUR, service de santé des armées, SDIS.

Les médecins appartenant à ces différents services partenaires peuvent être amenés à renforcer les équipes médicales déployées en mer, lors d'un événement majeur. Les procédures de partenariat et de demande de concours seront alors activées.

2.4 Le Centre de Consultation Médicale Maritime (CCMM).

La procédure de consultation médicale maritime prévue au titre de l'organisation de l'aide médicale en mer ne s'applique pas aux opérations maritimes impliquant de nombreuses victimes. Cependant, à l'initiative du RI, l'expertise du CCMM peut être sollicitée.

2.5 L'élément médical d'évaluation et les équipes d'intervention médicales / EEI.

Dès que possible (situation du navire analysée), le CROSS AG organise l'envoi sur zone des premiers moyens médicaux d'évaluation : cet « élément médical d'évaluation » comporte un médecin et si possible un infirmier.

Lorsque le déploiement d'une équipe d'évaluation et d'intervention (EEI) est décidé par le DOS, l'élément médical d'évaluation y est intégré. En l'absence d'EEI, le RI organise le transfert de l'élément médical à bord du navire à partir des ressources opérationnelles disponibles. En cas de SMGA, le chef de l'EEI est choisi parmi les officiers détenant la qualification de CMS avant de créer une charnière efficace avec le RI. L'EME transmet ses bilans et points de situation au chef de l'EEI, sans préjudice des bilans médicaux effectués vers le MCAM.

L'élément médical d'évaluation est chargé des missions suivantes :

- évaluer la situation médicale sur place, avec transmission dès que possible d'un premier bilan médical vers l'EGI (MCAM). Parallèlement, un bilan synthétique sera établi et transmis vers le RI CROSS AG ;
- procéder, aidé de l'équipage, au tri des victimes ;
- mettre en œuvre les gestes médicaux compatibles avec le contexte ;
- assurer la prise en charge de l'intervention médicale, avec mise en condition des blessés et évacuation médicalisée des victimes dont la situation relève d'une urgence absolue.

2.6 Directeur des Secours Médicaux mer (DSM mer).

Le DSM mer est désigné par le DI. Dans l'attente de cette désignation, cette fonction est assurée par le médecin de l'élément médical d'évaluation qui selon le contexte peut parfaitement être in fine confirmé dans cette fonction.

Une fois à bord, le chef de l'EGI prend contact avec le commandant et l'EME et/ou le DSM Mer prend contact avec le responsable des premiers soins à bord : les équipes médicales du dispositif mer sont sous la responsabilité du DSM. Le DSM organise la répartition pour la prise en charge des victimes, répartit les tâches, organise les équipes. Il exprime au chef d'EEI ses demandes de transfert direct d'une victime vers un centre de soins.

Le DSM peut établir des liaisons directes avec un médecin du SCMM pour des conseils médicaux mais ne rend compte qu'au MCAM (intégré à la cellule interface de l'EGI).

Le DSM et les équipes médicales sont subordonnés à l'autorité du capitaine du navire sur lequel ils opèrent, sans que cette subordination ne puisse faire obstacle à la responsabilité de l'équipe sur ses actions médicales dont elle est seule juge.

ANNEXE 4

Documents utiles

Annexe 4-1

Données techniques et opérationnelles renseignées pour chaque point de situation
(actualisées obligatoirement lors du transfert d'autorité ; ce document est mis à jour par l'EGC après compilation des différents chapitres).

1. NAVIRE(S) IMPLIQUÉ(S)

(Informations sous la responsabilité de l'EGI ; le §1 peut être remplacé par la fourniture d'un scan de la liste Lloyd's)

Identification navire	
IMO - Nom, - Type – Pavillon - Port d'enregistrement Date de construction – Propriétaire - Armateur	
Caractéristiques techniques	
Longueur hors tout - Largeur - Tirant d'eau – Tonnage (Brut/net)	
Compagnie impliquée	
ISM manager / Ship manager	Nom – Adresse – Tél – Fax – Courriel
Société de classification	Nom – Adresse – Tél – Fax – Courriel
Assureurs, P&I	Nom – Adresse – Tél – Fax – Courriel
Agent consignataire dans le port de prise en charge	Nom – Adresse – Tél – Fax – Courriel

