



**DELEGUE
DU GOUVERNEMENT
POUR L'ACTION
DE L'ETAT EN MER
EN GUYANE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Dispositif ORSEC maritime

Zone Maritime de Guyane



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	TABLE DES MATIERES	
	Date de mise à jour	09/2023

TABLE DES MATIERES

I – INTRODUCTION	10
1. Champ d'application	10
1.1. Objet	10
1.2. Périmètre d'application géographique du dispositif ORSEC maritime.....	11
1.3. Zones de compétences par domaine d'application du dispositif ORSEC maritime Guyane	12
1.3.1. La recherche et le sauvetage des vies humaines en mer (search and rescue - SAR)	12
1.3.2. L'assistance aux navires en difficultés (ANED)	13
1.3.3. La lutte contra les pollutions marines (POLMAR)	13
2. Priorités d'intervention	13
3. Acteurs du dispositif ORSEC maritime	14
3.1. Autorités	14
3.1.1. Préfet de Guyane.....	14
3.1.2. Commandant de Zone Maritime (CZM)	14
3.1.3. L'Etat-major interministériel de zone (EMIZ).....	14
3.1.4. Autorités étrangères.....	15
3.2. Centres opérationnels du dispositif ORSEC maritime.....	15
3.2.1. Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Antilles-Guyane (CROSS-AG)	15
3.2.2. Etat-major interarmées des Forces Armées en Guyane.....	16
3.3. Centres opérationnels partenaires de gestion de crise	16
3.3.1. Centre opérationnel de zone (COZ)	16
3.3.2. Centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS).....	16
3.3.3. Le SAMU de coordination médicale maritime (SCMM) et le SMUR maritime	17
3.4. Centres opérationnels pourvoyeurs de moyens.....	17
3.4.1. Etat-major interarmées des forces armées en Guyane (EMIA FAG)	17
3.4.2. Centre opérationnel des Douanes maritime et terrestre (COD-MT).....	18
3.4.3. Centre opérationnel régionale de la Gendarmerie en Guyane (CORG 973).....	18
PARTIE 1 – DISPOSITIONS COMMUNES	19
II - VEILLE, ALERTE, MONTEE EN PUISSANCE	19
1. Préambule	19
2. Dispositif de veille.....	19
3. Diffusion de l'alerte	20
3.1. Numéros d'urgence (24h/24).....	20
3.2. Annuaire de crise	20
4. Acteurs du dispositif de veille et d'alerte	20
4.1. CROSS AG	20
4.2. Acteurs institutionnels	21
4.3. Autres acteurs	21
5. Niveaux de réponse du dispositif ORSEC maritime	22

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	TABLE DES MATIERES	
	Date de mise à jour	09/2023

5.1. Niveau 1 – Réponse ORSEC maritime courante	22
5.2. Niveau 2 – Réponse ORSEC maritime renforcée	22
5.3. Niveau 3 – Réponse ORSEC maritime d'ampleur	23

III – SYSTEME DE GESTION D'INCIDENTS24

1. Présentation du SGI	24
1.1. Format du SGI.....	24
1.2. Organigramme général	24
2. Description des équipes composant le SGI	26
2.1. Équipe de gestion d'intervention (EGI)	26
2.1.1. Présentation générale	26
2.1.2. Mission de l'EGI	26
2.1.3. Définition de la tactique d'intervention	27
2.1.4. Engagement des moyens.....	27
2.2. Équipe de gestion de crise	27
2.2.1. Présentation et mission de l'EGC.....	27
2.2.2. Composition de l'EGC	28
2.2.3. Les experts	29
3. Interface Mer/Terre.....	30
3.1. Organisation de l'interface.....	30
3.1.1. Fonction d'interface au niveau 1 de l'ORSEC maritime	30
3.1.2. Fonction d'interface au niveau 2 de l'ORSEC maritime	30
3.1.2.1. Liens.....	30
3.1.2.2. Composition.....	30
3.1.2.3 Missions.....	30
3.1.3. Fonction d'interface au niveau 3 de l'ORSEC maritime	31
4. Systèmes d'information du SGI	31
4.1. HERMÈS.....	31
4.2. SYNERGI 22	31
4.2.1. Ouverture d'un événement SYNERGI 22	31
4.2.2. Alimentation d'un événement SYNERGI	32
4.3. SINUS.....	32
5. Outils informatiques d'intérêt maritime.....	32
5.1. Calcul de dérive	32
5.2. Cartographie	32
5.3. Systèmes d'informations maritimes	33

PARTIE 2 – DISPOSITIONS PAR TYPE D'INCIDENT34

IV – SAR SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE.....34

1. SAR maritime	34
1.1. Fondements juridiques de l'intervention de l'État en SAR.....	34
1.1.1. Fondements juridiques internationaux.....	34
1.1.2. Transpositions nationales	35
1.2. Principes génériques du SAR.....	35
1.2.1. Responsabilité du CROSS AG.....	35
1.2.2. Responsabilité du commandant du navire.....	36



DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE

TABLE DES MATIERES

Date de mise à jour

09/2023

1.2.3. Responsabilités et obligations de l'armateur du navire impliqué	36
1.2.4. Détermination du mode d'action	36
2. Circulation de l'information en SAR	36
3. Gestion d'une opération SAR de niveau 1	37
3.1. Définition du niveau 1 SAR.....	37
3.2. SGI au niveau 1 SAR	37
3.3. Aide médicale en mer en niveau 1	37
4. Gestion d'une opération SAR de niveau 2	37
4.1. Définition du niveau 2 SAR.....	38
4.2. SGI au niveau 2 SAR	39
4.3. Médicalisation des secours	39
4.3.1. Objectifs.....	39
4.3.2. Principes de base	39
4.3.3. Niveaux de médicalisation en mer	39
4.3.4. Mise en œuvre de la médicalisation en mer	39
4.3.5. Envoi d'équipes médicales d'intervention au plus près du lieu du sinistre	39
4.3.6. Missions des acteurs de la médicalisation en mer.....	39
4.3.6.1. CROSS AG (EGI SAR).....	40
4.3.6.2. Médecin coordonnateur de l'aide médicale en Mer (MCAM)	41
4.3.6.3. Directeur des secours médicaux en mer (DSM Mer).....	41
4.3.6.4. Les partenaires de la chaîne médicale : SMUR, DIASS des FAG, SDIS.....	41
4.3.7. Mise en place d'un Poste Médical Avancé en mer (PMA Mer)	41
4.3.7.1. Objectifs du PMA Mer	41
4.3.7.2. Choix du navire et organisation du PMA Mer à bord	42
4.3.8. Evacuations médicales directe.....	42
4.4. Sécurité aérienne	42
4.5. Coordination sur zone	43
5. Gestion d'une opération SAR de niveau 3 - Sauvetage maritime de grande ampleur (SMGA)	44
5.1. Définition du niveau 3 SAR – Sauvetage maritime de grande ampleur.....	44
5.2. SGI au niveau 3 SAR	44
5.2.1. Organisation de principe de la gestion de crise en SMGA.....	45
5.2.2. Renforts d'experts.....	46
5.3. Stratégie d'intervention SMGA	46
5.4. Spécificités de l'interface SAR en niveau 3.....	47
5.4.1. Les points de débarquement.....	47
5.4.2. La centralisation des informations et l'expression des besoins logistiques	48
5.4.3. Gestion des impliqués.....	48
5.4.4. Accueil des impliqués à terre	48
5.4.5. Information des familles	49
5.4.6. Mesures conservatoires et information de l'autorité judiciaire.....	49
6. Spécificité d'une opération SAMAR : SAR aéronautique en mer	50
6.1. Fondements juridiques de l'intervention de l'État en SAR aéronautique	50
6.2. Principes génériques du SAR aéronautique en Guyane	51
6.2.1. Délimitations géographiques	51
6.2.2. Responsabilités en matière de SAR aéronautique dans la Zone Maritime Guyane.....	51

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	TABLE DES MATIERES	
	Date de mise à jour	09/2023

6.2.3. Responsabilités dans les opérations de recherche et de sauvetage aéronautique dans les secteurs maritimes (SAMAR)	52
6.3. Principes génériques de déroulement d'une opération SAMAR.....	53
6.3.1. Phase d'alerte	54
6.3.2. Phase de recherche	54
6.3.3. Phase de sauvetage	54
7. Outils d'aide à la décision stratégique SAR	55
V – ANED ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE.....	56
1. Fondements juridiques et principes génériques de l'ANED.....	56
1.1. Définition de l'ANED	56
1.2. Fondements juridiques de l'intervention de l'État	57
1.2.1. La réglementation internationale et européenne	57
1.2.2. Application en droit interne.....	58
1.3. Principes génériques de l'ANED.....	59
1.3.1. Rôle central du CROSS AG	59
1.3.2. Décisions stratégiques du DOS.....	60
2. Circuit générique de l'information en ANED.....	61
3. Gestion d'une opération ANED de niveau 1.....	62
3.1. Définition du niveau 1 ANED	62
3.2. SGI au niveau 1 ANED.....	62
3.3. Evaluation de la situation.....	62
3.4. Mise en demeure.....	63
3.5. Remorquage d'assistance	63
3.6. Escorte.....	63
3.7. Synoptique d'une opération ANED de niveau 1	64
4. Gestion d'une opération ANED de niveau 2.....	66
4.1. Définition du niveau 2 ANED	66
4.2. SGI au niveau 2 ANED.....	66
4.2.1. Répartition des responsabilités	66
4.2.2. Expertises extérieures.....	67
4.3. Mise en demeure.....	67
4.4. Evaluation de la situation.....	67
4.4.1. Décision d'envoi d'une équipe d'évaluation	67
4.4.2. Modalités d'envoi d'une équipe d'évaluation	67
4.4.3. Rôle de l'équipe d'évaluation	67
4.4.4. Eléments complémentaires à l'évaluation faite sur zone	68
4.5. Intervention à bord	68
4.5.1. Décision d'envoi d'une équipe d'intervention	68
4.5.2. Modalités d'envoi d'une équipe d'intervention	68
4.5.3. Rôle de l'équipe d'intervention	69
4.6. Action d'office de l'autorité maritime	69
4.7. Accueil dans un lieu ou un port-refuge	69
4.7.1. Opportunité d'accueil dans une zone refuge ou de maintien en mer	70
4.7.2. La mise à l'abri dans un lieu ou un port refuge	70
4.7.2.1. Le choix du lieu ou du port refuge	70
4.7.2.2. Mise à l'abri dans un lieu ou un port refuge.....	71
4.7.2.3. Mise à l'abri dans un lieu refuge.....	72

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	TABLE DES MATIERES	
	Date de mise à jour	09/2023

5.	Gestion d'une opération ANED de niveau 3.....	73
5.1.	Définition du niveau 3 ANED	73
5.2.	SGI au niveau 3 ANED.....	73
5.2.1.	Répartition des responsabilités	73
5.2.2.	Passage au niveau 3 de l'ORSEC maritime	73
5.2.3.	Expertises extérieures.....	73
5.3.	Mise en demeure.....	76
5.4.	Evaluation de la situation.....	76
5.5.	Intervention à bord	76
5.6.	Intervention d'office de l'autorité maritime	76
5.7.	Accueil dans un lieu ou un port-refuge	76
5.8.	Outils d'aide à la décision stratégiques ANED	76

VI – POLMAR POLLUTION MARINE77

1.	Fondements juridiques et principes génériques POLMAR	77
1.1.	Champs d'application du volet POLMAR du dispositif ORSEC maritime	77
1.1.1.	Distinction des pollutions marines par nature	77
1.1.2.	Distinction des pollutions marines par origine.....	78
1.2.	Fondement juridique de l'intervention de l'État en POLMAR	78
1.2.1.	La réglementation internationale	78
1.2.2.	La réglementation européenne	79
1.2.3.	La réglementation nationale.....	80
1.3.	Principes génériques POLMAR.....	81
1.3.1.	Responsabilité dans la surveillance des pollutions.....	81
1.3.2.	Décisions stratégiques du DOS Mer	81
2.	Circuit générique de l'information en POLMAR.....	82
3.	Gestion d'une opération POLMAR de niveau 1	83
3.1.	Définition du niveau 1 POLMAR	83
3.2.	SGI au niveau 1 POLMAR.....	83
3.3.	Evaluation de la situation.....	83
3.4.	Mise en demeure.....	85
3.5.	Définition de la stratégie de lutte en cas de pollution par hydrocarbures	85
3.5.1.	Stratégie d'intervention 1 : ne rien faire	86
3.5.2.	Stratégie d'intervention 2 : agir à la source	86
3.5.3.	Stratégie d'intervention 3 : agir sur le polluant.....	86
3.5.3.1	Brassage mécanique ou naturel, adapté au traitement des pollutions par hydrocarbures légers (irisations, aspect arc-en-ciel).	86
3.5.3.2	Épandage de dispersants, adapté au traitement de certains types hydrocarbures uniquement.	87
3.5.3.3	Confinement et récupération en mer.	87
3.5.4.	Stratégie d'intervention 4 : protéger les sites sensibles jugés prioritaires	87
3.6.	Engagement des moyens nautiques et aériens	88
3.6.1.	Identification des moyens adaptés	88
3.6.2.	Mobilisation des moyens.....	88
3.7.	Synoptique d'une opération POLMAR de niveau 1.....	88
4.	Gestion d'une opération POLMAR de niveau 2	91
4.1.	Définition du niveau 2 POLMAR	91
4.2.	SGI au niveau 2 POLMAR.....	91



DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE

TABLE DES MATIERES

Date de mise à jour

09/2023

4.2.1. Répartition des responsabilités	91
4.2.2. Passage au niveau 2 de l'ORSEC maritime	92
4.2.3. Expertises extérieures.....	92
4.3. Mise en demeure.....	93
4.4. Définition de la stratégie de lutte en cas de pollution par hydrocarbures	93
4.5. Cas particulier de la lutte contre une pollution par une substance chimique nocive et potentiellement dangereuse (SNPD)	94
4.5.1. Les pollutions chimiques	94
4.5.1.1. Pollution ou menace de pollution en mer	94
4.5.1.2. Cas particulier d'une pollution ou menace de pollution qui provient d'un container ou fût à la dérive	94
4.5.2. Actions immédiates	94
4.5.3. Actions sur le court terme.....	95
4.5.4. Stratégie d'intervention	96
4.5.4.1. Stratégie d'intervention n° 1 : ne rien faire	96
4.5.4.2. Stratégie d'intervention n° 2 : agir à la source	96
4.5.4.3. Stratégie d'intervention n° 3 : agir sur le polluant	96
4.5.4.4. Stratégie d'intervention n° 4 : protéger les sites sensibles jugés prioritaires.....	96
4.6. Engagement des moyens nautiques et aériens	97
4.6.1. Mobilisation des moyens	97
4.6.2. Briefing des moyens.....	97
5. Gestion d'une opération POLMAR de niveau 3	98
5.1. Définition du niveau 3 POLMAR	98
5.2. SGI au niveau 3 POLMAR.....	98
5.2.1. Répartition des responsabilités	98
5.2.2. Passage au niveau 3 de l'ORSEC maritime	100
5.2.3. Expertises extérieures.....	100
5.3. Evaluation de la situation.....	101
5.4. Mise en demeure.....	101
5.5. Définition de la stratégie de lutte en cas de pollution par hydrocarbures	101
5.6. Cas particulier de la lutte contre une pollution par substance chimique nocive et potentiellement dangereuse	101
5.7. Engagement des moyens nautiques et aériens	101
5.8. Interface Mer/Terre en POLMAR.....	102
5.8.1. Actions de lutte anti-pollution en frange littorale	102
5.8.2. Déchargement des polluants récupérés en mer.....	102
5.8.3. Opérations de nettoyage et de décontamination des matériels et des navires	103
5.9. Traitement juridico-financier de l'événement	103
5.9.1. Ouverture d'un dossier précontentieux.....	103
5.9.2. Mesures conservatoires	103
5.9.3. Spécificités de la répression des pollutions en mer	103
6. Outils d'aide à la décision stratégique POLMAR.....	104
ANNEXE I - ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE	105
1. Caractéristiques de la zone	105
1.1. Les conditions météo-océanographiques en Guyane	106
1.1.1. Régime météorologique	106
1.1.2. Vents dominants	106
1.1.3. Courants et marées.....	107



DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE

TABLE DES MATIERES

Date de mise à jour

09/2023

1.1.4. Un trait de côte évolutif	108
1.1.5. Une biodiversité exceptionnelle et fragile	109
1.2. Le trafic maritime.....	110
1.2.1. Caractérisation du trafic de navires de commerce.....	110
1.2.2. Caractérisation du trafic des navires à passagers	113
1.2.3. Caractérisation des activités de plaisance et balnéaires	113
1.2.4. Caractérisation de l'activité de pêche	114
1.3. Le trafic aérien	114
2. Evaluation des risques en zone maritime Guyane	114
2.1. Critères d'évaluation.....	114
2.1.1. Conséquences potentielles sur la vie humaine et santé publique.....	114
2.1.2. Conséquences potentielles sur l'économie.....	115
2.1.3. Conséquences potentielles sur l'environnement.....	115
2.1.4. Conséquences médiatiques	115
2.1.5. Conséquences stratégiques.....	115
2.2. Identification des risques potentiels.....	115
2.2.1. Risques liés aux activités de plaisance	115
2.2.2. Risques liés aux navires de commerce	116
2.2.3. Risques liés aux navires à passagers	116
2.2.4. Risques liés aux aéronefs	116
ANNEXE II - MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES POUVANT INTERVENIR DANS LE CADRE DE L'ORSEC MARITIME.....	117
1. Moyens nautiques	119
1.1. Moyens hauturiers.....	119
1.2. Moyens côtiers	119
1.3. Moyens fluviaux et portuaires.....	120
1.4. Moyens nautiques privés.....	121
2. Moyens aériens	123
ANNEXE III - MAINTIEN EN CONDITION OPERATIONNELLE DU DISPOSITIF	124
1. Constitution du réseau opérationnel ORSEC maritime	124
1.1. Principes du réseau ORSEC maritime.....	124
1.2. Têtes de réseaux ORSEC maritime	124
1.2.1. Tête de réseau pour la recherche et le sauvetage en mer.....	124
1.2.2. Tête de réseau pour l'assistance aux navires en difficulté.....	125
1.2.3. Tête de réseau pour la lutte contre les pollutions en mer	125
1.3. Coordination du réseau ORSEC maritime	125
1.4. Obligation des services et des unités d'intervention	125
1.5. Fiches de tâches des têtes de réseau	125
1.5.1. Réseau ORSEC maritime - Recherche et sauvetage maritimes - SAR (CROSS)	125
1.5.2. Réseau ORSEC maritime - Assistance à Navire en Difficulté - ANED (CROSS)..	126
1.5.3. Réseau ORSEC maritime - Lutte contre les pollutions maritimes - POLMAR (EMIA FAG).....	126
2. Formation et entraînement ORSEC maritime	126
2.1. Obligation en matière d'entraînement ORSEC maritime.....	126
2.2. Objectif des exercices	127
2.3. Catégories d'exercices	127

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	TABLE DES MATIERES	
	Date de mise à jour	09/2023

3. Révision du dispositif.....	128
--------------------------------	-----

ANNEXE IV - DISPOSITIF JURIDIQUE129

1. Fondements juridiques applicables pour l'intervention en mer.....	129
1.1. Consécration du droit d'intervention en mer.....	129
1.1.1. Droit international et européen.....	129
1.1.1.1. La convention de Bruxelles du 29 novembre 1969.....	129
1.1.1.2. La convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (dite "convention de Montego Bay").....	130
1.1.1.3. La convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance maritime.....	130
1.1.2. Instruments juridiques français.....	131
1.1.2.1. Code de l'environnement (article L218-72 -"Mesures de police maritime d'urgence").....	131
1.1.2.2. Code des transports (articles L5141-1 et suivants - "Navires abandonnés et épaves", article L5242-18).....	132
1.2. Exercice du droit d'intervention en mer.....	133
1.2.1. L'intervention sans mise en demeure préalable.....	133
1.2.2. L'intervention dans le cadre de la mise en demeure.....	133
1.2.3. Spécificités d'une intervention au titre de la santé publique.....	134
1.3. Obligation de signalement des événements de mer.....	134
1.4. Régulation ou suspension du trafic maritime.....	135
1.5. Mesures pouvant être prises pour garantir la sécurité aérienne.....	136
1.5.1. Dans les eaux territoriales.....	136
1.5.2. Au-delà des eaux territoriales.....	136
1.5.3. Dans tous les cas.....	136
2. Bases juridiques du dispositif ORSEC maritime.....	137
2.1. Textes relatifs à l'ORSEC maritime.....	137
2.2. Textes relatifs au financement de la gestion de crise maritime.....	137
2.3. Textes relatifs au sauvetage (SAR).....	137
2.4. Textes relatifs à la lutte contre les pollutions en mer (POLMAR).....	138
2.5. Textes relatifs à l'assistance aux navires en difficulté (ANED).....	140
2.6. Textes relatifs à la sécurité de la navigation et au trafic maritime et aérien.....	142

ANNEXE V - ANNUAIRE144

ANNEXE VI - GLOSSAIRE146

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE I	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	09/2023

I – INTRODUCTION

Le dispositif d'organisation de la réponse de sécurité civile en mer pour la zone maritime Guyane (« ORSEC maritime Guyane ») 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 Guyane, 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.

1. 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.

1.1. Objet

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

Il définit les modalités particulières de direction des opérations mises en œuvre sous l'autorité du préfet de Guyane, 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.



DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE

CHAPITRE I

INTRODUCTION

Date de mise à jour

09/2023

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.

1.2. Périmètre d'application géographique du dispositif ORSEC maritime

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



Zone maritime Guyane

ZONE MARITIME	LIMITES
	Une zone délimitée, à partir du point côtier de la frontière entre le Suriname et le Guyane, par :
Zone maritime Guyane	La ZEE bordant le Suriname ;
	La ZEE française bordant la Guyane ;
	La ZEE bordant le Brésil jusqu'au point 03° 40'N - 047° 20'W ;
	La ligne reliant le point côtier 03° 40'N - 047° 20'W (près du Cabo Norte) ;
	Eaux territoriales comprises.

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

¹ Zone de recherche et de sauvetage

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE I	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	09/2023

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 des fleuves.

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.

1.3. Zones de compétences par domaine d'application du dispositif ORSEC maritime Guyane

Le dispositif ORSEC maritime Guyane s'articule autour de différents types d'évènements probables en zone maritime Guyane 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**.

