



Recueil
des Actes Administratifs (R.A.A.)
de la Préfecture de Mayotte

Édition Spéciale N° 24
Mois de : JUILLET 2013

DATE DE PARUTION : 25 juillet 2013

IMPORTANT

Le contenu intégral, des textes et/ou documents et plans annexés, peut être consulté auprès du service sous le timbre duquel la publication est réalisée

SOMMAIRE Edition SPECIALE du mois de JUILLET 2013

CABINET

ARRETE N° 2013 - 627 portant approbation du plan départemental ORSEC maritime

19/07/13

136



PREFECTURE DE MAYOTTE
ACTION DE L'ETAT EN MER

PLAN ORSEC

MARITIME

de

MAYOTTE



Liberté • Égalité • Fraternité
REPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE MAYOTTE

Cabinet

Service Interministériel de défense et
de Protection Civiles

ARRETE N° 2013 – 627

Portant approbation du plan départemental ORSEC maritime

LE PREFET DE MAYOTTE CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile ;

VU le décret n° 88-531 du 2 mai 1988 portant organisation de secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des Préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret n° 2005-1157 du 13 septembre 2005 relatif au plan ORSEC ;

VU le décret n° 2005-1156 du 13 septembre 2005 relatif aux plans communaux de sauvegarde ;

VU le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation Outre-Mer de l'action de l'État en mer ;

VU le décret du 3 décembre 2012 portant nomination du sous-préfet, directeur de cabinet du préfet de Mayotte, M. FREDERIC (Jean-Pierre) ;

VU le décret du 31 janvier 2013 portant nomination du préfet de Mayotte, M. WITKOWSKI (Jacques) ;

VU l'instruction n° 5384 SG du 28 mai 2009 relative aux dispositions générales de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départemental pour faire face aux événements maritimes majeurs ;

VU l'arrêté n° 2008-13/CAB du 17 mars 2008 portant approbation et application du plan ORSEC à Mayotte ;

VU l'arrêté n° CAB/SIDPC/2008-14 du 25 mars 2008 portant approbation de l'instruction permanente relative à l'organisation du secours de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer dans les eaux maritimes sous souveraineté française adjacentes à Mayotte (IP SECMAR Mayotte) ;

VU l'arrêté n°74/2009 du 13 janvier 2009 portant approbation de l'instruction permanente relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer dans la zone maritime du sud de l'océan indien (IP SECMAR) ;

VU l'arrêté n°2048/2009 du 6 juillet 2009 portant approbation de l'instruction permanente relative à l'organisation de l'État en mer dans la zone maritime du sud de l'océan indien ;

VU l'arrêté n° 756-2011 portant approbation et mise en vigueur du dispositif ORSEC maritime de la zone maritime sud de l'océan indien ;

VU la circulaire du 29 décembre 2006 relative à la planification ORSEC départementale ;

VU l'arrêté préfectoral n°2013-163 du 18 février 2013 portant délégation de signature à l'UT-DMSOI ;

VU l'arrêté n° 399 du 19 mars 2013 du préfet de la Réunion, délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, portant délégation de pouvoir à M. Jacques WITKOWSKI, Préfet de Mayotte en matière d'action de l'Etat en mer ;

VU la décision n° 051-2012 CZM Réunion/AEM/NP du 13 novembre 2012, portant délégation de pouvoir au commandant de l'élément de base navale de Mayotte en matière d'action de l'Etat en mer.

Sur proposition du Directeur de Cabinet du préfet de Mayotte ;

ARRETE

Article 1^{er}. - L'organisation de la réponse de sécurité civile applicable dans le département de Mayotte en cas de sinistre maritime majeur fait l'objet d'un dispositif particularisé dénommé « dispositif ORSEC maritime Mayotte » annexé au présent arrêté.

Il décline pour les eaux sous souveraineté françaises adjacentes à Mayotte les dispositions du plan ORSEC maritime en zone maritime Sud de l'océan Indien adopté par le préfet de la Réunion, délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer.

Ce plan détermine l'organisation des secours et décline les opérations de mobilisation, de mise en œuvre et de coordination de toute personne publique ou privée intervenant lors d'un événement maritime ayant une ampleur ou une nature particulière.

Article 2. - Le dispositif ORSEC maritime Mayotte prend effet à compter de la publication du présent arrêté.

Article 3 : Le Directeur de Cabinet, le Secrétaire Général de la préfecture, les maires des communes de Mayotte, l'assistant du préfet de Mayotte pour l'action de l'Etat en mer, le directeur du CROSS Réunion, le chef de l'UT DMSOI, les directeurs ou chefs des services et organismes concernés et cités dans le présent plan d'organisation de la réponse de sécurité civile, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré et publié au Recueil des Actes Administratifs de Mayotte.

Fait à Mamoudzou, le 19/07/2013

SIGNE

Jacques WITKOWSKI

Copies :

Recueil des actes administratifs

Cabinet

Monsieur le Président du Conseil Général

Monsieur le Chef de Service de l'UT DMSOI

Monsieur le Commandant de l'Élément de Base Navale de Mayotte

Monsieur le Commandant du Groupement de Gendarmerie de Mayotte

Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique

Monsieur le Directeur de la police aux Frontières

Monsieur le Directeur Régional des Douanes

Monsieur le Chef du Service Interministériel de Défense et Protection Civiles

Madame la Directrice du Port
Monsieur le Commandant du Port
Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et de de l'Industrie
Monsieur l'Agent de Sûreté Portuaire
Maires
SIS
SMUR
SNSM
Gendarmerie maritime
ARS
CROSS Réunion
Délégation territoriale de Mayotte de DSAC - OI
DLEM
DDG AEM
CZM

INTRODUCTION

Préambule

Le dispositif ORSEC maritime Mayotte détermine l'organisation générale des secours et interventions dans les eaux sous souveraineté françaises adjacentes à Mayotte lors d'événements revêtant une ampleur ou une nature particulière.

Il prévoit également les conditions et modalités du recensement de l'ensemble des moyens publics et privés susceptibles d'être mis en œuvre lors de ces interventions.

Il comprend des dispositions générales applicables en toutes circonstances et des dispositions propres à certains risques particuliers pouvant survenir en mer.

La section 200, identification et analyse des risques en zone maritime, a un caractère purement informatif.

010. Table des matières

| | |
|---|----|
| 000 – INTRODUCTION | |
| Préambule | 6 |
| 010. Table des matières | 6 |
| 020. Champ d'application | 8 |
| 030. Constitution du réseau opérationnel ORSEC Maritime | 10 |
| 040. Priorités d'intervention | 13 |
| 100 – LES ACTEURS DU DISPOSITIF | 14 |
| 110. Le préfet de Mayotte | 15 |
| 120. Le commandant de l'ELEBN | 15 |
| 130. L'UTDMSOI | 16 |
| 140. Le CROSS Réunion | 16 |
| 150. Le PC AEM | 18 |
| 160. Le Service d'incendie et de secours (SIS) | 18 |
| 170. Le SMUR | 19 |
| 180. Le COG | 19 |
| 190. Service de l'aviation civile – aéroports | 19 |
| 200 – IDENTIFICATION DES RISQUES | 21 |
| 210. Risques liés aux activités maritimes | 22 |
| 220. Dangerosité constituée par le trafic aérien | 28 |
| 230. Dangerosité constituée par le flux de matières dangereuses | 30 |
| 240. Dangerosité constituée par les installations littorales | 32 |
| 250. Aléas météo-océanographiques | 33 |
| 300 – ALERTE | 35 |
| 310. Schémas d'alerte | 36 |

| | |
|---|-----|
| 320. Niveaux de gravité pour tout événement de mer | 45 |
| 330. Mise en œuvre graduelle du dispositif ORSEC Maritime | 46 |
| 340. Liaisons et transmissions pour les opérations en mer | 50 |
| 400 – ORGANISATION DU DISPOSITIF | 51 |
| 410. Le système de gestion d’incident « ORSEC Maritime » | 52 |
| 420. Équipe de gestion de crise | 59 |
| 430. Équipe de gestion de l’intervention | 64 |
| 440. Moyens engagés sur zone | 67 |
| 450. Configuration spécifique « SAR » | 69 |
| 460. Configuration spécifique ORSEC « ANED » | 76 |
| 470. Configuration spécifique ORSEC « POLMAR » | 81 |
| 480. Information et communication | 83 |
| 500 – PRINCIPES D’INTERVENTIONS | 86 |
| 510. Principes de base relatifs à l’intervention SAR | 87 |
| 520. Principes d’intervention ANED | 91 |
| 530. Principes d’intervention POLMAR HYDROCARBURES | 96 |
| 540. Principes d’intervention POLMAR CHIMIQUE | 101 |
| 600 – INFORMATIONS SUPPORT | 108 |
| 610. Bases juridiques du dispositif ORSEC maritime | 109 |
| 620. Fondements juridiques applicables pour l’intervention en mer | 111 |
| 700 – OUTILS OPERATIONNELS D’AIDE A LA GESTION DE CRISE | 117 |
| 710. Aide à la gestion de crise en SAR | 118 |
| 720. Aide à la gestion de crise en ANED | 118 |
| 730. Aide à la gestion de crise en POLMAR | 118 |
| 740. Fiches de tâches | 119 |
| 800 – MAINTIEN EN CONDITION OPERATIONNELLE DU DISPOSITIF | 128 |
| 810. Contrôle de pertinence | 129 |
| 820. Formation et entraînement | 130 |
| 830. Exercices | 130 |
| 900 – GLOSSAIRE | 133 |

020. Champ d’application

La loi de modernisation de la sécurité civile du 13 août 2004 prévoit que l’organisation de la réponse de la sécurité civile revêtant une ampleur ou une nature particulière doit faire l’objet, dans chaque département, dans

chaque zone de défense et en mer, d'un dispositif dénommé ORSEC.

Ce texte marque la création du concept de dispositif ORSEC maritime, dont le décret du 13 septembre 2005 relatif au dispositif ORSEC et l'instruction du Premier ministre du 28 mai 2009 relative aux dispositions générales de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental pour faire face aux événements maritimes majeurs précisent le contenu.

021. Objet

Le présent plan décrit l'organisation mise en œuvre par le préfet de Mayotte pour faire face aux conséquences en mer d'un événement d'origine maritime, terrestre ou aérienne relevant des domaines de compétences qui lui ont été délégués, et touchant la sécurité des personnes, la protection des biens ou de l'environnement et la prévention des risques de toute nature.

Il détermine l'organisation générale des secours et interventions en mer et définit les modalités de direction des opérations.

Il comprend des dispositions générales applicables en toutes circonstances et des dispositions propres à certains risques particuliers.

Il précise l'articulation du dispositif maritime avec celui mis en œuvre par les autorités terrestres ainsi qu'avec le plan ORSEC maritime en zone maritime Sud de l'océan Indien.

Ce dispositif constitue le cadre unique d'intervention de l'État et des services publics lorsque l'événement à traiter s'inscrit dans le strict domaine de la sécurité civile.

Il constitue un cadre complémentaire de gestion des événements, lorsque ceux-ci relèvent du champ :

- des actions militaires en mer de la Défense nationale ou de la sécurité intérieure ;
- du maintien ou du rétablissement de l'ordre public en mer.

En cas d'action terroriste, l'application de ce dispositif est prioritairement soumise au respect des dispositions des plans PIRATEMER et BIOTOX.

022. Périmètre d'application géographique du dispositif ORSEC maritime de Mayotte

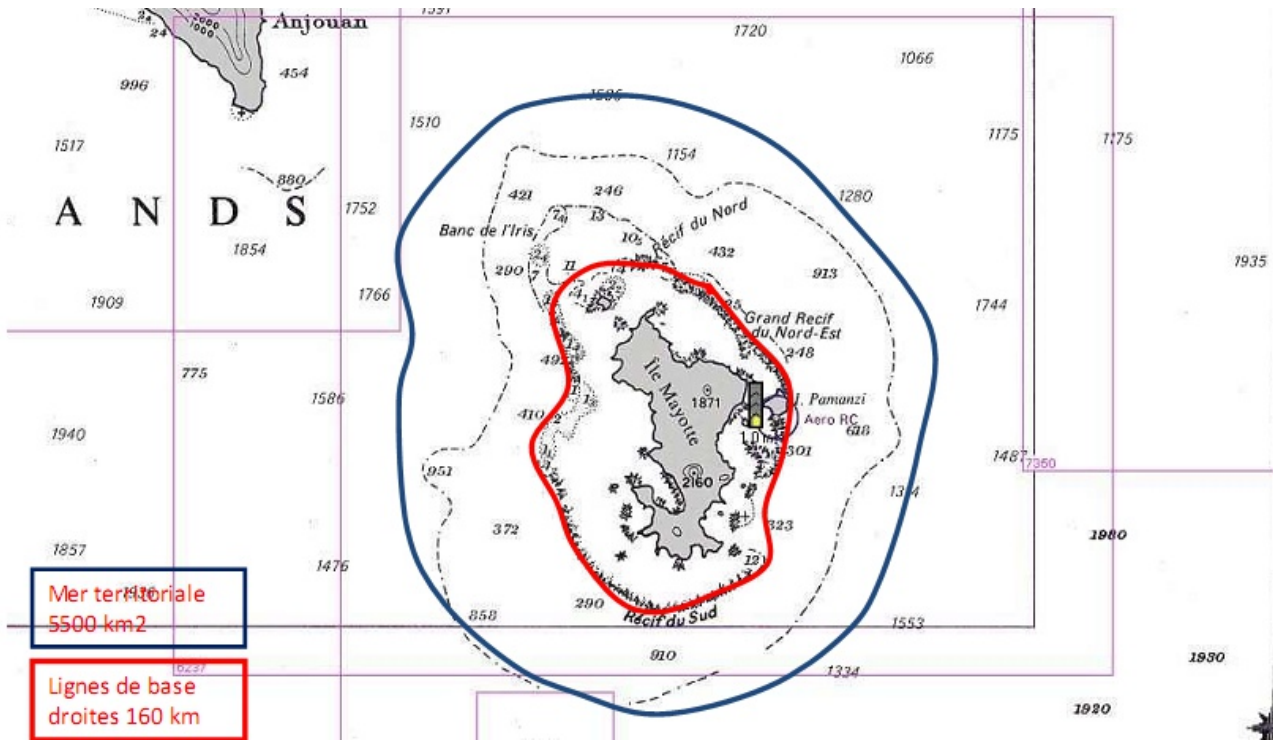
Le dispositif ORSEC maritime de Mayotte est applicable à tout événement ou incident se produisant en mer dans les eaux intérieures ou territoriales de Mayotte.

La gestion d'intervention ou de crise relative à un événement se déclenchant en dehors des eaux territoriales de Mayotte mais dérivant à l'intérieur des eaux territoriales de Mayotte ou ayant des conséquences dans les eaux territoriales de Mayotte reste de la responsabilité des centres opérationnels réunionnais initialement mobilisés, sous l'autorité du préfet de la Réunion.

La responsabilité de la gestion d'intervention ou de crise relative à un événement se déclenchant à l'intérieur des eaux territoriales de Mayotte mais dérivant à l'extérieur de ces eaux est transférée aux centres opérationnels réunionnais, sous l'autorité du préfet de la Réunion.

En cas d'implications terrestres d'un sinistre ou d'un événement maritime, le dispositif ORSEC maritime est relayé à terre par le dispositif ORSEC départemental de Mayotte ou le plan POLMAR terre de Mayotte.

Eaux territoriales de Mayotte



031. Principe du Réseau ORSEC maritime

L'outil opérationnel ORSEC et ses composantes techniques doivent permettre de disposer d'un accès exhaustif aux ressources mobilisables sur lesquelles s'appuyer en fonction de la situation.

Le principe retenu à cette fin est de déterminer la localisation de l'information ou de la ressource souhaitée et le moyen de l'obtenir en temps utile, plutôt que de l'inscrire au sein d'un plan qui ne peut être actualisé en temps réel.

Ainsi, en amont de l'événement et dans le cadre de la tenue de la posture permanente de préparation et d'alerte, chaque service de l'État a des responsabilités propres à assumer.

Pour veiller à l'élaboration et à la cohérence de l'ensemble de ces procédures, des réseaux de sécurité civile maritime (réseaux ORSEC maritime) sont constitués et placés sous la responsabilité de services chargés de les animer.

Les services désignés comme « têtes de réseaux », ont en charge la planification et la préparation de la mission. Ils ne sont pas nécessairement ceux en charge de la conduite des opérations.

032. Obligation des services

Il appartient à chaque service susceptible de participer aux opérations liées à l'ORSEC maritime de :

- rédiger ses propres fiches d'aide à la décision ;
- tenir à jour ses propres annuaires opérationnels en cas d'urgence ;
- procéder à la désignation de son correspondant ORSEC maritime ;
- tenir à jour ses inventaires de moyens pour l'intervention ;
- connaître à tout moment la disponibilité des ses moyens d'intervention.

Ces éléments constituent le complément indispensable du présent plan pour chaque service.

033. Coordination des réseaux ORSEC maritime

Le préfet de Mayotte, autorité maritime compétente pour les eaux sous juridiction françaises adjacentes à Mayotte, assisté du commandant de l'élément base navale de Mayotte, est chargé de la planification et de la maintenance opérationnelle du dispositif ORSEC maritime. A ce titre, il coordonne les réseaux de sécurité civile maritime.

Il s'assure de l'existence puis de la cohérence et de la compatibilité, entre elles et avec le dispositif ORSEC de Mayotte et le dispositif ORSEC maritime en zone maritime Sud de l'océan Indien, des organisations mise en place par les services participant à l'ORSEC maritime.

Il contribue au développement de l'efficacité de l'organisation des secours en organisant des entraînements et des exercices conjointement avec les têtes de réseaux.

Les têtes de réseaux ORSEC maritime adressent annuellement au préfet de Mayotte, sous couvert du ■ commandant de l'élément de base navale de Mayotte, une synthèse de l'état de préparation des services, structures,

organismes et opérateurs publics et privés intervenant dans le champ de responsabilité couvert par le réseau qu'elles animent.

034. Tête de réseaux ORSEC maritime – SAR

Le chef de l'organisation SECMAR est tête de réseau opérationnel ORSEC maritime en matière de recherches et de sauvetage maritime. Il s'appuie en cas de besoin sur le CROSS Réunion, tête de réseau de l'ORSEC maritime – SAR dans la zone maritime Sud de l'océan Indien.

035. Tête de réseaux ORSEC maritime – ANED

Le CROSS Réunion est tête de réseau opérationnel ORSEC maritime en matière d'assistance aux navires en difficulté ou dangereux. La division AEM est tête de réseau opérationnel en matière d'intervention sur les navires en difficulté et dangereux.

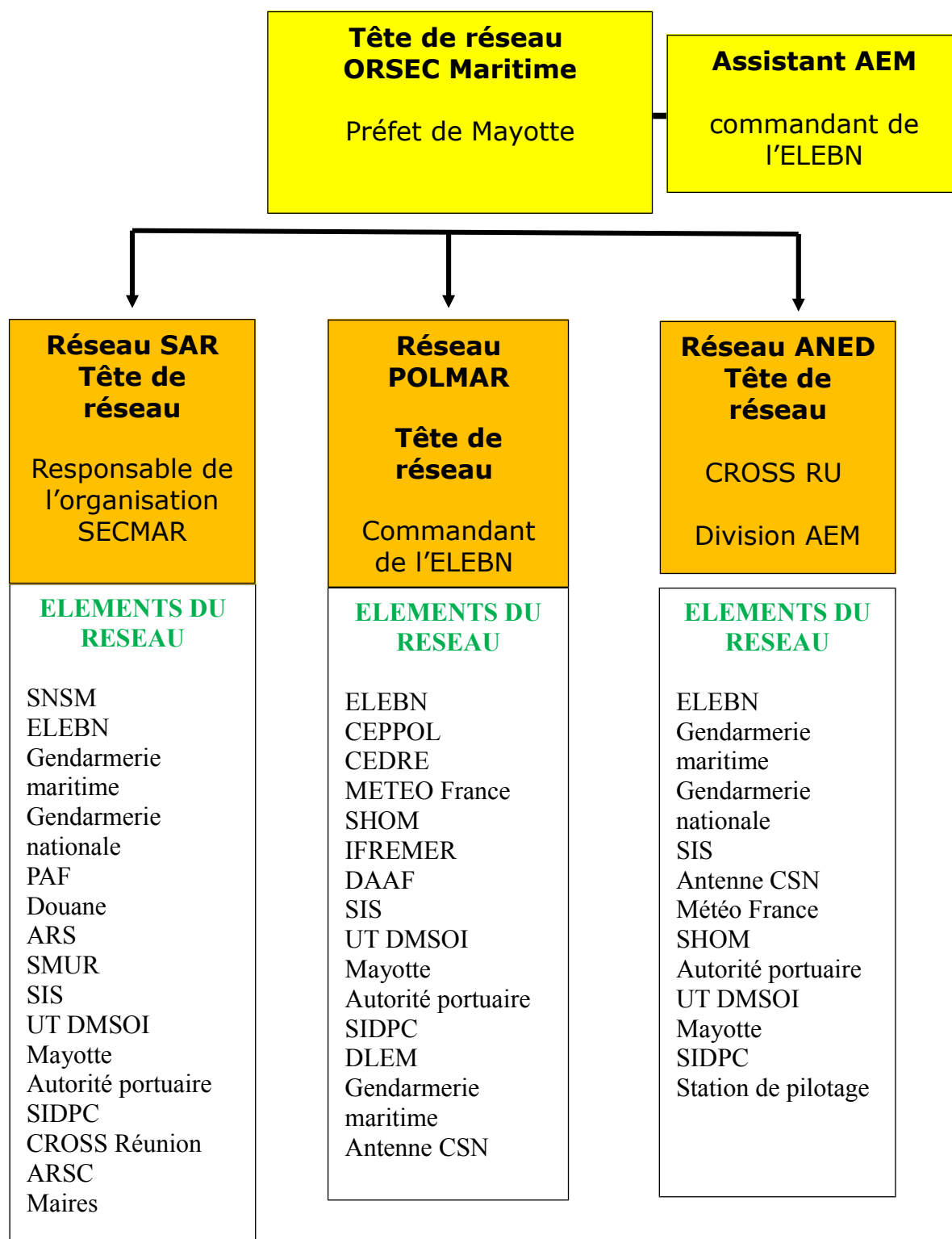
Pour l'animation du réseau ANED à Mayotte, le CROSS Réunion et la division AEM du CZM, têtes de réseau de l'ORSEC maritime – ANED dans la zone maritime Sud de l'océan Indien, s'appuient localement sur le commandant de l'ELEBN, délégué du CZM pour Mayotte, et l'UT DMSOI, service de l'État compétent pour la sécurité des navires et de la navigation, et la prévention de la pollution..

036. Tête de réseaux ORSEC maritime – POLMAR

Le commandant de l'ELEBN est tête de réseau opérationnel ORSEC maritime en matière de prévention et de lutte contre les pollutions. Il est responsable de la préparation et de l'entretien des matériels de lutte contre les pollutions marines. Il détermine les stratégies et les techniques de lutte et supervise l'entraînement et la formation des personnels concernés.

Il s'appuie en cas de besoin sur la division AEM du CZM, tête de réseau de l'ORSEC maritime – SAR dans la zone maritime Sud de l'océan Indien.

037. Schéma organisationnel du réseau ORSEC maritime



Rappel : Les organismes « têtes de réseaux » ne sont pas nécessairement ceux en charge de la conduite des opérations.

040. Priorités d'intervention

Pour tout événement de mer et à tout moment au cours de l'incident, les décideurs chargés de la gestion de crise, les équipes dirigeant l'intervention, les équipes engagées en mer doivent impérativement conserver à l'esprit l'ordre des priorités d'intervention suivantes :

Priorité 1 : Assurer la sécurité des personnes

Priorité 2 : Assurer la santé publique des populations

Priorité 3 : Assurer la protection de l'environnement

Priorité 4 : Assurer la préservation du navire et/ou des biens

Priorité 5 : Assurer la préservation des intérêts de l'État

100- Les acteurs du dispositif

Préambule

Ce chapitre a pour objet de présenter les acteurs impliqués dans la chaîne de commandement de l'ORSEC maritime à Mayotte.

Le préfet de La Réunion est le délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer dans la zone maritime du sud de l'océan Indien et dans les eaux adjacentes aux Terres antarctiques françaises.

Il est, à ce titre, le représentant de l'État en mer et représente directement le Premier ministre et chacun des membres du Gouvernement.

Il délègue une partie de ses pouvoirs au préfet de Mayotte pour l'action de l'État en mer dans les eaux sous souveraineté françaises adjacentes à Mayotte.

110 – Le préfet de Mayotte

L'autorité du préfet de Mayotte s'exerce à partir de la laisse de basse mer, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives et dans les estuaires en-deçà des limites transversales de la mer. Investi du pouvoir de police générale, il a autorité dans tous les domaines de l'action de l'État en mer délégués par le préfet de la Réunion, délégué du Gouvernement.

Il organise, pour les missions qui lui ont été déléguées, la réponse de sécurité civile maritime dans les eaux intérieures et territoriales de Mayotte. Pour cela il définit et met en œuvre le dispositif ORSEC maritime de Mayotte, destiné à faire face à une pollution maritime, à l'accueil d'un navire en difficulté et au secours à naufragés dans les eaux intérieures et territoriales de Mayotte.

Le dispositif ORSEC maritime de Mayotte est en cohérence avec le plan ORSEC maritime en zone maritime Sud de l'océan Indien.

Lorsqu'un événement maritime se produisant dans les eaux intérieures et territoriales de Mayotte et justifiant une réponse de sécurité civile en mer a des conséquences à terre, l'ORSEC départementale peut être mise en œuvre sous l'autorité du préfet de Mayotte. Cette autorité assume alors les fonctions de directeur des opérations de secours (DOS) en mer et à terre.

Par principe, en tant que DOS en mer à l'intérieur des eaux territoriales, le préfet de Mayotte s'appuie sur les moyens du COD Mayotte et du PC AEM.

Lorsque l'importance de la crise maritime se déroulant dans les eaux intérieures et territoriales nécessite une coordination en mer dépassant les seuls moyens de Mayotte, le préfet de la Réunion, DDG AEM, peut reprendre la responsabilité des opérations de secours en mer au titre de sa responsabilité zonale.

Lorsqu'un événement maritime se produit au-delà des eaux territoriales, la réponse de sécurité civile en mer est placée sous la responsabilité du préfet de la Réunion, DG AEM, DOS en mer. Si cet événement maritime a des conséquences à terre à Mayotte ou sur le littoral de Mayotte (débarquement de naufragés, accueil d'un navire en difficulté, arrivée d'une nappe de pollution), l'ORSEC départementale peut également être mise en œuvre, sous l'autorité du préfet de Mayotte, qui prend alors les fonctions de DOS à terre.

120. Le commandant de l'ELEBN

Assistant du préfet de Mayotte pour l'action de l'État en mer, le commandant de l'ELEBN assiste le préfet de Mayotte dans l'élaboration, l'animation et l'application du dispositif ORSEC maritime de Mayotte. Il assure la direction opérationnelle des opérations POLMAR, conduites depuis le PC

AEM.

En cas de crise, il conseille le préfet de Mayotte, DOS mer, et assiste le chef du COD.

Il est membre de l'EGC.

Il veille à l'interface entre l'EGC et l'EGI, et à la bonne information des échelons supérieurs.

Il adresse au préfet de Mayotte un bilan annuel présentant la disponibilité des matériels, des personnels formés, des exercices conduits et des retours d'expérience afférents, ainsi que des éventuels besoins non encore satisfaits.

130. L'UT DMSOI

Service de la Direction de la Mer du Sud de l'Océan Indien (DMSOI), l'unité territoriale de Mayotte (UT DMSOI) est chargée de la sécurité maritime et de la prévention des risques.