2. PERSONNES À BORD ET CARGAISON (informations fournies par l'EGI/CROSS) : Liste d'équipage jointe...

Passagers enregistrés <i>Nombre total</i>	Répartition globale	<i>Nombre Hommes / Femmes / Enfants / Nourrissons</i>		
	Nationalités	Pays	<i>Nombre</i>	
	Cas particuliers	Personnes handicapées		
		Personnes cardiaques		
		Pers. déficientes respiratoires		
		Médecins		
Autres (VIP,...)				
Equipage <i>Nombre total</i>	Répartition	<i>Nombre Hommes / Femmes</i>		
	Nationalités			
	Remarques			
Total personnes impliquées :				
Cargaison	Marchandises déclarées			
	Marchandises dangereuses (inflammables, explosives, corrosives ou capacités sous pression notamment)			
	Véhicules (Légers / Lourds)			
	Autres			

4. SITUATION DU NAVIRE (informations fournies par l'EEl et transmises par EGI)

ORGANES ESSENTIELS DU NAVIRE	RISQUE ASSOCIE	SITUATION A BORD	EVOLUTION PREVISIBLE
<p>EVENEMENT A BORD DU NAVIRE</p> <p>INCENDIE, VOIE D'EAU, ECHOUEMENT, COLLISION, POLLUTION, ATTAQUE TERRORISTE, EXPLOSION, NAVIRE EN DERIVE, AUTRES :</p>			
PROPULSION	Perte totale de la propulsion		
	Perte partielle de la propulsion principale		
	Perte des propulseurs transversaux		
APPAREIL A GOUVERNER	Avarie de l'appareil à gouverner avec safran bloqué		
	Avarie de l'appareil à gouverner avec safran libre		
	Perte des commandes depuis la passerelle (propulsion, barre)		
PASSERELLE / PC SECURITE	Perte totale des commandes (propulsion, barre)		
	Perte des communications GMDSS		
	Perte de visibilité		
MOUILLAGE /	Passerelle ou PC sécurité impraticable		
	Mouillage non fonctionnel		

APPAREUX DE PONT	Appareux de pont non disponibles		
FLOTTEUR	Voie d'eau externe		
	Voie d'eau interne		
	Moyens d'assèchement hors service		
	Portes étanches non fonctionnelles		
	Perte de stabilité		
	Gîte ou assiette prononcée du navire		
	Perte de la flottabilité		
	Fuite cargaison		
	Inflammation de la cargaison		
	Désarrimage de la cargaison		
CARGAISON / PASSAGERS	Panique des passagers à bord		
	Etat psychologique des passagers		
	Black out temporaire		
	Production principale hors service		
PRODUCTION ELECTRIQUE	Productions principale et secours hors service		

EQUIPEMENTS DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE	Moyens fixes d'extinction non fonctionnels		
	Moyens mobiles d'extinction non fonctionnels		
	Isolation incendie détériorée		
	Confinement impossible		
	Lutte inefficace		
	Drôme de sauvetage du navire non fonctionnelle		
	Zone de rassemblement passagers non praticable		
	Toboggans hors services		
	Radeaux de sauvetage non fonctionnels		
	Canots de secours non fonctionnels		
DROME DE SAUVETAGE			
EQUIPAGE/SITUATION D'URGENCE	Maitrise de la situation d'urgence par le capitaine et les officiers du bord (points de situation réguliers, communications en passerelle, ordres clairs et précis...)		
	Maitrise de la situation d'urgence par l'équipage (actions coordonnées, compréhension, efficacité dans la lutte contre le sinistre...)		

5. SITUATION SANTÉ. (informations sous la responsabilité du SCMM)

Matériel disponible à bord du navire	Besoins à quai	Points de contact	
		Mer	Terre

6. BILAN DES PERSONNES PRISES EN CHARGE A BORD (informations sous la responsabilité du SCMM)

	Nationalité	Décédés		Urgences absolues		Urgences Relatives				Impliqués				Total
		Adultes	Enfants	Adultes	Enfants	Adultes		Enfants		Adultes		Enfants		
						PM	PMR	PM	PMR	PM	PMR	PM	PMR	
Passagers														
Equipage														
Total														

PM : Personnes Mobiles de manière autonome.