1.3.1. 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 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 pour la zone maritime 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-Lucie², appelée « SRR Fort-de-France ».



Search and Rescue Region du CROSS AG

² Antigua-et-Barbuda, Saint Christophe-et-Nieuvès, la Dominique, Sainte-Lucie, Anguilla et Montserrat, et les îles dites « îles au vent » de Sint Maarten, Saba et Saint-Eustache.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE I	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	09/2023

1.3.2. 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 de Guyane. Au-delà de la ZEE française, les actions de police maritime de l'urgence sont effectuées dans un cadre de coopération régionale.

En matière d'ANED, 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.

1.3.3. La lutte contre les pollutions marines (POLMAR)

La coordination des opérations POLMAR s'exerce dans les limites de la ZEE française de Guyane. Au-delà, les actions de police maritime de l'urgence sont effectuées dans un cadre de coopération régionale.

Au titre du Code de la Défense, la Marine nationale est chargée de l'organisation et de la conduite des opérations de lutte anti-pollution dans la ZEE de Guyane. Dans la ZMG, l'EMIA FAG, situé à Cayenne, exerce ces responsabilités.

2. Priorités d'intervention

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

- Priorité 1 : **sécurité des personnes.**
- Priorité 2 : **protection de l'environnement.**
- Priorité 3 : **protection des intérêts connexes de la France³.**
- Priorité 4 : **préservation du navire et/ou des biens.**
- Priorité 5 : **libre circulation maritime.**

³ 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 GUYANE	
	CHAPITRE I	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	09/2023

3. Acteurs du dispositif ORSEC maritime

3.1. Autorités

3.1.1. Préfet de Guyane

En ZMG, le préfet de Guyane, en tant que délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer (DDG AEM), est le directeur des opérations de secours en mer (DOS), assisté par le commandant de zone maritime (CZM). Le DDG AEM est investi du pouvoir de police générale en mer.

Lorsqu'un événement maritime justifiant une réponse de sécurité civile en mer a des conséquences à terre, l'ORSEC zonale peut être mise en œuvre, sous l'autorité du préfet de Guyane. Ainsi en cas d'événement impactant la Guyane, le préfet assure les fonctions de directeur des opérations de secours (DOS) à terre et en mer.

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 Guyane permet une simplification des interfaces mer-terre, notamment en matière de transmission des informations et de synthèse.

3.1.2. Commandant de Zone Maritime (CZM)

Le CZM est l'assistant du DDG AEM dans l'exercice de ses attributions de représentant de l'État en mer. Sous l'autorité du DDG AEM, le CZM coordonne l'action en mer des administrations et la mise en œuvre de leurs moyens.

Il bénéficie du concours des services de l'État qui mettent à sa disposition les moyens dont ils disposent, l'informent si nécessaire de la gestion et de la mise en œuvre de ces moyens dans le cadre de leurs missions propres et lui rendent compte de l'exécution des tâches et des difficultés rencontrées.

Dans le cadre de l'ORSEC maritime, il centralise le compte-rendu des têtes de réseaux.

Par ailleurs, le CZM est coordonnateur national délégué en matière de renseignement de sécurité maritime. A ce titre, il est en charge, via l'EMIA FAG, de la gestion de l'information nautique, et notamment de la diffusion des avis urgents aux navigateurs (AVURNAV) locaux.

La permanence opérationnelle du CZM est assurée par une astreinte téléphonique (+594 694 242 170).

3.1.3. L'Etat-major interministériel de zone (EMIZ)

L'état-major interministériel de zone de défense et de sécurité (EMIZ) est notamment chargé d'assurer une astreinte opérationnelle au niveau zonal dans les domaines de la défense et de la sécurité civiles.

Il participe au profit du DOS à la montée en puissance et à l'activation du centre opérationnel zonal (COZ) de la préfecture, dans le cadre de la gestion de crise.

Il est l'interlocuteur unique du COGIC au niveau national.

Il est le point d'entrée privilégié pour tout ce qui relève de l'activité opérationnelle zonale du CODIS de Guyane et des organismes déconcentrés de la préfecture de Guyane.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE I	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	09/2023

3.1.4. Autorités étrangères

Les centres opérationnels voisins de la zone maritime Guyane peuvent être sollicités :

- soit pour la mise en œuvre des moyens dont ils assurent le contrôle opérationnel ;
- soit pour coordonner le volet terrestre de l'intervention si celui-ci intervient dans leur zone de responsabilité.

3.2. Centres opérationnels du dispositif ORSEC maritime

Le DDG AEM, DOS 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 CO EMIA FAG. Lorsqu'ils mènent des opérations dans le cadre de l'ORSEC maritime, les responsables de ces deux centres de gestion opérationnelle peuvent mobiliser tout moyen disponible appartenant aux administrations de l'État, aux collectivités territoriales, aux établissements publics ou aux entreprises privées⁴.

3.2.1. 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 *Search and Rescue Region Fort-de-France* (SRR FDF). 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 maritime⁵.
- 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.

⁴ 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.

⁵ Décret n°2011-2108 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE I	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	09/2023

- 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 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 JULIS⁶).
- 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.

3.2.2. Etat-major interarmées des Forces armées en Guyane

Sous l'autorité du chef d'état-major interarmées (CEMIA), l'EMIA FAG :

- a) assure le contrôle opérationnel de l'ensemble des moyens aéro-maritimes militaires déployés dans la zone (y compris la gendarmerie maritime) ;
- b) s'appuie notamment sur la cellule antipollution de la Base navale de Degrad des Cannes, qui assure l'entretien, la conservation et la mise en œuvre du matériel de lutte anti-pollution hauturière et des équipements des équipes d'évaluation et d'intervention (EEI).
- c) assure le commandement des opérations dans le domaine de la lutte contre les pollutions maritimes. Une « équipe de gestion d'intervention » (EGI) est alors constituée pour diriger ces opérations.
- d) jusqu'au ralliement (ou la prise en charge à distance de l'opération) par le chef de l'EGI POLMAR, l'officier de suppléance d'état-major (OSEM) assure la veille de la fonction « gestion d'intervention » même si l'activation d'une EGI telle que décrite plus loin n'est pas encore décidée ou ne s'avère pas nécessaire (événements de niveaux de gravité 1).

3.3. Centres opérationnels partenaires de gestion de crise

3.3.1. Centre opérationnel de zone (COZ)

L'Etat-major interministériel de zone est, pour le compte du préfet de Guyane, le point d'entrée unique des problématiques concernant la sécurité et la défense civiles terrestres. Son centre opérationnel, se situe dans les locaux de la préfecture de Guyane.

Il assure une veille opérationnelle de sécurité civile par le biais d'une astreinte et participe au profit du DOS terre, en collaboration avec les acteurs nécessaires, à la montée en puissance de la préfecture dans le cadre de la gestion de crise. L'EMIZ assure également la tutelle de l'emploi de l'hélicoptère de la sécurité civile (type Dragon).

3.3.2. Centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS)

Le CODIS de Guyane assiste le DOS terre. Responsable de la mise en œuvre du dispositif ORSEC zonal, il est, avec le COZ, l'interlocuteur privilégié des acteurs de l'ORSEC maritime dans le cadre de l'interface mer/terre.

⁶ Juridiction du littoral spécialisée

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE I	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	09/2023

3.3.3. Le SAMU de coordination médicale maritime (SCMM) et le SMUR maritime

Le SAMU de coordination médicale maritime (SCMM) pour la zone maritime Guyane est le CHU de Fort-de-France.

Il est chargé de l'organisation de l'aide médicalisée en mer. En opérations, le SCMM détermine et met en œuvre, dans le plus court délai possible, la réponse médicale la mieux adaptée à la nature de l'appel :

- en étroite liaison avec le CROSS AG, qui détermine et engage les moyens de sauvetage les plus adaptés dans lesquels prend place l'équipe, le SCMM choisit les équipes médicales disponibles et en fixe la composition ;
- le SCMM s'assure de la disponibilité des moyens d'hospitalisation publics ou privés adaptés à l'accueil du patient et prépare l'accueil du patient ;
- le cas échéant, le SCMM organise le transport du patient du point de débarquement à l'établissement de soins.

En cas d'événement SAR de grande ampleur, le SCMM joue également le rôle de régulateur médical. Il peut être amené à choisir un directeur de secours maritimes (DSM), projeté sur zone et chargé de la mise en place d'un poste médical avancé (PMA) voire du tri des victimes.

La structure mobile d'urgence et de réanimation maritime (SAMU) local est le centre hospitalier de Cayenne (CHC).

Le SAMU intervient suite à la régulation médicale du SCMM afin d'assurer la prise en charge d'un patient dont l'état requiert de façon urgente une prise en charge médicale et de réanimation et, après régulation par le SCMM, le transport de ce patient vers un établissement de santé. Pour l'exercice de ces missions, l'équipe d'intervention de la structure mobile d'urgence comprend un médecin.

3.4. 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 Guyane, de :

- préparer son organisation de la gestion de l'événement et d'en fournir la description sommaire sur demande 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.

3.4.1. Etat-major interarmées des forces armées en Guyane (EMIA FAG)

L'EMIA FAG assure en tout temps le contrôle opérationnel de l'ensemble des moyens militaires affectés ou déployés dans la zone de responsabilité permanente Guyane : 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 notamment sur la cellule antipollution de la Base navale de Degrad des Cannes, qui assure l'entretien, la conservation et la mise en œuvre du matériel de lutte anti-pollution hauturière et des équipements des équipes d'évaluation et d'intervention (EEI).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE I	INTRODUCTION
	Date de mise à jour	09/2023

3.4.2. 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 (dont Gendarmerie maritime), la douane est la seule administration de l'Action de l'Etat en mer en zone maritime Guyane disposant d'un moyen hauturier.

3.4.3. Centre opérationnel régional de la Gendarmerie en Guyane (CORG 973)

Le centre opérationnel régional de la gendarmerie (CORG) assure une permanence H24 et assure le contrôle de l'ensemble des moyens terrestres, fluviaux ou aériens de la gendarmerie en Guyane (hors gendarmerie maritime).

Le CORG peut être sollicité par les centres opérationnels chargés de l'intervention pour demander un concours de moyen et la participation de ces moyens à toute mission de sécurité civile en mer.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE II	VEILLE, ALERTE, MONTEE EN PUISSANCE
	Date de mise à jour	09/2023

Partie 1 – Dispositions communes

II - VEILLE, ALERTE, MONTEE EN PUISSANCE

1. 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 appropriés en fonction de l'ampleur du sinistre pour permettre de déterminer la stratégie de lutte adéquate à mettre en place.

2. Dispositif de veille

Le dispositif ORSEC est :

- **permanent** : il ne se « déclenche » pas, mais demeure actif par défaut à son niveau 1 en raison de la permanence de l'alerte et de la vigilance ;
- **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 d'alerte opérationnelle.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE II	VEILLE, ALERTE, MONTEE EN PUISSANCE
	Date de mise à jour	09/2023

3. Diffusion de l'alerte

3.1. Numéros d'urgence (24h/24)

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

**CZM / OAAEM⁷ +594 6 94 24 21 70
 +594 6 94 24 12 08**

3.2. 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'adresse mail suivante :

czm-guyane.cmi.fct@intradef.gouv.fr

4. Acteurs du dispositif de veille et d'alerte

Le dispositif ORSEC maritime relève de l'autorité unique du préfet de Guyane, DDG AEM, et, à ce titre, 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.

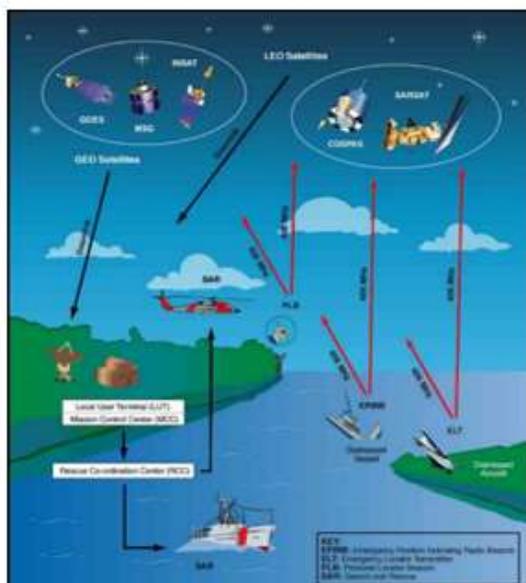
4.1. CROSS AG

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 ».

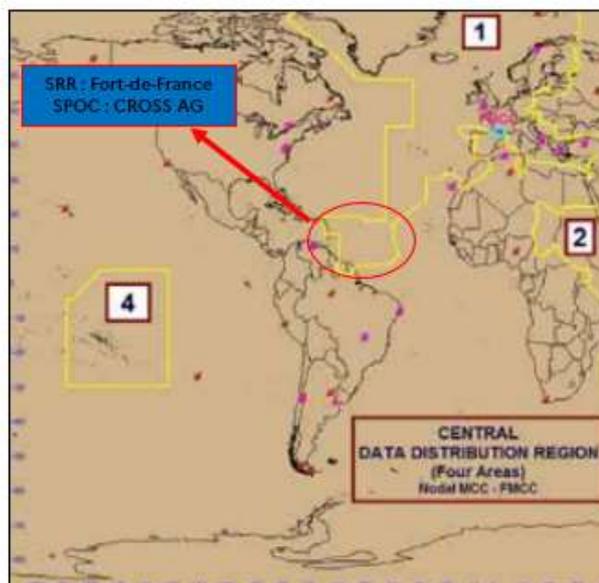
⁷ Officier d'Astreinte de l'Action de l'Etat en Mer

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE II	VEILLE, ALERTE, MONTEE EN PUISSANCE
	Date de mise à jour	09/2023

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 (FMCC)*⁸ de Toulouse. Il exploite également dans le cadre du SMDSM un réseau de stations déportées de radiocommunications⁹ et dispose de récepteurs AIS déportés.



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 CNSP¹⁰ et de détections satellitaires réalisées par le système *CleanSeaNet* pour la détection des pollutions marines.

4.2. Acteurs institutionnels

Il appartient aux commandants des navires et des aéronefs de l'État, aux pilotes de ports, aux inspecteurs du centre 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 dépendent¹¹, en fonction de la nature de l'événement et des procédures définies par les services de l'État auxquels ils appartiennent¹².

4.3. Autres acteurs

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

⁸ Centre Spatial de Toulouse Cospas-Sarsat

⁹ VHF ASN / phonie et MF ASN

¹⁰ Centre National de Surveillance des pêches

¹¹ FAG, CORG 973, COD-MT, CODIS 973

¹² Arrêté du 27 janvier 2017 relatif aux échanges d'information sur la navigation maritime

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE II	VEILLE, ALERTE, MONTEE EN PUISSANCE
	Date de mise à jour	09/2023

Le cheminement des alertes venant de la terre pour un événement ayant des répercussions en mer est précisé dans le dispositif ORSEC terrestre. 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. Interface Mer/Terre).

5. 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 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.

5.1. 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 existants dans leur configuration courante, sans renfort. 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, en cas de pollution maritime, un responsable des opérations maritimes de l'EMIA FAG.

5.2. 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 au bureau 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*, etc.) ;
- **en moyens ou équipements** : l'appel à des moyens étatiques supplémentaires, la réquisition de moyens civils ou la passation de marchés publics permettant d'affréter des moyens privés dans l'urgence (OSRL, remorqueurs, navires d'opportunité, etc.).

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 de la division opérations (CDIVOPS) de l'EMIA FAG 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 CROSS AG et/ou le l'EMIA FAG. 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE II	VEILLE, ALERTE, MONTEE EN PUISSANCE
	Date de mise à jour	09/2023

5.3. 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'évènement 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.

L'ampleur de l'évènement donne lieu à la mise en œuvre d'une équipe de gestion de crise (EGC) 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 Guyane (COZ). Le système de gestion d'incidents repose alors sur une ou plusieurs EGI thématiques ainsi qu'une unique 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, notamment via HERMÈS, et donne lieu à l'ouverture d'un événement SYNERGI 2(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 l'EMIA FAG) 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 GUYANE	
	Chapitre III	SYSTEME DE GESTION D'INCIDENTS
	Date de mise à jour	09/2023

III – SYSTEME DE GESTION D'INCIDENTS

1. 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.

1.1. 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 Guyane.

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.

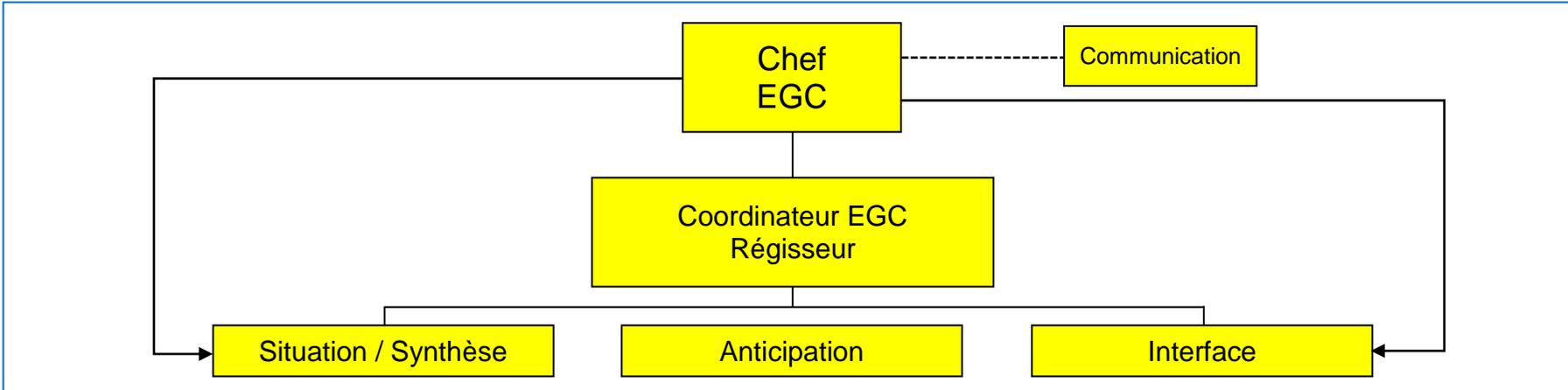
1.2. Organigramme général

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

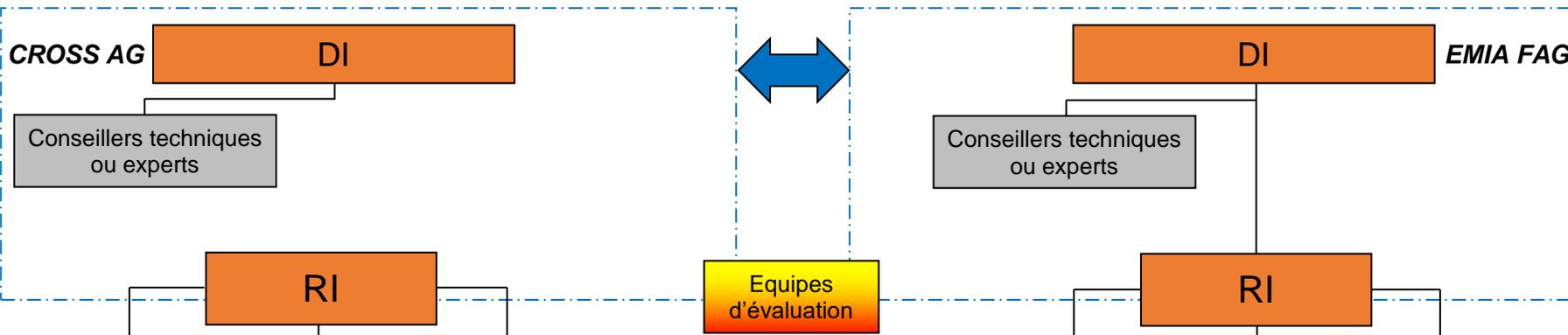
	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	Chapitre III	SYSTEME DE GESTION D'INCIDENTS
	Date de mise à jour	09/2023

DOS (DDG AEM)

Gestion de crise (EGC)



Gestion d'intervention (EGI)



Conduite de l'intervention



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE III	SYSTEME DE GESTION D'INCIDENTS
	Date de mise à jour	09/2023

2. Description des équipes composant le SGI

2.1. Équipe de gestion d'intervention (EGI)

2.1.1. Présentation générale

L'équipe de gestion d'intervention compétente est définie selon le type d'incident rencontré. En zone maritime Guyane, 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)	EMIA FAG

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 ;
- du directeur d'intervention qui organise, conduit, coordonne l'intervention et dirige l'EGI ;
- 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 :

2.1.2. Mission de l'EGI

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

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 interventions.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE III	SYSTEME DE GESTION D'INCIDENTS
	Date de mise à jour	09/2023

2.1.3. 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.

2.1.4. Engagement des moyens

Le choix des moyens, leur engagement et leur désengagement sont de la responsabilité du RI 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, Douanes, Affaires maritimes, 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.

2.2. Équipe de gestion de crise

2.2.1. 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, etc.), d'**assurer l'information et la liaison avec les autorités** centrales, de définir la **stratégie de communication** ainsi que d'**anticiper les répercussions** à court, moyen et long termes, notamment avec la mise en place d'une l'interface mer-terre en cas d'éventuelles conséquences des évènements sur le littoral.

Une attention particulière est accordée aux domaines où l'évènement 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.

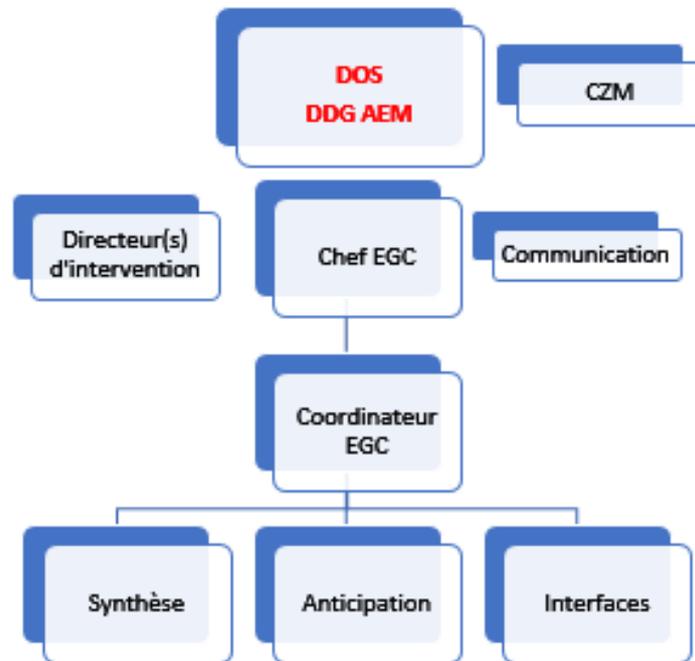
	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE III	SYSTEME DE GESTION D'INCIDENTS
	Date de mise à jour	09/2023

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 ou les DI, 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 et ses représentants ;
- définit la stratégie de communication et éléments de langage, s'assure de la couverture image de l'événement, organise les prises de parole et veille l'évolution de la médiatisation de l'événement jusqu'à la fin de la crise¹³.