Elle assure l'organisation et de la mise en œuvre opérationnelle de l'organisation SECMAR, qui a compétence pour coordonner les opérations de recherche et de sauvetage dans les eaux sous souveraineté françaises adjacentes à Mayotte.

Le responsable de l'organisation SECMAR est désigné par le préfet de Mayotte. Il est chargé de :

- proposer au Préfet de Mayotte l'habilitation des personnels appelés à exercer les fonctions de coordonnateur de la mission de sauvetage (CMS)
- former les CMS et l'ensemble des personnels impliqués dans les opérations SAR
- organiser les astreintes des CMS
- recenser les moyens de sauvetage et leur disponibilité
- établir un bilan annuel d'activité

L'UT DMSOI s'assure de la sécurité de la navigation maritime. Elle dispose pour cette mission :

- d'une antenne du centre de sécurité des navires (CSN) de la zone sud de l'océan indien, en charge :
 - du contrôle du respect de la réglementation en matière sauvegarde de la vie humaine en mer, de la prévention des pollutions et de la prévention des risques professionnels maritimes ;
 - de mener des missions d'évaluation à bord des navires en difficulté, ou après événements de mer,
 - de la sûreté à bord des navires,
 - de la collecte des informations dans le cadre de la lutte contre les pollutions en mer,
 - de l'animation des missions de prévention des risques professionnels maritimes.
- d'une subdivision des phares et balises, chargée de la signalisation maritime dans la zone littorale.

En cas de crise, en liaison avec le CROSS RU, l'UT DMSOI apporte son expertise dans ces domaines au préfet de Mayotte, DOS mer, ainsi qu'au chef du COD.

140. LE CROSS

Le CROSS Réunion assure une permanence opérationnelle H24. Il est doté d'un réseau d'équipements de communication radioélectriques conforme au système mondial de détresse et de sécurité maritime (SMDSM) et dispose de données issues des systèmes de suivi des navires.

La permanence du CROSS Réunion, ainsi que sa désignation en qualité de point de contact à terre des navires à la mer au plan international, en font normalement le premier réceptionnaire des alertes et informations émises dans domaines suivants :

La recherche et le sauvetage en mer

Le CROSS réunion est, au sens de la convention SAR 1979, le MRCC en charge de la SRR confiée à la France dans la zone sud de l'océan indien. S'agissant des opérations SAR conduites par les autorités françaises en dehors de cette SRR, et notamment dans les eaux maritimes sous souveraineté française attenantes à Mayotte, le rôle du CROSS est de :

- coordonner les opérations SAR **non déléguées** au Préfet de Mayotte :
 - opération commencée hors des eaux sous souveraineté française adjacentes à Mayotte
 - opération commencée dans les eaux sous souveraineté française adjacentes à Mayotte au cours de laquelle le recours à des moyens d'intervention nautiques ou aériens non stationnés à Mayotte s'avère nécessaire ;
- suivre les opérations SAR **déléguées** au Préfet de Mayotte :
en tant que point de contact SAR français dans l'océan indien pour les autorités régionales, nationales, et internationales, le CROSS réunion est informé du déroulement de chaque opération traitée par l'organisation SECMAR de Mayotte.

Surveillance de la navigation maritime

Le CROSS Réunion assure la mission de surveillance de la navigation maritime dans l'ensemble de la zone sud de l'océan indien, comprenant la ZEE, ainsi que les eaux territoriales et intérieures de Mayotte. Il est ainsi chargé :

- du suivi du trafic maritime :
 - recueil des informations et comptes-rendus obligatoires fournis par les navires en transit le long des côtes françaises
 - saisie de ces informations dans SAFESEANET
- du service de trafic maritime côtier :
 - détecter les les situations à risque
 - fournir aux navires les informations nécessaires à la sécurité du trafic
- de la mission de service d'assistance maritime (*Maritime Assistance service -MAS*) au plan international. La qualité de MAS recouvre notamment les fonctions suivantes :
 - suivi de la situation du navire lorsque le compte-rendu susvisé révèle un événement à la suite duquel le navire pourrait avoir besoin d'assistance. Dans cette fonction, le CROSS peut solliciter les moyens sur zone ou les moyens relevant de l'État afin d'évaluer la situation sur place. La mise en œuvre de moyens dédiés à l'assistance en mer, et l'envoi d'une équipe d'évaluation, peuvent être proposés par le CROSS, et s'effectuent sur ordre du DDG AEM , via le CZM. Le CROSS peut proposer une mise en demeure du capitaine et de l'armateur au DDG AEM via le CZM, au vu des éléments transmis par le navire ou l'armateur.
 - la fonction de point de contact entre le capitaine et l'État côtier lorsque la situation du navire, sans être une situation de détresse pouvant conduire à une opération de recherche et de sauvetage (SAR), nécessite des échanges d'informations entre le capitaine et les autorités de l'État côtier.
 - la fonction de point de contact entre les parties à une opération d'assistance maritime entreprise par des services privés ayant un intérêt légitime dans le navire et l'État côtier

concerné, si ce dernier estime qu'il doit suivre le déroulement de cette opération.

Surveillance des pollutions marines

Le CROSS est enfin chargé de centraliser l'ensemble des informations relatives aux pollutions observées dans l'ensemble de la zone maritime sud de l'océan indien. Lorsqu'il a connaissance d'une pollution dans les eaux sous souveraineté française adjacentes à Mayotte, il en informe le commandant de l'ELEBN et le Procureur de la République à Mayotte.

150. LE PC AEM

Armé 24h/24 et 7j/7, le PC AEM de Mayotte est le centre opérationnel « mer » du préfet de Mayotte pour les domaines de l'action de l'État en mer que lui a délégués le préfet de la Réunion, DG AEM. La conduite des opérations suivantes est assurée depuis le PC AEM, dans la limite des eaux intérieures et territoriales bordant l'île de Mayotte :

- le secours en mer, dans le cadre de l'organisation SECMAR propre à Mayotte ;
- la lutte contre les pollutions maritimes.
- l'assistance et l'intervention sur navire en difficulté, sous la responsabilité du CROSS.

Le PC AEM est équipé de moyens de communications radiophoniques (VHF). Il rend compte au CROSS Réunion de toute situation anormale, ou incident de navigation dont il a connaissance.

En cas de crise maritime se déroulant dans les eaux intérieures ou territoriales de Mayotte le commandement des opérations en mer est assuré par une équipe de gestion de l'intervention depuis le PC AEM sous l'autorité du préfet de Mayotte, directeur des opérations de secours, agissant depuis le COD.

160. Le service d'incendie et de secours (SIS)

Le service d'incendie et de secours est chargé des opérations de secours aux victimes ainsi que de la prévention, de la protection et de la lutte contre les incendies.

Il concourt, avec les autres services et professionnels concernés, à la demande des autorités compétentes, à la protection et à la lutte contre les autres accidents, sinistres et catastrophes, à l'évaluation et à la prévention des risques technologiques ou naturels ainsi qu'aux secours d'urgence.

Dans le cadre de ses compétences, il exerce les missions suivantes :

- la prévention et l'évaluation des risques de sécurité civile ;
- la préparation des mesures de sauvegarde et l'organisation des moyens de secours ;
- la protection des personnes, des biens et de l'environnement ;
- le secours d'urgence aux personnes victimes d'accidents, de sinistres ou de catastrophes ainsi que leur évacuation.

L'organisation actuelle du service d'incendie et de secours de Mayotte repose sur les éléments ci-après :

- 5 centres de secours ;
- 1 CTA-CODIS, basé à Kawéni.

Le COSIS, organe essentiel d'organisation et de commandement, est simultanément centre de renseignement et de coordination de l'activité opérationnelle au niveau du département.

En cas d'opérations exceptionnelles, une structure mobile d'intervention est déployée : le poste de commandement. Il représente une extension du COSIS sur zone.

Le SIS dispose d'une section nautique possédant plusieurs embarcations.

Elle peut être engagée, sur demande du CMS, pour toute opération de secours à personne dans les eaux sous juridiction française adjacente à Mayotte. Son déploiement hors du lagon dépend des conditions météorologiques. Cette embarcation dispose de tous les outils nécessaires au secours à victime, à l'instar d'un véhicule de secours aux victimes (VSAV)

Lors d'un incendie à bord d'un navire, le SIS peut apporter sa compétence et son expertise. Il peut éventuellement renforcer, avec des moyens humains ou matériels, les équipes du bord de lutte contre les incendies. L'opération conjointe sera placée sous le commandement d'un officier de l'ELEBN pour toutes les manœuvres marines.

170. Le SMUR

Le SMUR 976 est chargé de l'organisation de l'aide médicalisée en mer dans les eaux sous souveraineté françaises adjacentes à Mayotte.

En opération, le SMUR 976 détermine et met en œuvre en étroite liaison avec l'organisation SEC-MAR, les moyens médicaux ou de transports sanitaires terrestres disponibles et appropriés pour la partie médicale de l'opération.

En cas d'événement SAR de grande ampleur, le SMUR joue également le rôle de régulateur médical et prend les mesures suivantes :

- désignation d'un élément de liaison au sein du COD ;
- désignation d'un DSM dès l'arrivée à bord d'une première équipe médicale, chargée de la première évaluation sur place et des premières mesures médicales, comprenant, le cas échéant, la mise en place d'un PMA à bord ;
- le cas échéant, désignation d'un DSM terre si le poste médical avancé est disposé à terre.

180. Le COG

Le centre opérationnel de la Gendarmerie (COG) de Mayotte est armé en permanence. En dehors des heures ouvrables, il reçoit l'ensemble des sollicitations que le public adresse à la gendarmerie et déclenche l'intervention des unités. Il assure en tout temps la remontée du renseignement vers la chaîne hiérarchique et veille l'activité opérationnelle du COMGEND, dont il assure la gestion et le suivi.

Le COG peut être contacté par le COD, le PC AEM ou l'organisation SEC-MAR, en fonction de l'intervention pour demander un concours de moyens ou leur participation à toute mission relevant de l'action de l'État en mer, la décision d'engagement relevant du COMGEND.

190. Services de l'aviation civile aéroports (DSAC-OI et SNA-OI)

L'espace aérien de Mayotte se situe dans la zone SRR de Madagascar et relève donc de la responsabilité de l'ARCC de Madagascar. Le RCC Madagascar a la responsabilité générale des opérations SAR aéronautiques dans cette zone. La partie maritime de la zone voisine de l'aérodrome (ZVA) est placée sous la responsabilité de l'ARSC Réunion.

Les opérations SAR/SAMAR déclenchées par le SNA-OI de Dzaoudzi relèvent de la responsabilité du DDG AEM. Elles sont coordonnées par le préfet de Mayotte lorsque les moyens locaux suffisent à gérer l'événement et que la zone probable d'accident se situe dans les eaux intérieures ou territoriales de Mayotte.

Lorsque le SNA-OI reçoit une alerte concernant le *crash* d'un aéronef en mer, elle détermine la zone probable de l'accident. Dès que cette zone a été déterminée, le CROSS Réunion ou l'organisation SECMAR, en fonction de la localisation du sinistre et des moyens engagés, conduit les opérations de secours en mer. Les règles et les procédures prévues pour les opérations SECMAR sont alors applicables.

200 – Identification des risques dans les
eaux intérieures et territoriales sous souve-
raineté française de Mayotte

Préambule

Les activités maritimes dans les eaux maritimes sous souveraineté française adjacentes à Mayotte et les risques inhérents (avarie, échouement, naufrage, pollution) induisent des menaces diverses pour le département de Mayotte, avec des conséquences potentielles sur la vie humaine (des passagers ou équipages des navires aux populations littorales), sur l'environnement (lagon, parc marin, aires marines protégées) et sur les biens (navire, cargaison et installations fixes).

210. Risques liés aux activités maritimes

211. Caractérisation du trafic¹

L'insularité de Mayotte, ajoutée à la faiblesse de son tissu industriel et de sa production agricole la rendent particulièrement dépendante de son approvisionnement par voie maritime.

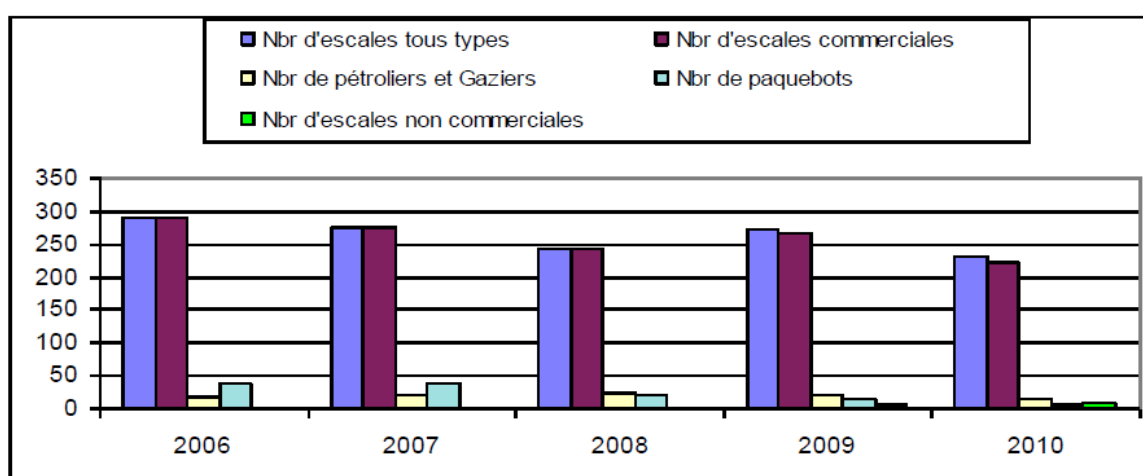
Le poids de la pêche et du tourisme dans son développement économique contribuent à faire du lagon le centre de gravité économique de l'île.

Le port de Mayotte comprend le port de commerce, situé à Longoni au nord de Grande-Terre, le port de Dzaoudzi, situé en Petite-Terre, qui accueille passagers, plaisanciers, pétroliers et pêcheurs, et le port de Mamoudzou qui accueille plaisanciers et pêcheurs. Une liaison par barges existe entre le port de Dzaoudzi et de Mamoudzou.

Evolution des escales 2006/2010

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|--------------------------------|------|------|------|------|------|
| Nbr d'escales tous types | 290 | 275 | 243 | 273 | 230 |
| Nbr d'escales commerciales | 290 | 275 | 243 | 267 | 221 |
| Nbr de pétroliers et Gaziers | 19 | 20 | 24 | 21 | 14 |
| Nbr de paquebots | 38 | 38 | 20 | 15 | 5 |
| Nbr d'escales non commerciales | 0 | 0 | 0 | 6 | 9 |

Représentation graphique des escales



¹ Les statistiques présentées dans ce document sont établies par la Direction du port de Mayotte.

Récapitulatif 2006/2010

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | %09/10 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| Tonnage brut import Longoni hors hydro et Gaz | 242814 | 294977 | 309260 | 276584 | 276583 | 0% |
| <i>conteneurs import</i> | 10825 | 12624 | 12954 | 12898 | 13747 | 7% |
| <i>EVP (TEU) import</i> | 13838 | 16299 | 17132 | 16129 | 17154 | 6% |
| Tonnage brut export Longoni | 33323 | 35686 | 39932 | 37929 | 41613 | 10% |
| <i>conteneurs export</i> | 10711 | 11761 | 13010 | 12975 | 14708 | 13% |
| <i>EVP (TEU) export</i> | 13653 | 15030 | 17309 | 16275 | 18367 | 13% |
| Tonnage brut transbordement Longoni | 139211 | 46631 | 19655 | 235461 | 310191 | 32% |
| <i>conteneurs transbordement</i> | 8247 | 2634 | 953 | 11936 | 14965 | 25% |
| <i>EVP (TEU) transbordement</i> | 8350 | 2706 | 960 | 12721 | 16795 | 32% |
| Tonnage brut manipulé Longoni hors hydro et Gaz | 415348 | 377294 | 368847 | 549974 | 628387 | 14% |
| <i>Nombre total conteneurs manipulés</i> | 29783 | 27019 | 26917 | 37809 | 43420 | 15% |
| <i>Nombre total EVP manipulés</i> | 35841 | 34035 | 35401 | 45125 | 52316 | 16% |
| Tonnage hydrocarbures et Gaz | 73622 | 81744 | 89076 | 97261 | 95935 | -1% |
| <i>Nombre d'escales de navires</i> | 292 | 290 | 275 | 243 | 230 | -5% |
| <i>Nombre d'escales commerciales</i> | 287 | 290 | 275 | 243 | 219 | -10% |
| <i>Nombre de Paquebots mouillage</i> | 36 | 38 | 38 | 20 | 5 | -75% |
| <i>Nombre de pétroliers et Gaziers</i> | 18 | 19 | 20 | 24 | 14 | -42% |
| <i>Navires en escale non commerciale</i> | 5 | 0 | 0 | 0 | 11 | #DIV/0! |
| Passagers en transit entrées et sorties | 16758 | 15706 | 11996 | 6188 | 3284 | -47% |
| <i>Nombre de boutres et Navires à grande vitesse</i> | 96 | 129 | 156 | 255 | 328 | 29% |
| <i>Navires de Plaisances et Autres</i> | 164 | 4 | 147 | 139 | 118 | -15% |
| <i>Passagers en entrées</i> | 3161 | 3618 | 6669 | 12198 | 10703 | -12% |
| <i>Passagers en sorties</i> | 13675 | 16315 | 17128 | 28552 | 46824 | 64% |
| Total Passagers | 16836 | 19933 | 23797 | 40750 | 57527 | 41% |
| Tonnage total brut ports de Mayotte | 488970 | 459038 | 457923 | 647235 | 724322 | 12% |

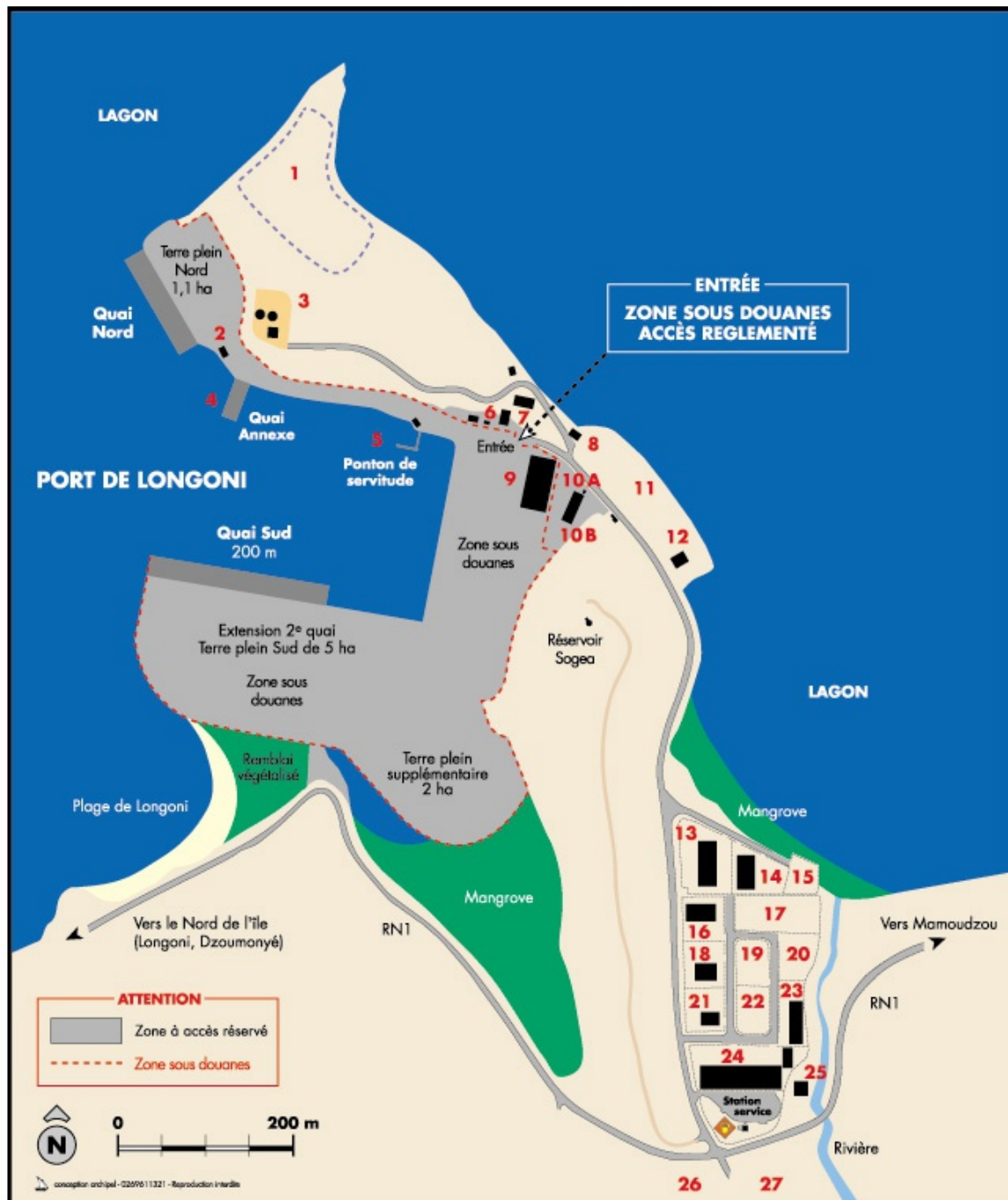
Trafic de marchandises

Depuis 1992, Mayotte dispose d'un port de commerce, situé à Longoni, pour le trafic de marchandises. Il peut accueillir des navires de 215 mètres et d'un tirant d'eau maximum de 11,50 mètres.

Pour des questions de rentabilité, il n'existe plus de ligne directe entre la métropole et Mayotte. Les activités portuaires sont principalement pénalisées par de aires de stockage insuffisantes, obligeant les manutentionnaires à empiler les conteneurs sur plusieurs niveaux.

Presque toutes les lignes font désormais une escale de transbordement par les plate-formes régionales (*hubs*) que sont Port-Louis (Maurice), La Réunion ou encore Djibouti, ce qui permet de raccourcir sensiblement les délais d'acheminement depuis la métropole. Mayotte est ensuite desservie par « *feeders* » (petits porte-conteneurs), via Madagascar, les Comores, ou la Tanzanie. Le tonnage manipulé au port de Mayotte, hors hydrocarbures et gaz, a malgré tout augmenté au cours des cinq dernières années, passant de 415 348 tonnes environ en 2006 à 628 387 tonnes en 2010 (soit une progression de 14% entre 2009 et 2010). Mayotte reste cependant loin derrière La Réunion avec ses 4 millions de tonnes manipulées.

Le nombre d'escales est quant à lui en baisse depuis 2006, suggérant une hausse du tonnage et de la capacité des navires faisant escale à Mayotte. L'activité principale est l'importation (plus de 50 % du tonnage en 2010) pour l'approvisionnement de l'île. Les marchandises transbordées sont essentiellement du ciment, du riz, du poulet, du poisson, des véhicules et des objets manufacturés provenant pour la plupart du Pakistan, de la France, de la Chine, de Madagascar et des Emirats Arabes Unis. Les exportations maritimes sont presque marginales (moins de 6 % du tonnage manipulé) et consistent essentiellement en renvoi de conteneurs vides ou d'effets personnels. L'activité de transbordement représente un tonnage brut de 310 191 tonnes, soit 43% du tonnage brut total manipulé en 2010.



| N° | Activité | Nom | N° | Activité | Nom |
|------|------------------------------|--------------------------------|----|--------------------------|--------------------------|
| 1 | Terminal gazier | SOMAGAZ | 14 | Transitaire | Transit Mahorais |
| 2 | Accorage | SMART | 15 | | |
| 3 | Terminal Cimentier | LAFARGE | 16 | | |
| 4 | Remorquage | SOMARSAL | 17 | Stockage | COROI |
| 5 | Pilotage | Pilotage | 18 | Agent consignataire | SMART |
| 6 | Douanes | | 19 | Parc véhicules | SMCI |
| 7 | Exploitation Concessionnaire | Chambre professionnelle | 20 | Maintenance industrielle | MIM |
| 8 | Transitaire | Mayotte Déménagements | 21 | Transitaire | TILT |
| 9 | Marchandises sous douanes | | 22 | Stockage | SOMAGAZ |
| 10 A | Capitainerie | Équipement | 23 | Construction navale | SOMARSAL |
| 10 B | Phares & Balises | Sudivision Maritime | 24 | Stockage | Hanuman Industrie |
| 11 | Parc véhicules | Chambre professionnelle | 25 | Agent consignataire | MSC |
| 12 | Aquaculture et mareyage | Mayotte Aquaculture | 26 | Centrale électrique | |
| 13 | Transitaire | Mayotte Transit | 27 | Dépôt d'hydrocarbures | |

La vitesse des navires, leur taille, leur tonnage, leurs tirants d'eau, leurs fardages et leur inertie renforcent les dangers inhérents à la navigation.

L'état général du navire, son entretien et la cargaison transportée peuvent constituer un danger supplémentaire et représenter un risque de pollution pour le lagon et les récifs coralliens.

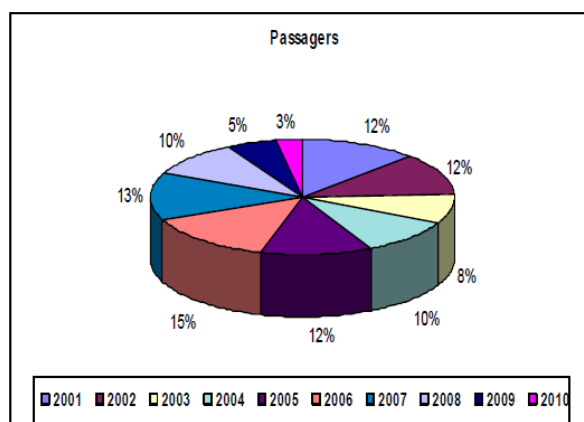
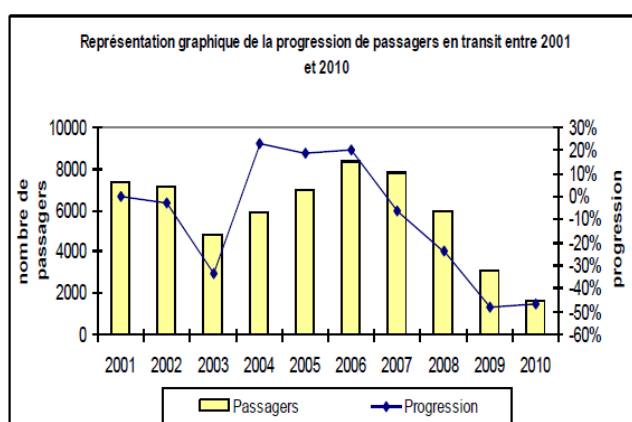
Trafic de navires à passagers

Le nombre de passagers en transit a fortement diminué entre 2006 et 2010. Il a été divisé par deux en 2009 et 2010 par rapport aux années précédentes, notamment en raison de la faible fréquentation des navires de croisière.

En revanche, les liaisons intérieures assurées par la STM entre Grande Terre et Petite Terre maintiennent une activité constante, et le nombre de passagers transitant entre Mayotte et Anjouan est en hausse, en raison du grand nombre de reconduites à la frontière.

Evolution des passagers en transit 2001/2010

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Passagers | 7368 | 7148 | 4773 | 5881 | 6986 | 8379 | 7853 | 5998 | 3094 | 1642 |
| Progression | 0% | -3% | -33% | 23% | 19% | 20% | -6% | -24% | -48% | -47% |



Liaisons internationales

Mayotte accueille régulièrement des navires de croisière, qui restent rarement plus d'une journée à Mamoudzou avant d'appareiller pour leur prochaine escale.

L'économie de l'île bénéficie peu du passage de ces paquebots, en raison de la durée limitée de leur escale.

Le nombre de paquebots au mouillage a fortement baissé entre 2009 et 2010, passant de 20 escales en 2009 à seulement 5 en 2010.