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

7. SUIVI ADMINISTRATIF (informations sous la responsabilité de l'EGC)

- *Déploiement EEI : réf. désignation composition équipe, dates et points de contact :*
- *Mise en demeure : réf., dates et points de contact*
- *Demandes de concours : réf., dates et points de contact*
- *Réquisitions : réf., dates et points de contact*
- *Police judiciaire : actes réglementaires, dates et points de contact*
- *Police du plan d'eau et de l'espace aérien : arrêtés de police administrative*
- *Information nautique : AVURNAV, AVIRAD, Autres,...*

8. DÉBARQUEMENT DES PERSONNES (informations corrélées EGI/PCO [ou COD]).

- *Moyens logistiques nécessaires au débarquement*
- *Périmètre de sécurité mis en place à terre*
- *Localisation du poste médical avancé*
- *Localisation du centre d'accueil des impliqués*

9. INFORMATION DES FAMILLES (Préfecture 972)

- *Numéro (vert si possible) activé par la compagnie : 0 800 et numéros étrangers*
- *Numéro vert mis en place par la préfecture*
- *Site internet d'information des familles*

10. MÉDIAS (Préfecture 972/EGC).

- *Point de contact presse : personne désignée / numéro de téléphone / courriel*
- *Communiqués de presse émis*

Annexe 4-2
Modèle d'arrêté d'injonction d'accueil d'un navire



LE PREFET DE LA MARTINIQUE
DELEGUE DU GOUVERNEMENT POUR L'ACTION DE L'ETAT EN MER

Division action de l'Etat en mer

ARRETE PREFECTORAL N°

Portant injonction d'accueillir le navire xxx dans le Port de XXX

Le Préfet de la Martinique

Délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles

Chevalier de l'Ordre National du Mérite

- Vu** la convention internationale signée à Bruxelles le 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures publiée par le décret n° 75-553 du 26 juin 1975 et son protocole signé à Londres le 2 novembre 1973 publié par le décret n° 86-1076 du 24 septembre 1986 ;
- Vu** la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et le protocole de 1978 relatif à la convention de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ;
- Vu** la directive communautaire n° 2002/59/CE adoptée le 27 juin 2002 et relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ;
- Vu** le code des transports et notamment ses articles R.5331-27 et R.5331-28 ;
- Vu** le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer ;
- Vu** l'arrêté n°2013-093-0002 du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement à l'action de l'Etat en mer aux Antilles du 3 avril 2013 et portant approbation et mise en vigueur du plan ORSEC maritime des Antilles ;
- Vu** l'arrêté n°2014-197-0005 du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, en date du 16 juillet 2014 et portant règlement de la navigation aux approches des côtes françaises des Antilles en vue de prévenir les pollutions accidentelles ;

CONSIDERANT que le navire XXX battant pavillon XXXX présente des avaries signalées à l'autorité maritimes et qu'elles représentent un danger pour les intérêts français (cf. texte en visa) ;

Considérant que ce navire représente un danger potentiel grave pour le littoral français et les intérêts connexes ;

Considérant que maintenir ce navire hors d'un port présente un risque grave pour l'intégrité physique de son équipage et de ses passagers,

SUR proposition du commandant de zone maritime, assistant du délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer ;

ADRESSE L'INJONCTION SUIVANTE

Article 1 :

Le port de XXX accueille le navire dont l'identification est la suivante et ce sous les meilleurs délais possibles:

- Indicatif : **XXXX** ;
- N° d'immatriculation : **XXXX** ;
- N° OMI : **XXXX**;
- MMSI : **XXXX** .

Article 2 :

Le préfet de département veille à l'exécution de la présente décision en autorisant ou ordonnant si nécessaire le mouvement d'un navire dans le port.

Article 3 :

Le présent arrêté sera notifié au directeur du port de XXX ainsi qu'à la capitainerie du port.

Article 4 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux, auprès du tribunal administratif de Fort-de-France, dans un délai de deux mois à compter de sa notification.

Fort-de-France, le

DESTINATAIRES :

**M. XX Directeur du port
Capitainerie du port**

COPIES :

**Préfecture de la Martinique
(pour insertion au RAA)
Préfecture de la Guadeloupe
Commandement de la zone maritime aux Antilles
Direction de la mer de la Martinique
Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Martinique
CROSS Antilles-Guyane
Centre des opérations des Forces Armées aux Antilles
Division « action de l'Etat en mer »**