2.2.2. 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 communication de la préfecture de Guyane auquel elle fournit la synthèse des informations à communiquer.



¹³ Le DOS conserve la responsabilité générale de l'intervention et l'exclusivité de la communication vers les médias.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE III	SYSTEME DE GESTION D'INCIDENTS
	Date de mise à jour	09/2023

Si la composition de l'EGC demeure variable en fonction du type d'événement, des fonctions essentielles doivent être activées en toutes circonstances (certaines fonctions peuvent être mutualisées, si les circonstances le permettent) :

- **chef de l'EGC** : en principe le CZM, chargé notamment de 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 le/les EGI, préparer les briefings et assurer le suivi des décisions du DOS ;
- **fonction « interfaces »** : chargée des liens avec les différents acteurs locaux concernés (armateurs, services de l'Etat, élus, etc.), les autorités centrales 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 communication de la Préfecture de Guyane.

Ces fonctions sont assurées en priorité par le personnel du bureau AEM renforcé par des personnels des administrations concourant à l'AEM ainsi que par des experts extérieurs. Les expertises mobilisables sont détaillées dans chaque volet.

L'EGC étant armée au COZ, du personnel de l'EMIZ doit y être intégré afin d'assurer le bon fonctionnement logistique et technique du COZ.

2.2.3. 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 profit de la ou des 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 973 – EMIZ - FAG
POLMAR	CEPPOL - CEDRE – IFREMER – METEO France – CSN AG – DGTM – Armateur et/ou P&I – Société de certification – FAG – SARA - GPM
ANED	CSN AG – DGTM - Armateur - Société de classification - Salvage master - P&I –GPM – DGTM - FAG - METEO France

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE III	SYSTEME DE GESTION D'INCIDENTS
	Date de mise à jour	09/2023

3. Interface Mer/Terre

3.1. Organisation de l'interface

L'interface constitue le dispositif permettant la communication entre les responsables de la gestion de la crise en mer et leurs homologues 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.

3.1.1. Fonction d'interface au niveau 1 de l'ORSEC maritime

Au niveau 1, l'interface avec la terre est assurée par le centre opérationnel (CROSS AG ou EMIA FAG via OOAEM) en charge de l'évènement.

3.1.2. Fonction d'interface au niveau 2 de l'ORSEC maritime

3.1.2.1 Liens

Au niveau 2 de l'ORSEC maritime, des liaisons entre 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 (DI). Le COZ 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, cette liaison est établie directement entre le COZ et l'EGI.

3.1.2.2 Composition

L'interface avec la terre est assurée par le DI, en lien avec l'OAAEM. Afin d'assurer l'interface Mer/Terre, l'EGI peut armer si nécessaire une cellule « interface » dont la composition relève du DI. Elle peut comprendre à titre d'exemple un officier du SDIS 973¹⁴, le médecin conseiller pour l'aide médicale en mer (MCAM) ou un spécialiste du type de navire impliqué.

3.1.2.3 Missions

La cellule « interface » de l'EGI remplit les missions définies par le DI, 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 ;
- 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'OAAEM.

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.

¹⁴ Responsable de l'interface avec le PCO ou le COD, et le CODIS.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE III	SYSTEME DE GESTION D'INCIDENTS
	Date de mise à jour	09/2023

3.1.3. Fonction d'interface au niveau 3 de l'ORSEC maritime

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

L'interface avec la terre est assurée par l'EGC de la façon suivante :

- constitution d'une cellule « interface » 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.

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

4. Systèmes d'information du SGI

4.1. HERMÈS

L'application HERMÈS est une main-courante partagée accessible sur Internet, développée par le ministère des armées et utilisée dans le cadre de l'ORSEC maritime par les centres opérationnels gestionnaires d'intervention (EMIA FAG, 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 HERMES et SYNERGI 2 est assurée par la cellule « interface » de l'EGC, le cas échéant.

4.2. SYNERGI 22

Développée par la Sécurité civile, l'application SYNERGI 22 (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 22 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, etc.) ainsi que les autorités centrales (CoFGC, COGIC).

L'administrateur SYNERGI 22 de l'équipe de gestion de crise en Guyane est l'EMIZ. Il est le correspondant privilégié de l'administrateur national de SYNERGI 22, le gestionnaire technique local de l'application et le gestionnaire des droits d'utilisation au sein de l'EGC.

4.2.1. Ouverture d'un événement SYNERGI 22

La décision de créer un événement SYNERGI 22 relève directement du DOS. 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE III	SYSTEME DE GESTION D'INCIDENTS
	Date de mise à jour	09/2023

Concrètement, l'ouverture de l'événement SYNERGI 22 est effectuée par la cellule « interface » de l'EGC au niveau 3 de l'ORSEC maritime et par l'EMIZ, en lien avec l'OAAEM 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 22 créé par l'EGC, cette dernière doit l'ouvrir sur la base de données des événements terrestres (« Zone de défense » et non « Zone maritime Guyane »).

4.2.2. Alimentation d'un événement SYNERGI

Tout au long de la gestion de crise, SYNERGI 2 est alimenté exclusivement par la cellule « interface » de l'EGC (ou l'EMIZ en lien avec l'OAAEM en l'absence d'EGC), après validation formelle du chef de l'EGC ou de l'OAAEM. SYNERGI 2 ne constituant pas une main-courante exhaustive de suivi de la crise, seules les informations consolidées et pertinentes pour les autorités centrales ont vocation à y figurer.

4.2.3. Clôture d'un événement SYNERGI

A l'instar de la création de l'événement, la décision de clôture de l'événement relève directement du DOS. La clôture est effectuée par la cellule « interface » de l'EGC (ou l'EMIZ en lien avec l'OAAEM en l'absence d'EGC). Il est important de noter qu'un dossier clos reste consultable dans l'application SYNERGI 2 et qu'il peut être réactivé.

4.3. 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-pompiers¹⁵. 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.

5. Outils informatiques d'intérêt maritime

5.1. Calcul de dérive

MOTHY est un outil développé par Météo France pour simuler la dérive de naufragés, 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.

5.2. Cartographie

DATA SHOM¹⁶ 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.

¹⁵ Arrêté du 17 février 2010 portant création d'un traitement automatisé de données à caractère personnel dénommé « système d'information numérique standardisé » (SINUS)

¹⁶ <https://data.shom.fr/>

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE III	SYSTEME DE GESTION D'INCIDENTS
	Date de mise à jour	09/2023

GEOPORTAIL¹⁷ 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.

INPN¹⁸ (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.

5.3. Systèmes d'informations maritimes

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.

MAS¹⁹ (*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.

ASTERIE²⁰ 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).

¹⁷ <https://www.geoportail.gouv.fr/carte>

¹⁸ www.inpn.mnhn.fr + <https://inpn.mnhn.fr/viewer-carto/espaces/I056FR3800646>

¹⁹ <https://mas-marinenationale.cls.fr/mui>

²⁰ http://asterie.application.equipement.gouv.fr/Asterie/default_internet.htm



DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE

CHAPITRE IV

SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE

Date de mise à jour

09/2023

Partie 2 – Dispositions par type d'incident

IV – SAR

SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE

Les dispositions prévues dans le présent volet décrivent, dans le cadre du sauvetage de la vie humaine (*Search and rescue* - SAR), 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.

1. SAR maritime

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

1.1.1. 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

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.

1.1.2. 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 DROM-COM, le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer :

- 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.

1.2. Principes génériques du SAR

1.2.1. 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 (SRR FDF). De plus, 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

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 la 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.

1.2.2. 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.

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

L'armateur est tenu aux obligations suivantes :

- connaissance du nombre de personnes à bord (obligation d'avoir une procédure de comptage pour tous les navires à passagers exploités en France)²¹ ;
- transmission de la liste d'équipage au CROSS AG ou à l'EGC (code des transports) ;
- mise à disposition du plan de coopération SAR²². 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.

1.2.4. Détermination du mode d'action

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

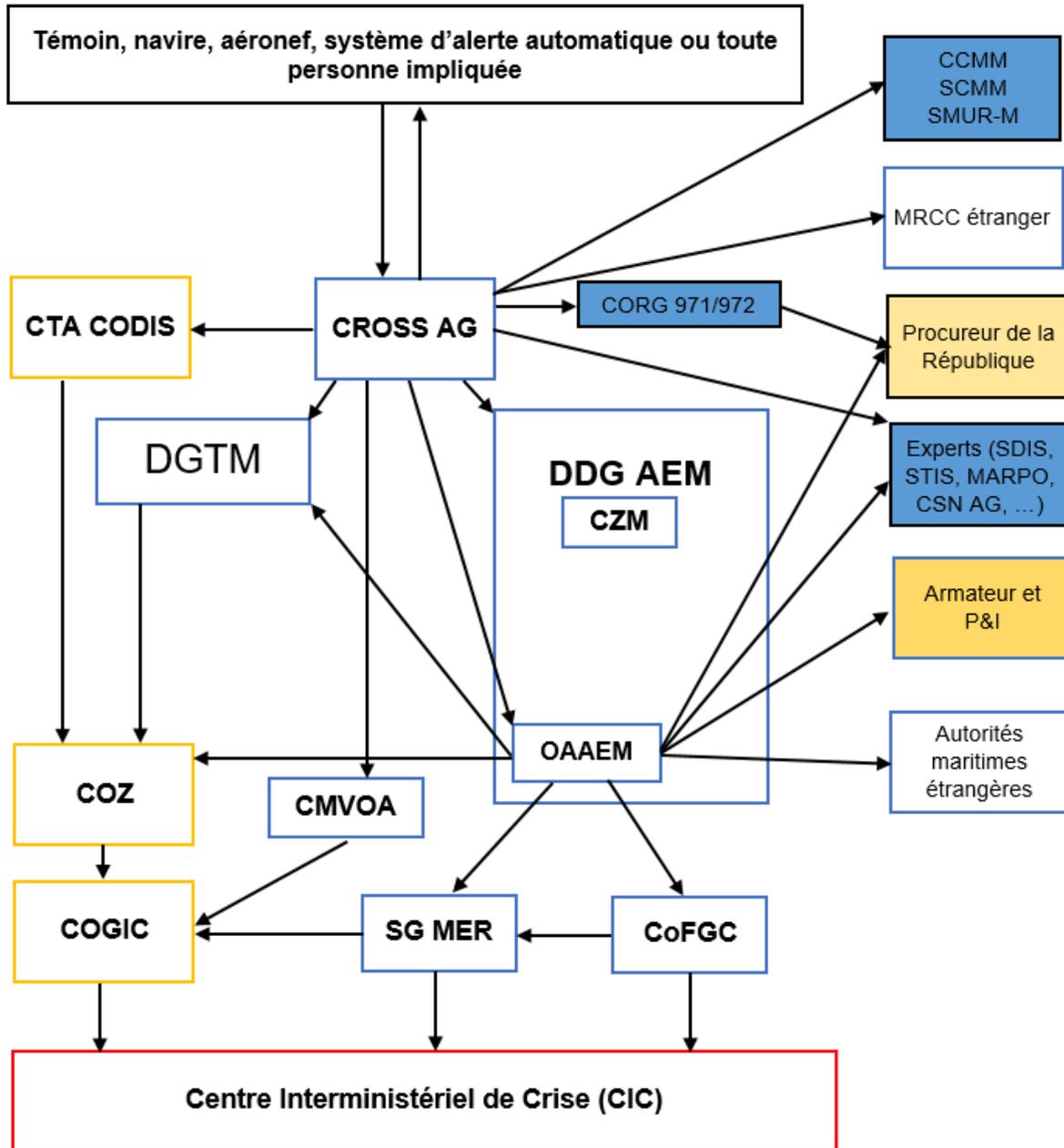
2. Circulation de l'information en SAR

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.

²¹ Arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, plus spécifiquement la division 170

²² Conformément à la convention SOLAS et à la circulaire MSC/Circ. 1079/Rev.1 du 16 juin 2017

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.



3. 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

3.1. 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 recherche et/ou la prise en charge de quelques victimes, blessés ou non, dans la zone de compétence du CROSS AG.

3.2. 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.

3.3. 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 procédure 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 (compétent pour la Guyane), en charge de la logistique médicale, se met en contact avec le SAMU de Guyane afin de proposer l'équipe médicale destinée à médicaliser le moyen retenu par le CROSS AG et 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 ;
- si l'état de la victime le justifie (urgence vitale absolue, cas spécifique de l'accident de plongée, etc.), 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 de santé.
- le SAMU déploie une équipe en mer si nécessaire.

4. Gestion d'une opération SAR de niveau 2

4.1. 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 :

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

- **en effectifs** : en complément du personnel de permanence, des personnes affectées au CROSS AG, au SCMM ou auprès du CZM (bureau 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, marins-pompier, inspecteurs de la sécurité des navires, EEI, etc.) ;
- **en moyens ou équipements** : moyens de l'Etat, réquisition/affrètement de moyens civils, utilisation de navires d'opportunité, etc.

4.2. 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, via l'OAAEM et si 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. Une permanence assurée à distance par un membre du bureau AEM peut être requise dans ce cadre.

4.3. 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.

4.3.1. 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.

4.3.2. 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.

4.3.3. 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 ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

- **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 avec maintien des blessés à bord ;
- 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, etc.

4.3.4. Mise en œuvre de la médicalisation en mer

- le SCMM met en alerte le SAMU 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 du SAMU et les vecteurs mobilisés par l'EGI ;
- le SCMM mobilise le SAMU 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 DI.

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

Dès qu'elles ont été rassemblées, la/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.

4.3.6. Missions des acteurs de la médicalisation en mer

4.3.6.1. CROSS AG (EGI SAR)

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

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

4.3.6.2. 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, etc.) à partir des éléments reçus du navire ;
- détermine la dimension médicale du dispositif matériel et humain ;
- désigne le DSM Mer (SAMU) ;
- 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, etc.) ;
- 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.

4.3.6.3. 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, etc.).

4.3.6.4. Les partenaires de la chaîne médicale : SMUR, DIASS des FAG, 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 GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

4.3.7. 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, etc.).

4.3.7.1. 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, etc.).

4.3.7.2. 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*²³ 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 ;
- 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.).

²³ Un lot *damage control* a été attribué par la DGSCGC au SDIS de Cayenne.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

Le PMA Mer est toujours placé sous l'autorité du capitaine du navire sur lequel il est positionné. 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.

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

4.4. 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.

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'EMIZ 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, etc.).

4.5. 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).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

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

5. 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.

5.1. 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. La capacité de réponse doit être 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 médiatique 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.

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.

5.2. SGI au niveau 3 SAR

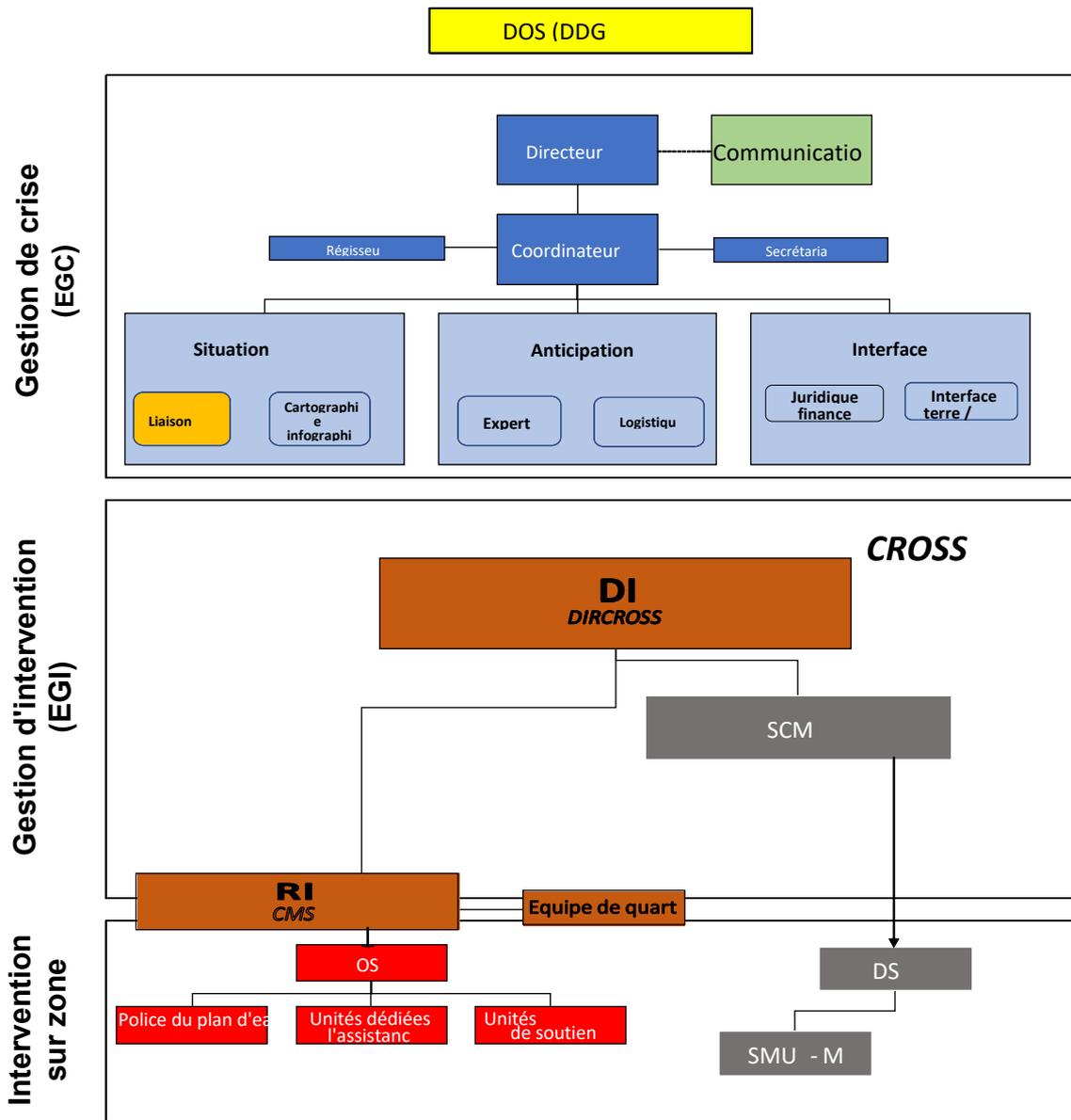
L'EGI, comme dans le cadre du niveau 2 SAR, est activée au sein du CROSS AG. Elle assure la conduite et les orientations tactiques de l'opération de sauvetage, en application de la stratégie générale définie par le DOS Mer.

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

Le 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 via l'OAAEM et HERMÈS, et donne lieu à l'ouverture d'un évènement SYNERGI. Le CoFGC et le CMVOA en sont informés.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

5.2.1. Organisation de principe de la gestion de crise en SMGA



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

5.2.2. 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 solliciter (en présentiel ou à distance) les mêmes experts mobilisés.

Afin d'éclairer la prise de décisions stratégiques, des experts présents en Guyane 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 OPJ de la Gendarmerie maritime (liaison avec le procureur de la République) ;
- d'un représentant de l'armateur ;
- un représentant du SDIS.

5.3. 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 (maintien à bord des personnes en bonne santé) ;
- médicalisation à bord ;
- évacuation totale et abandon du navire ;
- récupération des naufragés à la mer.

L'évacuation totale 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 type navires de croisière dont l'évacuation en mer est très difficilement réalisable.

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

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

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 ou plusieurs navires 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 (en lien avec le médecin du SCMM) 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. Les limites capacitaires des structures de soins ainsi que les caractéristiques du lieu de débarquement sont ici déterminantes.

5.4. Spécificités de l'interface SAR en niveau 3

5.4.1. 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, définit, au titre de son autre casquette de DOS terre, le ou les point(s) de débarquement et d'accueil des naufragés. 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.

Une fois la décision du lieu de débarquement prise, il peut être nécessaire d'y installer une plate-forme médicale d'attente, dimensionnée pour prendre en charge un très grand nombre de victimes nécessitant ou non des soins. Cette structure médicalisée 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 de Guyane.

Le dispositif ORSEC « secours à nombreuses victimes » (NOVI) organise 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 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.

En Guyane, seul le GPM DDC dispose de l'infrastructure (terminaux conteneurs, etc.) et de l'accessibilité (réseau routier et aéroportuaire) permettant l'accueil d'un afflux massif de naufragés. Les ports de Pariacabo (Kourou) et Saint Laurent du Maroni peuvent éventuellement être envisagées en cas d'évènement de moindre ampleur.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

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

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

La cellule « interface » regroupe des représentants des 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.

5.4.3. 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 le 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 SINUS²⁴, une fois déployé en zone maritime Guyane. Ce système permettra de partager les informations entre les différentes autorités (EGC, COZ) ainsi qu'entre les différents services (SDIS, 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 SDIS pour assurer le **décompte rapide** au débarquement à des fins strictement opérationnelles et sans préoccupation d'identification.

5.4.4. Accueil des impliqués à terre

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

L'EGC transmet au COZ toutes les informations nécessaires 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 « interface » 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.

²⁴ 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 GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

Le 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) ;
- coordonne 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 COZ 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 ou « Soutien aux populations » 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.

5.4.5. 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 Guyane. 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 COZ 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 et aux standards du CROSS AG et du CODIS pour que ceux-ci le transmettent aux familles sans perturber la chaîne opérationnelle.

En outre, en cas d'implication de ressortissants étrangers, ces mêmes informations peuvent être transmises aux autorités consulaires concernées qui peuvent, le cas échéant, décider d'armer une cellule relais d'information des familles.

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

5.4.6. 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 ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

- 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 assure 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 à bord du navire sinistré, afin de procéder au recueil des preuves.

6. 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, en Guyane, 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.