Lignes régionales

Depuis 2005, la SGTM assure régulièrement une liaison de passagers entre Mayotte et l'île d'Anjouan, Union des Comores. Le nombre de passagers sur cette ligne, en partie des ressortissants comoriens en situation irrégulière ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral de reconduite à la frontière, est en hausse. Il est soumis à des variations saisonnières dues aux périodes de vacances scolaires. La reconduite aux Comores des étrangers en situation irrégulière par les navires de la SGTM représente un risque pour la sécurité des passagers ou de l'équipage.

Liaison Grande Terre/Petite Terre

Composée de deux îles principales, Mayotte est très dépendante de ses voies de circulation maritime, notamment pour le transport de passagers entre Dzaoudzi et Mamoudzou. Avec plus de 4,5 millions de passagers transportés par an, cette liaison est la 3^e ligne de passagers française et représente 15% du transport de passagers en France.

Immigration clandestine

L'immigration clandestine par la voie maritime depuis Anjouan est un phénomène massif et fortement accidentogène. Les candidats à l'immigration s'entassent dans des embarcations de fortune appelées kwassa-kwassa. Il s'agit de barques de type « Yamaha », surchargées et dépourvues d'équipement, excessivement exposées au risque de naufrage (perte de stabilité du fait de leur surcharge, perte de position, avarie de propulsion). Elles transportent des femmes, des enfants et des malades, leur naufrage sur le récif, par mauvaise manœuvre ou perte de stabilité, a donc systématiquement des conséquences tragiques.

Le nombre d'événements de mer impliquant ce type d'embarcation a plus que triplé entre 2011 et 2012.

Pêche professionnelle

En raison des contraintes sanitaires liées à l'importation de viandes et de poissons en provenance des pays limitrophes, le produit de la pêche dans les eaux mahoraises représente la principale source de protéines d'une part importante de la population. Malgré ce constat, la filière pêche reste très peu structurée à Mayotte tant en amont qu'en aval.

Trois types de pêche « professionnelle » coexistent :

- une pêche thonière industrielle ;
- une pêche artisanale ;
- une pêche de subsistance

La pêche de subsistance, sans vocation professionnelle, est pratiquée sur le lagon, à pied ou à bord de barques ou de pirogues rudimentaires. Les pirogues (entre 500 et 800 unités selon les estimations), motorisées ou non, ne disposent pas d'instruments de navigation et sont très souvent dépourvues de matériel de sécurité.

La flotille de pêche artisanale est composée de 240 barques (« Yamaha ») pratiquant essentiellement la pêche à la palangrotte², à la traîne et au filet, et de 6 petits navires palangriers/ligneurs (palangre pélagique dérivante) ciblant surtout les thons et les espadons. Quatre de ces palangriers sont aux normes de sécurité pour pêcher à plus de 20 milles des côtes (navires de moins de 12m).

Certains pêcheurs (environ 25 barques), en toute illégalité, s'aventurent parfois loin des côtes mahoraises, et jusque dans les eaux territoriales malgaches (à plus de 100 milles des côtes mahoraises), à bord d'embarcations non adaptées à la navigation hauturière. Certaines de ces barques, transformées, parcourent plus de 230 milles pour rejoindre les zones de pêches. Elles embarquent à leur bord entre 500 et 1000 litres de carburant pour leur campagne de pêche, alors que leur pavois a été rehaussé et qu'elles ne disposent d'aucune réserve de flottabilité .

² La ligne à main, appelée palangrotte, est constituée d'un fil de nylon gréé d'un hameçon et enroulé sur un bout de bois. Un plomb ou un caillou fixé par un nœud largable sert de lest. Des petits poissons ou des calamars sont utilisés comme appâts.

Une flotille thonière moderne existe aussi, composée de grands thoniers senneurs-congélateurs pratiquant une pêche au large de thonidés tropicaux dans la ZEE française, mais également en haute mer et dans les ZEE d'autres États côtiers de l'océan indien. Il s'agit exclusivement de navires de plus de 24 mètres, qui débarquent leurs captures aux Seychelles essentiellement, où elles sont mises en conserve. Deux thoniers-senneurs sont immatriculés à Dzaoudzi en 2012. De plus, 25 à 30 navires étrangers ou français fréquentent la ZEE Mayotte de mars à juin, pendant la campagne de pêche.

En général, les pirogues restent à l'intérieur du lagon, tandis que les barques « Yamaha » naviguent hors lagon pour pêcher à proximité des Dispositifs de concentration de poisson (DCP).

La pêche artisanale nocturne présente des risques d'abordage et d'échouement en raison de l'absence de dispositif de signalisation fiable des barques, et d'outil de navigation. Pratiquée à des fins d'auto-subsistance ou commerciales, les pêcheurs sortent même lorsque les conditions météorologiques sont défavorables.

Activités de plaisance

L'attrait touristique du lagon permet le développement de nombreuses activités nautiques (plongée sous-marine, location de véhicules nautiques à moteur, pratique du ski nautique, découverte du lagon et des mammifères marins de Mayotte,...) et les risques inhérents à ces activités.

De nombreux particuliers possèdent leur propre embarcation et effectuent des sorties régulières sur le plan d'eau. Le nombre d'embarcations de plaisance est évaluée à 875 en 2012.

La plupart des opérations de secours maritime menées par l'organisation SECMAR de Mayotte, outre les kwassa-kwassa, ont concerné des plaisanciers (en 2012, les opérations SECMAR ont concerné pour 43 % des événements liées aux activités nautiques, pour 22 % des kwassa-kwassa, et pour 25 % des navires de pêche

Activités nautiques - île de Mayotte



220. Dangersité constituée par le trafic aérien

221. Caractérisation du trafic

L'aéroport DZAOUZDI-PAMANDZI assure la desserte aérienne de Mayotte. Ayant un statut d'aéroport international, il dispose d'une piste de 1 930 m de long par 45 m de large à même d'accueillir des avions moyen-courrier.

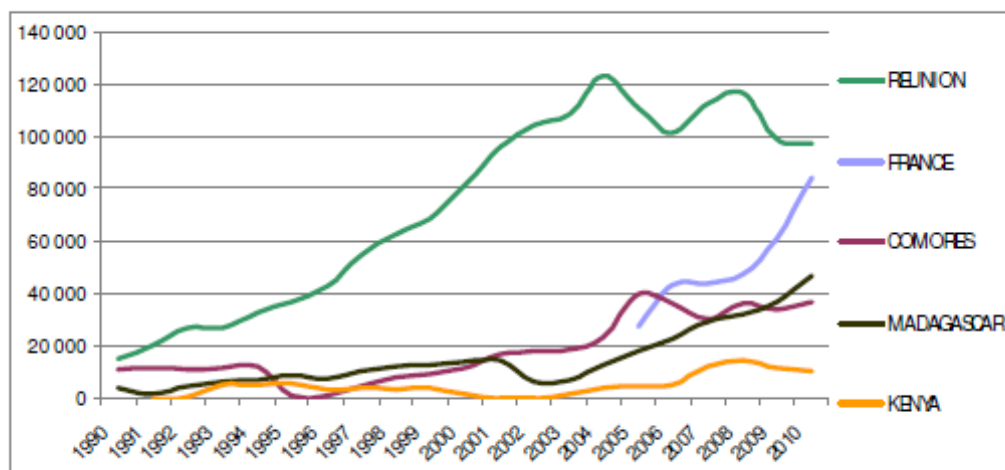
Le transport aérien, très dynamique sur l'aéroport de Mayotte, n'a cessé de croître entre 2005 et 2010 pour atteindre 277 107 passagers (arrivées et départs inclus). Le flux de passagers a été multiplié par neuf entre 1990 et 2008, représentant une croissance annuelle moyenne de 12,9%.

Aéroport de Mayotte – Statistiques annuelles (2005-2010)

| Passagers | Année | | | | | | Variation annuelle | |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------|--------------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 09/08 | 09/05 |
| Locaux | 200 389 | 210 199 | 230 261 | 247 623 | 254 845 | 277 107 | +2,9% | +6,8% |
| Transit | 9 681 | 3 088 | 12 451 | 15 709 | 14 406 | 24 587 | -8,3% | +12,2 % |
| TOTAL | 210 070 | 213 287 | 242 712 | 263 332 | 269 251 | 301 694 | +2,2% | +7,0% |
| Low Cost | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| Fret avionné | 1 395 | 0 | 1 690 | 1 603 | 981 | | -38,8% | -7,4% |
| Poste | 0 | 0 | 436 | 652 | 450 | | -31,0% | - |

Les principales destinations desservies sont la Réunion, la métropole, l'Union des Comores, Madagascar et le Kenya.

Evolution des courants de trafic de 1990 à 2010



Source : DGAC

Trafic avec la Réunion

Le trafic entre Mayotte et La Réunion a globalement progressé depuis 1990, avec un taux d'évolution annuel moyen de 11%. Ce dynamisme s'explique essentiellement par la quasi absence de desserte directe de/vers la métropole.

Trafic avec la métropole

La compagnie CorsairFly assure l'unique liaison directe entre Mayotte et la métropole avec deux vols directs hebdomadaires dans le sens métropole-Mayotte, et avec une escale à Tananarive dans le sens Mayotte-métropole.

Trafic avec l'Union de Comores

Le trafic de passagers en direction des Comores a faiblement progressé entre 2005 et 2010, passant de 30 000 à 36 911 passagers. La moitié du trafic est concentré sur l'île d'Anjouan.

Trafic avec Madagascar

Le trafic avec Madagascar a enregistré une forte progression (47% par an en moyenne) entre 2003 et 2010, passant de 6 757 à 47 009 passagers. Le niveau atteint est ainsi désormais comparable à celui des Comores.

Trafic avec le Kenya

Le trafic avec le Kenya est resté globalement stable de 1993 à 2003. Il a ensuite progressé pour culminer à 14 425 passagers en 2008, et a ensuite enregistré un très léger recul. Cette destination est principalement utilisée comme hub, et n'est que rarement la destination finale des passagers.

La caractéristique principale de ces vols est qu'ils se déroulent la plupart du temps au-dessus des eaux maritimes.

A ce trafic, doit également être associée la pratique du vol touristique autour de l'île.

Les principaux aéroports dont les trafics couvrent la zone sont :

- l'aéroport de Pamandzi ;
- la base de Dapani.

En cas d'accident survenant dans l'espace aérien au-dessus des eaux maritimes sous souveraineté française adjacentes à Mayotte, les opérations de recherche et de secours seraient nécessairement conduites par l'organisation SECMAR de Mayotte, avec des renforts éventuels en provenance de La Réunion.

Entre 2007 et 2010, quatre crashes d'aéronefs ont été recensés sur l'aérodrome de Dzaoudzi, dont trois impliquant un ULM. Le développement de cette activité de loisir représente un risque à forte occurrence de crash dans les eaux intérieures.

Aérodrome de Dzaoudzi-Pamandzi (Mayotte)

| Dangerosité | Occurrence | Nombre d'accidents à Dzaoudzi-Pamandzi | | | |
|-----------------------------|------------|--|------|------|------|
| | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Crash de gros porteurs | Très rare | | | | |
| Crash d'aéronefs militaires | Avérée | | | | |
| Crash d'hélicoptères | Forte | | | 1 | |
| Crash d'avion de tourisme | Forte | | | | |
| Crash d'ULM | Forte | | | 2 | 1 |

230. Dangerosité constituée par le flux de matières dangereuses

231. Flux des matières dangereuses

Mayotte se situe sur la route des plus gros pétroliers qui passent par Bonne Espérance pour s'approvisionner au Moyen-Orient. En 2006, des boulettes d'un hydrocarbure très compact et ancien ont pollué la plage de Saziley ; compte tenu des faibles quantités, il s'agissait sans doute d'un déballastage sauvage dont les résidus ont dérivé et se sont échoués à Mayotte. En raison du caractère très échancré de la côte, une pollution majeure serait catastrophique.

Cependant, la menace de piraterie au large de la Somalie a conduit les armateurs à choisir d'

emprunter une route maritime beaucoup plus à l'Est, puis passant au Sud de la Réunion pour rejoindre le Cap de Bonne Espérance. Le danger est donc actuellement, mais peut-être temporairement, moindre.

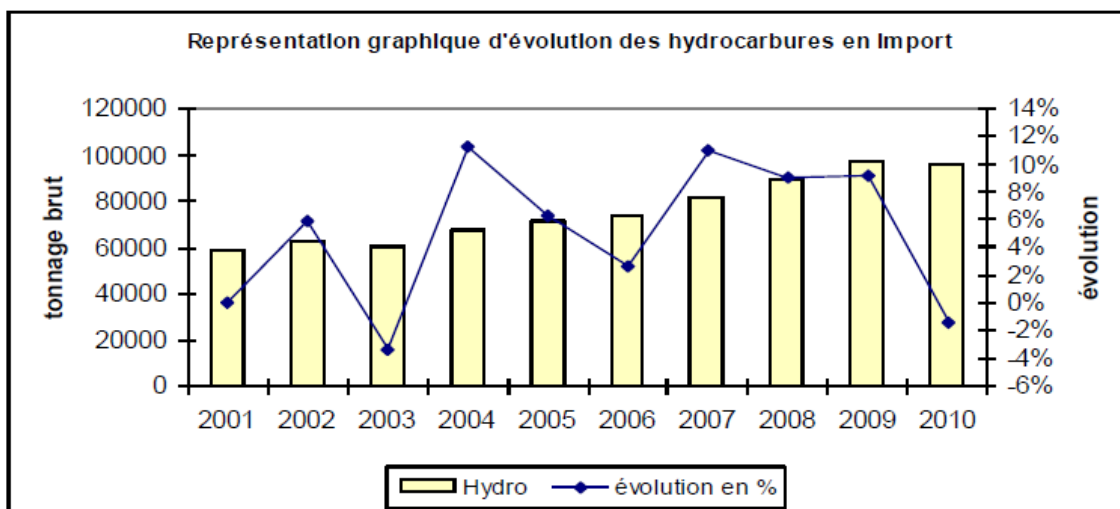
De plus, l'importation d'hydrocarbures et de matières chimiques à Mayotte est globalement en progression depuis 2001.

Le principal risque attaché à ce type de flux est un risque de pollution des eaux et de l'atmosphère en cas de mise en difficulté du navire transportant des matières dangereuses à proximité ou à l'intérieur du lagon ou de problème lors du déchargement.

Il est à noter que les opérations de soutage se développent dans le port de Longoni.

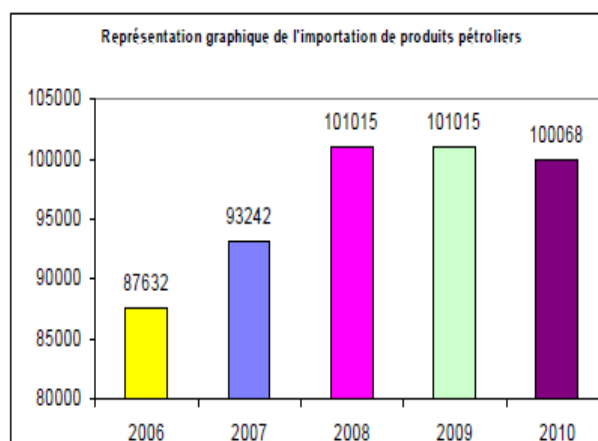
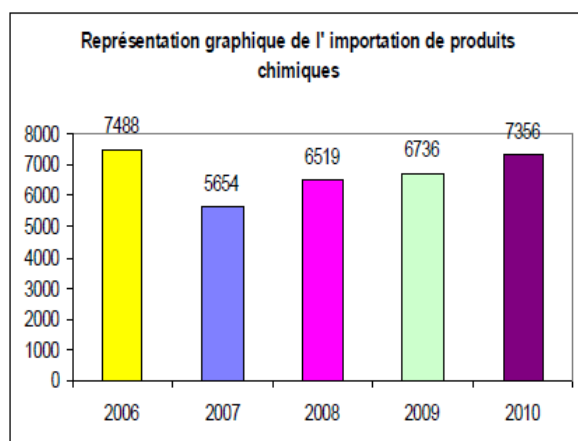
L'importation des hydrocarbures 2001-2010

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Hydro | 59202 | 62713 | 60628 | 67483 | 71707 | 73622 | 81744 | 89076 | 97261 | 95935 |
| évolution en % | 0% | 6% | -3% | 11% | 6% | 3% | 11% | 9% | 9% | -1% |



Direction du port de Mayotte B. P. 101_ 97600 Mamoudzou
Tél : 0269 64 95 55 – 0269 64 95 70

- 41 -



241. Caractérisation des installations dangereuses

- Sites industriels : SIGMA/ TOTAL*2/ LAFARGE
- installations classées SEVESO AS : SIGMA



242. Dangerosité constituée par la présence de ces installations

Les activités au sein ces installations peuvent engendrer des incidents ou des accidents impliquant des matières radioactives, chimiques ou des hydrocarbures sous la forme liquide ou gazeuse. L'émission de ces matières toxiques peut avoir des conséquences irréversibles pour les populations et l'écosystème lagunaire.

Elles constituent un danger pour la santé publique des usagers de la mer, l'environnement, le trafic et activités maritimes.

Ces risques font l'objet de modélisation permettant d'estimer les seuils concentriques d'effets sur l'homme (effets létaux, effets irréversibles) et sur l'environnement marin en cas de survenance.

251. Caractérisation de l'aléa météo-océanique

Climatologie

Située sur le 12^e parallèle sud, Mayotte connaît un climat tropical insulaire caractérisé par une saison des pluies de décembre à mars et une saison sèche de juin à octobre, séparées par deux intersaisons beaucoup plus brèves. Son relief altéré par l'érosion et la déforestation sans cesse croissantes aggravent le tarissement des rivières et la sédimentation du lagon.

Intersaison du « Matuhahi », avril – mai :

Les vents s'orientent au secteur Sud-est. C'est la fin de la période pluvieuse sur Mayotte. Des dépressions tropicales sont néanmoins encore possibles.

Les précipitations deviennent de moins en moins fréquentes.

L'hiver austral ou saison fraîche et sèche :

De juin à septembre, Mayotte est sous l'influence de l'alizé appelé « Kusi », vent de Sud-est qui souffle parfois assez fort. L'air est relativement frais et sec. Les précipitations sont peu importantes.

Durant l'hiver austral, de l'air d'origine « polaire » remonte parfois jusqu'à Mayotte, amené par un fort vent de sud. Ce vent entraîne une baisse de la température et des précipitations sur les reliefs.

Intersaison du « Myombeni », octobre et novembre :

Les vents s'orientent au Nord-est, amenant des masses d'air d'origine tropicale. Le temps devient chaud et humide mais généralement assez beau. Le risque de dépressions tropicales n'est, toutefois, pas totalement exclu.

L'été austral ou saison chaude et pluvieuse :

De décembre à mars, le vent, appelé « Kashkasi », vient du secteur Nord. De nombreux orages, parfois violents accompagnés de fortes rafales de vent et de fortes pluies, peuvent se produire. C'est en cette saison que se forment la plupart des cyclones et tempêtes tropicales.

Le maximum d'intensité des pluies se situe, habituellement, en janvier et février.

La pluviométrie est très variable d'une année sur l'autre.

Il n'y a pas de brouillard à Mayotte, mais la visibilité peut devenir pratiquement nulle sous les fortes averses tropicales, notamment lors du passage de cyclones.

Principaux risques climatiques

Les fortes pluies et les orages :

Qu'ils soient d'origine cyclonique, orageuse ou autre, les épisodes de fortes pluies peuvent prendre occasionnellement une ampleur particulière et s'accompagner de dommages considérables.

Les fortes pluies peuvent entraîner des glissements de terrains, détruisant des habitations et générant une pollution du lagon.

Les vents violents :

Les vents violents (de l'ordre de 100 à 150 km/h en pointe) sont généralement associés à un

système dépressionnaire tropical qui peut être soit éloigné mais puissant, soit proche et d'intensité modérée.

Les fortes houles :

Les fortes houles sont essentiellement d'origine cyclonique, mais peuvent être associées à la mousson estivale.

Lors des cyclones, la houle générée se propage généralement plus rapidement que le cyclone qui l'a engendrée. Elle peut parfois être observée jusqu'à 1 000 km en avant du centre du cyclone, ses effets pouvant continuer à se faire sentir après son passage. La houle est donc, souvent, un signe précurseur de l'arrivée du phénomène. Elle peut cependant affecter des côtes non concernées par le cyclone proprement dit.

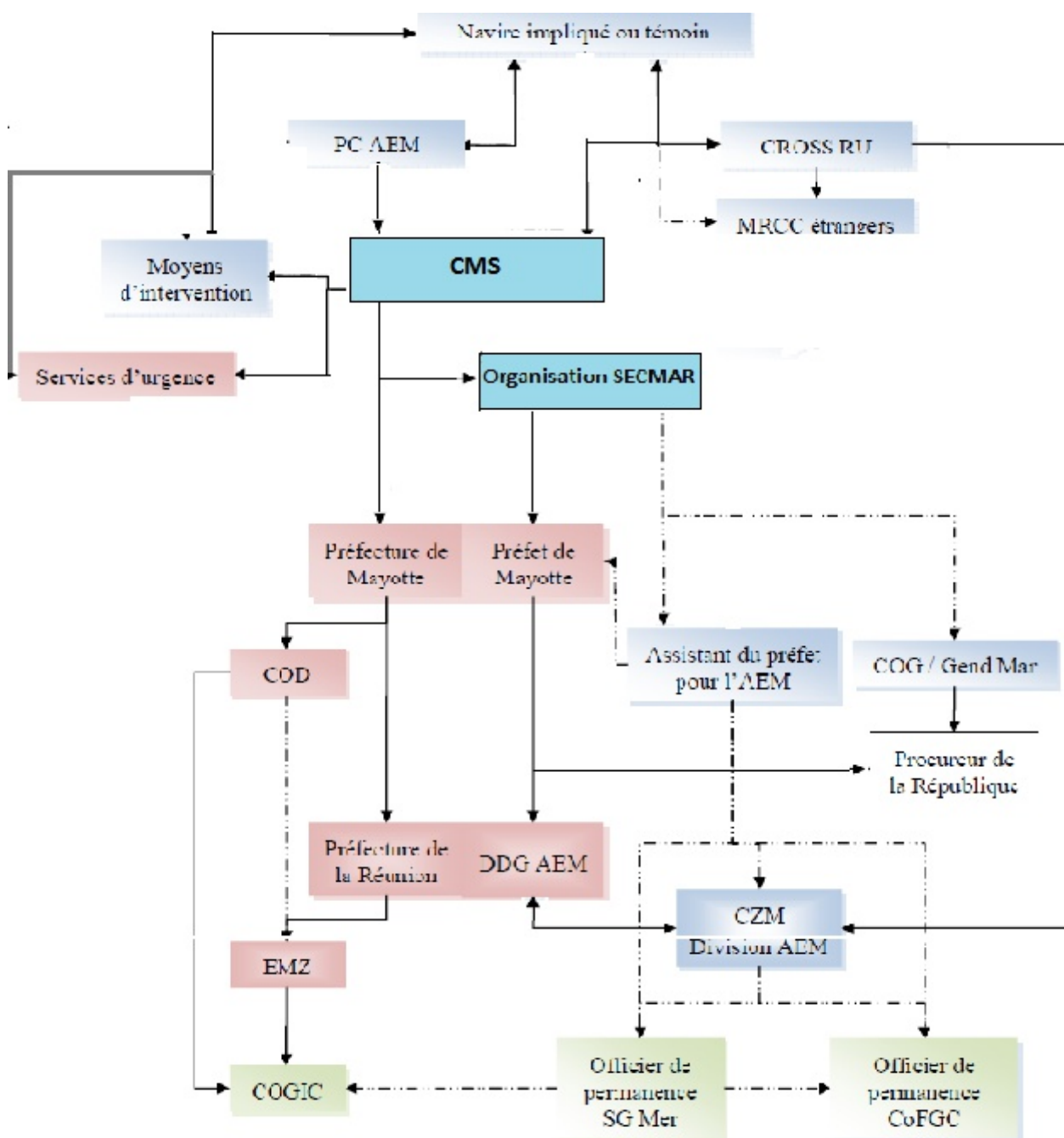
Le déferlement répétitif des vagues liées aux fortes houles provoque des érosions côtières et peut menacer d'effondrement les constructions du littoral.

300-Alerte

Préambule

Dès qu'apparaît, dans sa zone de compétence, un danger grave ou imminent pour les personnes, la navigation ou l'environnement, le préfet de Mayotte et le DDGAEM doivent en avoir connaissance. Le responsable de la conduite de la mission (le chef de l'UT DMSOI pour les opérations SAR déléguées au préfet de Mayotte, le commandant de l'ELEBN pour le POLMAR, ou le CROSS Réunion pour l'ANED et les opérations SAR non déléguées au préfet de Mayotte) informe en temps réel le préfet de Mayotte et son assistant pour l'AEM, le commandant de l'ELEBN.

311 Schéma d'alerte SAR (dans le cas d'une opération déléguée au préfet de Mayotte)



Alerte / chaîne opérationnelle : →

Information : - - - >

| Organismes | Avis et Alerte | Actions Immédiates |
|---|--|--|
| Témoin ou personne impliquée | Alerte immédiatement le PC AEM, le SIS (112), le CROSS ou un autre service d'urgence de l'Etat | |
| Service d'urgence informé | Alerte immédiatement le PC AEM en lui communiquant les éléments recueillis dont les coordonnées du témoin | |
| PC AEM | <p>1 - Alerte le CMS</p> <p>2 - Alerte le COSIS s'il n'est pas à l'origine de l'alerte</p> <p>3 – Alerte éventuellement le SMUR</p> <p>5 – Diffuse le message d'alerte aux navires présents sur zone</p> | <p>1 – Recueille les informations nécessaires pour la conduite des opération de sauvetage</p> <p>2 – Soutien le CMS</p> |
| CMS | <p>1 – Informe le CROSS Réunion</p> <p>2 – Alerte le SIDPC (niveau 1)</p> | <p>1 – Dirige les opérations de secours et de sauvetage, et coordonne les moyens en mer</p> <p>2 – Peut proposer de configurer le PC AEM en mode EGI</p> |
| Responsable de l'organisation SECMAR | 1. Alerte le Préfet et le commandant de l'ELEBN (niveau 2 et 3) | <p>1 - Peut décider l'activation du PC AEM en EGI (niveau 2)</p> <p>2. Peut proposer l'activation du COD en mode EGC en liaison avec le cadre d'astreinte du SIDPC</p> |
| CROSS Réunion | 1. Alerte le DDG AEM et le CZM | 1 – Apporte sont expertise à l'EGI (niveau 2 et 3) |
| CDT ELEBN | <p>1 -Informe le CZM.</p> <p>2 – Alerte les membres de l'équipe de gestion de crise</p> | |

Diffusion de l'alerte SAR

La diffusion immédiate de l'alerte est effectuée par le PC AEM conformément à l'IP SECMAR de Mayotte selon les procédures définies par le responsable de l'organisation SECMAR.

L'alerte initiale doit être diffusée le plus rapidement possible à l'ensemble des services et organismes qui seront appelés à concourir à la gestion du sinistre.

A cette fin, le schéma d'alerte SAR supra prévoit une diffusion arborescente à partir du CMS (organisation SECMAR) puis de l'autorité préfectorale à terre via le SIS (accueil et prise en charge secondaire des naufragés à terre).

Chaque service ou organisme intéressé doit intégrer à ses procédures internes et fiches opérationnelles d'aide à la décision les coordonnées de la structure à laquelle il doit retransmettre l'alerte.

Mise en œuvre des dispositions du plan ORSEC maritime / SAR

Le responsable de l'organisation SECMAR met en œuvre les dispositions du plan ORSEC maritime / SAR.