6.1. 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 SAR 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).

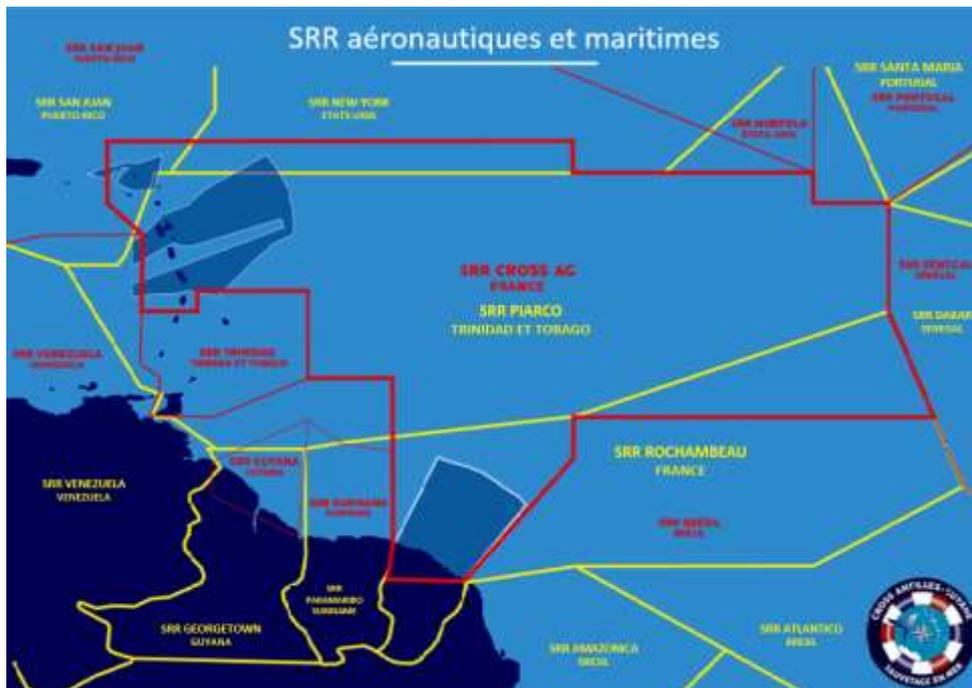
	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

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.

6.2. Principes génériques du SAR aéronautique en Guyane

6.2.1. Délimitations géographiques



Au sein de la SRR maritime FDF relevant du CROSS AG se superposent quatre portions de SRR aéronautiques : Piarco, San Juan, New York et Rochambeau (Guyane).

6.2.2. Responsabilités en matière de SAR aéronautique dans la Zone Maritime Guyane

Dans la zone sous responsabilité française (SRR aéronautique Rochambeau) :

- 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 du centre de coordination de sauvetage Air ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

- la responsabilité générale des opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse en mer appartient au DDG AEM²⁵.

Le centre de coordination de sauvetage Air (ARCC) français en Guyane sont assurés par le SNA/AG qui agit :

- soit en tant qu'ARCC dans la SRR aéronautique de Rochambeau ;
- soit en assurant l'interface opérationnelle avec un organisme aéronautique étranger (ARCC/ARSC ou autre) responsable des opérations SAR aéronautique.

6.2.3. 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 Guyane, 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).

²⁵ 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 GUYANE

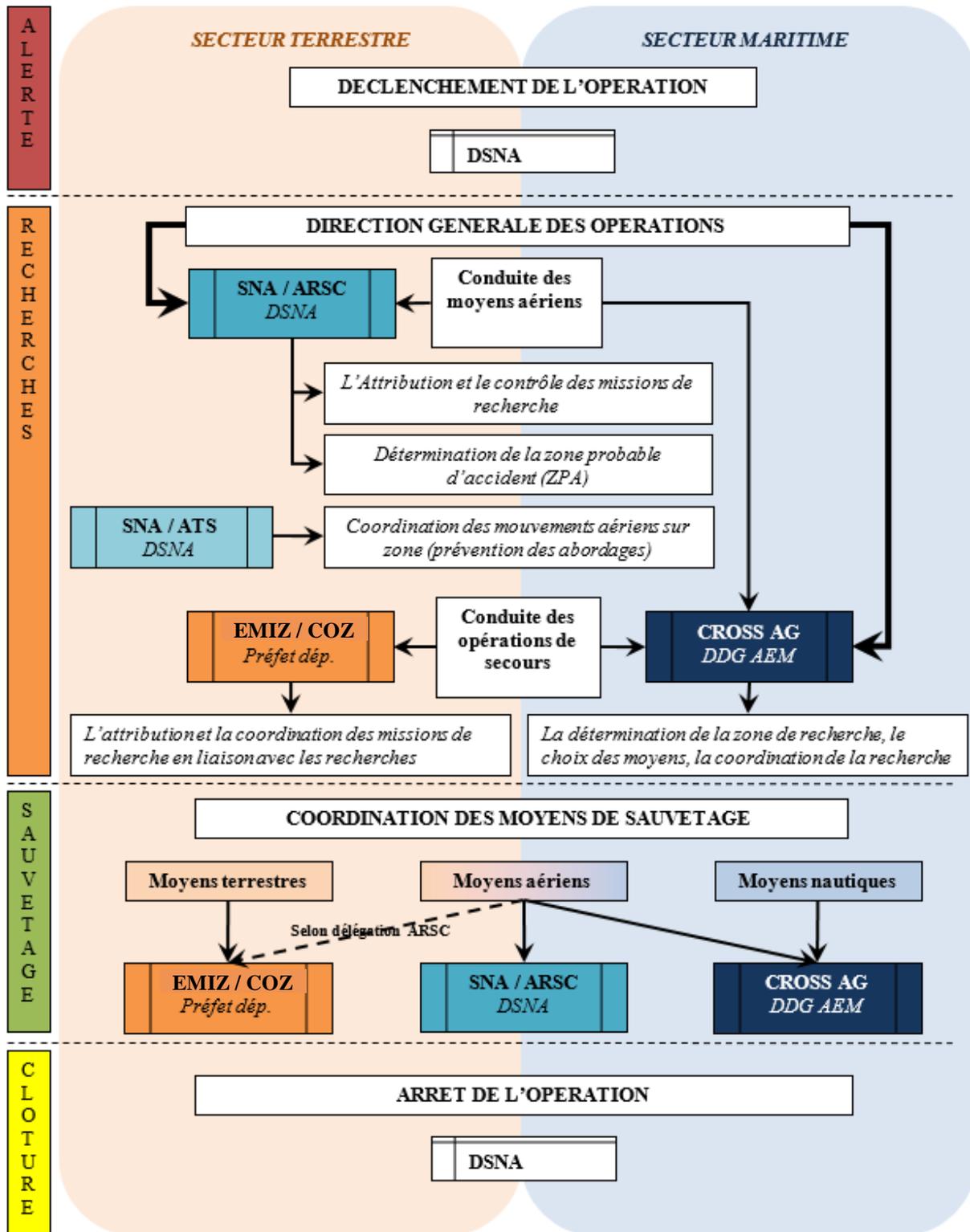
CHAPITRE IV

SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE

Date de mise à jour

09/2023

6.3. Principes généraux de déroulement d'une opération SAMAR



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

Une opération SAMAR comprend 4 phases :

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

6.3.1. 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 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 de la côte).

A noter que le CROSS AG est référent auprès du FMCC²⁶ 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.

6.3.2. Phase de recherche

La phase de recherche consiste à investiguer la ZPA transmise par l'ARCC *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.

6.3.3. 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.

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.

²⁶ FMCC : *French Mission Control Center* ou centre de contrôle de mission français de Cospas-Sarsat.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE IV	SAR - SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE
	Date de mise à jour	09/2023

7. 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 aériennes.

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

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

V – ANED

ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE

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.

1. Fondements juridiques et principes génériques de l'ANED

1.1. 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 nécessiter leur sauvetage. 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 1979 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).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

1.2. 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 connexes²⁷ 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**.

1.2.1. 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 Nations-Unies sur le droit de la mer, Convention SOLAS, Convention de Bruxelles de 1969, etc.)²⁸.

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/CE²⁹.

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 compétent³⁰ 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, etc.) ;
- imposer un lieu ou port-refuge.

27 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.

28 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.

29 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 VTMIS »).

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

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

Les dispositions de la directive 2002/59/CE ont en outre été renforcées par la directive 2004/35/CE³¹, 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 ».

1.2.2. 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 2012³² ;
- décret n° 2011-2108 et arrêté du 13 mars 2015³³ ;
- 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), etc.) 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 formel de mise en demeure de l'armateur de faire cesser la menace représentée par la situation de son navire, 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, etc.). En cas de défaillance de l'armateur ou en cas d'urgence avérée, le DDG AEM peut notamment décider une intervention d'office des unités de l'Etat, à la charge financière de l'armateur.

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.

³¹ Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale.

³² 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.

³³ Décret 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 GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

1.3. Principes génériques de l'ANED

1.3.1. 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 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 ;
- 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 l'envoi d'une équipe d'évaluation ;
 - proposer au DDG AEM de mettre en demeure le capitaine et l'armateur ;
 - proposer au DDG AEM la mise en œuvre de moyens dédiés à l'assistance.
- le contact entre le capitaine et le 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 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. Le CROSS AG peut si besoin s'appuyer sur l'OAAEM pour assurer ce rôle d'interface.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

1.3.2. Décisions stratégiques du DOS

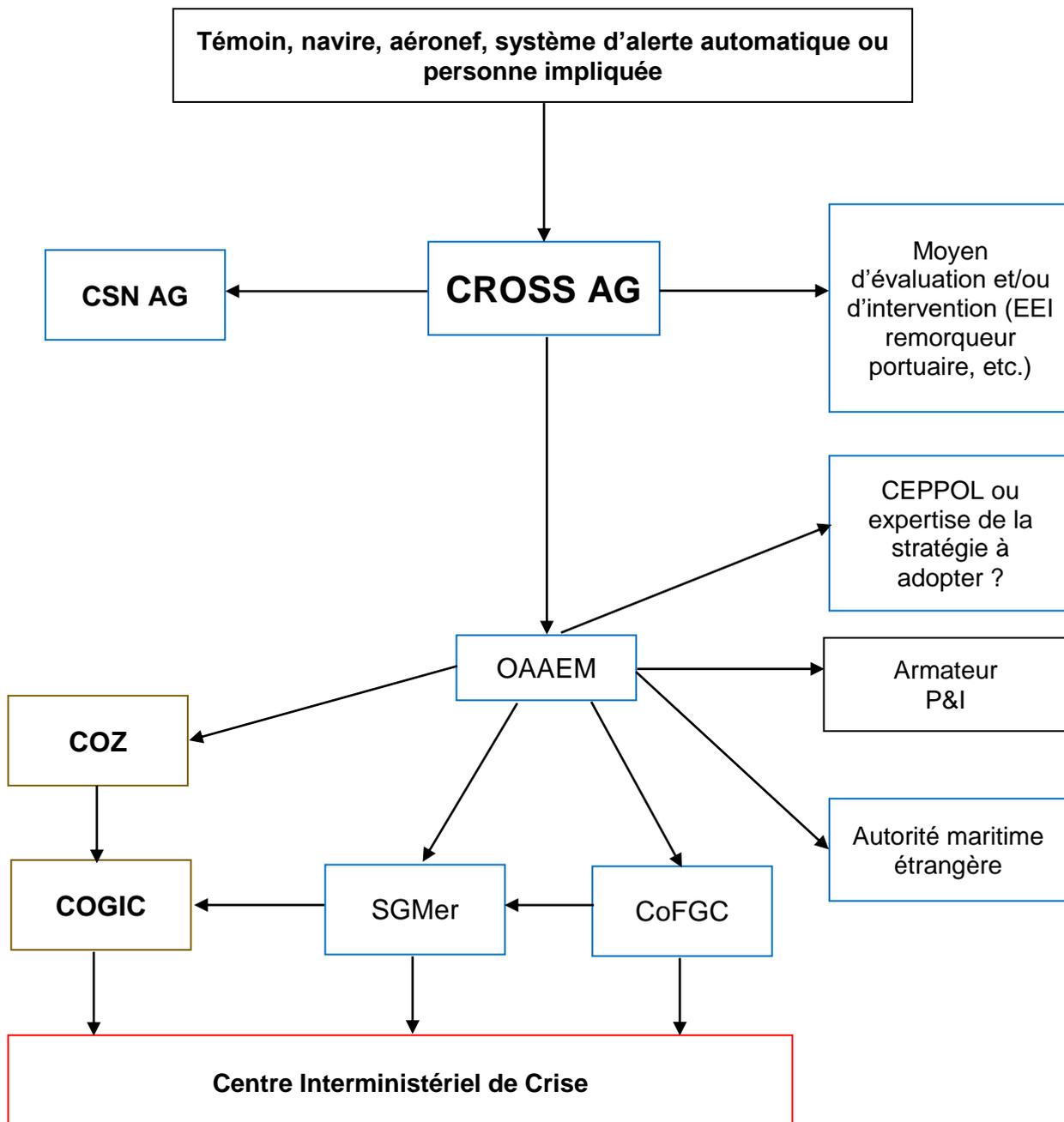
En gestion de crise ANED, les grandes décisions prises par le DOS sur proposition du DI consistent en :

- 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 GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

2. 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.



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

3. 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.

3.1. 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 des moyens étatiques ou dédiés au SAR (tel que les FAG, la sécurité civile, la gendarmerie nationale, la douane garde-côtes, la SNSM, le SDIS) afin d'effectuer une opération d'assistance simple.

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

3.2. SGI au niveau 1 ANED

Au niveau 1 ANED, les centres opérationnels (CROSS AG et EMIA FAG) 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'OAAEM intervient en tant que de besoin, sur appréciation du CROSS AG, notamment pour assurer l'interface 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.

3.3. 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 DPA³⁴) la communication des documents suivants : manifeste des marchandises dangereuses³⁵, attestations d'assurance corps et machine³⁶, lettre de garantie P&I club ou cautionnement³⁷, ainsi que tout autre document qui s'avérerait nécessaire à une parfaite analyse de la situation.

³⁴ Designated Person Ashore, représentant désigné de l'armateur.

³⁵ Dangerous goods manifest.

³⁶ Hull and machinery insurance certificate.

³⁷ Warrant P and I letter.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

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

3.4. Mise en demeure

L'armateur d'un navire est le premier responsable de la situation à bord de son navire. Le DDG 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 (ou interdits) 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.

3.5. Remorquage d'assistance

Si l'avarie ne peut être réparée, l'assistance du navire peut être décidée afin d'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 de manière autonome. 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.

3.6. 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 vers un lieu désigné, en lien avec l'OAAEM.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

3.7. 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 GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

ASSISTANCE À NAVIRE EN DIFFICULTÉ (ANED)		
CROSS AG	EMIA FAG	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 remorqueur ? - 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). 	<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 remorqueurs GPM
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 COM PREF / SG MER
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 GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

4. Gestion d'une opération ANED de niveau 2

4.1. 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 au bureau 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 (CSN AG, CEPPOL, DGTM, Base navale, officier de port, *salvage master*³⁸ etc.) ;
- **en moyens ou équipements** : l'appel à des moyens étatiques supplémentaires, la réquisition de moyens civils ou la passation de marchés publics permettant d'affréter des moyens privés dans l'urgence (remorqueurs portuaires, navires d'opportunité, etc.).

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.

4.2. SGI au niveau 2 ANED

4.2.1. Répartition des responsabilités

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

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.

³⁸

Responsable 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 GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

En lien avec le CROSS AG, 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 mer (mise en demeure, envoi d'une équipe d'évaluation, action d'office, engagement d'un moyen de l'État, contractualisation à titre privé, etc.).

4.2.2. 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-démouleur 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, s'ils sont situés au sein de l'EGI au CROSS AG, se mettent à disposition pour toute sollicitation de la cellule « anticipation » de l'EGC.

4.3. Mise en demeure

Se référer à la section 434.

4.4. Evaluation de la situation

4.4.1. 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 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 concertation entre le CROSS AG, l'OAAEM et la Base navale de Degrad des Cannes. 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

4.4.2. 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, si possible en présence de l'OAAEM. 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 situés sur la Base navale de Dégrad des Cannes.

4.4.3. 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, etc.) ;
- 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 état de santé général (notamment 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.

4.4.4. 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 ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

- distance et temps de transit vers le port le plus adapté en cas de nécessité de mise à l'abri.

L'EGI ANED peut par ailleurs s'appuyer sur l'OAAEM pour collecter en tant que de besoin auprès du représentant de l'armateur toute information relative aux assurances du navire (attestation corps et machine³⁹, P&I et éventuelle lettre de garantie P&I club⁴⁰), 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 (CROSS AG et AEM) et transcrits sur HERMÈS. Le DI en assure la synthèse au profit du DOS Mer.

4.5. Intervention à bord

4.5.1. 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).

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

- équipe d'intervention « remorquage » ;
- équipe d'intervention « incendie » ;
- équipe d'intervention « voie d'eau » ;

La base navale de Degrad des Cannes fournit l'ensemble du personnel et matériel nécessaires à l'armement de ces équipes.

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

Le chef de l'équipe d'intervention est briefé par le DI avant son départ par téléphone, si possible en présence de l'OAAEM.

4.5.3. 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 l'EGI.

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.

³⁹ Hull and machinery insurance certificate

⁴⁰ Warrant P&I letter

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

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.

Lorsque l'équipe d'intervention rejoint une équipe d'évaluation préalablement envoyée à bord du navire en difficulté, ces deux équipes sont alors fusionnées et placées sous l'autorité d'un même chef désigné par le 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.

4.6. 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 mer. Elle ne constitue pas une formalité obligatoire pour agir, mais elle est de nature à simplifier le règlement contentieux et financier ultérieur du dossier.

4.7. 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 :

- laisser le navire libre en mer ;
- 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, la 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 ou son éloignement des côtes.

4.7.1. 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 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, etc.) ;
- dans les situations les plus dégradées, de limiter l'impact de la pollution à une zone choisie et circonscrite ;
- de prévenir une aggravation de la situation, notamment en raison des conditions météorologiques ou de mer (houle, courants, etc.).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

L'OAAEM procède, en concertation avec l'EGI, et en liaison avec le COZ, 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, etc.) ;
- 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.

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

4.7.2.1. 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 une zone abritée extérieure à un port.

L'OAAEM recherche, en concertation avec le DI, l'EMIZ 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.

4.7.2.2. 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. Dans ce cas, l'ensemble des démarches nécessaires à l'accueil du navire en difficulté demeure 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 Guyane, au titre de sa casquette de préfet de département, est alors responsable de l'accueil du navire à l'intérieur des limites administratives du port⁴¹.

Le transfert de la direction des opérations de secours entre le DOS Mer et le DOS Terre (et donc la reprise de la coordination des opérations par l'EMIZ) se fait au moment du franchissement des limites administratives du port (ou la limite transversale de la mer le cas échéant) 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 COZ, 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.

⁴¹ 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 GUYANE

CHAPITRE V

ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE

Date de mise à jour

09/2023

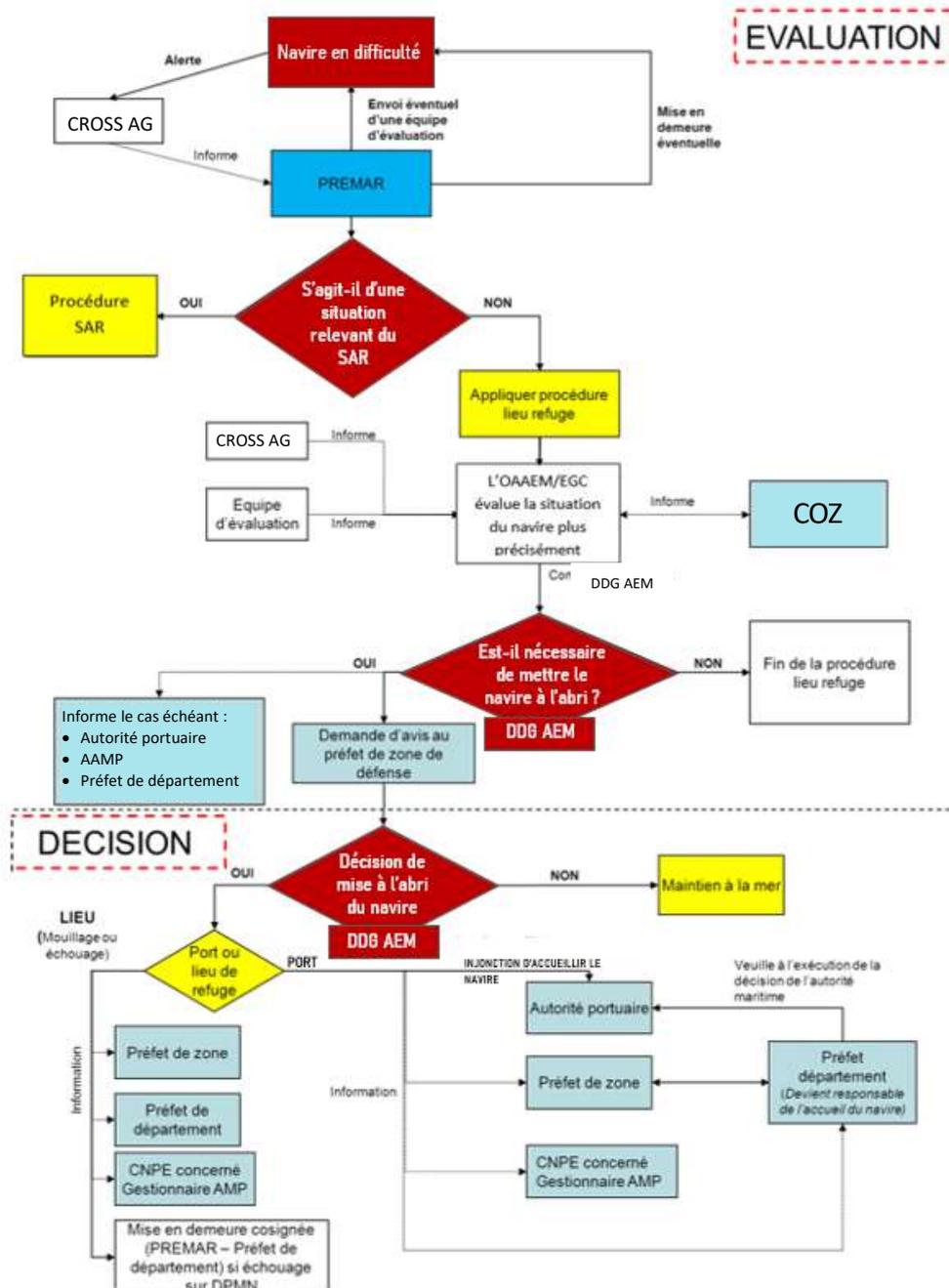
4.7.2.3. Mise à l'abri dans un lieu refuge

Le DDG AEM peut également décider de mettre à l'abri le navire dans un lieu de refuge situé en dehors d'un port.

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.

Le ou les maires des communes concernées sont alors tenus informés de la situation.

Accueil dans un lieu ou un port-refuge



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

5. Gestion d'une opération ANED de niveau 3

5.1. 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 court 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.

5.2. SGI au niveau 3 ANED

5.2.1. Répartition des responsabilités

Dans la zone maritime Guyane, le CROSS AG est 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 mer. 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 locale 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.

5.2.2. 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 l'EGC à l'ensemble des acteurs maritimes et terrestres de l'intervention et de la gestion de crise via l'OAAEM et 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 téléphone par le DI au chef de l'EGC, en présence d'un membre du bureau de communication interministérielle de la préfecture de Guyane.

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 l'OAAEM et HERMÈS, et SYNERGI.

5.2.3. 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

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

- du centre d'expertise pratique de lutte anti-pollution (CEPPOL - 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 représentants⁴² ;
- de la société de classification ;
- d'un officier de liaison de la DGTM (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).

⁴² 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 GUYANE

CHAPITRE V

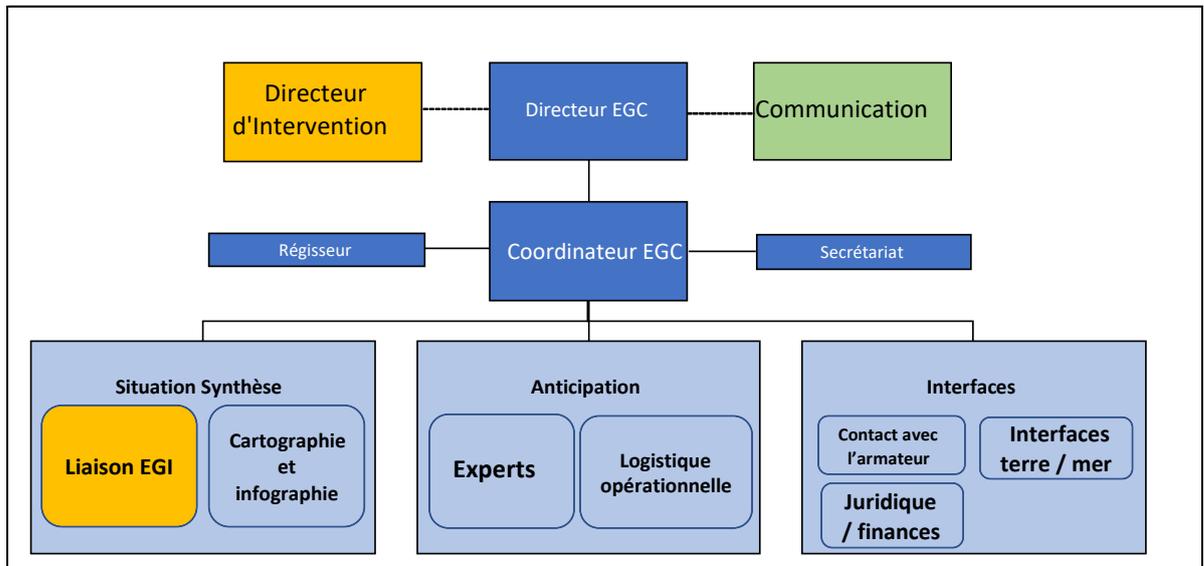
ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE

Date de mise à jour

09/2023

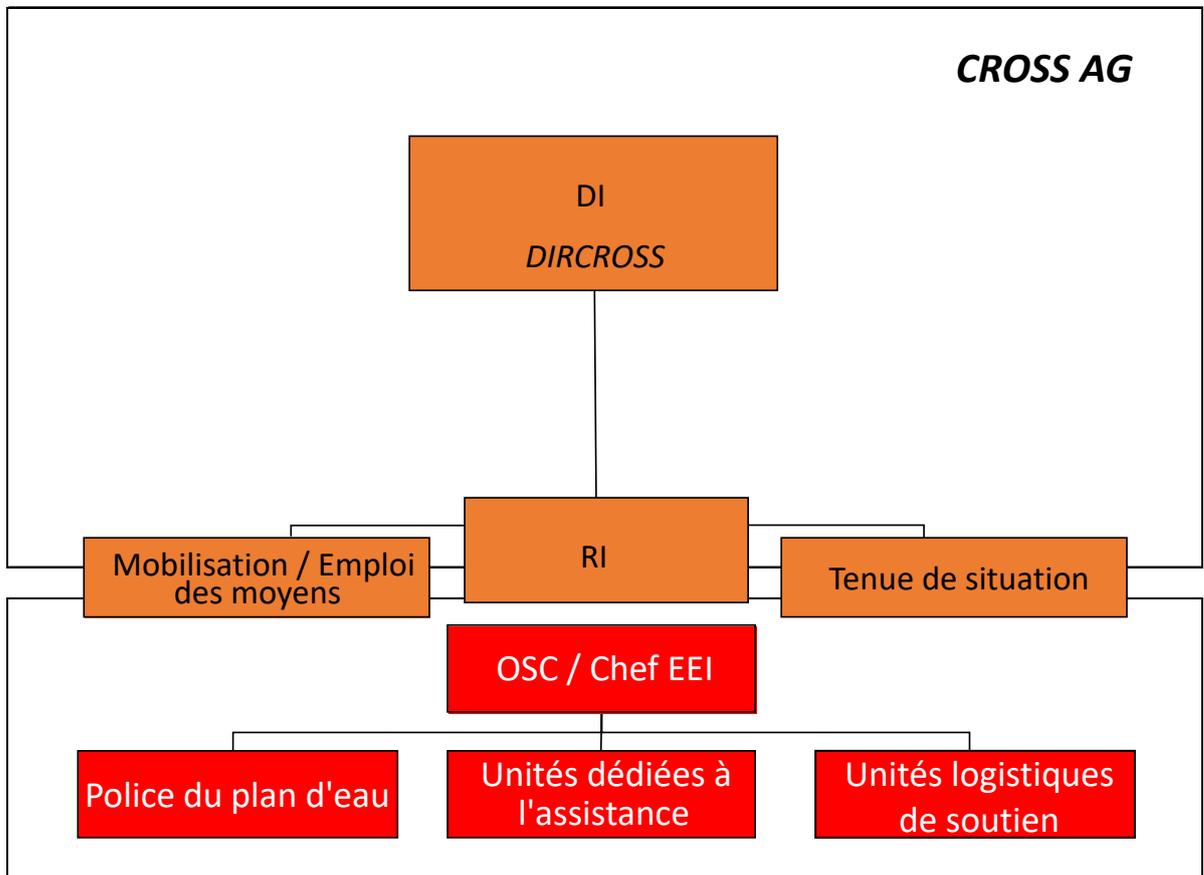
DOS Mer (DDG AEM)

Gestion de crise (EGC)



Gestion d'intervention (EGI)

CROSS AG



Intervention sur zone

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE V	ASSISTANCE A NAVIRE EN DIFFICULTE
	Date de mise à jour	09/2023

5.3. Mise en demeure

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

5.4. Evaluation de la situation

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

5.5. Intervention à bord

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

5.6. Intervention d'office de l'autorité maritime

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

5.7. Accueil dans un lieu ou un port-refuge

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

5.8 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

VI – POLMAR

POLLUTION MARINE

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 l'ensemble des 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.

1. Fondements juridiques et principes génériques POLMAR

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

La lutte contre les pollutions en mer est définie dans l'instruction du 19 juillet 2022 comme « la lutte contre la pollution du milieu marin non chronique résultant d'un accident ou d'une avarie maritime, terrestre ou aérienne, délibérée ou non, qui entraîne ou risque d'entraîner le déversement en mer d'hydrocarbures ou tout autre produit polluant ». 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 ⁴³.

1.1.1. Distinction des pollutions marines par nature

On classe les pollutions marines en fonction de la nature du produit déversé en mer⁴⁴:

- 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.

⁴³ Instruction du Premier ministre du 19 juillet 2022 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin.

⁴⁴ 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 GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

1.1.2. 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. En revanche, il est de la responsabilité du DDG AEM de mesurer, circonscrire et faire cesser le danger en mer.

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

1.2.1. 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 marin⁴⁵.

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 leur 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 1973⁴⁶, puis confirmé par la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer⁴⁷ et la Convention internationale de 1989 sur l'assistance⁴⁸.

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 substance⁴⁹.

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 ;
- 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 autre⁵⁰

⁴⁵ 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 ».

⁴⁶ 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.

⁴⁷ 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 ».

⁴⁸ Convention internationale de 1989 sur l'assistance, signée à Londres le 28 avril 1989.

⁴⁹ Liste non limitative des substances concernées donnée à l'article 1§3 du protocole de 1973.

⁵⁰ 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 ».

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

En complément, le droit international pose le principe de la coopération internationale en matière de lutte contre la pollution du milieu marin⁵¹.

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

- l'OSRL⁵² : le CEPPOL souscrit un abonnement annuel permettant l'emploi d'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'EMSA⁵³, la Guyane en tant que région ultrapériphérique 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 REMPEITC⁵⁴.

1.2.2. 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/CE⁵⁵. 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 :

- 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, etc.) ;
- imposer un lieu ou port-refuge.

⁵¹ 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. ».

⁵² *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.

⁵³ *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.

⁵⁴ *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.

⁵⁵ 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 GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

Les dispositions de la directive 2002/59/CE ont en outre été renforcées par la directive 2004/35/CE⁵⁶, 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 ».

1.2.3. 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 19 juillet 2022 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin
- 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 de refuge, etc.

L'instruction du 19 juillet 2022 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 19 juillet 2022 détaille également 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, etc.).

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 » (en Guyane, EMIA FAG).

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.

⁵⁶ Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

1.3. Principes génériques POLMAR

1.3.1. Responsabilité dans la surveillance des pollutions

Le DDG AEM est responsable de la surveillance et de la lutte contre les pollutions marines. Dans les eaux guyanaises (mer territoriale et ZEE), il s'appuie pour cela sur :

- le CROSS AG, 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 zone⁵⁷ ;
- les FAG, responsables de l'organisation et de la conduite des opérations de lutte contre les pollutions en mer (mission de lutte contre la pollution ou « ANTIPOL »)⁵⁸.

Le CROSS AG informe au plus tôt les FAG via l'OAAEM 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, l'EMIA FAG, en lien avec l'OAAEM, doit définir la conduite à tenir (intervention ou non et stratégie à mettre en place le cas échéant).

1.3.2. Décisions stratégiques du DOS Mer

En gestion de crise POLMAR, les grandes décisions prises par le DOS Mer consistent en la validation de la stratégie d'action proposée par les FAG, en lien avec l'OAAEM :

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

⁵⁷ 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.

⁵⁸ 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 GUYANE

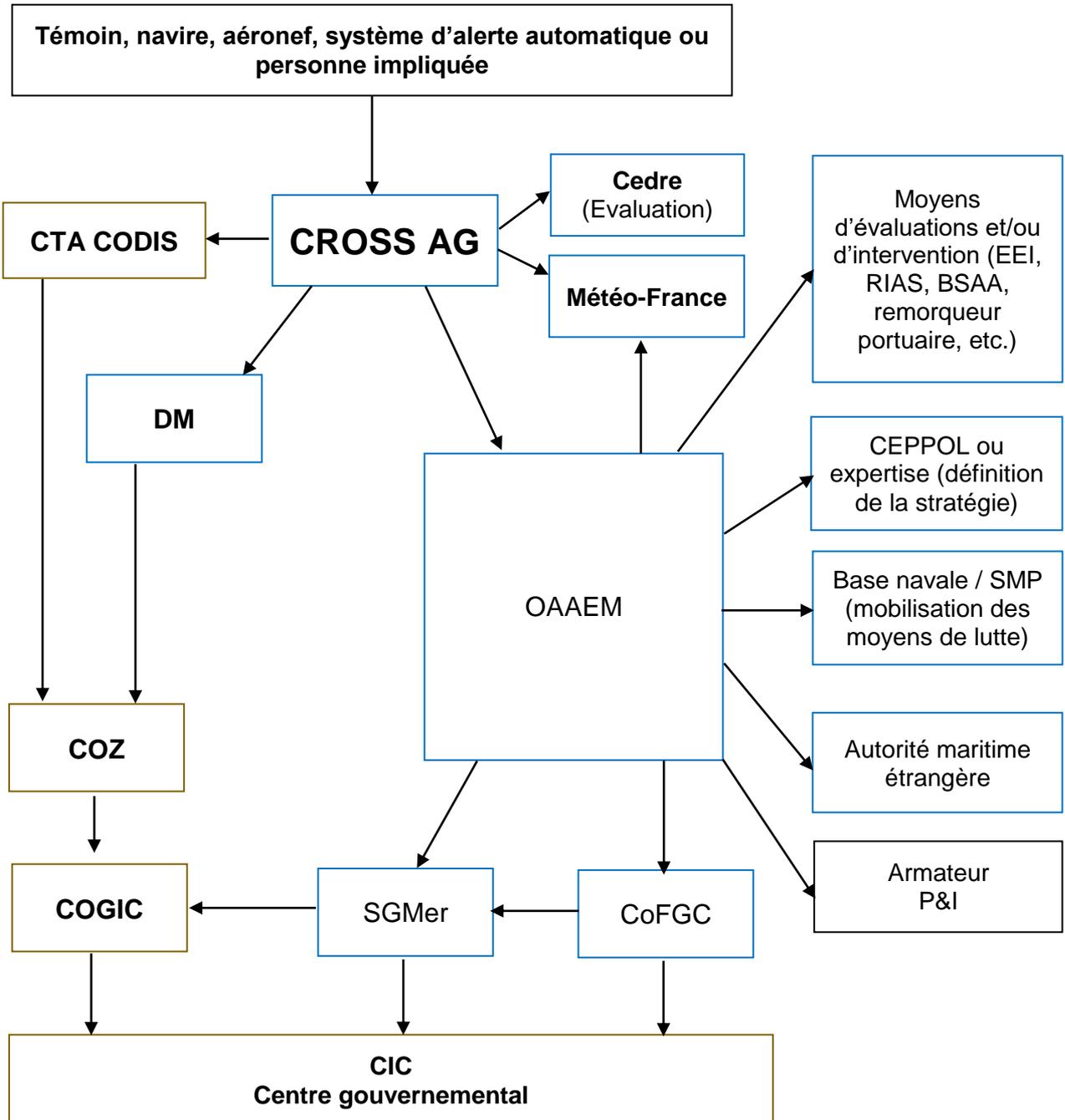
CHAPITRE VI

POLMAR

Date de mise à jour

09/2023

2. Circuit générique de l'information en POLMAR



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

3. 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.

3.1. 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 pas de menace significative 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'EMIA FAG, en lien avec l'OAAEM et 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.

3.2. SGI au niveau 1 POLMAR

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

Le CROSS AG, centre de surveillance maritime des pollutions pour la zone maritime Guyane, assure le suivi de la situation et peut mobiliser le cas échéant des moyens nautiques ou aériens pour confirmer ou infirmer un signalement d'une 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 et le CZM (via l'OAAEM), des investigations en vue d'en déterminer l'origine (accidentelle, opérationnelle, etc.).

L'EMIA FAG, 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 s'appuie sur l'expertise de la cellule antipollution de la Base navale, et si besoin celle du CEPOL/CEDRE.

L'OAAEM intervient en tant que de besoin, notamment pour compléter l'analyse de la situation, assurer l'interface avec les autorités à terre ou les gestionnaires d'aires marines protégées, ou pour gérer la relation avec les médias. L'OAAEM assure la synthèse de l'information au profit du DOS Mer.

3.3. Evaluation de la situation

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

- Qui ? : origine de la pollution, caractère volontaire ou accidentel du rejet ;
- 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 de 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* ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

- Comment ? : la connaissance de l'acteur / organisme à l'origine de la constatation influe sur la perception et l'analyse du signalement, et donc sa fiabilité (exemple : signalement par témoin privé en mer ou signalement par observateur expérimenté à bord d'un aéronef militaire) ;
- Pourquoi ? : le contexte dans lequel est survenu le signalement oriente le traitement de l'événement (ANED, pollution orpheline, etc.).

En intervention POLMAR de niveau 1, l'analyse de la situation initiale est conduite par le CROSS AG, en lien avec l'OAAEM. 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 à l'EMIA FAG (via l'OAAEM), 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 l'EMIA FAG (via l'OAAEM) au plus vite, sans attendre la transmission formelle du POLREP.

Le CROSS AG informe également l'EMIA FAG de la disponibilité éventuelle d'un moyen de surveillance (hors moyen FAG), qui pourrait être réorienté pour d'éventuelles actions de lutte.

De son côté, l'EMIA FAG recueille, en lien avec l'OAAEM et le CROSS AG, toutes les informations météo-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 (DPA⁵⁹) la communication des documents suivants : manifeste des marchandises dangereuses⁶⁰, attestations d'assurance corps et machine⁶¹, lettre de garantie P&I club ou cautionnement⁶², 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 lien 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 uniquement si cela s'avère nécessaire.

⁵⁹ *Designated Person Ashore*, représentant désigné de l'armateur.

⁶⁰ *Dangerous good manifest*.

⁶¹ *Hull and machinery insurance certificate*.

⁶² *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 GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

3.4. Mise en demeure

Si un navire est à l'origine de la pollution constatée dans la ZEE de Guyane, 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, à ses frais, 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 (ou interdits) 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'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.

3.5. 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, l'EMIA FAG, en lien avec l'OAAEM, 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 séquencée.

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

L'EMIA FAG peut rechercher les conseils des centres experts nationaux (Cedre/CEPPOL) et de la cellule antipollution de la Base navale de Degrad-des-Cannes pour le choix des matériels, des techniques et des stratégies de lutte les plus adaptées, et l'inventaire, les conditions et limites d'emploi des matériels de lutte disponibles localement.

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 l'EMIA FAG ainsi que par un bulletin sécurité émis par le CROSS AG.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

3.5.1. Stratégie d'intervention 1 : ne rien faire

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

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

3.5.2. 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 l'EMIA FAG, sachant que la capacité d'intervention subaquatique en milieu pollué n'est pas détenue par les militaires en Guyane et qu'une expertise est nécessaire avant toute intervention⁶³) ;
- 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 par transbordement vers un autre navire (barge, pétrolier caboteur, réservoirs flottants, etc.) ;
- 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).

3.5.3. 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 météo-océaniques déterminent le choix de la stratégie d'intervention sur le polluant.

3.5.3.1 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 à court terme. Elle ne doit en revanche pas être mise en œuvre si elle augmente l'impact négatif des hydrocarbures sur le milieu (présence d'exploitations aquacoles, captages d'eau, etc.)⁶⁴.

Pour des hydrocarbures légers qui ne constituent pas une menace pour la côte, le brassage naturel (agitation naturelle et ensoleillement) suffit pour une dispersion et une évaporation rapides.

⁶³ L'intervention humaine ne peut être en effet initiée que si la nature du produit fuyant est compatible avec la plongée humaine (renseignement à vérifier auprès de la SARA, du BMPM, Cèdre et du LASEM).

⁶⁴ 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

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

L'épandage de dispersants est une décision stratégique du DOS sur proposition de l'EMIA FAG, 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 etc.) ;
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, l'EMIA FAG doit se faire conseiller par le CEPOL et le Cedre sur les limites techniques d'emploi de 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 mer⁶⁵, la décision éventuelle d'épandage de dispersants doit être prise dès le début de la crise.

Le CEPOL et la cellule anti-pollution de la Base navale de Degrad-des-Cannes 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 CEPOL peut également mobiliser, en cas de besoin, les avions de l'OSRL (contrat CEPOL-OSRL).

3.5.3.3. 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, etc.) et l'appréciation de la situation *in situ* par le CEPOL.

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

Les sites sensibles sur le littoral sont identifiés par les autorités terrestres. Lorsqu'une pollution menace plusieurs sites sensibles et qu'ils ne peuvent pas (tous) être protégés depuis la terre, une concertation doit être engagée avec la DGTM et l'EMIZ afin de proposer au préfet de Guyane, DOS mer et terre, des priorités d'intervention, qui dépendront notamment :

1. des sensibilités humaines, environnementales, économiques, politiques ;
2. des possibilités d'action depuis la mer ;
3. des limites identifiées des actions en mer, dépendant des conditions météo-océaniques, moyens et/ou équipements disponibles.

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.

⁶⁵ 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

3.6. Engagement des moyens nautiques et aériens

3.6.1. Identification des moyens adaptés

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

Au niveau 1 POLMAR, les unités de lutte anti-pollution mobilisables par l'EMIA FAG sont essentiellement :

- les moyens nautiques des administrations de la fonction garde-côtes et en particulier les navires de la Marine nationale ;
- 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.

3.6.2. Mobilisation des moyens

L'EMIA FAG mobilise directement les moyens nautiques jugés nécessaires à la lutte ANTPOL (en priorité 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.

3.7. 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 GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

POLLUTION MARINE (HORS REPREPOL)		
CROSS AG	EMIA FAG	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. Prévient OAAEM et CONSCOM Alerte la Base navale (cellule anti-pollution et marins-pompiers) 	<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/EMIA FAG/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/EMIA FAG/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 par téléphone 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 DGTM si la pollution est proche des côtes.</i> <i>Informe les AMP potentiellement concernées</i>

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

CROSS AG	EMIA FAG	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 DGTM 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 DGTM 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 le COZ</i> <i>Informe l'IFREMER</i>

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

4. Gestion d'une opération POLMAR de niveau 2

4.1. 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, EMIA FAG ou au Bureau AEM 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, DGTM, CEPOL, officier de port, EMSA, Cedre, etc.) ;
- **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, etc.).

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

- d'une pollution face à laquelle l'EMIA FAG requiert l'appui d'une expertise extérieure pour mieux en apprécier les risques et définir la stratégie de lutte adaptée (une éventuelle pollution de type « chimique » relève 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-océaniques 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.