Le préfet de Mayotte confirme cette activation et valide les points de débarquement proposés par le SECMAR en cas de secours à de nombreuses victimes. Le SECMAR rend compte par message de cette activation. Les organismes suivants sont destinataires du message :

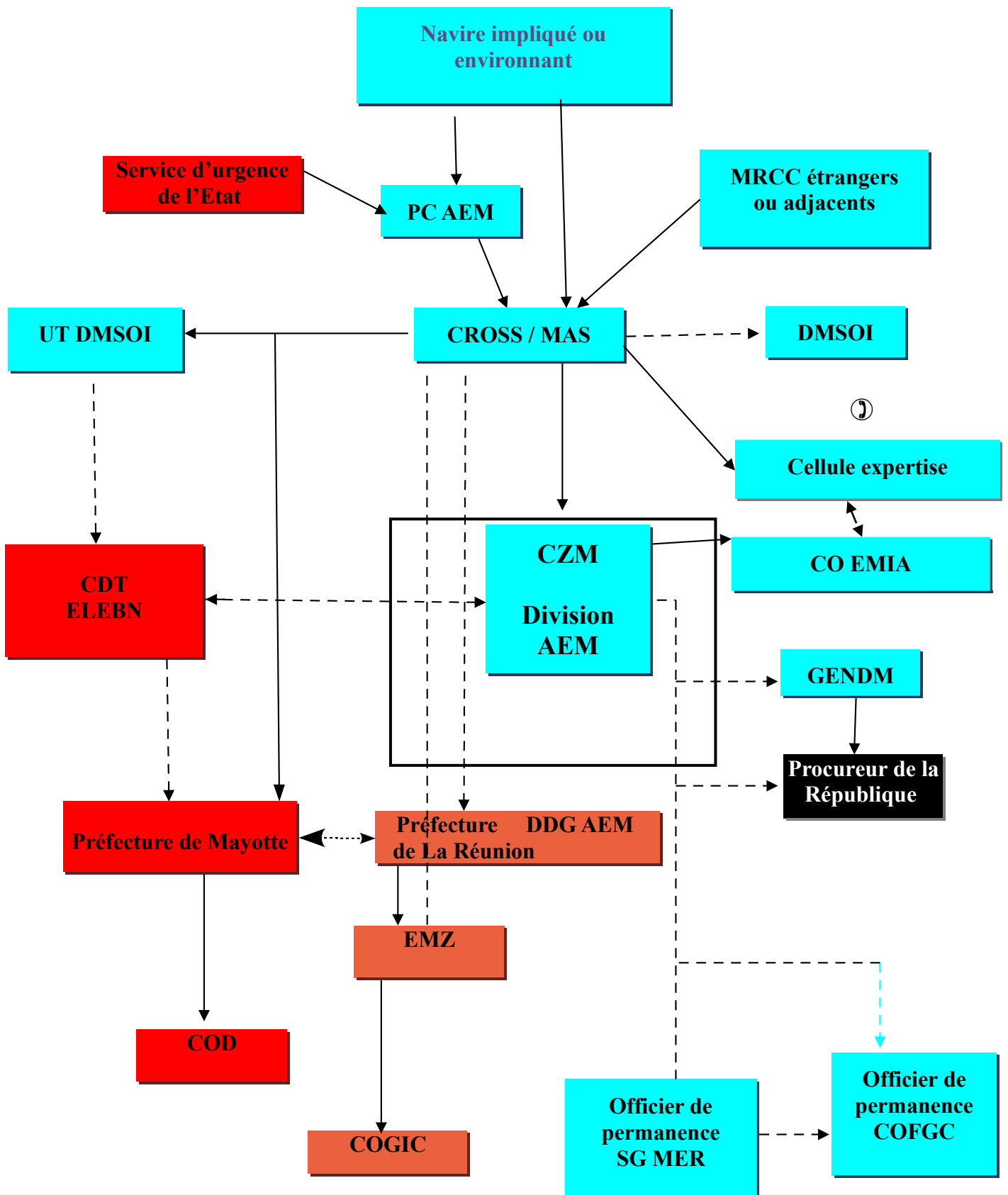
| | |
|----------------|---|
| SIS | pour prise de commandement du dispositif à terre et ralliement du COD |
| SMUR | pour ralliement du COD et mobilisation d'équipes médicales à projeter en mer et à terre |
| SIDPC | pour gestion du COD |
| COG | Pour ralliement du COD et préparation des concours |
| EMZPCOI/ COGIC | pour information |

Montée en puissance du dispositif SAR

Le responsable de l'organisation SECMAR de Mayotte apprécie dans un premier temps l'opportunité de proposer au CROSS Réunion l'activation de les plans internationaux de coopération opérationnelle. Il tient sans délai le COD informé de ses réflexions et des mesures prises en ce sens.

Tant que le COD n'est pas activé, le COSIS demeure le seul interlocuteur du SECMAR pour les opérations à terre.

312 Schéma d'alerte ANED



Alerte / chaîne opérationnelle : —>

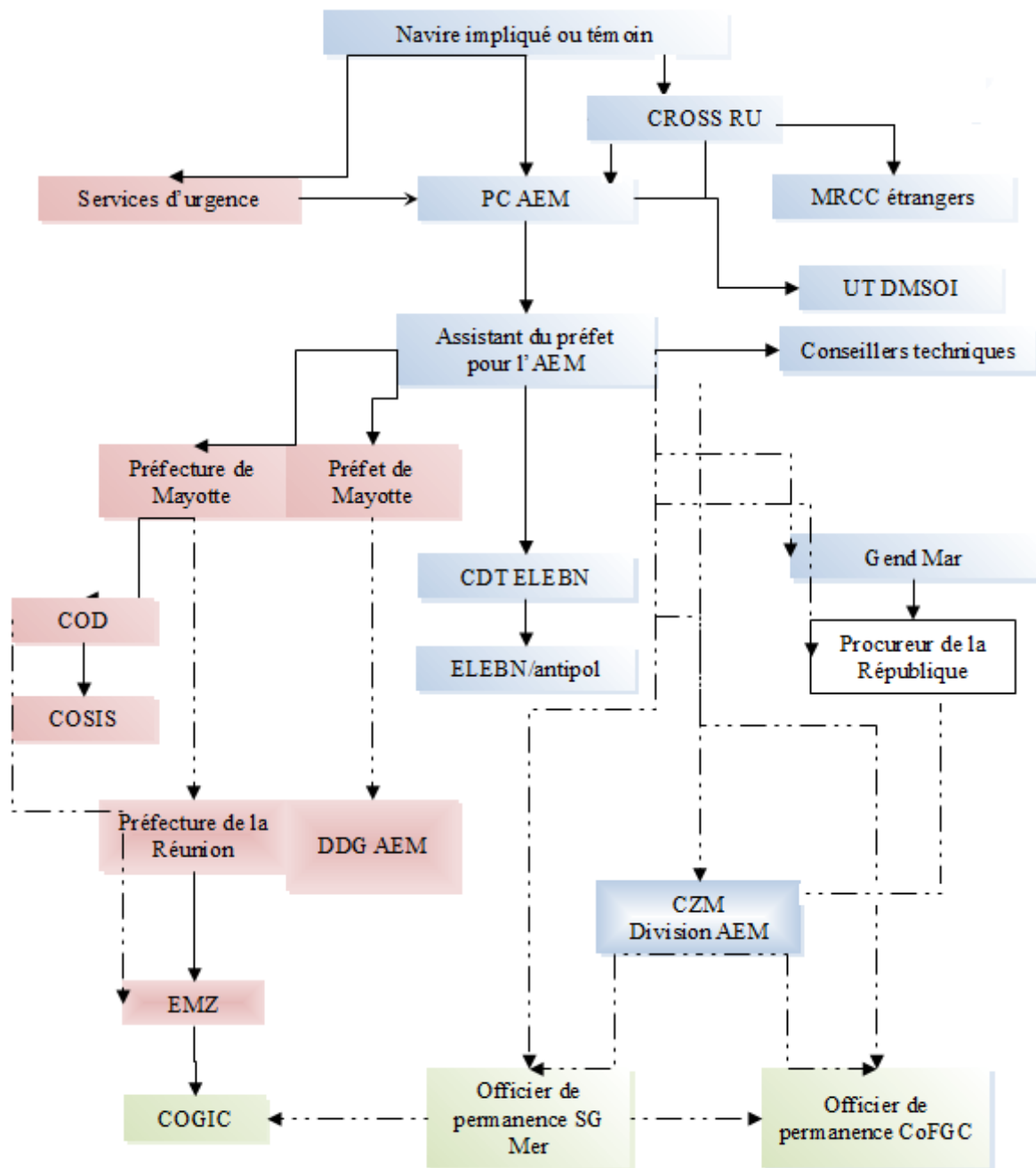
Information : - - >

| Organismes | Avis et Alerte | Actions Immédiates |
|------------|----------------|--------------------|
|------------|----------------|--------------------|

| | | |
|----------------------------------|--|--|
| Navire impliqué ou témoin | <p>1 – Alerte le PC AEM / Mayotte trafic ou le CROSS RU</p> <p>2 – Le cas échéant, alerte immédiatement l'autorité portuaire concernée</p> | <p>1 – Expose la situation</p> <p>2 – Le navire impliqué transmet les coordonnées de son armateur</p> |
| PC AEM | <p>1- Alerte le CROSS RU en tant que MAS</p> <p>2- Alerte le CMS en tant que de besoin</p> <p>3- S'assure au besoin que l'autorité portuaire est bien informée.</p> | <p>1 – Recueille les informations nécessaires pour l'évaluation initiale de l'événement.</p> <p>2 – S'identifie auprès de l'armateur comme le point de contact unique vers la terre.</p> <p>3- Diffuse le projet de DEFREP (vers CROSS RU) lorsqu'il est premier réceptionnaire des informations</p> <p>4 – En fonction de l'évolution de la situation, sollicite la venue d'experts au PC AEM.</p> |
| CROSS | <p>1- Informe l'UT DMSOI</p> <p>2- Alerte le préfet de Mayotte et le commandant de l'ELEBN</p> <p>3- Alerte le DDG AEM et le CZM</p> <p>4- Diffuse si nécessaire un message « sécurité » lié au sinistre</p> | <p>1- Recueille les informations nécessaires à l'évaluation initiale de l'événement</p> <p>2- S'identifie auprès de l'armateur comme le point de contact unique vers la terre.</p> <p>3- Diffuse le message DEFREP</p> <p>4 – En fonction de l'évolution de la situation, sollicite la venue d'experts au PC AEM.</p> <p>5- En fonction de l'analyse faite par la cellule d'experts, peut proposer au DDG AEM la mise en œuvre d'une équipe d'évaluation</p> |

| | | |
|---|---|---|
| <p>COMMAN- DANT DE L'ELEBN</p> | <p>1 – Alerte le cas échéant l'équipe d'évaluation et les équipes d'intervention.</p> | <p>1 – Peut proposer l'activation du COD dans sa configuration EGC « ANED »</p> <p>2- Propose de mettre en demeure le navire en difficulté selon la situation</p> <p>3- Peut proposer l'envoi d'une équipe d'évaluation puis d'intervention.</p> <p>4 – Peut demander au CZM le ralliement d'un remorqueur affrété en fonction de la situation.</p> |
| <p>Préfecture / SIDPC</p> | <p>5- procède à l'ouverture d'un événement SYNERGI</p> | <p>Peut procéder à l'activation du COD. Signe les mises en demeure.</p> |

313. Schéma d'alerte POLMAR



Alerte / chaîne opérationnelle : —>

Information : - ->

| Orga- nismes | Avis et Alerte | Actions Immédiates |
|--|--|---|
| Moyens d'État ou satellite ou témoin ou navire impliqué | 1 – Alerte le PC AEM ou le CROSS | 1 – expose la situation 2 – Autant que possible, assure le suivi visuel de la pollution |
| CROSS RU (lorsque récep- tionnaire de l'alerte) | 1 – alerte le PC AEM lorsque la pollution concerne les eaux sous souveraineté fran- çaises adjacentes à Mayotte 2- informe le CZM | 1- recueille les informa- tions nécessaires pour l'évaluation initiale de l'événement 2 - Remplit et diffuse le message d'alerte POLREP ou son projet vers le PC AEM et les autorités concernées |
| PC AEM | 1 – Alerte le commandant de l'ELEBN 2 – Alerte l'officier d'astreinte opérations 3 – Si l'alerte est confirmée, diffuse le message POLREP et si nécessaire un message « sécurité » 4 – Informe l'UT DMSOI en cas de pollu- tion dans le lagon ou à proximité de la bar- rière récifale. 5 – Alerte le CROSS Réunion. 6 – Prépare le message d'information nau- tique adapté pour EMIA/mer. | 1 – Confirme/infirmes l'information par tout moyen disponible (moyen d'État ou personne habili- tée ou reconnue). 2 - Remplit et diffuse le message d'alerte POLREP ou son projet (vers CROSS RU) selon le lieu de l'événement 3- Concourt à la recherche des auteurs des pollutions 4 - Recueille et exploite les informations relevées |

| | | |
|--|---|---|
| COMMAN- DANT DE L'ELEBN | <p>1 - Alerte le préfet et le SIDPC et les informe de la situation.</p> <p>2- Alerte l'officier d'astreinte opérations de l'EMIA</p> <p>3 – Alerte les membres de l'équipe de gestion de crise et de l'équipe de gestion de l'intervention</p> <p>4 – Entre en relation avec l'UT DMSOI pour participation unité POLMAR si la pollution concerne la frange littorale</p> <p>5 - Avise le SGMER et le CoFGC</p> <p>6 – Informe le Procureur de la République</p> <p>7 – Alerte le CEPPOL,</p> <p>8 – Alerte le COSIS</p> | <p>1 – Fait rallier le personnel pour armer l'EGI POLMAR</p> <p>2- Décide de l'envoi d'une équipe d'évaluation et/ou d'intervention</p> |
| Préfecture / SIDPC | <p>1- Ouvre un événement SYNERGI</p> | <p>Peut procéder à l'activation du COD</p> |

Diffusion de l'alerte de pollution initiale

En principe, l'alerte parvient en premier lieu au CROSS, en tant que point de contact international pour la zone en cas de pollution.

Cependant tout service, organisme ou unité (capitainerie, navire, aéronef, centre opérationnel, etc.) qui a connaissance d'une pollution ou d'un risque de pollution dans les eaux sous souveraineté française adjacentes à Mayotte doit en informer sans délai le PC AEM, qui rend compte au commandant de l'ELEBN et à l'officier d'astreinte opérations.

En fonction des éléments reçus, le commandant de l'ELEBN peut décider de :

- prendre des mesures immédiates pour diffuser l'alerte et intervenir en mer, si l'existence ou la menace d'une pollution est confirmée ;
- de classer l'affaire s'il apparaît établi que l'alerte ne justifie pas d'action de lutte.

Il en rend compte au préfet et au SIDPC.

Les structures de commandement mises en place sont fonction de l'ampleur de la pollution ou de la connaissance d'une menace de pollution.

Réaction d'urgence

En matière de lutte contre les pollutions maritimes, le traitement des informations et renseignements relatifs à l'incident initial revêtent une importance majeure. Les renseignements recherchés sont en particulier les suivants :

- lieu de l'accident ;
- heure de l'accident ;
- nature des produits transportés (y compris le soutage) ;
- quantité transportée ;
- mode de conditionnement ;
- quantité déversée en mer, quantité encore présente à bord du navire origine de la pollution ;
- étendue de la pollution ;
- météo sur zone ;
- plan du navire, plan de chargement ;
- cadre juridique du transport.

320. Niveaux de gravité pour tout événement de mer

Le terme de « niveau de gravité », tel qu'il est employé dans ce document, détermine, sur une échelle de 1 à 3, l'organisation de la réponse nécessaire pour faire face aux différentes problématiques posées par un événement en mer.

Le « niveau de gravité » doit être rapidement établi en fonction de l'ampleur et des conséquences possibles de l'événement.

En fonction du niveau de gravité établi, une organisation pertinente de l'intervention est définie.

Lors de l'évaluation du niveau de gravité, il est indispensable d'anticiper les répercussions potentielles et d'évaluer l'évolution possible de l'événement de mer afin de s'assurer de :

- **La rapidité de la réponse opérationnelle**
- **La pertinence des moyens mobilisés**
- **La prise en compte des cinq priorités de lutte**

321. Niveau 1 – Coordination simple des unités engagées

L'événement en mer de niveau 1 correspond à un incident auquel les moyens d'intervention et les centres opérationnels parviennent à faire face dans leur configuration courante.

L'intervention ne nécessite aucun renfort, en hommes ou moyens, autres que ceux qui lui sont normalement dédiés.

322. Niveau 2 – Coordination renforcée de l'intervention

L'événement en mer de niveau 2 correspond à une opération qui nécessite un renfort humain ou

d'expertise des structures dans leur dimension habituelle.

Il s'agit d'un événement qui s'inscrit dans la durée et nécessite une intervention planifiée des moyens et une organisation logistique associée.

Les moyens d'intervention mobilisés peuvent dépasser le cadre conventionnel des moyens de l'État. La situation peut donner lieu à la mise en œuvre de plan de coopération régionale et/ou de réquisition de moyens civils et/ou de passation de marchés dans l'urgence.

La conjonction simultanée de plusieurs événements de mer de niveau 1 peut engendrer une gestion de niveau 2.

Étant donnée la maîtrise de l'intervention par les secours, la communication associée reste factuelle et ponctuelle.

323. Niveau 3 – L'événement dépasse le cadre de l'intervention en mer

L'événement en mer de niveau 3 ne peut être maîtrisé dans toutes ses conséquences.

Les répercussions de l'événement de mer dépassent le cadre de l'intervention maritime et peuvent affecter l'activité humaine et/ou l'environnement limitrophe.

Son ampleur donne lieu à la mise en œuvre du centre opérationnel départemental.

L'événement en mer de niveau 3 induit un dialogue renforcé entre EGI maritimes et terrestres.

La conjonction de plusieurs thématiques d'intervention simultanées de niveau 1 et/ou 2 peut engendrer une gestion de niveau 3.

Tout événement en mer qui nécessite la mise en œuvre d'une stratégie de communication de crise est un événement de niveau 3.

330. Mise en œuvre graduelle du dispositif ORSEC maritime

331. Qualification de gravité de l'événement de mer

Avant de mettre en œuvre le dispositif ORSEC, le commandant de l'ELEBN doit s'attacher à donner une première qualification de l'événement par typologie :

| | |
|----------|------------------------------------|
| SAR : | Recherche et Sauvetage |
| POLMAR : | Antipollution hydrocarbure |
| ANED : | Assistance au navire en difficulté |

Tout événement de mer pourra donc être qualifié par risque dimensionnant :

| Typologie | SAR | POLMAR | ANED |
|------------------|------------|---------------|-------------|
|------------------|------------|---------------|-------------|

| | | | |
|---|--|--|--|
| Niveau de gravité (précisez 1, 2 ou 3) | | | |
|---|--|--|--|

L'organisation ORSEC maritime sera donc mise en œuvre à partir de cette appréciation initiale.

L'événement, en fonction de son évolution et de son ampleur réelle, pourra être réapprécié par l'EGC ou le COD. Une organisation adaptée de l'ORSEC maritime sera alors adaptée pour y faire face.

332. Montée en puissance

| | |
|---|--|
| Témoin Autres services d'urgence | <ul style="list-style-type: none">- Le témoin ou service d'urgence reçoit ou perçoit l'alerte.- Il transmet l'alerte au PC AEM. |
|---|--|

| | |
|---|---|
| ELEBN (POLMAR) Organisation SECMAR (SAR) CROSS RU (ANED) | <ul style="list-style-type: none">- L'élément base navale, les moyens de l'Etat, l'organisation SECMAR, l'OOA, le PC AEM et le CROSS peuvent faire face au sinistre avec les moyens classiques à disposition (ORSEC MARITIME niveau 1).- Les fonctions de gestion d'intervention et de crise restent en veille.- Le CZM et le CROSS RU sont informés de la situation. |
|---|---|

| | |
|--|--|
| Organisation SECMAR (SAR) ou ELEBN (POLMAR) ou CROSS (ANED) (Passage en EGI) | <ul style="list-style-type: none">- Le commandant de l'ELEBN peut renforcer l'organisation du PC AEM et demander le renforcement des organisations des autres services de l'Etat pour faire face au sinistre (ORSEC MARITIME de niveau 2)- le CROSS Réunion est avisé du passage en ORSEC de niveau 2, afin d'assurer le relais vers le DDGAEM pour soutien éventuel- Une EGI est constituée au PC AEM.- La fonction de gestion de crise reste en veille.- Le préfet de Mayotte est tenu informé |
|--|--|

| | |
|---|--|
| PREFECTURE (Activation du COD) | <ul style="list-style-type: none">- le préfet de Mayotte, assisté du commandant de l'ELEBN, active au COD une équipe de gestion de crise (EGC) pour faire face au sinistre (ORSEC MARITIME de niveau 3)- L'EGI en est tenue informée par le COD- Un évènement de mer peut engendrer une gestion de crise sans forcément nécessiter une gestion d'intervention.50/141 |
|---|--|

333. Numéros d'alerte

Gestion de Crise

La gestion de crise est dirigée par le directeur des opérations de secours :

| | |
|-------------------------|-----------------------|
| Préfecture / COD | 06.39.09.03.03 |
|-------------------------|-----------------------|

Gestion de l'intervention

Pour les opérations SAR, ANED et POLMAR, la gestion de l'intervention est dirigée par :

| | |
|---------------------------------|-----------------------|
| SAR : CMS | 06.39.09.15.15 |
| ANED : CROSS RU | 02.62.43.43.43 |
| POLMAR : OAO / CDT ELEBN | 06.39.69.65.35 |

Commandement des opérations

| | |
|---------------------------------------|-----------------------|
| SAR: CMS | 06.39.09.15.15 |
| ANED : CROSS RU | 02.62.43.43.43 |
| POLMAR : Commandant de l'ELEBN | 06.39.69.65.35 |

340. Liaisons et transmissions pour les opérations en mer

Aucune liaison directe n'est établie entre les moyens en mer et l'organisation à terre. Toutes les informations nécessaires sont acheminées vers la terre via l'EGC, quelle que soit la configuration adoptée.

L'organisation SECMAR définit les fréquences de travail pour l'opération de sauvetage maritime. Le CMS doit veiller au maintien d'un contact rapproché et permanent avec les chefs de bord des moyens engagés dans l'opération SECMAR et l'une des personnes à secourir.

Afin d'éviter les interférences entre l'organisation à terre et l'organisation en mer, l'usage des fréquences maritimes est exclusivement réservé à l'organisation des secours en mer ou dans la frange littorale, dans le cas d'une lutte contre une pollution maritime.

Il est important de minimiser les communications, et proscrire toute communication inutile, avec le capitaine du navire en difficulté, notamment en recherchant les données permanentes concernant le navire qui peuvent être recueillies auprès de l'armateur.

Seuls les éléments relatifs à de l'occurrence doivent solliciter auprès du navire.

Toutefois, le directeur de l'opération (OAO, chef de l'EGI,...) doit veiller à maintenir un contact rapproché et permanent avec le commandant du navire. Celui-ci se trouve en effet isolé face à une situation extrême. Il doit être rassuré et tenu régulièrement informé des actions et plans mis en œuvre par l'organisation en place.

Le PC AEM est le PC de gestion de l'intervention. Il est le lieu d'où sont coordonnés les moyens engagés en mer.

Le COD, activé au moins en mode « suivi d'événement », est le PC de direction de l'opération. Il tient informé l'ensemble des services impliqués. Les liaisons directes des services vers le PC AEM se font à l'initiative exclusive du PC AEM.

400 – Organisation du dispositif de gestion d'incident

Préambule

La présente section décrit l'organisation générale mise en place pour la gestion de tout type d'événement maritime.

Cette organisation comprend :

- la fonction « gestion de crise », direction des opérations de secours au niveau du préfet de Mayotte s'appuyant sur le centre opérationnel départemental ;
- la fonction « gestion de l'intervention », conduite des opérations de secours, assurée par l'équipe de gestion d'intervention (EGI) depuis le PC AEM.

410. Principes de gestion

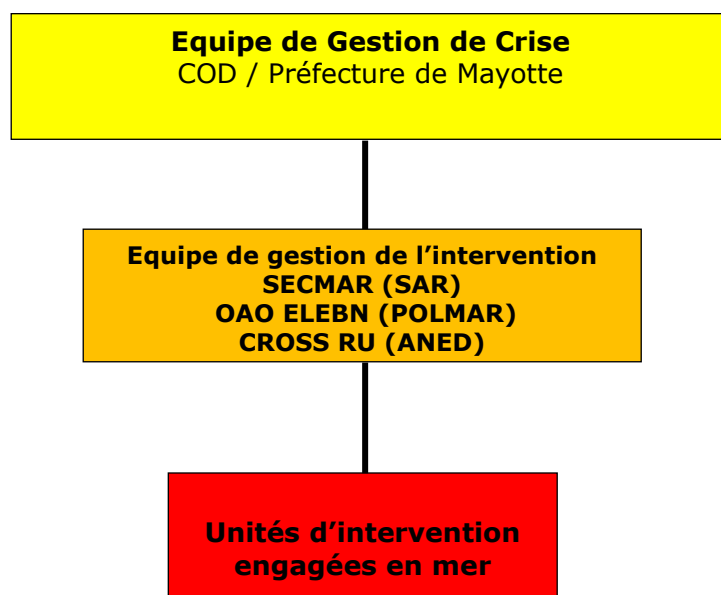
411. Objectif

Le système de gestion d'incident (SGI) consiste en une organisation flexible et modulable des hommes et de leurs moyens dont le but est de diriger efficacement une intervention en mer.

Il est conçu pour être mis en œuvre dans tous les cas d'intervention, quels que soient le type et l'ampleur de l'événement en mer, depuis l'alerte jusqu'à la sortie de crise.

412. Format

En fonction du niveau de gravité et de la nature de l'événement en mer, le système de gestion d'incident schématisé ci-dessous peut être modulé afin de répondre aux besoins spécifiques de chaque situation.