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 au large de Cayenne et confirmée par un aéronef des FAG, 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 l'EMIA FAG à mobiliser un navire équipé de chalut pour récupérer la pollution. En parallèle, le CROSS AG maintient une surveillance accrue de la zone.

Le COZ et la DGTM sont pré-alertés, dans l'éventualité d'une arrivée de boulettes à terre. Des prélèvements sont effectués pour tenter d'identifier l'origine de la pollution.

4.2. SGI au niveau 2 POLMAR

4.2.1. Répartition des responsabilités

Au niveau 2 de l'ORSEC maritime, l'EMIA FAG 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.

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) ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

- 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 EMIA FAG ;
- de l'analyse de l'évolution de la situation.

Il transmet régulièrement l'ensemble de ces éléments à l'EMIA FAG, 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 l'EMIA FAG.

L'EMIA désigne alors un DI. Le RI assure quant à lui la coordination de tous les moyens de lutte engagés dans la zone d'intervention. L'EMIA FAG en informe le CZM via l'OAAEM. Le CROSS AG se met alors à la disposition de l'EMIA FAG 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 (DGTM, COZ) et avec les autorités gestionnaires d'aires marines protégées.

4.2.2. Passage au niveau 2 de l'ORSEC maritime

Au regard de la situation, l'EMIA FAG peut décider, en lien notamment avec le CROSS AG et l'OAAEM de passer au niveau 2 de l'ORSEC maritime et de constituer une EGI-POLMAR.

Cette décision est notifiée par l'OAAEM à l'ensemble des acteurs de l'intervention, *notamment via HERMÈS*.

4.2.3. 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 CEPPOL (expertise POLMAR de la Marine nationale) notamment pour la définition de la stratégie d'intervention ;
2. de la cellule anti-pollution de la Base navale, détentrice et chargée de la mise en œuvre du matériel de lutte anti-pollution de la Marine nationale dans la zone maritime Guyane (inventaire, conditions et limites d'emploi du matériel) ;
3. du Cèdre (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) ;
4. du LASEM et/ou d'un expert de la SARA à distance (définition des EPI ; conseils pour effectuer correctement un prélèvement pour analyse ; rôle prépondérant en cas de risque chimique) ;
5. 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 BMPM⁶⁶ ;
- le CEPPOL et le Cedre.

⁶⁶ Bataillon de marins-pompiers de Marseille

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

4.3. Mise en demeure

Se référer à la section 534, en remplaçant OAAEM par EGC.

4.4. 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 « EMIA FAG » par « EGI »).

En charge de la définition de la stratégie de lutte en mer, l'EMIA FAG doit pouvoir rapidement solliciter des experts. La sollicitation du CEPOL se fait grâce à l'envoi de l'information initiale d'événement ANTIPOLE :

Par mail, au plus tôt, à l'adresse operations@ceppol.fr, doublé par un appel à l'officier d'astreinte du CEPOL.

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 GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

4.5. Cas particulier de la lutte contre une pollution par une substance chimique nocive et potentiellement dangereuse (SNPD)
--

4.5.1. Les pollutions chimiques

4.5.1.1. 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 (notamment déversement en mer par voie fluviale). 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 arrêtés par le DOS mer pour interdire la navigation si besoin, récupération des polluants à la mer si cette action est possible – mesures de risques et techniques).

4.5.1.2. 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 maîtrisés.

4.5.2. 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, classification⁶⁷) ;
- 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) ;

⁶⁷ Numéro UN, numéro CAS, classe IMO, classement SEBC, classement GESAMP/MARPOL.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

- la collecte de données précises sur les conditions météo-océaniques 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, etc.).

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, etc.) ;
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.

4.5.3. 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 éventuel de plongeurs.

4.5.4. Stratégie d'intervention

À partir de l'analyse de la situation conduite conformément à la section 525, l'EMIA FAG 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 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-océaniques 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).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

4.5.4.1. Stratégie d'intervention n° 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.

4.5.4.2. Stratégie d'intervention n° 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 alléteur) ;
2. stopper le déversement (obturer, boucher, etc.) ;
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, etc.) ;
4. en ultime recours, détruire/neutraliser la cargaison (la couler, la brûler, la faire exploser, etc.).

4.5.4.3. Stratégie d'intervention n° 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 ;
4. confinement et récupération : en utilisant des moyens spécifiques de récupération et pompage.

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

Les sites sensibles sur le littoral sont identifiés par les autorités terrestres. Lorsqu'une pollution menace plusieurs sites sensibles et qu'ils ne peuvent pas (tous) être protégés depuis la terre, une concertation doit être engagée avec la DGTM et l'EMIZ afin de proposer au préfet de Guyane, DOS mer et terre, des priorités d'intervention, qui dépendront notamment :

1. des sensibilités humaines, environnementales, économiques, politiques ;
2. des possibilités d'action depuis la mer ;
3. des limites identifiées des actions en mer, dépendant des conditions météo-océaniques, moyens et/ou équipements disponibles.

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 GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

4.6. Engagement des moyens nautiques et aériens

4.6.1. Mobilisation des moyens

L'EGI mobilise directement les moyens nautiques et aériens des FAG, 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.

Les éventuels moyens d'autres administrations ou 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'avèreraient 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 pompier éventuellement spécialisé risques chimiques et un membre de l'ARS zonale).

4.6.2. Briefing des moyens

En première intention, l'EGI attribue les missions à chaque moyen. Elle peut désigner un OSC pour coordonner, sous sa direction, les opérations et les moyens sur zone. L'OSC peut être le chef de la cellule antipollution de la Base navale ou son représentant.

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, etc.) ;
- les attendus de la mission (marquage de la pollution par des bouées, confirmation de la pollution, guidage des moyens, etc.).

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) ;
- 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

5. Gestion d'une opération POLMAR de niveau 3

5.1. 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 éventuellement l'appui de moyens étrangers ou venant des Antilles en complément.

Le niveau 3 de l'intervention POLMAR correspond également à une situation dans laquelle une pollution majeure 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.

5.2. SGI au niveau 3 POLMAR

5.2.1. Répartition des responsabilités

Au niveau 3 de l'ORSEC maritime, l'EGI-POLMAR est constituée à l'EMIA FAG. 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 mer.

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.

Il transmet régulièrement l'ensemble de ces éléments à l'EMIA FAG, chargé des opérations de lutte anti-pollution, et au DOS Mer, via l'OOAEM. 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 l'EMIA FAG.

En parallèle, l'EGC est constituée sur décision du DOS mer. Elle définit les grandes orientations stratégiques, prépare les décisions du DOS mer, assure le lien avec les autorités terrestres locales ou ministérielles/gouvernementales 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 GUYANE

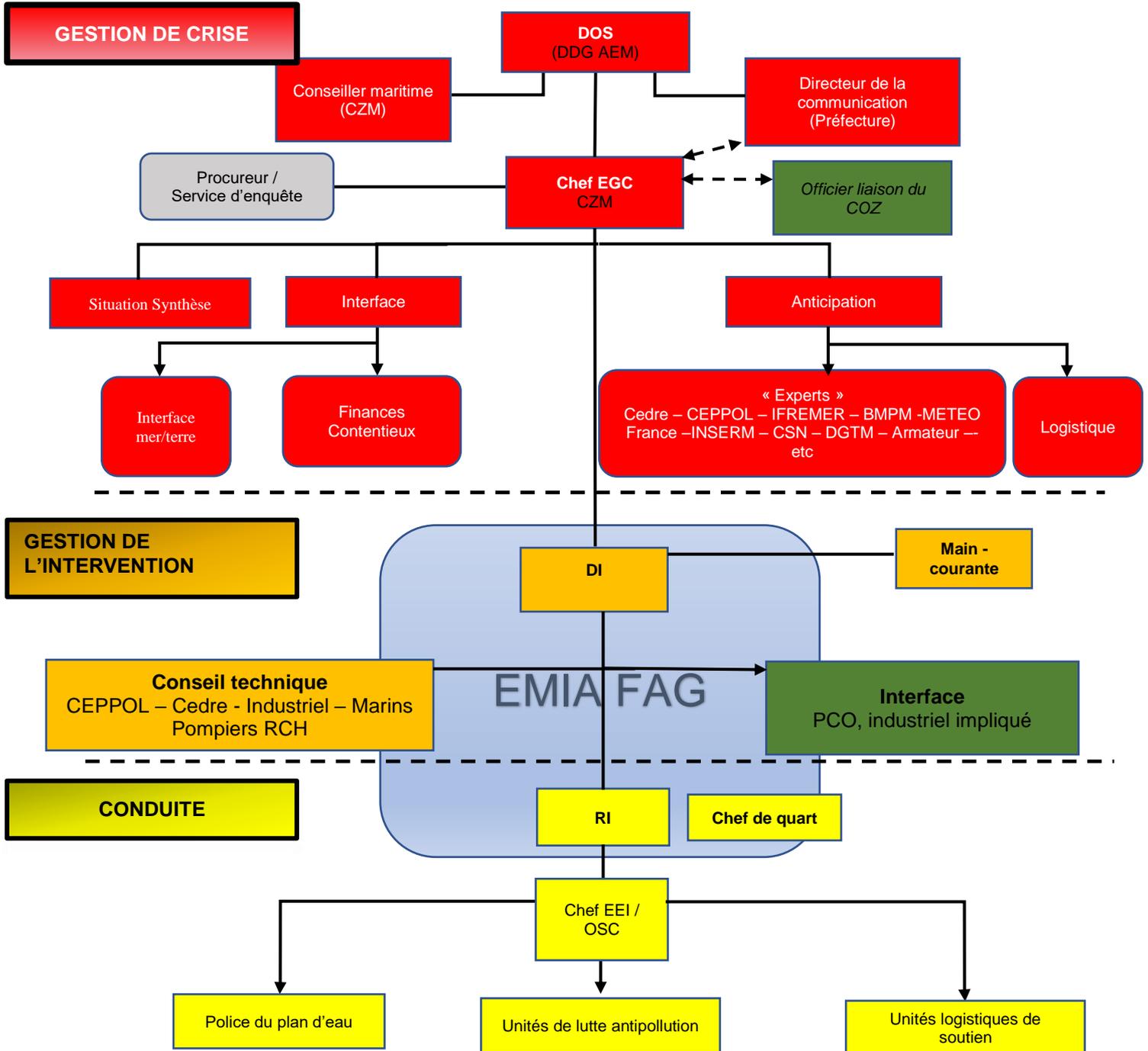
CHAPITRE VI

POLMAR

Date de mise à jour

09/2023

SGI en POLMAR niveau 3



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

5.2.2. 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, sur proposition du CZM. Elle est notifiée par l'OAAEM à l'ensemble des acteurs de l'intervention, notamment *via* HERMÈS, et donne lieu à l'ouverture d'un événement SYNERGI. Le CoFGC en est informé.

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.

5.2.3. 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 mer peut ainsi requérir l'expertise, sur place ou à distance :

- du CEPPOL, notamment pour définir la stratégie d'intervention ;
- de la cellule anti-pollution de la Base navale, dépositaire du matériel de lutte anti-pollution de la Marine dans la zone (inventaire, conditions et limites d'emploi du matériel) ;
- du 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 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) ;
- de l'armateur ou d'un de ses représentants, notamment ITOPF⁶⁸ ;
- d'un officier de liaison de la DGTM (interface POLMAR mer/terre) ;
- de tout autre spécialiste dont l'expertise s'avérerait utile à la gestion de l'événement.

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 Brest 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 expert national ou étranger compétent.

⁶⁸ 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 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 GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

Les missions du comité de dérive 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 des moyens aériens et maritimes, résultats des modèles de dérive et comportement des polluants, données fournies par les bouées larguées dans les nappes, POLREP, photos, etc.). 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.

5.3. Evaluation de la situation

Se référer aux sections 533 en remplaçant OAAEM par EGC.

5.4. Mise en demeure

Se référer à la section 534 et 543, en remplaçant OAAEM par EGC.

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

Se référer à la section 535 et 544.

5.6. Cas particulier de la lutte contre une pollution par substance chimique nocive et potentiellement dangereuse

Se référer à la section 545.

5.7. 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, 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 adaptés (dont mise en œuvre de dispersants, chalutage, soutien logistique, etc.) avec renfort potentiel des forces armées aux Antilles ;
- tous moyens nautiques des administrations de l'action de l'État en mer (dont ULAM, vedette des Douanes) ;
- tout moyen privé mobilisable en appui des moyens spécialisés pour mettre en œuvre des moyens de récupération et de confinement (remorqueurs du GPM notamment) ;
- 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 sollicités *via* le REMPEITC ;
- les moyens aériens chargé de relocaliser la pollution et d'assurer le guidage sur zone des moyens nautiques (aéronefs des FAG et des administrations de la fonction garde-côtes, OSRL, etc.).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

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.

5.8. Interface Mer/Terre en POLMAR

En POLMAR, la cellule « interface » 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 zones 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 est assurée via le COZ.

5.8.1. Actions de lutte anti-pollution en frange littorale

L'instruction du Premier ministre du 19 juillet 2022 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.

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. Lorsque leur concours est requis, ces navires sont affrétés ou réquisitionnés si nécessaire par l'EGC sur décision du DOS (avec l'appui de la cellule SAF de la DICOM). Ils sont ensuite 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 naviguant de la DGTM ou un membre de la cellule ANTIPOL de la base navale.

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 de la DGTM (pour le compte du préfet sous sa fonction de DOS terre) afin de mettre en œuvre le stock POLMAR Terre.

5.8.2. 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 concernées⁶⁹.

La coordination des opérations de débarquement et de traitement des polluants récupérés en mer incombe au Préfet de département. Le DGTM, *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 ses services.

L'ensemble de ces opérations nécessite une coordination fine à l'interface entre la mer et la terre, entre les actions des autorités maritimes et terrestres.

⁶⁹ Sous l'autorité du préfet de département, les opérations de déchargement sont coordonnées par la DGTM.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

5.8.3. 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, etc.).

5.9. Traitement juridico-financier de l'événement

5.9.1. Ouverture d'un dossier précontentieux

La cellule « interface » 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.

L'EMIA FAG 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, etc.).

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.

5.9.2. 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 garantie⁷⁰ ;
- pour les navires citernes : certificat CLC ;
- pour le fioul de soute : certificat *bunker*.

5.9.3. 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.

⁷⁰ *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 GUYANE	
	CHAPITRE VI	POLMAR
	Date de mise à jour	09/2023

6. Outils d'aide à la décision stratégique POLMAR

En POLMAR, les outils d'aide à la décision stratégique sont essentiellement :

- l'inventaire des points sensibles du littoral (disponible auprès de la DGTM) qui permet de déterminer, en étroite concertation avec les autorités terrestres, les sites à protéger 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 ;
- 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 mail⁷¹.

En outre et en complément des outils à la disposition de l'EMIA FAG/EGI et de l'OAAEM/EGC, différentes fiches pratiques, fiches réflexes, fiches initiales d'événement, fiches matériels, procédures et FIUCM⁷² sont consultables sur le site Intradef de l'ADP ANED-ANTIPOL.

<http://portail-adp.marine.defense.gouv.fr/index.php/accueil-adp>

⁷¹ 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.

⁷² Fiche d'intervention d'urgence chimique en mer.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE
	Date de mise à jour	12/2023

ANNEXE I

-

ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE



1. Caractéristiques de la zone

La zone maritime Guyane fait partie d'un ensemble géologique plus vaste - couramment appelé le plateau des Guyanes - qui s'étend du Nord du Brésil jusqu'au Sud-Est du Venezuela, en intégrant les territoires du Suriname et du Guyana.

Elle se caractérise par une remarquable biodiversité et des ressources halieutiques particulièrement abondantes. Si cette zone est exploitée par de nombreux pêcheurs légaux comme illégaux, elle constitue aussi et surtout la principale voie de transit pour l'importation des marchandises en Guyane.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE
	Date de mise à jour	12/2023

Après avoir présenté les caractéristiques de la zone, cette analyse visera à identifier les risques les plus probables et à déterminer leurs conséquences prévisibles.

1.1. Les conditions météo-océanographiques en Guyane

1.1.1. Régime météorologique

Proche de l'équateur, la Guyane bénéficie d'un climat de type équatorial humide, stable sur le plan des vents et des températures. Les variations de précipitation, liées à la position de la Zone Intertropicale de Convergence (ZIC) déterminent le rythme des saisons.

Dans l'hémisphère Nord, l'anticyclone des Açores dirige des alizés de Nord-Est, alors que dans l'hémisphère Sud, l'anticyclone de Sainte-Hélène produit des vents de Sud-Est. La rencontre de ces vents s'effectue au sein de la ZIC, dépressionnaire.

Quatre saisons en découlent :

- une petite saison des pluies de la mi-novembre à fin janvier. La ZIC étant au Nord, elle commence sa descente en direction du Brésil. À la mi-novembre, sa frange atteint la Guyane, puis entre mi-novembre et fin-janvier, la ZIC passe une première fois sur la Guyane ;
- une petite saison sèche, appelée « le petit été de mars » qui se produit en général entre début février et la mi-mars. Cette saison correspond à la position la plus Sud de la ZIC, qui se positionne au voisinage de l'équateur géographique et parfois même dans l'hémisphère Sud ;
- une saison des pluies, de fin mars à début juillet. Poursuivant son cycle annuel, la ZIC remonte vers le Nord et aborde donc une deuxième fois la Guyane. C'est à cette période que les précipitations seront les plus abondantes ;
- une saison sèche, où dès mi-juillet la ZIC commence à s'éloigner de la Guyane, chassée par l'alizé de Sud-Est, qui la repousse au niveau de la Caraïbe. Jusqu'à mi-novembre, ce sera la période la plus sèche.

1.1.2. Vents dominants

Les vents soufflent toute l'année du secteur Est à Nord-Est, pour une moyenne comprise entre 5 et 15 nœuds. La rose des vents ci-dessous schématise la force et l'orientation moyennes annuelles du vent au niveau de l'aéroport de Cayenne-Félix Eboué :



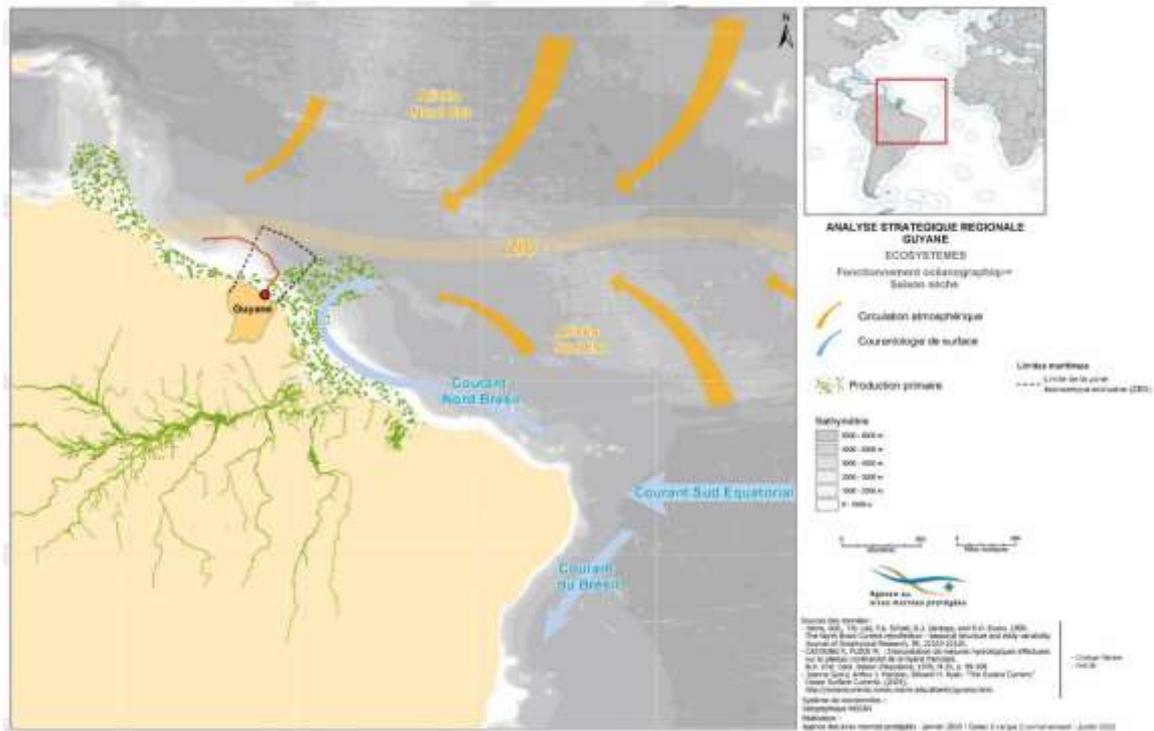
	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE
	Date de mise à jour	12/2023

1.1.3. Courants et marées

Un courant permanent parcourt le plateau des Guyanes dans le sens Sud-Nord en remontant du Brésil jusqu'aux Antilles. En fonction des saisons, deux types de situation peuvent être rencontrés :

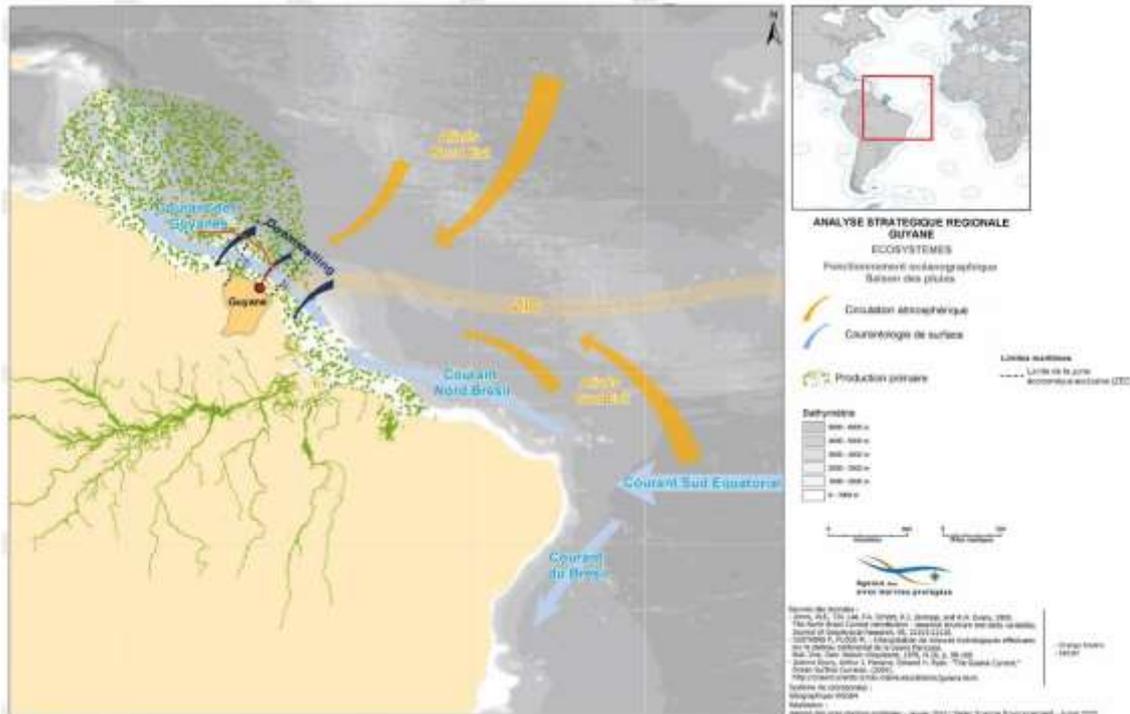
- en saison des pluies, le courant sud-équatorial venant des côtes africaines se divise en deux nouveaux courants sur l'extrémité orientale du Brésil : l'un part vers le Sud (courant du Brésil) et l'autre vers le Nord-Ouest (courant Nord Brésil). Ce dernier se poursuit vers le Nord-Ouest, en courant des Guyanes, longe le plateau des Guyanes, et devient ensuite le courant des Caraïbes. Le courant des Guyanes est alors plaqué contre les côtes guyanaises par des alizées de Nord-Est rencontrés en cette saison. Le courant des Guyanes est persistant toute l'année et est significatif jusqu'à 300 miles des côtes. Il est cependant maximum le long du talus continental (vitesse moyenne annuelle de 40 cm/s pouvant aller jusqu'à 200 cm/s). Cet intense flux côtier est principalement alimenté par les eaux d'origine amazonienne, ainsi l'eau est peu saline et adjacente à la côte et riche en sédiments et en nutriments.
- au cours de la saison sèche, la direction des alizés vire au Sud-Est. Le courant Nord Brésil se sépare alors d'une partie de son flux qui est rétrofléchi et va alimenter le contre-courant Nord équatorial. Le reste du flux poursuit sa remontée par le courant des Guyanes. Durant cette période, les masses d'eau douce (Amazone: 90 000 m³ par seconde), quoique moins importantes qu'en saison des pluies, sont redirigées vers le large. Les eaux côtières sont plus salées et moins turbides et se dispersent plus loin qu'en saison des pluies.

Les vitesses du courant de Guyane sont plus élevées pendant les mois d'avril et de mai alors qu'elles sont minimales entre septembre et novembre. La force du courant est également plus forte au niveau du plateau continental et plus faible lorsque les profondeurs dépassent 2000 m.



Courants en saison sèche

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE
	Date de mise à jour	12/2023



Courants en saison des pluies

Outre les courants, les marées constituent un autre paramètre d'importance à prendre en compte en Guyane car elles peuvent conditionner l'accès des navires à certaines infrastructures portuaires comme au port du Larivot par exemple. La marée en Guyane est de type semi-diurne avec un marnage moyen de 1,8 mètres, qui peut atteindre 3 mètres lors des marées de grande vive eau.

1.1.4. Un trait de côte évolutif

Les côtes de la Guyane s'étendent sur 378 kilomètres entre les fleuves Oyapock à l'Est et Maroni à l'Ouest. Le littoral guyanais se caractérise par la présence de bancs de vase très mobiles, provenant de l'Amazonie au Brésil. Sous l'effet des courants et de la houle, ces bancs de vase longent les côtes du plateau des Guyanes en direction du fleuve Orenoque au Venezuela. Les eaux de Guyane sont ainsi chargées de sédiments puisqu'une partie des 600 millions de tonnes de sédiments arrachés aux Andes est charriée jusqu'au littoral guyanais chaque année.

Le littoral guyanais est ainsi soumis à un hydrodynamisme très élevé, avec une alternance de phases de sédimentation (bancs de boue colonisable par la mangrove) et d'érosion (cordons sableux ou mangrove en recul). Les bancs de boue migrent continuellement vers le Nord-Ouest, ce qui fait que le même secteur de la côte est alternativement touché par l'accumulation ou par l'érosion. Les vitesses de migration des bancs de vase atteignent 0,2 à 5 km par an. On ne peut donc pas parler de cycles, mais de successions de phases d'envasement ou d'érosion d'intensité et de durée variable.

Certaines portions de la côte guyanaise ont avancé ou reculé de plus de 100 mètres en l'espace de dix ans. Ces déplacements ont une forte influence sur la distribution géographique des ressources halieutiques et donc sur les activités humaines associées.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE
	Date de mise à jour	12/2023

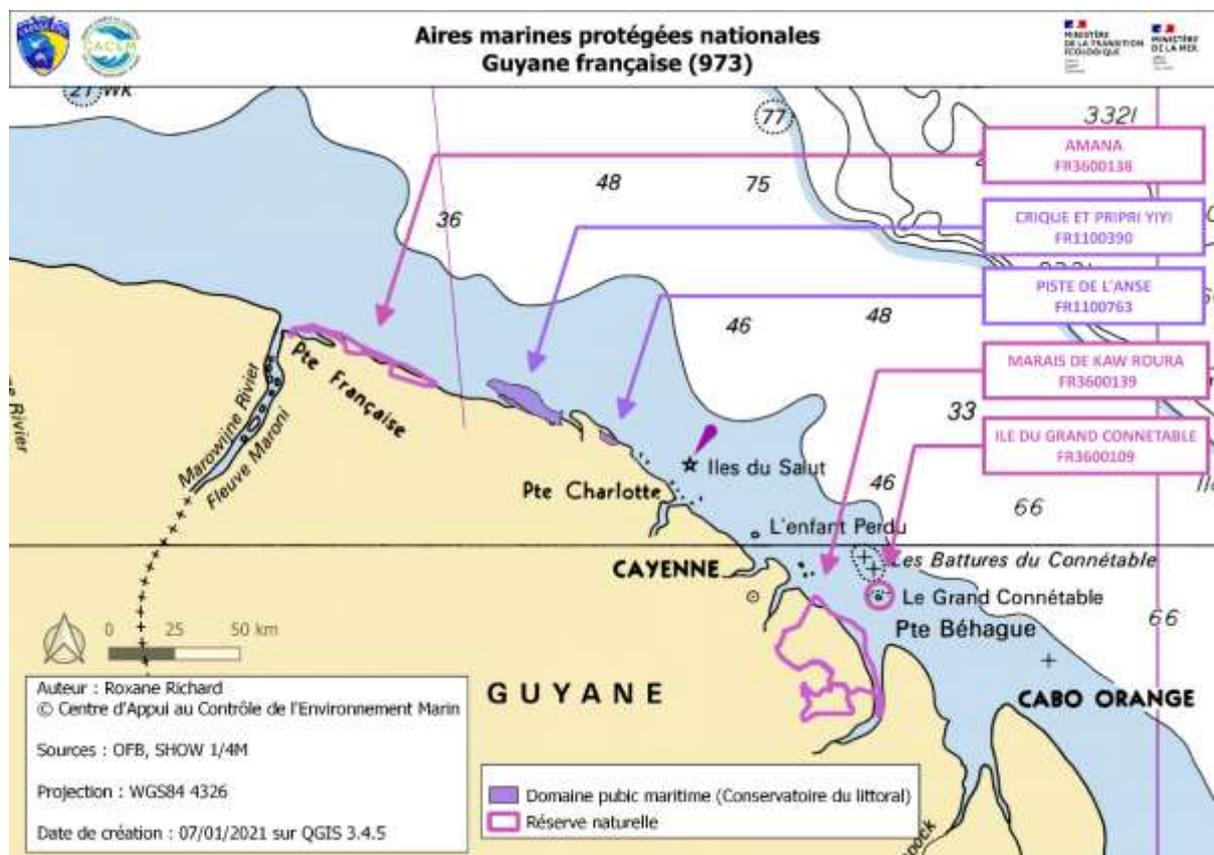
1.1.5. Une biodiversité exceptionnelle et fragile

La zone maritime et le littoral guyanais présentent un écosystème marin tout à fait exceptionnel qu'il convient de préserver. Il s'agit d'une zone d'alimentation, de reproduction et de nurserie pour de nombreuses espèces. La faune marine se caractérise par la présence de nombreuses espèces remarquables de mammifères marins (dauphins de Guyane ou sotalie et lamantins, entre autres), de tortues marines (tortues luth, olivâtres et vertes) qui nidifient régulièrement sur les côtes de Guyane, de poissons (dont le mérrou géant, espèce en danger critique d'extinction au niveau mondial) et d'oiseaux (le littoral guyanais compte les seules colonies d'oiseaux marins présentes entre les deltas de l'Amazone et de l'Orénoque et constitue un site d'hivernage majeur pour des milliers d'oiseaux limicoles migrateurs). Toutes les espèces de mammifères marins et de tortues marines sont intégralement protégées en France et plusieurs sont menacées de disparition à l'échelle internationale.

Des dispositifs ont d'ores-et-déjà été créés afin de protéger ce patrimoine naturel. Le bassin maritime de Guyane compte ainsi trois réserves naturelles nationales (RNN) et trois sites protégés au titre de la convention RAMSAR (zones humides d'importance internationale) :

- la réserve naturelle nationale de l'Amana, située dans le Nord-Ouest de la Guyane française, sur les communes de Mana et Awala-Yalimapo ;
- la réserve naturelle nationale des marais de Kaw-Roura, située dans le Nord-Est de la Guyane ;
- la réserve naturelle nationale de l'île du Grand Connétable , située au Nord-Est de la Guyane, à 18 kilomètres des côtes, au large de l'embouchure du fleuve Approuague. La réserve comprend deux structures rocheuses, l'île du Grand-Connétable et l'îlot du Petit-Connétable, ainsi que la partie maritime comprise à l'intérieur d'un cercle de 2,7 milles marins de rayon (5km) centré sur le point le plus haut de l'île du Grand-Connétable (04°49'30"N et 51°56'15"W).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE
	Date de mise à jour	12/2023



1.2. Le trafic maritime

1.2.1. Caractérisation du trafic de navires de commerce

Le trafic maritime est un enjeu crucial puisque l'essentiel du trafic de marchandises - soit près de 95 % des stocks de Guyane - passe par le transport maritime. Le territoire se trouve ainsi particulièrement dépendant des importations.

Les activités du grand port maritime (GPM) de la Guyane se développent sur deux sites portuaires stratégiques : le port de Dégrad-des-Cannes et le port de Pariacabo près de Kourou. Le principal port de commerce de la Guyane est le port international de Dégrad-des-Cannes. D'une superficie de 25,5 hectares, il est situé au bord du fleuve Mahury, sur la commune de Rémire-Montjoly. Ce port dispose d'un terminal conteneur, de trois quais à conteneurs dont un poste roulier, d'un quai pétrolier, d'un quai minéralier et d'une cale de cabotage. Le port est réparti sur un zonage tripartite avec une zone spécifique dédiée à la manutention des conteneurs et du trafic conventionnel, une zone dédiée à la manutention des vrac et une zone de plaisance.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE
	Date de mise à jour	12/2023

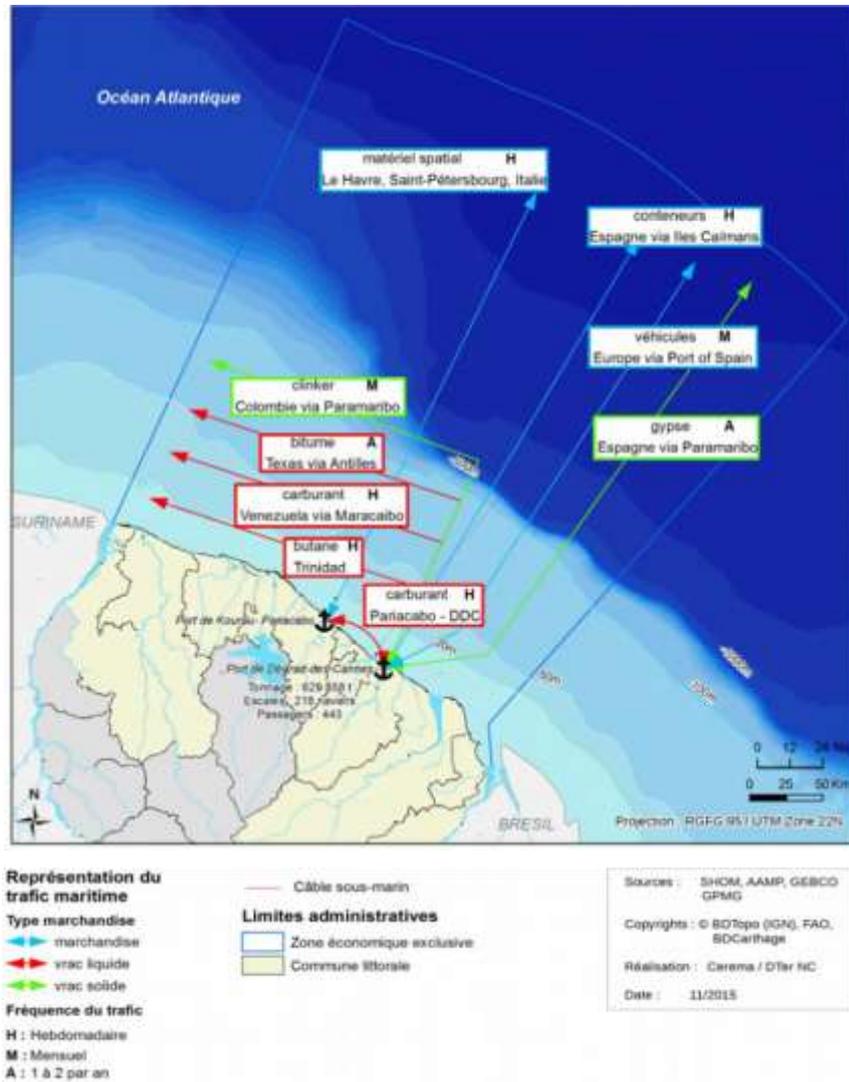


Accès au port de Dégrad-des-Cannes

Plusieurs dessertes maritimes passent par le port de Dégrad des Cannes :

- pour le fret conteneurisé : une ligne transatlantique NEFGUI (Europe-Guyane-Nord Brésil-Europe), une ligne régionale GUYANAS (Plateau des Guyanes-Antilles) ;
- pour le fret roulant : une ligne régionale Pointe-à Pitre - Dégrad des Cannes – Kingston ;
- pour le fret de vrac solides : une ligne régionale en provenance de Colombie, et une en provenance d'Espagne ou de la Caraïbe ;
- pour le fret de vrac liquides (hydrocarbures et gazeux) : une ligne régionale en provenance de Fort-de-France, de Sainte-Lucie, de Puerto-Rico, de Trinidad ;
- pour le fret multipurpose : une ligne transatlantique au départ d'Anvers ou du Havre.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE
	Date de mise à jour	12/2023



236 navires ont fait escale dans l'un des deux ports du GPM-Guyane en 2021. Ces navires de commerce, souvent armés par un équipage de 13 à 20 marins de diverses nationalités, disposent généralement d'un matériel de sécurité conforme aux normes SOLAS. Ce sont des navires habitués à desservir la Guyane, et qui sont donc bien connus des autorités portuaires en principe.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE
	Date de mise à jour	12/2023

Le GPM enregistre un trafic global (import / export) de 865 253 tonnes en 2021, en augmentation par rapport à 2020. Le nombre total d'EVP (68 601) transitant par le port est également en augmentation. Le tableau ci-dessous récapitule les volumes transportés par catégorie de fret :

Catégorie de fret	2021	Taux de variation
Marchandises diverses (conteneurisées, fret armé et spatial,...)	530 181	9,99%
Vracs liquides (hydrocarbures, méthanol)	231 325	-12,9%
Vracs solides (clinker, gypse)	87 981	10,89%
Unités roulantes (fret roulier)	15 766	39,18%
Tonnage global brut	865 253	3,21%

1.2.2. Caractérisation du trafic de navires de à passagers

Le site le plus visité en Guyane est celui des îles du Salut, avec une fréquentation annuelle de 50 000 personnes. Depuis Kourou, un navire effectue la traversée vers les Îles du Salut une à deux fois par jour avec une capacité de transport maximale de 98 personnes. Deux à quatre autres navires peuvent effectuer une liaison quotidienne (selon l'affluence) avec une capacité variant de 12 à 28 personnes.

Les Îles du Salut attirent également des navires de croisière de passage avec 18 escales par an en moyenne entre 2013 et 2019. Les escales de navires de croisière étant en constante augmentation jusqu'à la pandémie de Covid-19, il est fort probable que cette activité soit amenée à se développer dans les prochaines années. Jusqu'à présent, le nombre de passagers demeurait inférieur à 2000 personnes :

- aucune escale avec plus de 2000 personnes à bord ;
- 5% des avec plus de 1000 personnes à bord ;
- 34% des escales avec entre 500 et 1000 personnes à bord ;
- 29% des escales avec entre 200 et 500 personnes à bord ;
- 22% des escales avec entre 100 et 200 personnes à bord ;
- 10% des escales avec moins de 100 personnes à bord.

Outre les îles du Salut, deux prestataires permettent de débarquer à l'île la Mère et de contourner l'île du Grand Connétable afin d'y observer les oiseaux. Ce trafic demeure nettement moins important en volume.

1.2.3. Caractérisation des activités de plaisance et balnéaires

L'activité nautique de plaisance demeure encore modeste en Guyane. Ainsi, 143 voiliers seulement sont immatriculés en Guyane, tous n'étant pas forcément présents sur zone ou en état de naviguer :

- Longueur supérieure à 12 m : 11 (8%) ;
- Longueur comprise entre 6 et 12 m : 91 (64%);
- Longueur inférieure à 6 m : 41 (28%).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE
	Date de mise à jour	12/2023

De même, sur les 2474 navires à moteurs immatriculés en Guyane, tous ne sont pas non plus forcément sur zone ou en état de naviguer :

- Longueur supérieure à 12 m : 9 (0.4%) ;
- Longueur comprise entre 6 et 12 m : 534 (21,6%) ;
- Longueur comprise entre 5 et 6 m : 536 (22%) ;
- Longueur inférieure à 5 m de long : 1395 (56%).

1.2.4. Caractérisation de l'activité de pêche

Compte-tenu de son éco-système particulier, la zone regorge d'une biodiversité particulièrement riche et unique au monde. Les études estiment que la ZEE guyanaise abriterait plus de 900 espèces de poissons, ce qui constitue une opportunité de développement considérable pour les acteurs locaux de la pêche tout en suscitant la convoitise des flottes de pêche des pays frontaliers qui n'hésitent pas à faire des incursions régulières dans les eaux sous souveraineté ou juridiction françaises. La problématique de la pêche INN (illicite, non déclarée, non réglementée) est un sujet récurrent et extrêmement sensible dès lors qu'il est question de la chose maritime en Guyane.

Trois types de pêche légale sont pratiquées en Guyane :

- une pêche artisanale côtière, par fonds de moins de 10 mètres, pratiquée soit à bord de canots qui sortent généralement à la journée (environ 90 sont en activité), soit à bord de tapouilles (navires en bois de 6 à 12 mètres de long avec un moteur inboard), qui peuvent naviguer un peu plus au large et y rester plusieurs jours (8 sont en activité). L'équipage est généralement composé de deux à trois personnes ;
- une pêche à la crevette assurée par des chalutiers-crevettiers français (13 licences délivrées en 2019) dans la ZEE. L'équipage se compose généralement de cinq personnes ;
- une pêche ciblée sur le vivaneau qui est réalisée dans la ZEE par des ligneurs vénézuéliens sous licence communautaire (45 sont en activité). L'équipage se compose généralement d'une quinzaine de personnes.

1.3. Le trafic aérien

Avant la pandémie de Covid-19, le trafic de passagers était en constante augmentation avec 8789 vols et près de 560 000 passagers recensés à l'aéroport Félix Eboué en 2019. L'essentiel du trafic de passagers était orienté vers la France hexagonale avec 63% du trafic global. Le reste du trafic était à destination de la Martinique et de la Guadeloupe.

Il existe également des liaisons régulières vers les communes intérieures. En revanche, les liaisons directes vers des destinations étrangères sont quasiment inexistantes.

2. Evaluation des risques en zone maritime Guyane

2.1. Critères d'évaluation

2.1.1. Conséquences potentielles sur la vie humaine et santé publique

Tout navire, quel que soit son usage, peut se retrouver confronté à un évènement impactant directement la sauvegarde la vie humaine en mer : avarie majeure impactant la manœuvrabilité ou la flottabilité, sinistre à bord (voie d'eau, incendie, explosion), collision, homme à la mer, etc. L'occurrence et la gravité de ces risques peuvent être accrues par le

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE
	Date de mise à jour	12/2023

manque de formation du personnel, l'absence d'équipements de sécurité adéquats ou encore le nombre de personnes impliquées dans l'évènement.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE
	Date de mise à jour	12/2023

2.1.2. Conséquences potentielles sur l'économie

La Guyane étant particulièrement dépendante des importations effectuées par voie maritime, tout incident impactant durablement la navigation commerciale emporterait à très brève échéance des conséquences sur l'activité économique du territoire.

De même, tout changement nuisible au milieu marin pourrait engendrer des répercussions sur la filière de la pêche.

2.1.3. Conséquences potentielles sur l'environnement

Une pollution d'origine marine risquerait de gravement perturber l'équilibre de cet écosystème fragile. Les espèces les plus territoriales ou dépendantes d'un faciès littoral précis seraient fortement fragilisées en cas de pollution majeure. Il conviendrait de protéger en priorité les zones de littoral protégées (RNN), les plages (zones de nidification des tortues marines), les embouchures de rivières, les criques et les zones rocheuses (habitats uniques entre les deltas de l'Amazone et de l'Orénoque). Les mangroves, qui couvrent pratiquement 250 kilomètres de côtes, seront par ailleurs particulièrement difficiles à protéger.

2.1.4. Conséquences médiatiques

Tout évènement d'ampleur est susceptible d'entraîner de fortes répercussions médiatiques aux niveaux local, national voire international. Il faut également tenir compte de l'influence des réseaux sociaux, sur lesquels l'information est très souvent relayée en temps réel, suivie et commentée par un public nombreux, et potentiellement détournée ou exploitée afin de critiquer l'action des autorités publiques.