Selon le niveau de gravité identifié, le SGI peut être modulé en une seule, deux ou trois équipe(s).
 A tout moment, la structure du SGI peut être élargie ou réduite selon l'évolution constatée ou potentielle de l'événement en mer.

| | |
|------------------------------|---|
| Événement de niveau 1 | Les unités d'intervention sont coordonnées par le seul coordonnateur des moyens, sans renfort nécessaire. |
| Événement de niveau 2 | L'équipe de gestion d'intervention (EGI) est armée et coordonne les moyens engagés. |
| Événement de niveau 3 | L'équipe de gestion de crise (EGC) vient en soutien de l'EGI. |

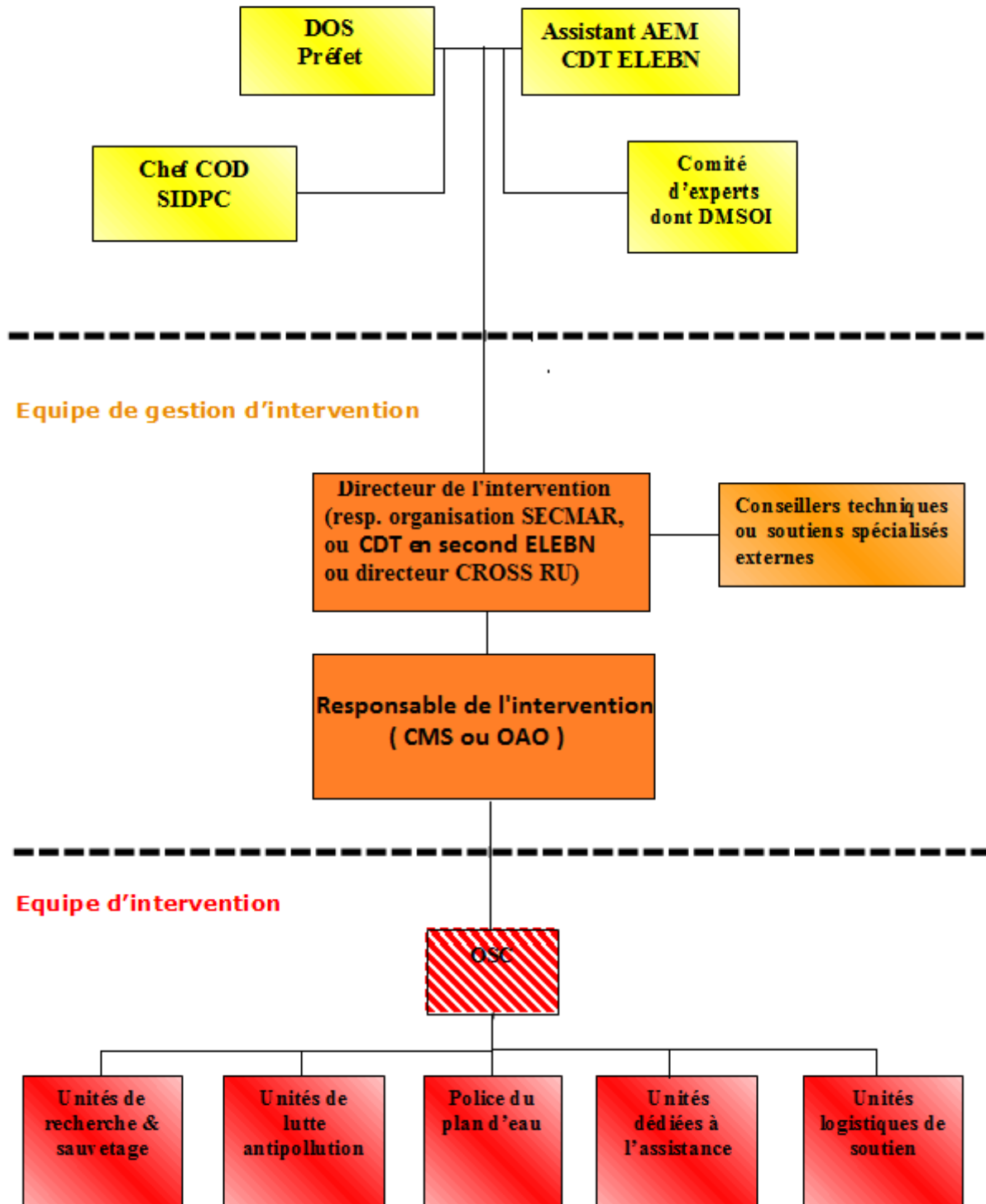
En situation de crise de niveau 2, les opérations sont dirigées depuis le PC AEM qui tient régulièrement informé les autorités concernées.

En situation de crise de niveau 3, le COD dirige les opérations. Les interventions sur site restent gérées depuis le PC AEM.

| Type d'événement en mer | Gestionnaire(s) d'intervention(s) compétent(s) | Gestionnaire de crise |
|-------------------------|---|-----------------------|
| SAR | <ul style="list-style-type: none"> - CMS (niveau 1) - Chef de l'organisation SECMAR / CMS + CROSS (niveau 2 et 3) | Préfecture (COD) |
| POLMAR | <ul style="list-style-type: none"> - OAO (niveau 1) en liaison avec le commandant de l'ELEBN - CDT / CSD ELEBN (niveau 2 à 3) | |
| ANED | CROSS RU | |

413. Organigramme générique

Equipe de gestion de crise



414. Réseaux d'information ORSEC maritime

Le suivi des navires

Pour l'exercice de ses fonctions de surveillance des approches maritimes et des eaux sous souveraineté françaises adjacentes à Mayotte, le PC AEM dispose de capacités de suivi des navires :

- contact : radio, fax, téléphone ;
- suivi dynamique : AIS, veille radar ;
- suivi des navires : base de données des navires d'intérêt.

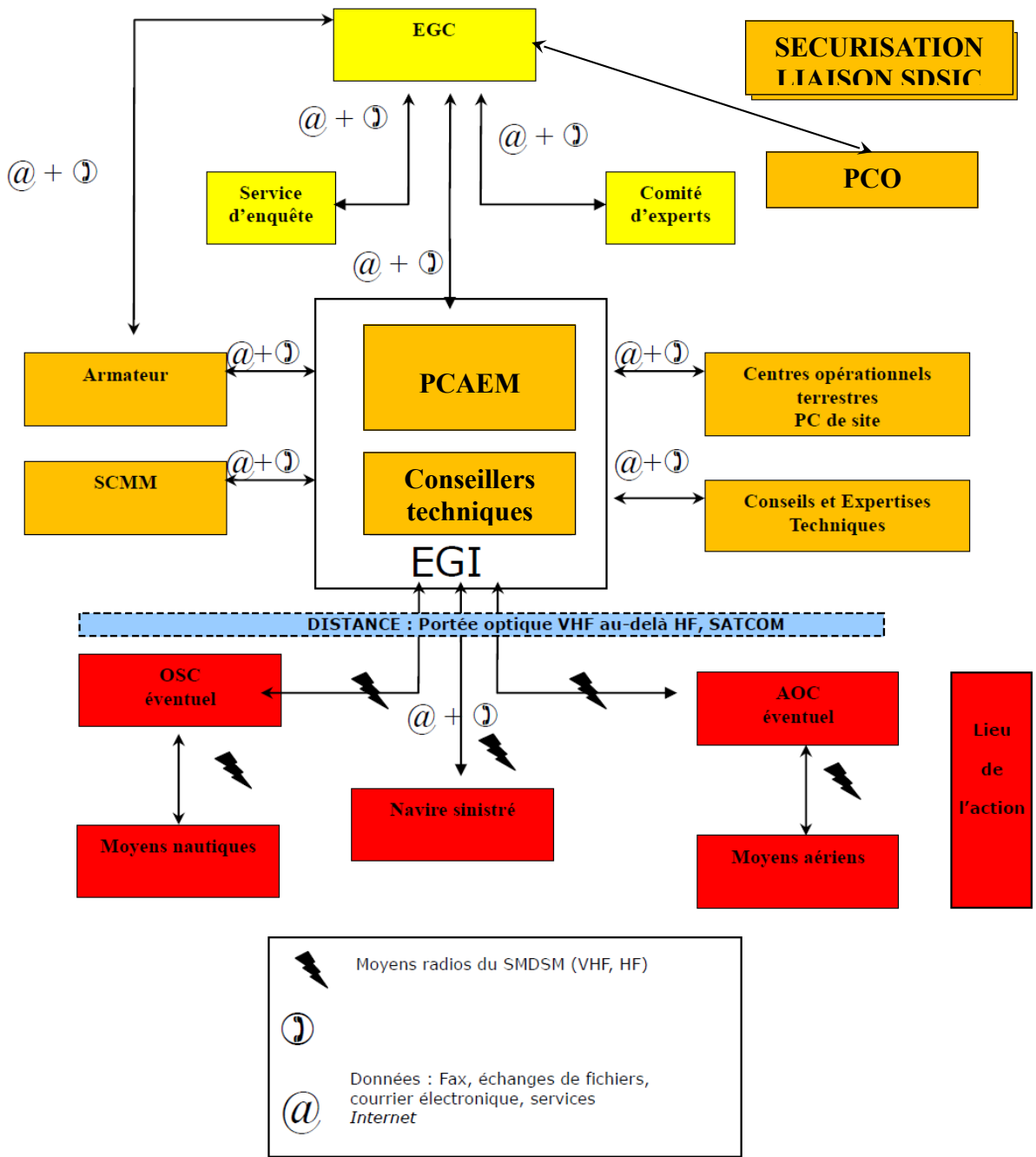
Remontée et de gestion des informations (SYNERGI)

SYNERGI est l'outil de gestion de crise. SYNERGI est un système d'information développé par la sécurité civile qui permet en situation d'urgence d'alimenter les préfectures terrestres et services de l'État, gestionnaires de crise et centres opérationnels terrestres.

Réciproquement, l'information relative à la gestion de crise et la conduite de l'intervention par les acteurs terrestres est accessible par tous les intervenants en mer.

L'alimentation de SYNERGI se fait au niveau du COD. A terme, les différents PC (COSIS-COG-CIC-PC AEM- SMUR) devront renseigner les éléments les concernant.

415. Réseaux de transmissions pour la conduite ORSEC maritime



416. Répartition des fonctions

En cas de crise maritime – SAR, ANED ou POLMAR :

- l'OSC est le représentant du responsable de l'organisation SECMAR en cas de SAR, et le représentant du commandant de l'ELEBN de Mayotte en cas d'opération POLMAR, en cohérence avec les délégations de pouvoirs accordées aux acteurs ;
- le CROSS RU doit être joint prioritairement en cas d'opération ANED ;
- le COD est activé ;
- selon la nature du sinistre maritime, la conduite des opérations est assurée par le commandant de l'ELEBN ou son suppléant (POLMAR mer) ou le chef de l'unité territoriale de la DMSOI, responsable de l'organisation SECMAR ou son suppléant (SAR).

Ces équipes sont renforcées, en tant que de besoin, par du personnel venant de La Réunion.

Le DOS met en œuvre l'organisation ORSEC maritime départementale. Cette organisation ORSEC maritime locale définit les renforts en personnel expert de la mer au COD lorsque celui-ci est armé pour faire face à une crise maritime ainsi que l'interface terre-mer lorsque la crise peut avoir des répercussions à terre.

Dans ce cas, l'ORSEC départementale de Mayotte peut être activée. Le préfet de Mayotte assure alors les fonctions de directeur des opérations de secours (DOS) en mer et à terre.

Si l'intervention ORSEC maritime nécessite des moyens supplémentaires non présents à Mayotte (moyens venant de La Réunion, de métropole ou de l'étranger), le préfet de Mayotte s'adresse au préfet de zone.

417. Interface Mer/Terre

L'EGC, au COD, assure l'interface entre l'EGI qui dirige les opérations en mer et le PCO responsable des opérations à terre. Cette fonction d'interface n'exclut pas des échanges techniques entre l'EGI et le PCO mais ces derniers doivent rester limités afin de permettre à chacun de se concentrer sur ses attributions.

En cas de crise maritime - SAR, ANED ou POLMAR - se déroulant à l'extérieur des eaux intérieures ou territoriales de Mayotte et se prolongeant à terre à Mayotte, que ce soit lorsque :

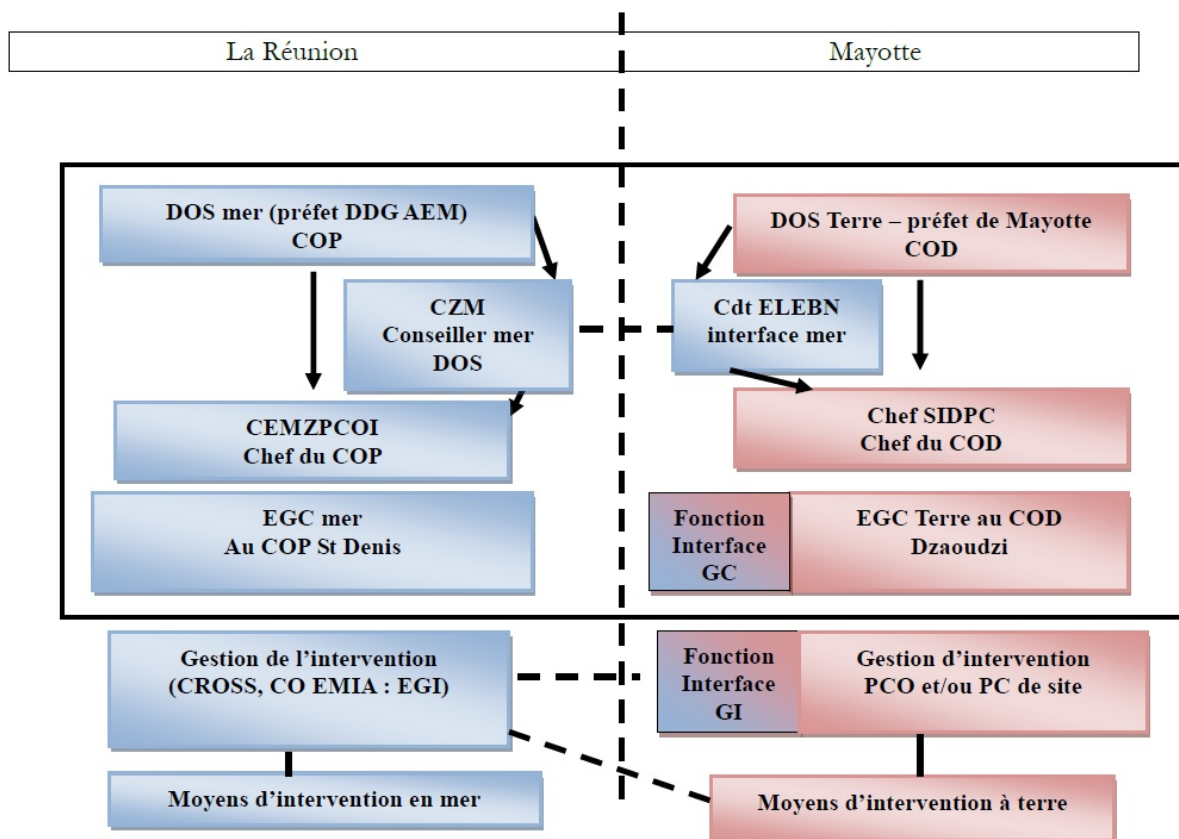
- les naufragés seront débarqués à Mayotte ;
- la pollution maritime pourrait impacter les côtes ou les récifs de Mayotte ;
- le navire en difficulté doit être accueilli à Mayotte ;

alors :

- le DOS mer est le préfet de la Réunion et le DOS Terre le préfet de Mayotte ;
- le COD mer est constitué au centre opérationnel de la préfecture (COP) St Denis et le COD terre au COD de la préfecture de Mayotte ;
- l'EGI mer est constituée au CROSS RU (SAR et ANED) ou au CO EMIA Lambert (POLMAR)

et le COS (terre) est établi à Mayotte.

L'interface se fait alors de la manière suivante :



La coordination entre la mer (DOS mer à St Denis) et la terre (DOS terre à Mayotte) s'effectue à 3 niveaux :

- au niveau des DOS, par échange direct entre le préfet de Mayotte et le DDG AEM, et entre le CZM, conseiller du DOS mer et le commandant de l'ELEBN, conseiller du DOS terre pour la partie maritime ;
- au niveau des EGC, via la présence au sein de l'EGC Terre à Mayotte, d'une interface « mer » ;
- au niveau des EGI, via la présence au PC AEM de Mayotte, d'une interface « mer » apte à dialoguer avec le CO activé à la Réunion (CROSS RU ou CO EMIA).

L'interface « mer » est :

- au sein de l'EGC terre, un officier ou officier marinier de l'ELEBN, désigné par le commandant de l'ELEBN ;
- au sein de l'EGI terre ;
 - le chef de l'organisation SECMAR en cas d'ORSEC maritime SAR ou ANED ;
 - le commandant en second de l'ELEBN en cas d'ORSEC maritime POLMAR.

Si la crise dure, ces interfaces peuvent être relayées par du personnel venant de La Réunion.

L'interface est identique lorsque des moyens d'intervention terrestres sont projetés en mer. Dans ce cas précis, les moyens terrestres passent sous la conduite opérationnelle du gestionnaire d'intervention en mer.

Les modes de transmissions d'information privilégiés sont :

- la constitution d'une cellule interface comme décrit ci-dessus ;

- les échanges téléphoniques entre décideurs ;
- l'information régulière des services de l'Etat par message ;
- l'alimentation de SYNERGI ;
- l'échange d'officiers de liaison.

421. Présentation générale

La gestion de la crise est préparée et prise en charge par le centre opérationnel départemental (COD) du SIDPC, constitué en EGC.

Missions de l'EGC

L'EGC a pour mission d'élaborer au profit du DOS une stratégie de gestion de crise portant sur les implications à court et long terme de l'événement en mer.

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

L'EGC est placée sous l'autorité du DOS, conseillé par le commandant de l'ELEBN en qualité d'assistant du préfet de Mayotte, DOS en mer.

Le rôle de l'EGC n'est pas d'assurer la conduite de l'intervention, mais de décider des options stratégiques qui vont guider l'intervention, d'apporter le soutien nécessaire à la conduite de l'intervention, de conseiller/consulter le directeur d'intervention sur les stratégies choisies, d'assurer l'information et la liaison avec les autorités centrales, la communication externe et d'anticiper les répercussions à terme.

A tout moment, le DOS conserve la responsabilité générale de l'intervention.

Responsabilités de l'EGC

L'EGC doit :

- Apporter son soutien organisationnel et logistique au(x) centre(s) opérationnel(s) compétent(s) assurant la gestion de l'intervention.
- Anticiper, sous tous ses aspects, l'évolution du sinistre ;
- Inscire la gestion de l'intervention dans une stratégie plus globale ;
- Préparer les options stratégiques en liaison avec le directeur d'intervention et les soumettre à la décision du DOS ;
- S'assurer que l'information susceptible d'influer sur les opérations soit communiquée aux EGI ;
- S'assurer d'être informé de façon régulière de l'évolution de la situation ;
- Établir une stratégie de communication adaptée avec les médias, les groupements d'intérêt public, les associations, les collectivités concernées et les gens de mer ;
- Instruire et anticiper tous les aspects juridiques découlant de l'événement ;
- Informer les autorités préfectorales, ministérielles et autres services de l'État ;
- Mobiliser les moyens nécessaires à la conduite de l'intervention au profit du directeur d'intervention ;
- Anticiper les contentieux à venir.

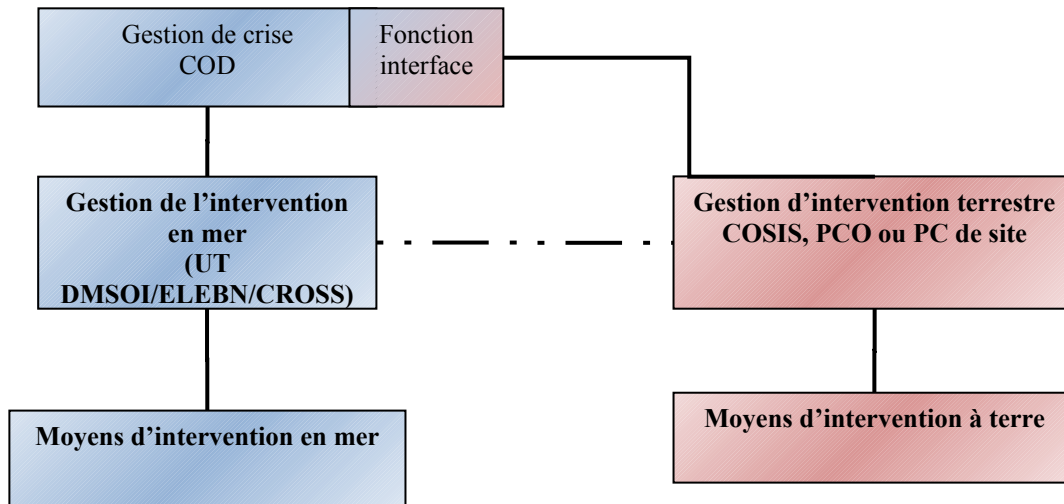
Mise en œuvre

L'EGC est activée, sur proposition du commandant de l'ELEBN (POLMAR), du responsable de l'organisation SECMAR (SAR) ou du CROSS RU (ANED), pour les événements de niveau 3 et par décision du préfet.

Composition

Sa composition étant modulable en fonction des événements, elle sera armée, pour tout événement maritime, par un représentant de chaque service intervenant, tout conseiller ou service convoqué pour apporter son analyse et du directeur de la communication.

A minima, elle n'est constituée que du DOS ou de son représentant, du commandant de l'ELEBN, du chef de l'EGC, chef du SIDPC, et du chargé de communication de la préfecture.



422. Interface entre centres opérationnels terrestres et maritimes

Liaison entre centres opérationnels dans la phase de montée en puissance

Avant l'armement de l'EGI et du COD armé dans son dispositif ORSEC, le centre opérationnel concerné communique ses informations vers ses interlocuteurs courants (COSIS, COG, ...).

Liaison entre l'EGI et le PCO, activé dans son dispositif ORSEC

La liaison entre l'EGI et le PCO est assurée par la fonction interface de l'EGC.

L'EGC communique toutes les informations nécessaires à l'action des structures terrestres opérationnelles. Certaines de ces informations proviennent des comptes-rendus réguliers de l'EGI.

L'EGI renseigne en permanence le COD, armé dans son dispositif ORSEC, afin qu'il puisse définir l'impact de l'événement à terre et optimiser la prise en charge terrestre (lieu, horaire, quantité, type de polluant, traitement possible....)

Le COD, armé dans son dispositif ORSEC, transmet toutes les informations techniques et logistiques vers les différents centres opérationnels terrestres impliqués dans l'intervention à terre.

Dans certains cas où la situation opérationnelle l'impose, l'EGI pourra être amenée à échanger directement avec le PCO, en établissant une conférence à trois avec le COD, armé dans son dispositif ORSEC.

423. Stratégies et conduite d'intervention

Bien que l'EGC n'assure pas le commandement opérationnel de l'intervention, le DOS arrête, en étroite concertation avec le responsable de l'intervention (chef de l'UT DMSOI, CDT ELEBN, ou CROSS RU) et tout autre conseiller, les principales décisions stratégiques :

Secours à naufragés : suspension ou arrêt des recherches.
(DOS : préfet de Mayotte)

Antipollution : récupération du polluant ou résorption dans le milieu ;
(DOS : préfet de Mayotte) validation du mode d'action pour traiter les polluants restant dans une épave ;
demande de renfort international.

Navires en difficulté : choix d'une politique de lutte offensive ou défensive à bord du navire ;
(DOS : DDG AEM) choix d'un port ou d'un lieu de refuge ;
décision de mettre en œuvre les moyens de l'État à l'expiration de la mise en demeure ;
décision d'intervention d'autorité ;
choix d'une action d'assistance ou d'intervention.

Lorsque l'événement en mer requiert plusieurs types d'interventions simultanées, le DOS peut arbitrer les priorités d'intervention.

424. Outils réglementaires et juridiques

En soutien à l'équipe de gestion d'intervention, le DOS peut mettre en œuvre des outils réglementaires et juridiques permettant :

- la mise en demeure d'un armateur, permettant l'intervention des moyens de l'État aux frais et dépends de ce dernier s'il ne parvient à faire cesser la menace que constitue son navire ou sa cargaison, dans un délai imparti ;
- la procédure de réquisition permettant à l'EGI de disposer dans l'urgence d'un moyen privé, public, français ou étranger, nécessaire à la conduite de l'intervention ;
- la réglementation de l'accès d'une zone d'intervention par arrêté préfectoral, notamment pour éviter les sur accidents.

Par ailleurs, l'EGC fait émettre l'information nautique nécessaire par le CROSS RU, éventuellement via le PC AEM.

425. Mise en œuvre du comité d'experts

Le comité d'experts peut être mis en œuvre, animé par le commandant de l'ELEBN, assistant du préfet pour l'AEM, lorsqu'une anticipation des effets de l'événement en mer à moyen et long termes est nécessaire.

Principaux organismes susceptibles de former le comité d'experts sont :

| Types d'événement en mer | Comité d'experts (COD) |
|--------------------------|---|
| SAR | METEO France |
| POLMAR | CEPPOL - CEDRE - IFREMER - METEO France - LASEM - SHOM - INERIS - Armateur - P & I - Sapeurs pompiers |
| ANED | CSN - Armateur- <i>Salvage master</i> - P&I - Pilotes maritimes - Autorité portuaire |

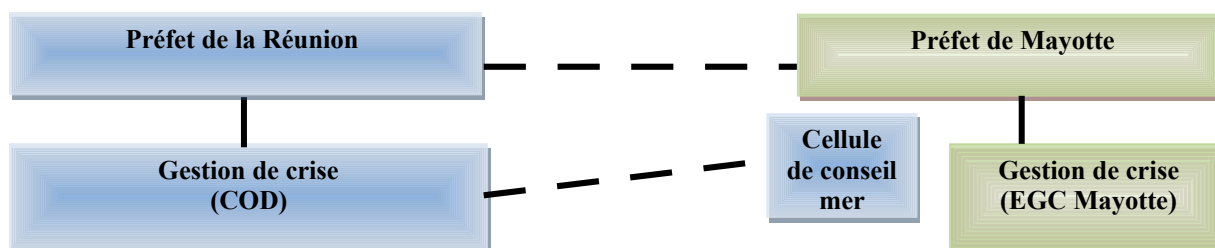
426. Interface avec le préfet de la Réunion

Lorsqu'une crise maritime se produit en dehors des eaux intérieures et territoriales de Mayotte, le préfet de la Réunion est le DOS mer.

Lorsqu'un événement se produit à l'intérieur des eaux fra de Mayotte relève de l'ANED, le DOS mer est le préfet de la Réunion.

Même si les conséquences de cet événement viennent à entrer dans les eaux placées sous la responsabilité du préfet de Mayotte, la direction des opérations est conservée par le préfet de la Réunion.

L'interface entre le DOS en mer et le DOS à terre et sur le littoral (Préfet de Mayotte) est assurée principalement par une liaison directe entre l'EGC mer et une cellule de conseil « mer » placée auprès du préfet de Mayotte, composée du commandant de l'ELEBN et du chef de l'UT DMSOI.



427. Mise en œuvre des accords de coopération internationale

Le préfet de la Réunion, DDG AEM, peut mettre en œuvre les accords de coopération internationale permettant le déploiement des moyens étrangers en cas de situation d'urgence.

Il s'agit de mobiliser des moyens de lutte par le biais :

- du plan sous-régional de coopération COI ;
- d'accords bilatéraux d'espèce en l'absence d'accords préalables.

428. Communication vers les médias et information des autorités publiques

Quelles que soient la nature et la gravité de l'événement, un communiqué de presse même succinct doit être élaboré dans les premières heures de l'intervention.

Pour les incidents de niveau 2 et 3, aucune communication ne peut être adressée vers les médias ou diffusée sur Internet avant que les services de l'État n'aient été préalablement informés.

Pour ce qui concerne le déroulé de l'intervention en mer, la communication vers les médias et l'information des autorités centrales sont assurées respectivement par la cellule communication et l'EGC.

Aucune communication ne peut émaner de l'EGI sans que le préfet n'en ait été avisé et l'ait approuvée.

La communication médiatique est validée par le chef du COD avant approbation du préfet.

429. Arrêt des opérations

L'arrêt des opérations est décidé par le DOS sur proposition du directeur d'intervention ou du responsable d'intervention.

Les différentes autorités intéressées en sont informées par message.

La décision de suspendre les opérations en mer n'a pas d'incidence sur la poursuite des opérations à terre.

L'EGI reste en liaison avec le centre opérationnel gérant les opérations terrestres (PCO) via l'EGC jusqu'à la fin de l'intervention terrestre.

Une fois l'intervention en mer achevée, l'EGI se tient à la disposition du PCO pour répondre à d'éventuelles demandes de concours afin de faciliter la poursuite de l'intervention à terre.

De façon analogue, l'EGC reste en contact avec le COD afin de faciliter la continuité de la gestion de la crise à terre.

431. Présentation générale

Missions

L'EGI :

- dirige et coordonne l'intervention en mer, conformément à la stratégie générale arrêtée par le DOS en fonction des moyens à disposition ;
- détermine la tactique d'intervention, en fonction des moyens, du temps imparti, de l'éloignement et de l'ampleur de l'événement ;
- rend compte à l'EGC et informe par interface le COSIS/PCO à son niveau.

Responsabilités

L'EGI doit :

- coordonner les moyens de l'intervention, le cas échéant en projetant un coordonnateur des opérations sur zone (OSC) ;
- déterminer les moyens les plus adaptés pour intervenir ;
- mobiliser les moyens dans le cadre des procédures habituelles ou via l'EGC ;
- informer de façon efficace et continue l'EGC ;
- veiller à la sécurité des moyens et hommes engagés en mer ;
- exprimer auprès de l'EGC les besoins en moyens d'action, logistiques, de matériels ou de personnel nécessaire pour la conduite de l'intervention ;
- s'assurer que les priorités d'intervention soient respectées à tout moment par tous les intervenants.

En niveau 3 :

- Informer de façon efficace et régulière l'EGC.
 - Exprimer auprès de l'EGC les besoins en moyens d'action, logistiques, de matériels ou de personnel nécessaires pour la conduite de l'intervention.

Mise en oeuvre

Le centre opérationnel est armé en effectif renforcé pour former l'EGI pour les événements de niveau 2 ou 3.

Le(s) centre(s) opérationnel(s) (PC AEM et/ou CROSS) est/sont armé(s) en équipe de gestion d'intervention (EGI) sur décision de l'officier de permanence du centre opérationnel concerné (POLMAR, ANED) ou du CMS (SAR). Cette décision est confirmée dès que possible par le directeur du CROSS (ANED), le commandant de l'ELEBN (POLMAR), ou le responsable de l'organisation SECMAR (SAR)

Le directeur ou commandant du centre opérationnel concerné, ou le responsable de l'organisation SECMAR est « directeur d'intervention », il commande l'EGI.

Composition

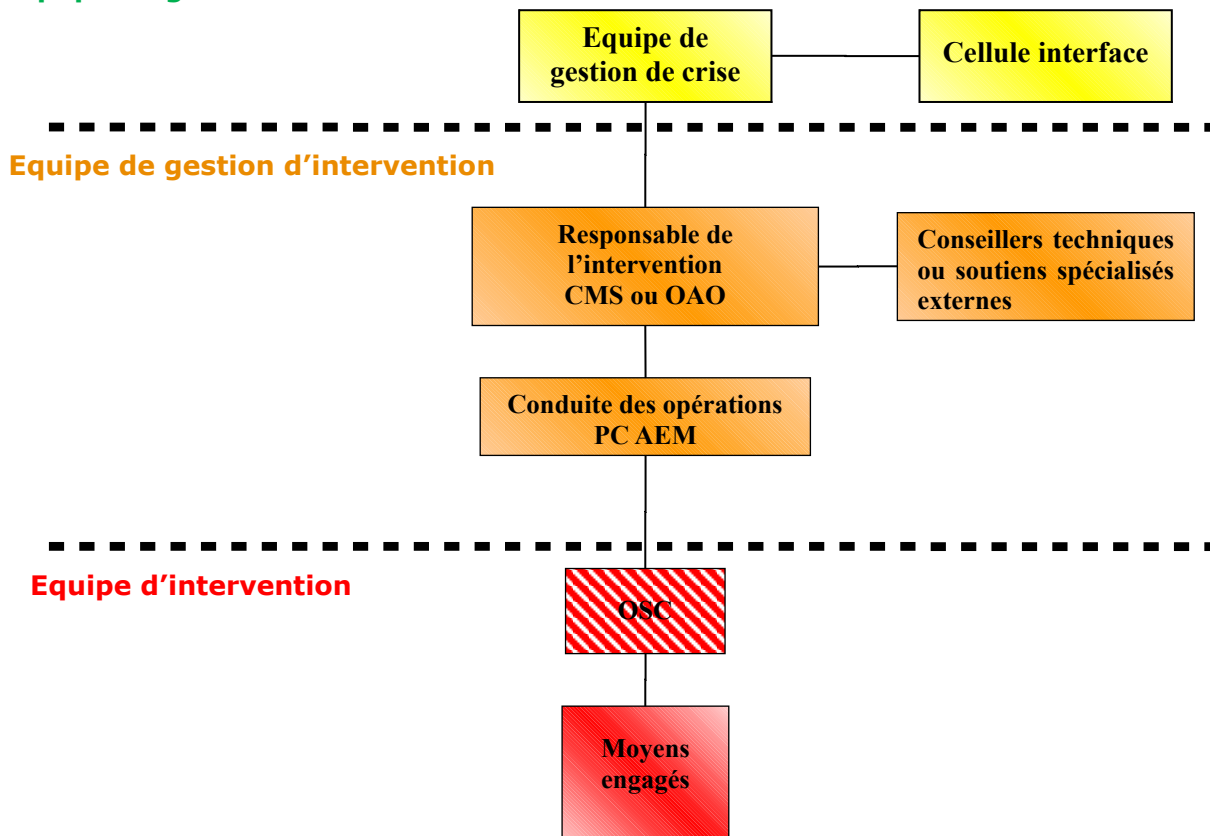
La composition de l'EGI est variable en fonction du type d'événement en mer et du ou des centre(s) opérationnel(s) compétent(s) pour intervenir. Cependant, des rôles communs existent dans tous les cas :

- le directeur d'intervention, directeur du CROSS, commandant en second de l'ELEBN ou responsable de l'organisation SECMAR ;
- le responsable d'intervention, officier de permanence du CROSS, ou officier d'astreinte opérations de l'ELEBN, ou CMS. Il coordonne et conduit l'intervention. En l'absence du directeur de l'EGI, il occupe la fonction de directeur d'intervention ;
- la fonction « chef de quart », qui assiste le responsable de l'intervention. Elle est assurée par l'opérateur de quart au PC AEM ou au CROSS;
- la fonction « transmissions » adjoint du « chef de quart », assurée par l'opérateur d'astreinte au PC AEM. Il assure le suivi chronologique des événements, le renseignement de SYNERGI et la rédaction de la main courante ;
- la fonction de conseil technique extérieur, apportant une information technique ou médicale directement applicable à la conduite de l'intervention.

Le PC AEM est armé en effectif renforcé sur décision ou accord du commandant de l'ELEBN afin de former l'EGI pour les événements de niveau 2 et 3.

Organigramme de l'EGI

Equipe de gestion de crise



432. Choix des moyens engagés

Le choix des moyens, leur engagement et leur désengagement sont de la responsabilité exclusive du responsable d'intervention.

Dans la phase initiale de l'intervention, **le responsable d'intervention définit directement** la mission de chacun des moyens qu'il engage. Il en assure le contrôle opérationnel dans le respect du contrôle opérationnel assumé par chaque administration sur ses moyens.

Des moyens de renfort peuvent être mobilisés et mis en route par l'EGC, en fonction des besoins exprimés par le directeur d'intervention et en concertation avec lui.

Lorsqu'un coordonnateur sur zone (OSC) met en œuvre le plan d'exécution défini par le responsable d'intervention, il effectue le relais avec les moyens sur le lieu de l'action et organise le déploiement tactique des moyens, tout en informant continuellement le directeur d'intervention.

Les moyens des pays voisins sont mis en œuvre selon les procédures habituelles de coopération pour les opérations en mer.

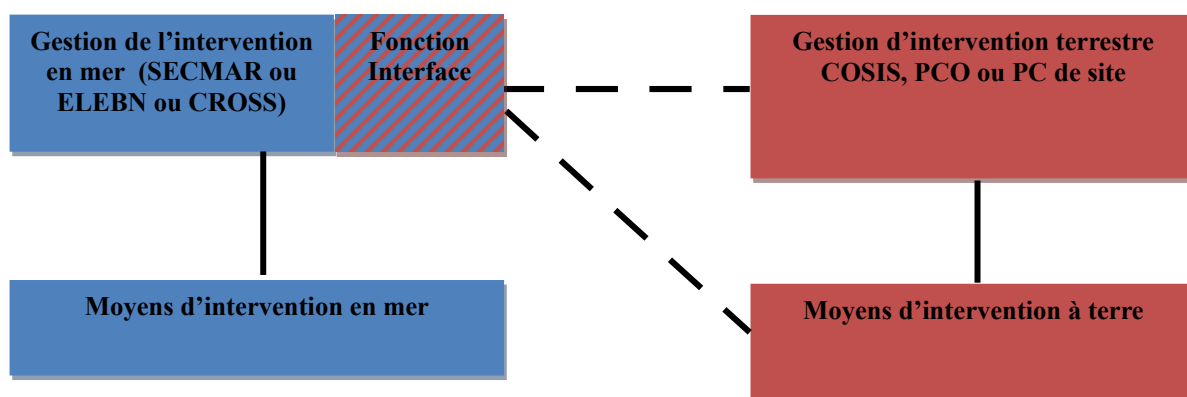
433. Modalités d'intervention

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

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

En conséquence, le dispositif ORSEC maritime ne saurait constituer un guide de conduite des opérations. Le directeur de l'intervention devra adapter son action en fonction de chaque situation.

434. Interface entre centres opérationnels terrestres et maritimes



Liaison entre centres opérationnels dans la phase de montée en puissance

- Avant l'armement de l'EGI et du COD/PCO armé dans son dispositif ORSEC, le centre opérationnel concerné communique ses informations vers ses interlocuteurs courants (COSIS, COG, SMUR, SCMM,...).

Liaison entre l'EGI et le COD/PCO, activé dans son dispositif ORSEC

- L'EGI (organisation SECMAR ou ELEBN ou CROSS) utilise sa cellule interface pour diffuser à bon niveau l'information à destination de toutes structures terrestres opérationnelles de son niveau.
- L'EGI doit renseigner autant que possible le COD, armé dans son dispositif ORSEC afin de définir l'impact de l'événement à terre pour optimiser la prise en charge terrestre: à quel endroit, à quelle heure, de quelle quantité, comment.
- Le COD, armé dans son dispositif ORSEC, a la charge de transmettre toute information technique et logistique vers les différents centres opérationnels terrestres impliqués dans l'intervention à terre.
- Dans certains cas où la situation opérationnelle l'impose, l'EGI pourra être amenée à échanger directement avec le PCO, en établissant une conférence à trois avec le COD, armé dans son dispositif ORSEC.

435. Soutien technique ou médical à la conduite de l'intervention

En fonction du type et de l'ampleur de l'intervention, le responsable de l'intervention peut solliciter différents types d'expertise technique ou médicale.

A la différence du conseil d'expert de l'EGC, le soutien technique permet d'orienter immédiatement la conduite d'intervention.

Voici les principales fonctions pouvant être amenées en expertise technique :

| Types d'intervention | Soutien technique ou médical |
|----------------------|---------------------------------|
| SAR | SMUR - CSN – Armateur |
| POLMAR | ARS - DAAF - INERIS - CEPPOL |

440. Gestion des moyens engagés sur zone

441. Présentation générale

Le responsable de l'intervention coordonne les moyens engagés sur zone, directement ou par l'intermédiaire d'un OSC, l'équivalent d'un commandant tactique sur zone.

Le responsable d'intervention attribue des tâches aux moyens qu'il engage et répartit les zones de travail.

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 des procédures propres à chaque organisme (FAZSOI, SNSM etc.).

Lorsqu'un OSC est désigné, il reçoit normalement délégation du responsable d'intervention pour attribuer les tâches aux moyens et répartir les zones de travail conformément au plan d'exécution arrêté par le directeur d'intervention. Dans tous les cas, les moyens engagés demeurent sous la seule responsabilité du responsable d'intervention qui les coordonne.

Ces moyens peuvent être nautiques ou aériens, civils ou militaires, français ou étrangers. Les moyens étrangers sont mobilisés par l'EGC et mis en œuvre dans le cadre des accords correspondants. Le concours de moyens privés ou étrangers n'est acquis et gratuit que pour les opérations de sauvetage de la vie humaine. Dans tous les autres cas, leur concours peut être obtenu dans le cadre de plans, d'affrètements ou de réquisitions qui sont traitées au niveau de l'EGC.

Lorsque de nombreux moyens aériens sont engagés dans l'opération, l'OSC ou le responsable d'intervention, peut être assisté d'un coordonnateur des opérations aériennes (AOC), spécialiste aéronautique civil ou militaire.

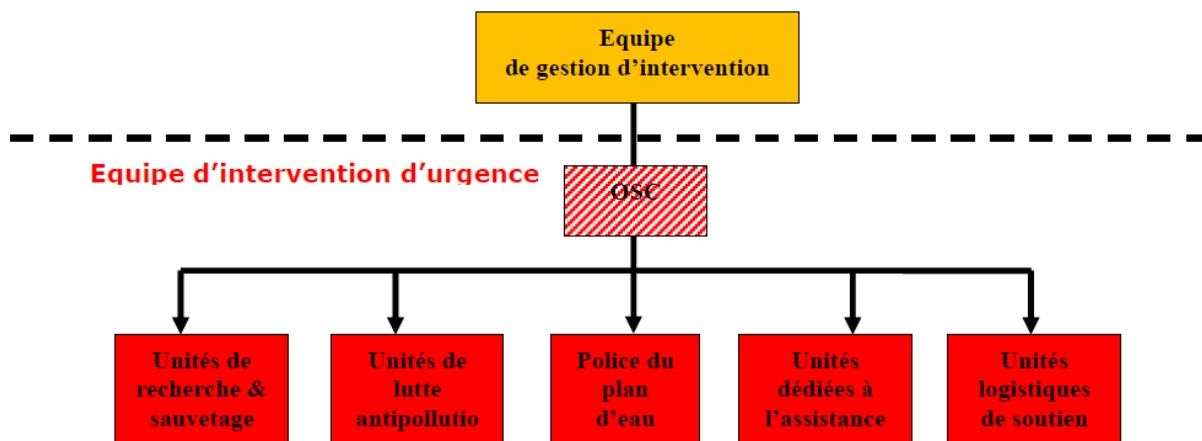
442. Composition

La fonction des moyens d'intervention engagés dépend du type de sinistre et de leurs capacités.

Un même sinistre peut entraîner la mise en œuvre simultanée de moyens d'intervention aux fonctions différentes.

Associées à ces moyens, des unités dédiées au soutien logistique des moyens d'intervention peuvent être engagées.

De façon générale, une police du plan d'eau peut être mise en œuvre afin que les unités d'intervention ne soient pas gênées dans leurs opérations ou pour assurer la sécurité de la population.



443. Missions et responsabilités

Missions

La mission des moyens est de faire cesser le danger constitué par le sinistre.

L'OSC est chargé du déploiement tactique des moyens sur zone.

Le DOS peut décider qu'un ou plusieurs moyens de l'État soient engagés afin d'assurer la police du plan d'eau et de l'espace aérien. Le DOS peut placer ce moyen sous la direction de l'EGI qui peut déléguer sa conduite à l'OSC ou à l'AOC.

La mission de ces moyens consiste, à titre principal, à éviter tout sur-accident, notamment en informant et en éloignant de la zone du sinistre les navires en transit non intégrés au dispositif de la présence d'opérations.

Responsabilités

Les moyens interviennent conformément aux directives du responsable d'intervention ou de l'OSC. Les chefs de bord rendent compte de leur action à l'EGI

444. Interface entre moyens engagés

Il n'y a pas d'interface directe entre les moyens engagés à terre et en mer.

L'information du terrain transite nécessairement par l'EGI puis, éventuellement, l'EGC pour être partagée avec les unités engagées à terre.

450. Configuration spécifique « SAR »

La présente déclinaison du système de gestion d'incident a pour vocation de définir les spécificités de l'organisation ORSEC maritime dans son volet SAR.

451. Spécificités de l'ORSEC en configuration « SAR »

L'organisation SECMAR

Par délégation du préfet de la Réunion, le préfet de Mayotte est investi d'une responsabilité générale en matière de sauvegarde des personnes en mer.

Le responsable de l'organisation SECMAR est le représentant permanent du préfet de Mayotte pour l'exercice des missions s'attachant à cette responsabilité.

Le CMS assure la coordination de l'ensemble des opérations de recherches et de sauvetage des personnes en détresse en mer.

Dans le cas spécifique d'une recherche d'aéronef en mer, l'ARSC devient EGI et dirige la phase de recherche jusqu'à ce que la localisation de l'aéronef en mer soit confirmée. L'EGI est constitué au PC AEM pour la phase suivante de sauvetage en mer.

Dans ce cas particulier, le COD doit arbitrer l'usage des moyens entre l'ARSC dédiés à sa mission de recherche et le SECMAR dans la montée en puissance de sa mission de sauvetage.

Autant que possible, les gestionnaires d'intervention se tiennent réciproquement informés de leurs actions.

Le coordonnateur de la mission de sauvetage (CMS)

Le Préfet de Mayotte, sur proposition du responsable de l'organisation SECMAR, désigne un coordonnateur de la mission de sauvetage (CMS) pour la coordination des opérations. Il prend alors la direction de l'EGI.

Le CMS :

- recueille et évalue les éléments de l'alerte,
- établit le plan d'action en réponse à l'événement,
- demande le concours des unités nécessaires à l'accomplissement du plan,
- coordonne l'action de ces unités durant la mission,
- reçoit directement des messages émanant de ces unités relatifs à l'exécution des tâches attribuées,
- libère les unités lorsque leur assistance n'est plus nécessaire.

Pour l'exercice de la mission qu'il coordonne, le CMS dispose de tous les moyens nautiques et aériens, publics et privés, français et étrangers disponibles pour participer aux opérations.

Il est placé sous l'autorité du responsable de l'organisation SECMAR auquel il rend compte notamment du plan adopté ainsi que des modifications apportées.

Le coordonnateur sur les lieux de l'action (OSC)

Le CMS peut désigner, s'il l'estime nécessaire et en fonction des moyens engagés, un coordonnateur sur les lieux (*on scene coordinator* - OSC). Celui-ci doit être le commandant ou le chef de bord d'une unité de sauvetage ou d'un navire engagé dans l'opération le plus apte à remplir cette mission. Il doit être équipé des moyens de transmission suffisants pour assurer la coordination sur zone et maintenir une liaison continue avec le CMS.

Un OSC basé à terre peut également être désigné par le CMS, notamment en cas d'opérations se déroulant à proximité immédiate du littoral et faisant appel à des services d'intervention terrestres (sapeurs-pompiers, gendarmerie...).

Le coordonnateur air (AOC)

Le CMS, responsable d'intervention, peut demander à un spécialiste aéronautique d'assumer les fonctions de coordonnateur air (AOC), afin de coordonner l'emploi des aéronefs au profit de l'intervention. Ses principales attributions sont de :

- préserver la sécurité des vols ;
- affecter les priorités et répartir les tâches entre les moyens ;
- coordonner l'exploration des zones de recherche.

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

A défaut de désignation d'un AOC, l'EGI assure simplement l'information des aéronefs engagés de la présence des autres mobiles aériens dont il a connaissance. Les commandants d'aéronefs appliquent alors les règles de la circulation aérienne en vigueur. L'information aéronautique (NOTAM) est, dans ce cas, assurée par la DGAC, à la demande de l'EGC (niveau 3) ou du PC AEM (niveau 1 et 2).

Le directeur des secours médicaux (DSM mer).

Le CMS, via le COD, est assisté d'un médecin, directeur des secours médicaux mer (DSM mer), chargé de coordonner la mise en place de l'organisation médicale pour la mer, de gérer les renforts médicaux et d'assurer la liaison avec l'organisation médicale à terre.

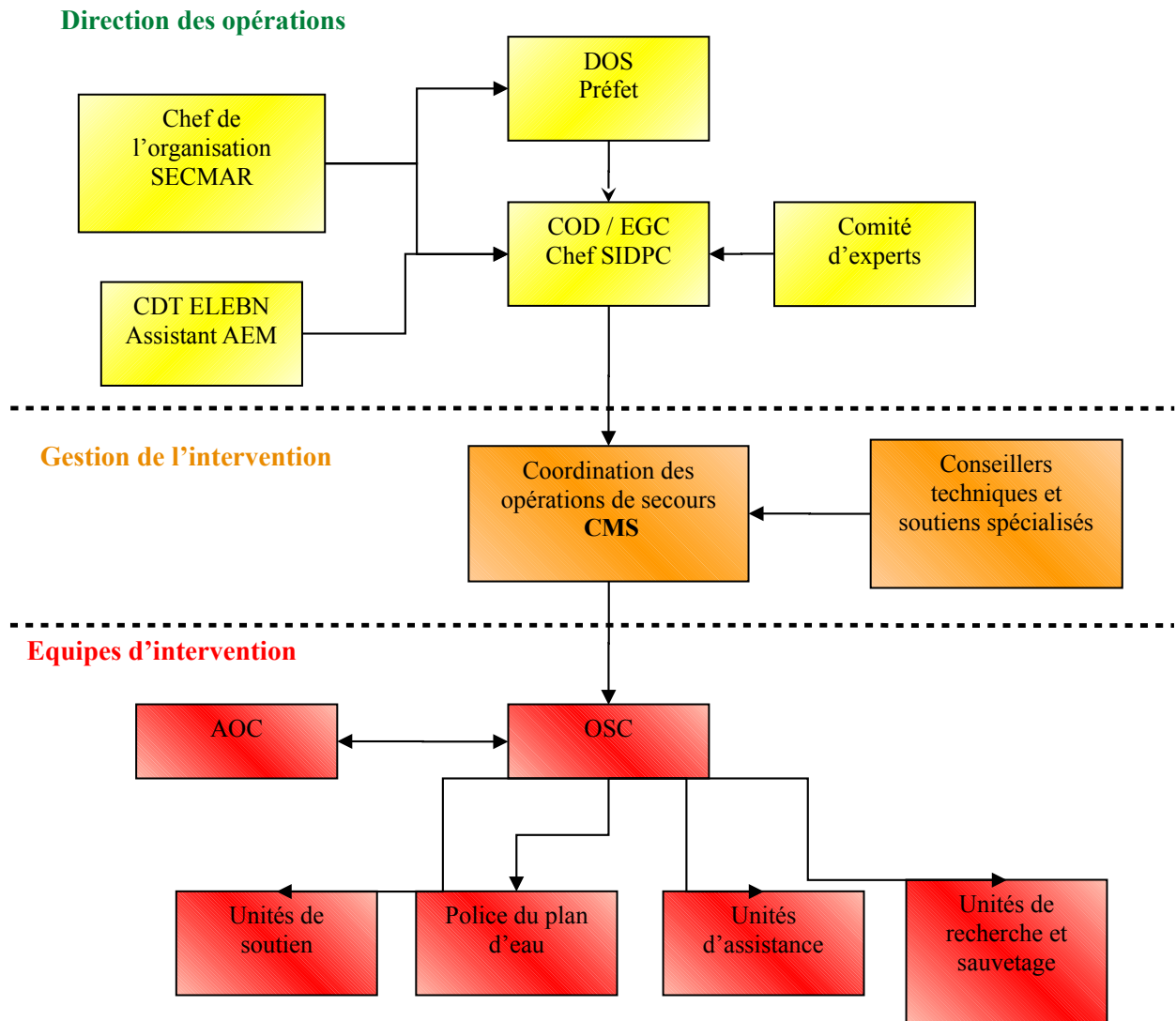
La cellule interface du COD.

Dès que la situation l'exige, le COD/EGC arme une cellule interface chargée de centraliser les informations et d'assurer la coordination avec l'organisation des opérations secondaires à terre (COSIS puis PC opérationnels).

Cette cellule interface, dirigée par le chef du COD, est notamment chargée d'assurer la continuité des informations en provenance du PC AEM en configuration SECMAR et de transmettre aux autorités terrestres les décomptes des personnes (passagers et membres d'équipage) initialement à bord du navire sinistré puis conduits à terre par les unités de sauvetage.

Une liaison permanente est établie sur l'initiative du CMS entre le PC AEM, le PC opérationnel terre (PCO) et le centre opérationnel départemental (COD) grâce aux moyens téléphoniques filaires classiques. Cette liaison 3 points est doublée et sécurisée par des moyens de radio transmission mis en œuvre par le SIC de la préfecture.

Les liaisons avec les autorités sont assurées par la préfecture de Mayotte via le COD.



Au niveau des gestionnaires de crise : les points de débarquement

Dès le début d'une opération SAR nécessitant une évacuation du navire, le DOS, assisté du commandant de l'ELEBN et du chef du SIDPC propose le ou les point(s) de débarquement et d'accueil des naufragés.

Sauf cas de force majeure, le choix s'effectue sur la liste des points évoqués dans les parties « terre » et dans le chapitre « 700 - outils opérationnels d'aide à la gestion de crise ». Il est fonction du ou des type(s) de navire(s) sinistré(s), des types de pathologie des victimes, des infrastructures existantes et tient compte des indications techniques portées sur les fiches signalétiques établies pour chaque site répertorié.

Au niveau des gestionnaires d'intervention : l'interface médicale

Une fois le premier bilan médical dressé, l'EGI met en place régulièrement des conférences à trois entre :

- le COD ;
- le DSM mer (médecin chargé des soins médicaux à bord) ;
- le SMUR.

Le SMUR joue le rôle de conseil et de régulateur médical au bénéfice du responsable de l'intervention.

Dès lors que de nombreuses victimes sont concernées et que la situation du navire le permet, la médicalisation des victimes à bord du navire est la priorité afin d'éviter les difficultés inhérentes à l'évacuation de nombreuses victimes vers la terre.

Principes de base

- Assurer la médicalisation des victimes en mer ;
- Assurer la prise en charge immédiate des naufragés une fois à terre ;
- Le responsable de l'intervention reste 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 DSM, restent 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.

Alerte et évaluation médicales

Dès réception d'une alerte relative à un secours à naufragés avec victimes, le CMS engage, selon la situation du navire, l'équipe médicale d'évaluation choisie par le SMUR.

Le CMS sollicite immédiatement le SMUR pour désigner un médecin de liaison au sein de la cellule interface de l'EGI. En l'absence de médecin à bord du navire, et jusqu'à l'arrivée à bord de l'équipe médicale d'évaluation, le médecin de liaison exerce les fonctions de Directeur des Secours en Mer (DSM).

Le médecin de liaison et le SMUR déterminent conjointement, notamment à partir de la disponibilité des moyens et des premiers éléments recueillis, la configuration de l'organisation médicale à mettre en place en mer (évacuations, mise en place d'un PMA mer...). Ils déterminent les points de rendez-vous entre les équipes des SMUR maritimes et les vecteurs mobilisés par l'EGI.

Le médecin qui dirige la première équipe d'évaluation médicale est chargé de l'évaluation de la situation puis d'en rendre compte au CMS et au SMUR. Le CMS met en place une conférence à trois (CMS, SMUR, médecin à bord). Il est désigné DSM à son arrivée à bord.

Le COD informe le CMS des points de rendez-vous avec les vecteurs.

Centre hospitalier de Mayotte - SMUR

Lors de la première conférence à trois (CMS, SMUR, commandant du navire) mis en œuvre par le CMS après réception de l'alerte, le SMUR établit un premier bilan médical.

Le SMUR détermine, conjointement avec le responsable d'intervention, le dispositif de secours médical

à mettre en place en mer (et coordonne, en concertation avec le CMS, la mise en place de ce dispositif :

- évacuation sanitaire (EVASAN) ou médicalisée (EVAMED) :
 - par hélicoptère (urgence absolue dont la condition médicale permet le treuillage)
 - par voie maritime (urgence médicale absolue ou relative, dont la condition permet une évacuation maritime) ;
- mise en place d'un poste médical avancé (PMA).

Le SMUR désigne formellement le DSM mer et le médecin de liaison devant rallier le PC AEM. Il en informe le CMS.

Le SMUR apporte à l'EGI l'expertise médicale nécessaire ; il peut être amené à réguler des EVASAN/EVAMED de première urgence.

Le SMUR formule les demandes de renforts médicaux (y compris zonaux) et gère conjointement avec le CMS l'intégration de ces renforts dans le dispositif en mer.

Le SMUR informe de façon régulière le médecin de liaison de toutes les décisions susceptibles d'avoir un impact sur la conduite ou la coordination d'ensemble, en particulier :

- la mise en place progressive du dispositif médical en mer ;
- la mise en place progressive du dispositif médical à terre ;
- la recherche de renfort en matériel médical ;
- la recherche de renfort en personnel médical ;
- les besoins logistiques ou d'acheminement ;
- la liste nominative et réactualisée des victimes avec leur catégorisation (UA/UR/impliqués).

Le SMUR assure l'interface Mer-Terre pour permettre la continuité de la chaîne médicale et renseigner les équipes chargées de l'accueil à terre des victimes et préparer cet accueil.