2.1.3. Conséquences stratégiques

Il convient de signaler qu'un incident maritime majeur pourrait avoir un impact sur l'activité du Centre Spatial Guyanais (CSG) implanté à Kourou. En effet, tout lancement de fusée mobilise d'importants moyens et suppose aussi un périmètre de sécurité vierge de toute présence humaine : ces deux conditions pourraient être remises en cause du fait des opérations menées dans le cadre de la résolution de l'incident.

2.2. Identification des risques potentiels

2.2.1. Risques liés aux activités de plaisance

La plaisance demeure relativement modeste en Guyane. Néanmoins, de nombreux facteurs de risque existent : une mauvaise connaissance de la zone (courants et marées notamment), une mauvaise appréciation des conditions météorologiques, un manque d'équipements ou plus généralement une insuffisante 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.

Si l'occurrence d'un incident impliquant un navire de plaisance n'est pas à exclure, les conséquences en demeureront *a priori* relativement limitées.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE I	ANALYSE DES RISQUES DE LA ZONE MARITIME GUYANE
	Date de mise à jour	12/2023

2.2.2. Risques liés aux navires de commerce

Compte-tenu du flux important de navires de commerces transitant par la zone maritime Guyane, un incident nautique pourrait provoquer une pollution susceptible de s'étendre jusque sur les côtes. L'impact environnemental en cas de déversements volontaires ou accidentels serait très fort, et pourrait de plus engendrer des risques pour la santé publique selon la nature du polluant.

De même, le risque de perte de conteneurs est également élevé en raison du volume de marchandises transitant dans la zone. Outre l'impact environnemental, ces conteneurs à la dérive constitueraient un danger à la navigation.

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 zones 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 potentiellement très lourdes d'un accident à proximité des côtes.

2.2.3. 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.

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 si l'industrie de la croisière venait à se développer fortement en Guyane, en particulier aux îles du Salut.

2.2.4. Risques liés aux aéronefs

L'occurrence de ce type d'incidents demeure très faible compte tenu des normes de sécurité et des niveaux de formation exigés, qui plus est pour les vols long-courriers.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES POUVANT INTERVENIR DANS LE CADRE DE L'ORSEC MARITIME
	Date de mise à jour	09/2023

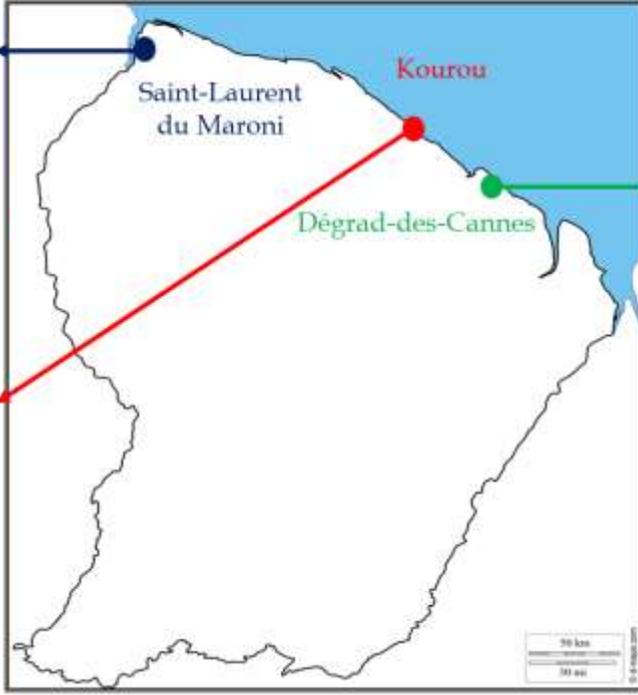
ANNEXE II

-

**MOYENS DES
ADMINISTRATIONS ET
SERVICES POUVANT
INTERVENIR DANS LE
CADRE DE L'ORSEC
MARITIME**

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES POUVANT INTERVENIR DANS LE CADRE DE L'ORSEC MARITIME
	Date de mise à jour	09/2023

Principaux moyens concourant à l'AEM



ULAM




2 PAG :

- La Confiance
- La Résolue



ERF Caouanne



VCSM Charente



ULAM




ERF Caouanne



VCSM Charente



ULAM




ERF Caouanne



VCSM Charente



ULAM




VCSCM Organabo




DF 39




Argos




ERF Caouanne



VCSM Charente



ULAM




ERF Caouanne



VCSM Charente



ULAM




ERF Caouanne



VCSM Charente



ULAM




ERF Caouanne



VCSM Charente



ULAM




ERF Caouanne



VCSM Charente



ULAM




ERF Caouanne



VCSM Charente



ULAM




Moyens étatiques positionnés en Guyane à la date de signature du dispositif ORSEC maritime

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	Annexe II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES POUVANT INTERVENIR DANS LE CADRE DE L'ORSEC MARITIME
	Date de mise à jour	09/2023

1. Moyens nautiques

1.1. Moyens hauturiers

Nom	Type	Administration	Localisation
La Résolue	Patrouilleur Antilles-Guyane	FAG	DDC
La Confiance	Patrouilleur Antilles-Guyane	FAG	DDC
DF 39 Alizée	Vedette de surveillance	Douanes	Kourou

1.2. Moyens côtiers

Nom	Type	Administration	Localisation
Charente	Vedette côtière de surveillance maritime	FAG (gendarmerie maritime)	BN DDC
Organabo	Vedette côtière de surveillance maritime	FAG (gendarmerie maritime)	Kourou
Caouanne	Embarcation remonte filet	FAG	BN DDC
SNRM 600	Semi-rigide 115CV	FAG	BN DDC
2 Zodiac	1 de 75 CV 1 de 40 CV	FAG	BN DDC
ATIPA	Remorqueur portuaire 6T	FAG	BN DDC
Grage	Vedette aluminium	FAG	BN DDC
2 EFR Sillinger	Semi-rigide 200 cv	FAG (Gendarmerie maritime)	BN DDC et Kourou
Kikiwi	Bateau côtier boston whaler	DGTM	BN DDC (GPM)
PM 464 Oyack	STEM 750 (8,07m)	DGTM	BN DDC ou Phar/Bal à Cayenne
PM 466 Tampock	STEM 750 (8,07m)	DGTM	Saint-Laurent-du-Maroni
Ti Cayenne	Navire de charge hydrographique	DGTM	BN DDC
Ti Connétable	Navire de servitude et de charge	DGTM	BN DDC
AYAWAMDE	Navire scientifique	CNRS	DDC
Sibali	Zodiac de 2*60 CV (5m60), catégorie 3	Syndicat mixte du parc naturel régional	Awala-Yalimapo

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	Annexe II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES POUVANT INTERVENIR DANS LE CADRE DE L'ORSEC MARITIME
	Date de mise à jour	09/2023

1.3. Moyens fluviaux et portuaires

Nom	Type	Administration	Localisation
PM 455 Iracoubo	Pirogue en alliage léger (8m)	DM	Cayenne
Panaeus		IRD	IRD
Luana		OFB	Matoury
Sotalie	5m96 et 50CV		
Jason	Vedette angler panga coque polyester	BSPP	Kourou
Corail	Coque aluminium		Kourou
Alouette 3	Funiak 540	SDIS 973	Cayenne
Alouette 5	Boston Whaler		Cayenne
Alouette 13	Zeppelin Cup		Mana
Alouette 14	Pirogue alu		St Georges de l'Oyapock
Alouette 15	Pirogue alu		St Laurent du Maroni
Alouette 16	Boston Whaler		Kourou
Alouette 17	Boston Whaler		St Laurent du Maroni
Alouette 20	Pirogue alu		Rémire
Alouette 21	Bateau alu		Kourou
Alouette 22	Zodiac		Rémire
Espadon 7	Scooter		Rémire
Espadon 8	Scooter		Kourou
Espadon 9	Scooter		Kourou
Espadon 10	Scooter		Cayenne
Espadon 11	Scooter		Rémire
Espadon 12	Scooter		Cayenne
Ibis 1	Bateau aéro-propulsé		St Laurent du Maroni
Ibis 2	Bateau aéro-propulsé	Rémire	
Piray 2	Pirogue 5 m (30 cv)	DGTM	Buzaré
PM 455 Iracoubo	Pirogue en alliage léger (8m)		Cayenne
Drogras	Pirogue coque alu de 8 m (50cv)		DDC
Palica	Pirogue coque alu de 7 m (40cv)		DDC
Maina 2	coque alu de 4,9 m (40cv)		Cayenne (Phares et Balises)
2 petites coques alu de 4 m (15 cv et 20 cv)			DDC
1 coque alu de 5 m (20 cv)		DGTM	DDC
1 canoë à moteur			Buzaré
CTM Anne-Marie (barge 30 mètres)		FAG (3e REI)	Kourou
Vedette alu CAID (8,5 mètres)			Kourou
Vedette PVC Fun Yak (4 mètres)			Kourou
Vedette alu THERAPHOSA (7.5 mètres)			Kourou

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	Annexe II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES POUVANT INTERVENIR DANS LE CADRE DE L'ORSEC MARITIME
	Date de mise à jour	09/2023

(suite)

Nom	Type	Administration	Localisation
Vedette alu Grage Indochine (7.5 m)		FAG (9e RIMA)	Stoupan
Vedette alu Bonaparte (7.5 mètres)			Stoupan
Vedette alu Booster L (7.5 mètres)			Stoupan
Vedette alu Tsin-Tsin (7.5 mètres)			St jean du Maroni
Vedette alu Palikao (7.5 mètres)			St jean du Maroni
Fileuse n°1	Pirogue alu (10 places)	FAG (BA 367)	
Fileuse n°2	Pirogue alu (10 places)		
Barge 6 places – STARCRAFT			
Barge 3 places – CEGAL			

1.4. Moyens nautiques privés

La DGTM tient à jour la liste des moyens privés pouvant être activés en cas de déclenchement du plan ORSEC maritime Guyane. Ces éléments sont compilés dans la base de données de l'application PARADES (Programme d'Aide au Recensement et à l'Activation des entreprises pour la Défense et la Sécurité).

L'utilisation de moyens privés n'est possible que par réquisition et arrêté préfectoral ou par un marché ad hoc

Nom	Type	Responsable	Localisation
Moyens de la station de pilotage de Dégrad-des-Cannes			
PILOTE JOSEPH	11,98 m / 356 kw	Port de Dégrad-des-Cannes – 05.94.35.45.20	Rémire-Montjoly
POINTE BEHAGUE	11,65 m / 488 kw	Port de Dégrad-des-Cannes – 05.94.35.45.20	Pariacabo
DOUCIN	8,5 m / 147 kw	Port de Dégrad-des-Cannes – 05.94.35.45.20	Rémire-Montjoly
Ti Douri	6,5 m / 150 kw	Port de Dégrad-des-Cannes – 05.94.35.45.20	Saint-Laurent
FREGATE	Remorqueur 29.20 / 2*1500kw	Port de Dégrad-des-Cannes – 06.94.22.09.28	Remire - Montjoly
PAPILLON	Remorqueur 22.73 / 2*1040kw	Port de Pariacabo – 06.94.26.62.30	Remire - Montjoly
Moyen du Conseil général			
Bac LA GABRIELLE	20 m / 135 kw	Bac de Saint Laurent du Maroni. Armé et exploité par la DGTME – 05.94.34.04.51	Saint-Laurent du Maroni
Moyen du GEPOG			
ITAJARA	Bateau en alu, 6.95m, 2*150CV	GEPOG	Local technique de BN DDC (sur remorque)

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES POUVANT INTERVENIR DANS LE CADRE DE L'ORSEC MARITIME
	Date de mise à jour	09/2023

(suite)

Nom	Type	Responsable	Localisation
Moyen de la SNSM			
ARGOS	Vedette légère	SNSM	Kourou
Moyens maritimes de transport de passagers en Guyane			
ILES DU SALUT	20,60 m / 353 kw PAX : 98 + 4 équipage	SNC ACTIV – 05.94.32.11.00	Kourou
ROYAL TI PUNCH	18,30 m PAX : 27 + 3 équipage Voilier		Kourou
TROPIC ALIZES	17,50 m PAX : 28 + 2 équipage Voilier	SARL TROPIC ALIZES 05.94.25.10.10	Kourou
GUYAVOILE	17,09 m PAX : 28 + 2 équipage Voilier	SARL GUYAVOILE 05.94.32.57.65	Kourou
LA HULOTTE	15 m PAX : 28 + 2 équipage Voilier	EURL LA HULOTTE 05.94.32.33.81 06.94.21.13.81	Kourou
L'EFFRAIE	12,70 m PAX : 18 + 2 équipages Voilier		Kourou
ALBATROS 973	11,55 m PAX : 12 + 1 équipage Voilier	EI ALBATROS CROISIERE 06.94.26.39.54	Kourou
ANGELINA	10,29 m / 515 kw PAX : 8 + 2 équipage	SA SOTEL 05.94.32.11.00	Kourou
LE SAINT JOSEPH	8,50 m / 88,25 kw PAX : 12 + 2 équipage	SA SOTEL 05.94.32.11.00	Kourou
KING SILVER	9,98 m / 382 kw PAX : 8 + 2 équipage	SARL PALIKA PECHE	Kourou
PAPIJO	12,30 m / 515 kw PAX : 12 + 2 équipage	EURL YATOUTATOU 05.94.28.01.04	Ouanary / Roura
DJANGO	11,95 m PAX : 12 + 2 équipage		Ouanary / Roura

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE II	MOYENS DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES POUVANT INTERVENIR DANS LE CADRE DE L'ORSEC MARITIME
	Date de mise à jour	09/2023

2. Moyens aériens

Nom	Nombre	Type	Administration	Localisation
Ecureuil B1	1	Hélicoptère	Gendarmerie	Rochambeau
EC 145	1	Hélicoptère	Gendarmerie	Rochambeau
EC 145	1	Hélicoptère	Sécurité civile	Rochambeau
CASA CN235-200	3	Aéronef	Armée de l'air	Rochambeau
PUMA SA330	4	Hélicoptère	Armée de l'air	Rochambeau
FENNEC AS555	4	Hélicoptère	Armée de l'air	Rochambeau
BEECHCRAFT	1	Aéronef de surveillance maritime	Douanes	Fort-de-France

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE III	MAINTIEN EN CONDITION OPERATIONNELLE DU DISPOSITIF
	Date de mise à jour	09/2023

ANNEXE III

-

MAINTIEN EN CONDITION OPERATIONNELLE DU DISPOSITIF

1. Constitution du réseau opérationnel ORSEC maritime

1.1. 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.

Les têtes de réseau rendent compte au CZM via le bureau AEM 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 Guyane des organismes publics et privés intervenant dans le cadre de l'ORSEC maritime.

1.2. Têtes de réseaux ORSEC maritime

1.2.1. 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE III	MAINTIEN EN CONDITION OPERATIONNELLE DU DISPOSITIF
	Date de mise à jour	09/2023

1.2.2. 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 de l'EMIA FAG, du bureau AEM et du CEPOL.

1.2.3. Tête de réseau pour la lutte contre les pollutions en mer

L'EMIA FAG est désigné tête de réseau « lutte contre les pollutions en mer ». Il s'appuie sur la cellule antipollution de la Base navale et bénéficie de l'expertise du CEPOL, du Cèdre et du bureau AEM.

1.3. Coordination du réseau ORSEC maritime

Sous la responsabilité du CZM, le bureau AEM est chargé de la planification et du maintien en condition opérationnelle du dispositif ORSEC maritime. Il coordonne à ce titre les réseaux évoqués au paragraphe précédent. Il s'assure de l'existence et de la cohérence des procédures mises en place. Il est chargé d'organiser les exercices de niveau 3.

1.4. 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.

1.5. Fiches de tâches des têtes de réseau

1.5.1. 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, etc.) ;
- 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE III	MAINTIEN EN CONDITION OPERATIONNELLE DU DISPOSITIF
	Date de mise à jour	09/2023

1.5.2. 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.

1.5.3. Réseau ORSEC maritime – Lutte contre les pollutions maritimes – POLMAR (EMIA FAG)

En s'appuyant sur la cellule antipollution de la Base navale de Degrad-des-Cannes et le CEPOL, l'EMIA FAG, 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, etc.) ;
- 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.

2. Formation et entraînement ORSEC maritime

2.1. 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, 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 zone Guyane. 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.

2.2. 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 ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE III	MAINTIEN EN CONDITION OPERATIONNELLE DU DISPOSITIF
	Date de mise à jour	09/2023

- la sensibilisation des intervenants extérieurs :
 - autorités publiques et élus ;
 - centres opérationnels terrestres et aériens concernés ;
 - industriels ou exploitants privés concernés ;
 - experts sollicités ;
 - autorités étrangères.

2.3. 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 »

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 EMIA FAG) 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 EMIA FAG.

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, l'EMIA FAG, le CROSS AG et les acteurs terrestres de l'intervention.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE III	MAINTIEN EN CONDITION OPERATIONNELLE DU DISPOSITIF
	Date de mise à jour	09/2023

Le bureau 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 du bureau AEM, en liaison avec la préfecture. L'EMIZ 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, compagnies de navigation, etc.).

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.

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.

3. 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'EMIZ 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'EMIZ ou du bureau AEM, d'effectuer la refonte immédiate, complète ou partielle, du dispositif.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

ANNEXE IV

-

DISPOSITIF JURIDIQUE

La présente annexe recense les principaux textes constituant le socle juridique qui fonde le dispositif ORSEC maritime Guyane.

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 « interface » (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 du bureau AEM du CZM.

1. Fondements juridiques applicables pour l'intervention en mer

1.1. 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 :

1.1.1. Droit international et européen

1.1.1.1. 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

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'État côtier en cas d'incident en présence de substances nocives autres les hydrocarbures. Le protocole de 1973 établit une liste non limitative de ces autres substances (art. 1§3).

1.1.1.2. 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).

1.1.1.3. 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

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 Etats 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 ».

1.1.2. Instruments juridiques français

1.1.2.1. 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

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 ;*
- *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.*⁷³»

1.1.2.2. 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.

⁷³ Article 218-6 du code de l'environnement.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

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).

1.2. Exercice du droit d'intervention en mer

1.2.1. L'intervention sans mise en demeure préalable

L'État 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'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 ».

1.2.2. 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

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.

1.2.3. Spécificités 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 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. »

1.3. 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 ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

- 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 défectuosité 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.

1.4. 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. 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

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.

1.5. 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 :

1.5.1. 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, etc.). Ce type de zone présente l'avantage supplémentaire de ne pas être soumis à un dimensionnement particulier.

1.5.2. 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.

1.5.3. Dans tous les cas

La demande de création d'une zone aérienne est formulée par l'EGC, l'EMIA FAG 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 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

2. Bases juridiques du dispositif ORSEC maritime

2.1. 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 2et 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.

2.2. 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 »).

2.3. 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 ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

- **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 ;
- **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.

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.

2.4. 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 ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

- **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 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 ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

- **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 de la Première ministre du 19 juillet 2022 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin
- **260-21** 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) ;
- **260-22** 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 ;
- **260-23** 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 ;
- **260-24** 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 ;

2.5. 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).

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 ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

- **270-10** Règlement CE n° 2099/2002 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) ;
- **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.
- **270-25** Arrêté du 22 août 2019 relatif aux formations des sapeurs-pompiers professionnels et volontaires.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

2.6. 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 GUYANE	
	ANNEXE IV	DISPOSITIF JURIDIQUE
	Date de mise à jour	09/2023

- **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** Circulaire du Premier ministre du 24 mars 1978 relative à la circulation dans les eaux territoriales françaises des navires transportant des hydrocarbures ;
- **280-24** Accord de partenariat CROSS AG/SNA AG de mars 2019.



DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE

ANNEXE V

ANNUAIRE

Date de mise à jour

09/2023

ANNEXE V - ANNUAIRE



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE V	ANNUAIRE
	Date de mise à jour	09/2023

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 de Guyane - EMIZ	
Astreinte	06 94 42 46 64
Préfecture	
DGSRC	06 94 42 83 56
FAG	
OSEM	06 94 42 21 44
Base Navale DDC	
Officier de garde	06 94 41 76 18
CROSS AG	
Permanence	196 ou 05 96 70 92 92
AEM Guyane	
Astreinte	06 94 24 21 70
SG MER	
Permanence	06 64 40 22 03
OVO du CoFGC	06 30 52 32 73
Parquet	
Permanence	06 94 26 45 62



DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE

ANNEXE VI

GLOSSAIRE

Date de mise à jour

09/2023

ANNEXE VI - GLOSSAIRE



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE VI	GLOSSAIRE
	Date de mise à jour	09/2023

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
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
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

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE VI	GLOSSAIRE
	Date de mise à jour	09/2023

CMS	Coordinateur de la Mission de Sauvetage
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	Centre Opérationnel Départemental 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
EMIZ	Etat-Major Interministériel de Zone de défense
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)
EMIA	Etat-major interarmées

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE VI	GLOSSAIRE
	Date de mise à jour	09/2023

F

FAG	Forces Armées en Guyane
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

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE VI	GLOSSAIRE
	Date de mise à jour	09/2023

MN	Mille nautique (1MN = 1852m)
MRCC	<i>Maritime and Rescue Co-ordination Centre</i>
MRSC	<i>Maritime Rescue Sub Center</i>
MRO	<i>Mass Rescue Operation</i> (opération de secours maritime de grande ampleur)

N

NOTAM	<i>NOTice To Air Men</i> (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 SEcurité Civile
OSC	<i>On Scene Coordinator</i> (coordonnateur d'intervention sur zone)
OSR-L	<i>Oil Spill Response - Limited</i> (coopérative d'armements pétroliers spécialisée dans la lutte contre les pollutions maritimes)
OVO	Officier de Veille Opérationnelle (du CoFGC)

P

P&I	« <i>Protection & Indemnities</i> » (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	<i>POLLution REPort</i> (rapport de pollution)
PRV	Point de Regroupement des Victimes

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)

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE VI	GLOSSAIRE
	Date de mise à jour	09/2023

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	Service Départemental 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
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>

U

UA/UR	Personne en situation d'Urgence médicale Absolue / Relative
UE	Union Européenne
ULAM	Unité Littorale des Affaires Maritimes

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME GUYANE	
	ANNEXE VI	GLOSSAIRE
	Date de mise à jour	09/2023

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)