Le SMUR propose au cours d'une conférence à trois (SMUR, COSIS, EGI) le ou les points de débarquement des blessés. Le choix final des points de débarquement est arrêté par le DOS, sur proposition du directeur d'intervention.

Médecin de liaison (au sein du COD)

Le médecin de liaison, au sein du COD, exerce les fonctions d'interface entre le responsable d'intervention et le SMUR. Il transmet également à l'EGI l'information utile collectée auprès du SMUR, via la liaison directe qui lui est dédiée.

Il s'assure de l'information complète du DSM mer, du SMUR et des moyens déployés en matière d'aide médicalisée.

Il transmet au SMUR l'information utile collectée auprès de l'EGI et de l'EGC.

Il établit au moins une série de deux conférences à trois successives :

- la première regroupant (CMS, DSM mer, SMUR) a pour finalité d'établir un dernier bilan technique, logistique et médical avant l'arrivée des victimes à terre ;
- la seconde regroupant (CMS, DSM terre, SMUR) a pour finalité d'assurer le débarquement des victimes à terre dans les meilleures conditions.

Directeur des secours médicaux mer (DSM mer)

Ce médecin prend immédiatement contact avec le capitaine du navire et le responsable des premiers soins à bord. Éventuellement, il conseille le capitaine du navire.

Après avoir pris en compte le dispositif mis en place et les premiers éléments d'évaluation médicale fournis par le bord, il évalue la nature et la gravité des pathologies. Il recense les victimes et anticipe leurs évolutions.

Il recueille et transmet toutes les informations pouvant orienter la gestion d'intervention. Il répartit les tâches et organise les équipes médicales de renfort et organise la prise en charge des victimes. Il constitue une liste nominative de victimes en mentionnant le problème médical principal posé, et la transmet au SMUR.

Il peut, le cas échéant, demander au bord d'assurer l'acheminement ou le déplacement d'une ou plusieurs victime(s) afin de procéder à son évacuation.

Le DSM mer communique régulièrement au CMS, si possible par conférence à trois avec le SMUR, un point de situation. Il demande directement au CMS les vecteurs nécessaires aux évacuations ou les transferts vers un centre de soins qu'il estime nécessaires.

Le DSM mer est en relation régulière avec le SMUR pour lui communiquer toutes les informations utiles à l'organisation des renforts en homme et en matériels en mer et pour la prise en charge médicale des victimes à terre.

Mise en place d'un poste médical avancé (PMA) en mer

Lorsque la mise en place d'un PMA mer a été décidée par le CMS, l'EGC est saisie pour valider ce choix.

Le PMA peut être placé :

- sur le navire sinistré lui-même ;
- sur une unité de sauvetage ;
- sur un navire à proximité.

Ses missions sont :

- de regrouper les victimes en continuité avec les dispositions du bord, afin de matérialiser un « point santé » ;
- de catégoriser les victimes (UA, UR, impliqués) et de mettre en œuvre en priorité les mesures de survie pour les UA ;
- de participer à l'acheminement, avec l'aide du bord, des victimes vers les points d'évacuation.

Interface médicale mer-terre

Les victimes passées par le PMA du bord ne doivent pas repasser par un PMA terrestre mais être directement orientées vers un point de répartition des évacuations (PRE) mis en place à terre.

Lorsque le nombre de victimes ou la cinétique de l'événement n'a pas permis un passage au PMA du bord, les victimes non triées sont acheminées vers un PMA à terre pour, *a minima*, être comptabilisées et identifiées.

La prise en charge des impliqués indemnes

Les impliqués ne nécessitant pas d'évacuation hospitalière sont recensés et identifiés à l'entrée du PMA puis dirigés vers une structure temporaire d'accueil ou d'hébergement, où ils pourront faire l'objet d'une prise en charge médicale et psychologique dans le cadre de l'action de la Cellule d'Urgence Médico-Psychologique (CUMP).

Ils seront pris en charge (couvertures, vêtements, boissons...) et feront l'objet d'une surveillance médicale.

L'organisation matérielle de ces structures temporaires d'accueil relève de la compétence des maires des communes sur le territoire desquelles elles sont installées dans le cadre de la mise en œuvre du plan communal de sauvegarde (PCS).

Les organisations de secouristes et associations caritatives peuvent être sollicitées par l'ARS pour participer à leur fonctionnement.

Le plan départemental d'hébergement peut être déclenché si nécessaire par le Préfet de Mayotte.

La prise en charge des victimes décédées

Les victimes décédées sont recensées et identifiées puis conduites dans un dépôt mortuaire sous le contrôle de l'autorité judiciaire.

Il appartient au maire de la commune sur laquelle est implanté le PMA de mettre à disposition un local pouvant accueillir les corps des personnes décédées.

Les associations

Les associations locales (Croix-Rouge, Secours catholique, APDSM) présentent de bonnes capacités de mobilisation et d'action. Elles peuvent apporter leur concours dans la gestion des opérations à terre notamment en termes de soutien, de prise en charge matérielle des naufragés et d'aide aux victimes.

Elles peuvent être engagées, sur décision du Préfet, pour participer au fonctionnement des structures d'accueil et d'hébergement.

460. Configuration spécifique « ANED »

La présente déclinaison du système de gestion d'incident de l'ORSEC maritime a pour vocation de définir l'organisation ORSEC maritime dans son volet d'assistance à navires en difficulté (ANED).

461. Spécificités de l'ORSEC en configuration « ANED »

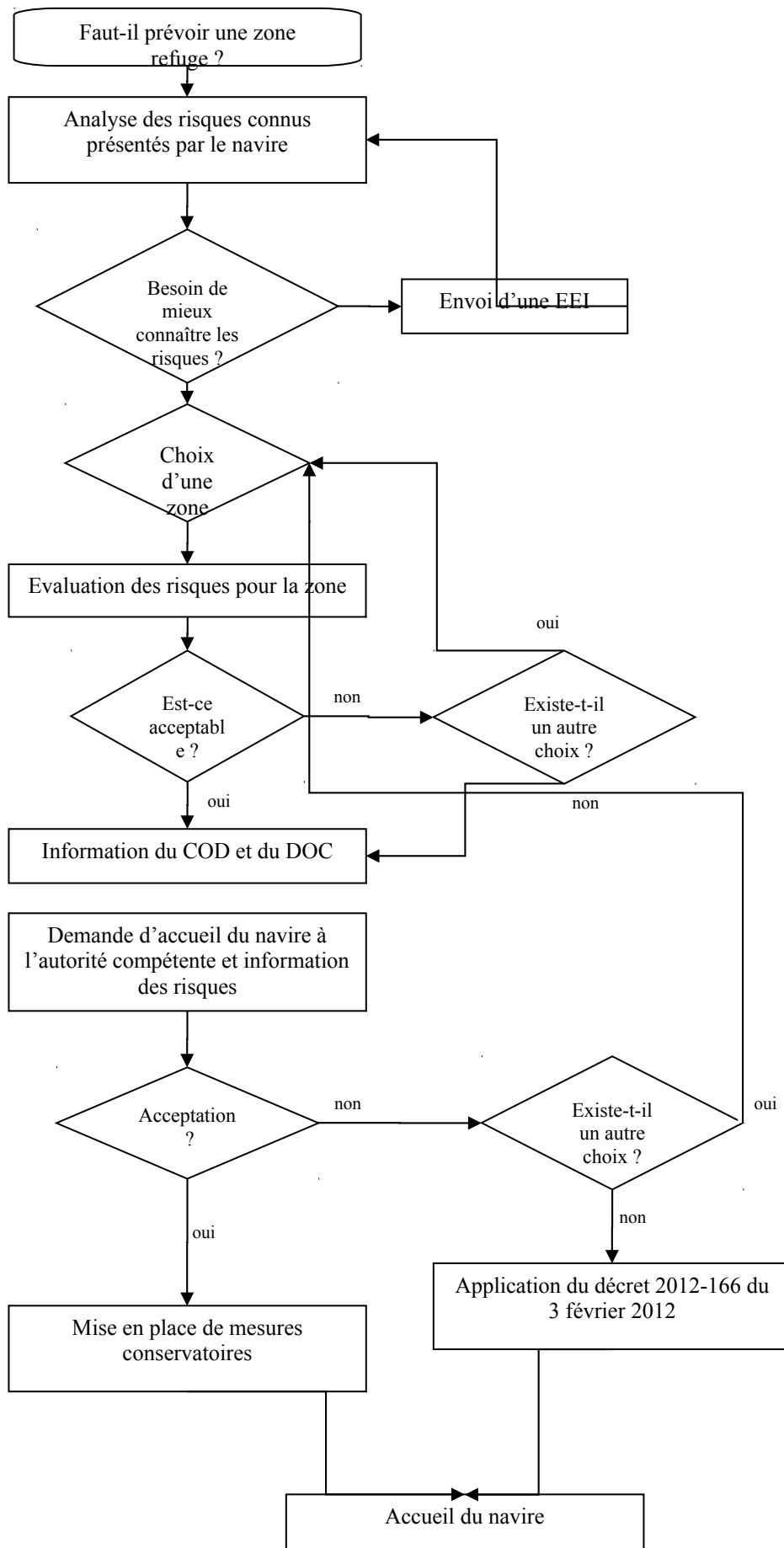
Gestion de crise « ANED »

Le préfet de la Réunion, DDG AEM est responsable de l'assistance aux navires en difficultés en mer et ce, même dans les eaux intérieures et territoriales de Mayotte.

En étroite concertation avec le directeur d'intervention, le DOS, assisté du CZM ainsi que du

commandant de l'ELEBN et du COD quand cela est nécessaire, prend les décisions stratégiques qui vont guider l'intervention :

- activation de l'équipe d'évaluation et détermination de sa composition ;
- désignation de son chef ;
- définition de ses missions, envoi à bord et repli ;
- définition des missions, des règles d'engagement, de l'envoi et du repli des équipes d'intervention ;
- décision d'escorte du navire en difficulté ;
- décision d'engagement des moyens de remorquage (contrat d'affrètement de la marine nationale ou remorqueurs réquisitionnés), décision de prise de remorque d'office ou dans un cadre commercial ;
- détermination d'un lieu de refuge ou port d'accueil selon le logigramme suivant ;
- mise en œuvre de tous outils juridiques et réglementaires appropriés ;
- concertation ou négociation avec l'armateur ou son représentant.

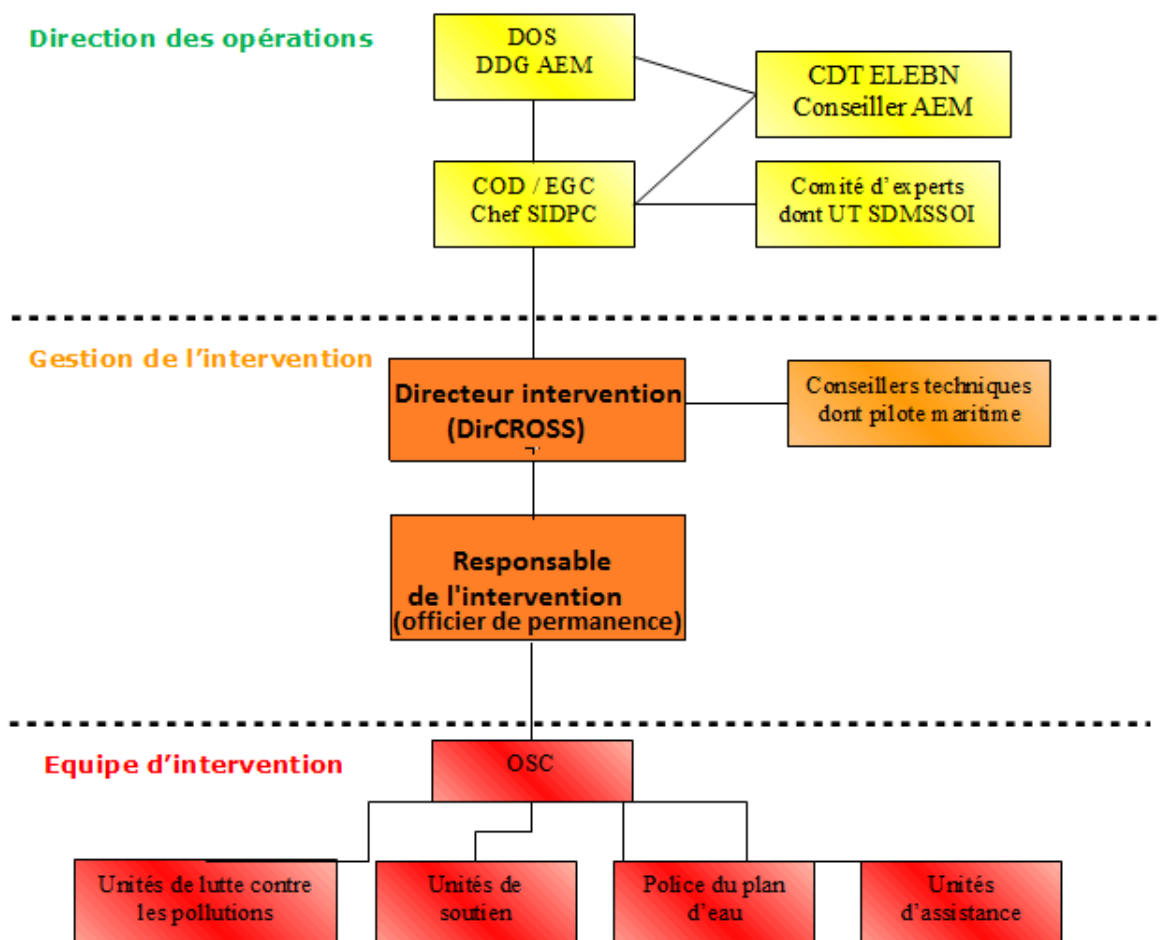


Le CROSS RU assure les fonctions de service d'assistance maritime (MAS). A ce titre, il remplit le rôle d'EGI en ANED. Cependant, compte-tenu de l'éloignement et des spécificités du territoire mahorais, il peut s'appuyer au niveau local sur l'ELEBN, qui constitue une équipe renforcée au PC AEM.

L'EGI a notamment pour missions de :

- recevoir les comptes-rendus, consultations et notifications d'événements de mer par les navires ;
- suivre la situation du navire si elle peut conduire à un besoin d'assistance ;
- assurer la liaison entre le navire et la terre quand la situation nécessite des échanges permanents d'information ;
- assurer la liaison avec les équipes d'évaluation ;
- assurer directement, ou le cas échéant via un OSC, la liaison avec les équipes d'intervention engagées à bord du navire en renfort et soutien du commandant du navire ;
- assurer la liaison entre les intervenants privés dans une opération d'assistance maritime entreprise à la demande de l'armateur.

462. Organigramme ORSEC en configuration « ANED »



463. Comité d'experts de l'EGC en configuration spécifique « ANED »

L'expertise portera sur la capacité des services de l'État à mettre en sécurité le navire ou à le conduire vers un lieu/port de refuge.

Pour cela, le DOS pourra requérir l'expertise :

- d'un inspecteur de la sécurité des navires du CSN (structure du navire, stabilité, mécanique, exploitation) ;
- de l'armateur ou son représentant ;
- d'un *salvage master* ;
- d'un représentant du port/lieu de refuge ;
- d'un pilote portuaire accès au lieu ou port de refuge.

464. Soutien technique à l'EGI en configuration spécifique « ANED »

Le soutien technique portera sur la capacité à porter assistance au navire dans son ensemble.

Pour cela, le responsable de l'intervention pourra notamment requérir l'expertise :

- d'un inspecteur de la sécurité des navires d'un CSN (structure du navire) ;
- d'un sapeur pompier (intervention sur un incendie ou un risque chimique) ;
- d'un plongeur (intervention voie d'eau).

470. Configuration spécifique « POLMAR »

La présente déclinaison de la gestion d'un incident a pour vocation de définir les spécificités de l'organisation ORSEC maritime dans son volet antipollution par produits hydrocarbures ou chimiques.

Il n'existe pas d'outils d'aide à la décision en cas de déversement de matériaux radioactifs ou ionisants en mer

471. Spécificités de l'ORSEC en configuration « POLMAR »

Gestion de crise - POLMAR

Le préfet de Mayotte, assisté du commandant de l'ELEBN, est responsable de la lutte contre les pollutions en mer dans les eaux sous souveraineté française adjacentes à Mayotte.

Gestion d'intervention - conduite de l'intervention POLMAR

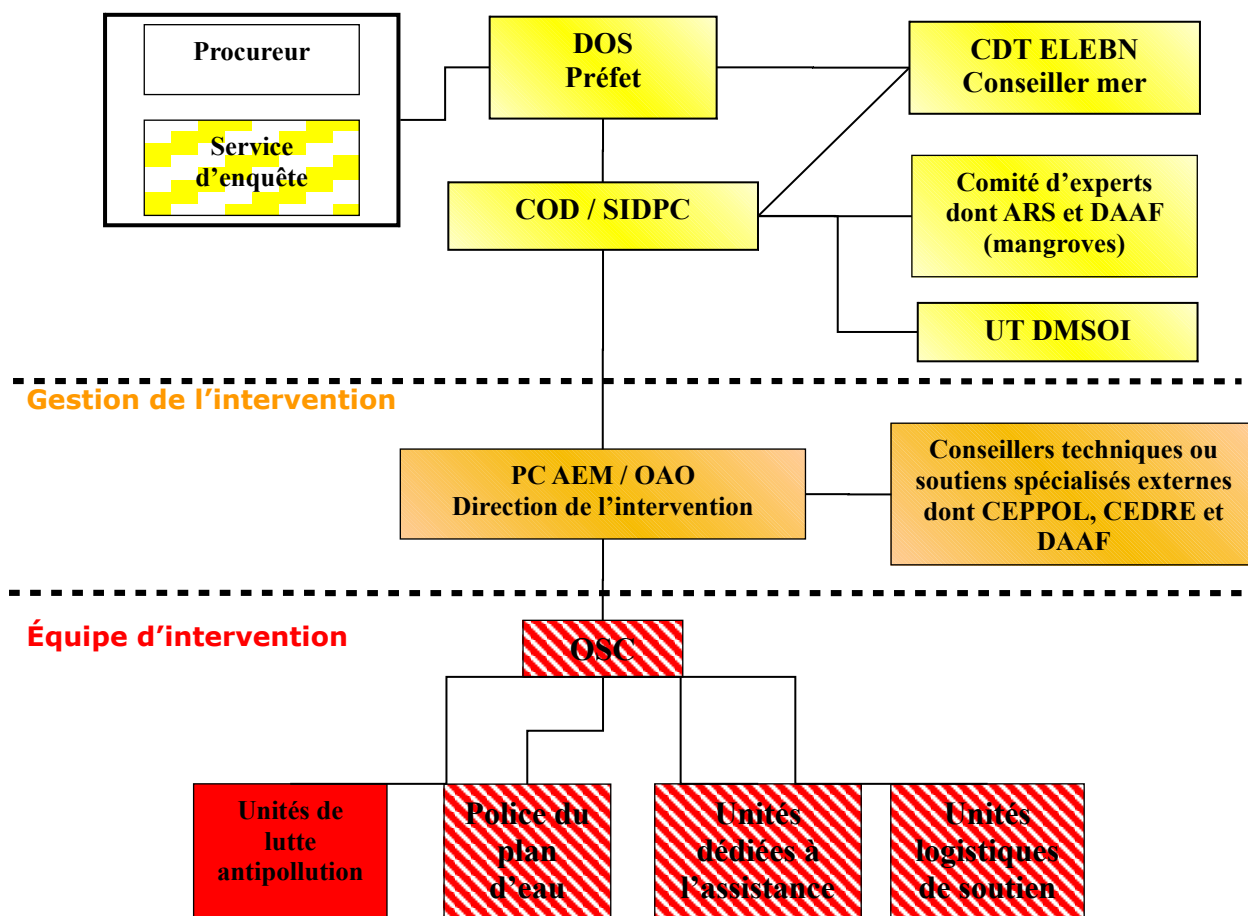
L'ELEBN est chargé de la lutte contre les pollutions en mer et s'appuie sur le PC AEM pour la coordination de l'intervention en mer.

L'officier d'astreinte opérations ou le commandant en second devient directeur et responsable d'intervention.

Il s'appuie sur un représentant de l'UT DMSOI dans la conduite de l'intervention dans les eaux intérieures ainsi que la mise en place du « deuxième rideau ».

472. Organigramme ORSEC en « POLMAR »

Direction des opérations



Gradation de l'interface Mer-Terre en configuration POLMAR

L'interface peut se limiter à :

- la seule commune, dont le littoral est ou risque d'être impacté ;
- au préfet de Mayotte, si l'impact dépasse le cadre de la commune ou si l'événement ne concerne qu'une seule commune mais est d'une gravité estimée forte ;
- au préfet de la Réunion si l'impact dépasse le cadre des eaux territoriales.

Au niveau des gestionnaires de crise

L'EGC informe le plus précisément possible les autorités terrestres du ou des lieux d'arrivée de la pollution afin d'assurer au mieux la protection des sites sensibles et de retirer les macro-déchets en préventif sur les sites qui ne peuvent être protégés.

Le représentant de l'UT DMSOI à l'EGC assure, entre autre, le relais d'information pour le gestionnaire du trafic si la pollution hydrocarbure ou chimique constitue une obstruction à la navigation.

⇒ Voir aussi Outils d'aide à la décision stratégique POLMAR/atlas de sensibilité environnemental du littoral

474. Comité d'experts de l'EGC en configuration spécifique «POLMAR »

Les principaux objectifs du comité d'experts sont d'évaluer le comportement et le vieillissement du produit, d'anticiper la dérive de la nappe ou du nuage mais aussi de proposer des stratégies de lutte à moyen et long terme.

En cas de dérive de nappes, l'EGC peut rassembler un comité de dérive, constitué de 5 organismes : CEDRE, METEO France, SHOM, marine nationale et IFREMER.

Dans le cas d'une pollution chimique, il convient également de déterminer la nature, la concentration, la dangerosité du produit (périmètre d'exclusion), ses incompatibilités et ses effets sur l'homme et l'environnement (faune et flore) dans le temps.

Placé au sein du comité d'experts de l'EGC, le P&I (*Protection and Indemnities*) est un assureur spécialisé représentant les intérêts de l'armateur lorsque l'État engage des moyens d'intervention aux dépens de l'armateur.

Le P&I recherchera la défense des intérêts de son client et validera les décisions d'action engagées par l'État. Il proposera le cas échéant des alternatives pour faire cesser dans les meilleurs délais le danger représenté par le navire.

475. Conseil technique à l'EGI en configuration spécifique «POLMAR»

Le directeur d'intervention peut avoir besoin d'un soutien technique de spécialistes pour la conduite

de la lutte.

Il peut s'agir de pouvoir obtenir :

- des informations relatives à l'emploi des matériels ou à la tactique d'intervention (CEPPOL) ;
- l'inventaire et les limites d'usage de matériel (secteur antipollution de l'ELEBN, autorité portuaire disposant de matériels de lutte) ;
- la définition d'un périmètre de sécurité ou d'intervention (pompiers) ;
- l'identification du produit (chimique - INERIS ; pétrolier - armateur) et son comportement (CEDRE, TOTAL) ;
- des informations sur l'intervention par plongeurs en eau polluée (plongeurs de la brigade nautique de la gendarmerie départementale, de la gendarmerie maritime ou de l'ELEBN).

480 - L'INFORMATION ET LA COMMUNICATION

Toute la communication est placée sous l'autorité du Préfet, ou d'un membre du corps préfectoral désigné par lui. Seules les personnes désignées à cet effet sont habilitées à délivrer des informations.

481- Information de la population

Le centre opérationnel départemental (COD) met en place une cellule d'information des populations (CIP), si cela s'avère nécessaire.

Le centre hospitalier met en place sa cellule de renseignements téléphoniques pour répondre aux questions des familles des victimes.

482- Relations avec les médias

Le cas échéant, le préfet et la compagnie maritime se concertent pour organiser la communication et ses différentes phases.

Lorsque des opérations impliquent de nombreuses victimes, une cellule unique d'information des populations (CIP) est mise en place à la préfecture.

Cette cellule dispose d'un numéro d'appel diffusé au public dès la mise en œuvre du dispositif. Il est communiqué à la population via les médias radiophoniques et télévisuels locaux ainsi qu'à l'UT DMSOI, l'ELEBN, la gendarmerie et du SIS pour transmission aux familles lors des éventuels appels à leurs centres opérationnels.

Les informations transmises à la CIP sont préparées par l'EGC, validées par le chef du SIDPC et approuvées par le DOS.

Les informations sur les victimes décédées ne sont données aux familles qu'après accord du parquet.

Lorsque les victimes sont nombreuses, il est préconisé d'organiser un point d'accueil des familles

avec l'armement d'une CUMP près du lieu de regroupement des corps.

Une « cellule de presse » proche du poste de commandement opérationnel (PCO) peut être déployée afin de renseigner en temps réel les médias sur l'évolution de la situation et les moyens engagés sans perturber les actions en cours..

Des « points presse » sont organisés régulièrement en relation avec le service communication de la préfecture pour délivrer aux journalistes une information actualisée complète sur l'événement.

La localisation des points d'accueil des journalistes est déterminée par le COD et communiquée à chaque service intervenant.

Au cours de la phase de montée en puissance du dispositif et, notamment, avant que la CIP soit opérationnelle, le PC AEM doit s'efforcer, lorsqu'il est sollicité en direct, de s'en tenir à des réponses d'attente brèves. La priorité, pour ce qui le concerne, doit absolument être donnée à la conduite des opérations.

483- Information des autorités zonales et nationales

L'information des autorités zonales et nationales est réalisée régulièrement par le centre opérationnel départemental (COD) au moyen de SYNERGI. Elle porte notamment sur :

- l'accident (type, localisation, produit, etc.) ;
- son évolution ;
- ses conséquences ;
- les opérations engagées ;
- la situation des moyens ;
- les stratégies de lutte envisagées ;
- les éventuelles demandes de renfort.

484- Les victimes ou rescapés de nationalité étrangère

La Direction de la Police aux Frontières (DPAF) est l'autorité de référence en ce qui concerne les opérations de régularisation de la situation des victimes ou rescapés de nationalité étrangère.

Toutefois, en ce qui concerne le contrôle de l'identité des naufragés, il peut être effectué par la Direction de la Police aux Frontières (DPAF) ou par la gendarmerie départementale en fonction des circonstances.

Les victimes ou rescapés de nationalité étrangère sont assujettis à la législation en vigueur sur le territoire français durant toute la durée de leur présence sur le sol français.

485- L'accueil des autorités françaises et étrangères

Le cabinet du Préfet est chargé de l'organisation protocolaire pour l'accueil des autorités françaises et étrangères.

486- Les relations avec l'autorité judiciaire

L'autorité judiciaire, en la personne du Procureur de la République, doit être informée sans délai de la survenance de l'événement par le 1^{er} officier de police judiciaire arrivé sur les lieux de l'événement le plus précisément possible afin de lui permettre :

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

L'information initiale, puis l'information régulière, du procureur de la République sont assurées par la brigade de gendarmerie maritime, associée à l'EGC, et dont un représentant peut être détaché auprès de l'EGI.

Par ailleurs, l'action menée par l'autorité administrative est étroitement et strictement liée à l'impératif du retour à l'ordre.

S'il apparaît que la catastrophe peut avoir pour cause un délit ou un crime, même d'imprudence, les officiers de police judiciaire pourront, dès leur arrivée sur les lieux de l'événement, commencer leur enquête dans les conditions prévues par le code de procédure pénale (sous l'autorité du Parquet ou, le cas échéant, du juge d'instruction désigné).

Les membres du Parquet, le juge d'instruction ou l'officier de police judiciaire ont qualité pour interdire la modification de l'état des lieux. Exception sera faite lorsque ces modifications ou ces prélèvements seront commandés par les exigences de la sécurité, de la salubrité publique ou par les secours à apporter aux victimes.

Voir aussi organigramme de l'EGC et fiche de poste du service d'enquête.

484. Information spécifique POLMAR des usagers de la mer

Les usagers de la mer et les populations installées sur le littoral à proximité immédiate de la pollution devront être informés dans les meilleurs délais de la conduite et des précautions à adopter (éloignement rapide, confinement, maintien à distance, consultation médicale), ainsi que des risques encourus en termes de santé publique, tels que :

- risque d'intoxication par ingestion (produits de la mer) ;
- risque d'intoxication par inhalation ;

- risque d'intoxication par contact (muqueuses, peau).

500 – Stratégies d'intervention

Préambule

Chaque événement maritime est un cas particulier pour lequel les modalités d'intervention dépendent de nombreux facteurs d'influence.

En conséquence, la présente section, qui définit des principes généraux d'intervention ayant vocation à couvrir différents types d'événements maritimes, ne saurait constituer un guide de conduite des opérations. L'EGI doit adapter son action en fonction de chaque situation qu'il convient donc d'analyser avec soin.

510. Principes d'intervention SAR

Principe de gratuité du sauvetage

Le sauvetage de la vie humaine est gratuit en toutes circonstances ; ces opérations s'imposent à tout capitaine de navire ou chef de bord d'un moyen nautique tant qu'il ne met pas en danger sa vie ou celle des membres de l'équipage.

La mise en œuvre des moyens d'intervention, qu'ils soient civils, militaires, français ou étrangers, ne peut donc, à la différence de toute autre intervention, en aucun cas donner lieu à rétribution ou compensation financière.

Responsabilité du commandant du navire impliqué

Quelles que soient les circonstances, le capitaine du navire sinistré conserve le commandement de l'expédition maritime.

Il conduit les opérations de lutte contre le sinistre à bord.

Il décide de l'évacuation du navire.

Responsabilité de l'armateur du navire impliqué

L'armateur doit communiquer dans les délais les plus brefs au responsable de l'organisation SEC-MAR la liste des personnes embarquées dont disposent ses services.

L'armateur est également tenu d'apporter son concours par tous moyens appropriés à la gestion des opérations de secours (mise à disposition de personnels auprès de l'EGI, voire pour l'intervention). Enfin, il a obligation de mettre en œuvre, le cas échéant, les procédures internes à la compagnie établies dans le cadre de l'application du code ISM (*International Safety Management Code*).

L'armateur du navire reste responsable de l'accueil et de la prise en charge à terre des naufragés, qu'ils soient valides, blessés ou décédés, même si, en raison de l'ampleur des mesures d'accueil à prendre, le DOS s'assure de l'intervention des pouvoirs publics.

Évaluation de la situation à bord

Dans le cas d'un navire à passagers, l'envoi d'une équipe d'évaluation est d'un intérêt limité dans la mesure où l'état-major du navire et l'équipage sont conséquents et régulièrement entraînés à l'intervention.

Parallèlement, les navires à passager disposent souvent d'un infirmier et très souvent de médecins

parmi les passagers, capables d'établir un premier bilan médical.

Détermination du mode d'action

Bien que chaque opération SAR soit particulière, trois grandes orientations sont identifiables :

- l'évacuation du navire sinistré ;
- l'évacuation des seuls blessés ;
- la médicalisation à bord.

Le responsable d'intervention et le SMUR déterminent conjointement, notamment à partir de la disponibilité des moyens et de l'état du floteur, la configuration et l'organisation des secours à mettre en place en mer.

Ce projet d'organisation, validé par le DOS, est transmis au commandant du navire par le responsable d'intervention. L'organisation définitive résulte d'une décision conjointe du responsable d'intervention et du commandant du navire.

Cette décision s'impose à tous les intervenants.

511. Lutte contre le sinistre à bord

Les équipes d'intervention des navires à passagers sont formées à la lutte contre les sinistres. L'intervention des services de l'État s'entend avant tout comme renfort ou conseil dans l'intervention.

En cas de sinistre persistant à bord du navire, un choix stratégique devra être opéré par le capitaine du navire entre :

- préférer l'abandon du navire et opérer une lutte défensive afin d'optimiser les opérations d'évacuation des naufragés ;
- opérer une lutte offensive contre le sinistre afin d'assurer la flottabilité du navire et ainsi maintenir en sécurité le plus grand nombre de passagers à son bord.

Les opérations de lutte contre un sinistre majeur à bord d'un navire font l'objet de développements particuliers en section 520 - Principes d'intervention ANED.

512. Médicalisation en mer

L'éventuel médecin présent à bord et l'infirmier du bord peuvent établir un premier bilan médical qui pourra être réapprécié par les équipes médicales à leur arrivée.

Selon les pathologies diagnostiquées, le traitement des victimes pourra s'effectuer :

- à bord, en installant un poste médicalisé sur le navire sinistré ;
- en mer, à bord d'un moyen choisi pour accueillir un PMA ;
- après évacuation sanitaire ou médicalisée.

En fonction de la pathologie, une évacuation pourra s'effectuer :

- par hélicoptère (urgence médicale absolue dont la condition médicale permet le treuillage) ;
- par voie maritime (urgence médicale absolue ou relative dont la condition permet une évacua-

tion maritime).

513. Récupération des naufragés

Outre la prise en compte et l'évacuation des victimes, la récupération des naufragés évacués est susceptible de présenter d'importantes difficultés techniques.

Si un navire à franc-bord élevé n'est pas en mesure de récupérer des naufragés en toute sécurité, qu'ils soient à la mer ou à bord d'un engin de sauvetage, il peut être préférable de rechercher de petites embarcations et procéder à des transferts progressifs vers de plus grands navires.

Selon le cas, il est parfois plus sûr de remorquer l'engin de sauvetage jusqu'à la côte avant de transférer ses occupants.

Décompte des naufragés

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 ou devraient se trouver à bord du navire. Cette information doit être recherchée par l'EGI auprès de l'armateur et du commandant.

Le point de contact des navires à passagers effectuant une navigation internationale peut être retrouvé dans la base de données tenue à jour par le service français de garde-côtes (*MRCC Gris Nez*).

En cas d'évacuation, un décompte systématique et scrupuleux des personnes prises en charge par les différentes unités de sauvetage doit être assuré par l'EGI.

L'EGI doit rechercher la condition des naufragés (valides, blessés, décédés) dès cette phase.

Des bilans de situation sont régulièrement transmis à l'EGC ainsi qu'au PCO ou PC de site à terre. Le PCO ou PC de site transmet les bilans consolidés à l'EGC.

En cas de besoin, 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.

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

Par ailleurs, l'EGI peut directement solliciter une ou plusieurs unités du SIS pour assurer le décompte au débarquement à des fins strictement opérationnelles et sans préoccupation d'identification par ce service.

514 Information de l'autorité judiciaire

L'information initiale et régulière du procureur de la République sont normalement assurées, pour ce qui concerne la situation en mer, par le groupement de gendarmerie maritime.

Le chef du service des affaires maritimes, au titre de ses prérogatives judiciaires liées au Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, est également tenu informé de la survenance de l'événement par le groupement de gendarmerie maritime. Il agit en liaison avec le procureur de la République.

515. Police de l'espace aérien

Des mesures d'interdiction ou de restriction de survol du lieu du sinistre peuvent être prises par arrêté préfectoral dans les eaux territoriales ou intérieures de Mayotte (cf. modèle d'arrêté d'exclusion) ou par création d'une zone dangereuse temporaire (ZDT). Ces dispositions sont portées à la connaissance des usagers par voie d'information aéronautique (NOTAM).

516 Police du plan d'eau

La police du plan d'eau en SAR consiste à :

- faire respecter une éventuelle zone d'exclusion (arrêté d'exclusion rédigé par l'UT DMSOI), en relation avec le commandant de l'ELEBN, assistant du préfet pour l'action de l'Etat en mer ;
- vérifier que les navires privés participant spontanément aux secours ne conduisent pas des naufragés en des lieux où ils ne seraient pas attendus à terre ;
- s'assurer que le responsable de l'intervention et l'OSC, lorsqu'il est désigné, soient bien informés du départ des rotations d'évacuation effectuées par ces navires privés.

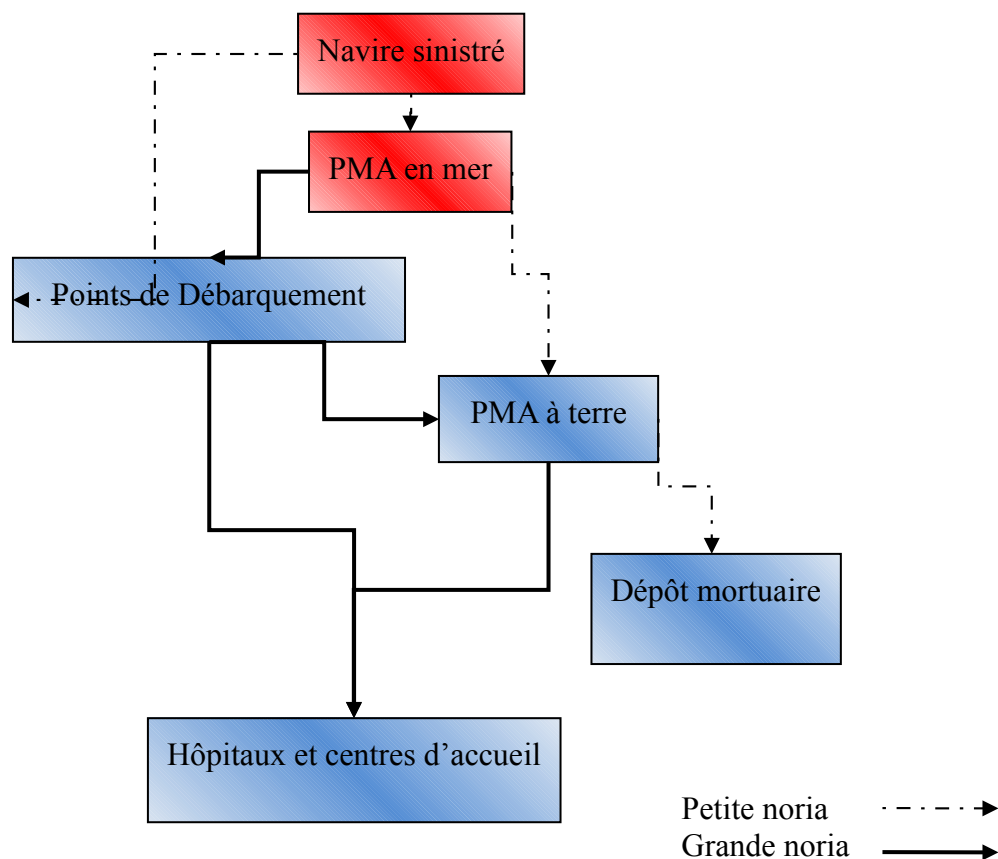
Par ailleurs, un AVURNAV ou des bulletins de sécurité peuvent être diffusés afin de faire respecter les consignes de sécurité liées aux opérations en cours.

517 Accueil des naufragés à terre

Dans ce cadre, la mise en œuvre du dispositif ORSEC départemental a pour buts d'assurer :

- l'accueil 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 ;
- la mise en place éventuelle d'un dépôt mortuaire.

L'organisation des secours est définie autour d'un ou plusieurs points de débarquement (accueil des unités de sauvetage nautiques et des aéronefs).



520. Principes d'intervention ANED

521. Gradation de l'intervention

Niveau 1 de l'intervention ANED

Le niveau 1 correspond à une simple avarie déclarée par le navire et identifiée par un DEFREP, ne générant pas de menace à court terme pour la côte, le trafic maritime ou l'environnement, et réparable par l'équipage avec ses propres moyens.

Le CROSS, en qualité de MAS, assure le suivi de la situation, et peut s'appuyer au niveau local sur les informations du PC AEM. Le cas échéant, il peut mobiliser les moyens situés sur zone, ou dédiés au SAR, afin d'effectuer une opération de remorquage simple.

Niveau 2 de l'intervention ANED

Le niveau 2 correspond à une avarie dépassant les capacités de l'équipage du navire mais ne présentant pas de menace à court terme pour la côte, le trafic maritime ou l'environnement. Le CROSS constitue une EGI, et s'appuie sur le PC AEM, afin :

- d'assurer l'assistance du navire dans le cadre de son rôle de MAS
- d'évaluer la menace que le navire est susceptible de présenter à terme pour la côte, le trafic maritime ou l'environnement.
- de tenir le DDG AEM et le préfet de Mayotte régulièrement informés.

Niveau 3 de l'intervention ANED

Le niveau 3 correspond à une situation dans laquelle le navire présente une menace à court ou moyen terme pour la côte, le trafic maritime ou l'environnement.

L'équipage n'est pas en mesure de lutter contre le sinistre sans une intervention significative, éventuellement imposée, des moyens de l'État.

Même si le sauvetage du navire constitue le plus souvent la meilleure parade contre la menace qu'il représente, l'intervention ne s'inscrit pas dans le cadre de l'assistance aux biens, mais a pour objectif la protection de la santé publique, du trafic maritime, de la côte et de l'environnement.

L'EGI constituée au CROSS assure la conduite de l'opération d'assistance en application de la stratégie générale définie par le DOS, en s'appuyant en tant que de besoin sur le PC AEM.

L'EGC Mer est constituée à la Préfecture de La Réunion (COP). Elle définit les grandes orientations opérationnelles, prépare les décisions du DOS, met en œuvre les moyens lourds d'assistance (Remorqueur d'intervention notamment), assure le lien avec le préfet de Mayotte et soutient la conduite de l'opération par l'EGI, notamment dans le domaine logistique et en coordonnant la mise en place de renforts.

Le DDG AEM dirige les opérations en tant que DOS.

Le préfet de Mayotte, assisté du commandant de l'ELEBN, active le COD, en configuration EGC Terre, afin, le cas échéant de procéder à l'accueil du navire en difficulté dans un lieu refuge situé en dehors d'un port.

Le commandant de l'ELEBN intervient en soutien de l'EGC Mer. Il assure l'interface Terre/Mer pour le compte du préfet de Mayotte au sein du COD (EGC Terre).

523. Évaluation initiale par l'EGI

A partir des informations obtenues et recueillies par l'EGI, le COD procède à une évaluation globale de la situation en vue de renseigner le DOS et de déterminer la stratégie à adopter.

L'EGI peut suggérer à l'EGC des actions à entreprendre : envoi d'une équipe d'évaluation, mise en demeure, envoi d'équipe d'intervention spécialisée, prise de mesures conservatoires...

A l'issue de cette première analyse, le DOS peut décider :

- d'envoyer une équipe d'évaluation à bord, afin de parfaire son analyse ou d'obtenir une vision contradictoire de la situation à bord du navire ;
- d'assurer un suivi régulier de la situation du navire via l'EGI ;
- de mettre en demeure l'armateur de faire cesser le danger grave et imminent constitué par son navire ;
- d'intervenir d'office et sans préavis.

524. Envoi d'une équipe d'évaluation à bord

Si une mise en demeure a été édictée et notifiée, les services de l'État ne peuvent intervenir à bord qu'à

l'échéance du terme qui a été fixé à l'armateur.

L'appréciation de la situation du navire est conduite par l'équipe d'évaluation : les paramètres suivants sont examinés par l'EGC, en concertation avec le directeur de l'intervention :

- état de navigabilité du navire ;
- tableaux d'avarie ;
- nature et ampleur du sinistre ;
- capacités d'intervention disponibles à bord ;
- nature et état de la cargaison ;
- quantité d'hydrocarbure de propulsion contenue en soute ;
- distance et temps de transit vers le port le plus adapté ;
- présence de l'équipage et d'un commandant à bord ;
- le cas échéant, effet de la mise en demeure ;
- accord du capitaine sur les propositions d'assistance qui lui sont faites ;
- contrats commerciaux d'assistance passés par l'armateur ;

Un comité d'experts peut également être intégré à l'EGC pour mieux apprécier la situation exacte du navire.

525 Intervention à bord

A l'issue de ces phases d'analyse et d'évaluation initiales du navire, l'EGC peut décider d'envoyer une équipe d'intervention d'urgence qui peut, selon les situations, prendre les formes énoncées ci-après :

- Équipe d'intervention incendie – voie d'eau
- Équipe d'intervention remorquage
- Équipe d'intervention chimique
- Équipe d'intervention radiologique

Les équipes sont activées, désignées, définies dans leur composition par l'EGC. Le chef d'équipe est formellement désigné par l'EGC et briefé par le directeur d'intervention.

Une fois à bord, le chef de l'équipe d'intervention rend compte à l'EGI, celle-ci tenant l'EGC régulièrement informée.

Ces équipes d'intervention sont mises à la disposition du capitaine du navire en difficulté, qui reste en tout état de cause directeur de la lutte contre le sinistre à bord. Elles interviennent donc comme conseil et renfort au dispositif de lutte mis en place par le bord.

Elles peuvent être envoyées en même temps que l'équipe d'évaluation et selon les cas assurer cette double mission. L'EGC leur fixe alors les priorités d'intervention

L'EGC désigne et réunit les équipes d'intervention : elle précise la composition des équipes et du matériel à transporter, la nature exacte de la mission, et si besoin les règles d'engagement ainsi que

les mesures de protection particulières.

a. Escorte

Si la navigabilité du navire n'est pas affectée, et si l'entrée du navire dans un lieu ou port de refuge ne constitue pas de danger particulier, l'EGC, en liaison avec le directeur d'intervention de l'EGI, peut décider de l'escorte du navire en difficulté par un remorqueur vers un lieu désigné.

A tout moment au cours du transit, le remorqueur peut immédiatement porter assistance au navire en difficulté, et le prendre en remorque.

b. Remorquage d'assistance

Si les équipes d'intervention en renfort de l'équipage du navire ne parviennent pas à circonscrire l'avarie, il peut être décidé du remorquage du navire vers un lieu de refuge. Cette décision est prise par l'EGC, sur les conseils du directeur d'intervention.

L'assistance vise alors à éviter la perte du navire et de sa cargaison. Il s'agit d'une opération commerciale qu'il revient à l'armateur ou à son mandataire (le commandant du navire) d'organiser. En cas de carence, le préfet DDG AEM peut employer, d'autorité, aux frais et risques du responsable du navire, les moyens d'intervention d'urgence dont il dispose.

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 faire préférer la sortie du port d'un navire en situation critique.

c. Opportunité d'accueil dans une zone refuge ou maintien en mer libre

En cas d'événement de mer risquant d'avoir un impact sur l'environnement et les intérêts connexes, le DOS peut décider de :

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

Maintenir le navire en mer libre

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

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

Cette option peut être envisagée pour des raisons extérieures au risque de pollution de l'environnement, en particulier si le navire présente un danger pour les populations littorales (explosion, émanation de gaz toxique...).

La décision de maintien du navire en mer libre n'est pas une finalité en soi. L'objectif final est de faire cesser le danger représenté par le navire en difficulté.

Mettre le navire à l'abri dans un lieu ou dans un port refuge

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

Les objectifs d'une mise à l'abri dans une zone ou un port refuge peuvent être :

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

L'EGC procède à une évaluation des risques encourus si le navire reste en mer et ceux qu'il fait peser sur la zone choisie pour le refuge, en particulier pour :

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

Cette évaluation doit dans la mesure du possible s'appuyer sur l'envoi à bord du navire en difficulté d'une équipe d'évaluation.

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

L'EGC pourra confier à une EGI POLMAR la préparation de moyens de lutte antipollution en mer.

Dans le cas d'un lieu refuge, le choix est fait par l'EGC, en liaison avec l'EGC Terre (COD Mayotte), et validé par le DOS.

L'EGC Terre (COD Mayotte) informe le maire de la commune du lieu de refuge (hors d'un port) ou le commandant du port.

Une fois que tous les éléments d'appréciation disponibles sont en possession de l'autorité portuaire, celle-ci avise sans délai l'EGC de sa décision d'accueillir ou non le navire en difficulté.

En cas d'accord de l'autorité portuaire, une évaluation conjointe (EGC/autorité portuaire) pourra être menée afin de s'assurer de la permanence des paramètres ayant présidé à la décision de diriger le navire vers le port retenu (cela peut par exemple se faire dans la zone d'attente du port).

En cas de refus de l'autorité portuaire, celle-ci précise les raisons qui motivent sa décision. S'il apparaît au DOS que l'accès dans le port en question est la seule issue convenable, il impose l'accueil du navire en difficulté au commandant de port.

Ces principes génériques de lutte regroupent toute intervention contre le déversement de produits hydrocarbures et huiles, y compris végétales.

A la réception de l'alerte, le PC AEM est chargé de recueillir et de rassembler toutes les informations afin de coordonner l'intervention et de pouvoir engager les poursuites nécessaires.

531. Analyse de la situation

Caractérisation du produit

Le commandant de l'ELEBN s'assure que les informations transmises par le POLREP sont exhaustives afin de caractériser précisément le produit :

- nom/nature du produit ;
- volume déversé à la mer ;
- volume à bord (combien de soutes vides, pleines, quels volumes), comportement apparent à la mer, viscosité apparente, caractéristiques physico-chimiques.

Le commandant de l'ELEBN contacte les conseillers techniques (CEPPOL, CEDRE) et leur transmet toutes les informations dont il dispose sur le polluant.

Le commandant de l'ELEBN devra s'attacher à déterminer le nom exact de l'hydrocarbure, afin d'éviter de mauvaises orientations dans le choix des stratégies et techniques de lutte.

Conditions météo-océaniques et environnement

Le PC AEM recueille dans les meilleurs délais les informations suivantes :

- météorologie sur zone (vent, visibilité, état de la mer, courants, marées) ;
- caractéristiques de la zone (distance à la côte, profondeur de la colonne d'eau, température moyenne de l'eau dans cette zone, proximité de récifs, zones sensibles, estran sableux, etc.) ;
- comportement du polluant dans l'atmosphère, la colonne d'eau, à la surface de la mer, vieillissement, évaporation, étalement, dispersion, fragmentation en plaques ou en boulettes, dégagement de vapeurs.

Le PC AEM sollicite dès que possible l'expertise du CEDRE afin de bénéficier des informations des logiciels de modélisation dédiés (dérive via MOTHY et vieillissement/ comportement de la nappe via ADIOS 2). Il peut confier tout ou partie de cette tâche au CROSS Réunion.

Le PC AEM, sous les ordres de l'officier d'astreinte opérations :

- organise un suivi attentif et permanent de l'évolution et du comportement du polluant. Il doit utiliser tous les moyens de veille disponibles (navires ou aéronefs à proximité, ...) ;
- sollicite des vols (gendarmerie ou autres moyens dans la zone) ou profite des missions aéronavales en cours pour repositionner les nappes, confirmer les données de dérive fournies par les logiciels de modélisation, estimer/confirmer le volume du polluant à la mer, guider les moyens de lutte en mer ;
- fait marquer et suivre les nappes : bouées Argos largables par hélicoptère, fluorescéine,...

Le suivi de la pollution permet également une adaptation constante des stratégies de lutte et l'optimisation des techniques de lutte et du choix des matériels.

Montée en puissance du dispositif ORSEC POLMAR HYDROCARBURES

Au vu des éléments recueillis dans cette phase et après prise en considération du POLREP envoyé par le PC AEM, le commandant de l'ELEBN peut décider de constituer une EGI.

Le commandant de l'ELEBN peut également suggérer au préfet la constitution d'une EGC au COD.

532. Détermination d'une stratégie d'action

A partir de l'analyse de la situation et du message POLREP, l'EGI POLMAR doit proposer à l'EGC une stratégie d'intervention :

- ne rien faire ;
- suivre la pollution (solution d'attente, monitoring) ;
- agir à la source (sur le navire, l'épave ou la marchandise) ;
- agir sur le flux (récupération / dispersion) ;
- agir sur les cibles (protection des cibles de façon préventive).

Stratégie 1 : ne rien faire

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

- évaporation, dispersion, dissolution naturelle des hydrocarbures très légers ;
- trop faibles quantités de polluants disséminées en surface ;
- impossibilité technique durable ;
- accès impossible à la zone polluée : faibles fonds, trop forte proximité de la côte, roches exposées ;
- conditions météo-océaniques défavorables : intervention dangereuse.

Stratégie 2 : monitoring

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

- attente d'une période favorable d'intervention (lever du jour, conditions météo et/ou océanographiques favorables) ;
- dégradation naturelle s'échelonnant dans le temps ;
- bilan écologique (action/ne rien faire) défavorable.

Stratégie 3 : agir sur la source

Cette stratégie d'intervention pourra être choisie lorsque l'accès à la source est possible et que le rejet se poursuit. L'EGI veillera à la sécurité des équipes une fois engagées à bord du navire, en particulier en cas de travail en milieu saturé ou confiné. L'embarquement de détecteurs, viscosimètres et de matériel antidéflagrant peut s'avérer indispensable.

Colmater la brèche

A bord d'un navire, cette action peut être conduite par l'équipage, ou, en cas de défaillance, par une équipe d'intervention coordonnée par l'EGI.

S'il s'agit d'un rejet industriel à la mer à partir d'une installation côtière, cette action peut être conduite par les services d'urgence de l'industriel, à défaut par le SIS.

Alléger

A bord du navire, transférer le produit de la soute accidentée vers une soute saine.

Depuis le navire sinistré vers un autre navire (BSAD ou tout navire armé antipollution, barge, ...).

Confiner

Déployer un barrage pour ceinturer le navire (zone de rétention entre la coque et le barrage fermé).

Limites : houle ≤ 2 m, vent ≤ 25 nd, courant ≤ 1 nd.

Stratégie 4 : agir sur le polluant

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

Les techniques de lutte ne sont pas exclusives les unes des autres. Elles peuvent être employées simultanément ou cumulativement.

Le conseiller technique CEPPOL est l'expert de la marine nationale s'agissant des stratégies et techniques de lutte. En cas de besoin, des personnels expérimentés du service antipollution de la base navale peuvent également donner des conseils sur les techniques de lutte les plus appropriées à l'EGI.

Disperser par épandage

L'EGI peut proposer au DOS de procéder à la dispersion chimique du polluant. Les avantages et les inconvénients (bilans écologique et économique) inhérents à cette méthode devront être évalués avec les experts au sein de l'EGC (UT DMSOI) et les référents nationaux (CEPPOL, CEDRE).

Les conseillers techniques du CEPPOL et le service antipollution de l'ELEBN disposent d'une liste complète et à jour des stocks de dispersants et matériels d'épandage disponibles et adaptés aux opérations de dispersion en mer.

Les dispersants peuvent être utilisés par météo défavorable et sont d'autant plus efficaces que la mer est agitée. La marine nationale est dotée de stocks de produits dispersants de 3^{ème} génération, biodégradables et peu toxiques aux doses normales d'emploi. Ils sont utilisés purs.

Critères techniques d'emploi des dispersants :

- viscosité de l'hydrocarbure $\leq 5\ 000$ cst ;
- point d'écoulement du produit supérieur à la température de l'eau de mer ;
- polluant non émulsionné (pas d'effet « mousse au chocolat ») ;
- timing de la lutte : 24 à 48 h max après le déversement en fonction de l'hydrocarbure ;
- mer ≥ 2 et ≤ 4 ;
- vent ≤ 7 beaufort ;
- hauteur de la colonne d'eau acceptable (risque pour faune/flore) ;
- distance à la côte acceptable (zones sensibles) ;
- hydrodynamisme acceptable ;
- bilan écologique acceptable ;
- conditions opérationnelles : vecteur aérien ou nautique adapté disponible rapidement ;
- nature de l'hydrocarbure (on ne disperse pas les irisations légères telles que l'essence, le gazole, et le kérosène).

Des guides cartographiés sur l'emploi des dispersants ainsi que des cartes de sensibilité du littoral sont disponibles au COD/EGC. Ils doivent être exploités en étroite collaboration avec les experts du CEDRE et du CEPPOL ; ils constituent un outil d'aide à la décision, et non une réglementation fixe et définitive.

Le recours à l'épandage de dispersants dans le lagon est à proscrire, en raison de la faible profondeur et de la sensibilité écologique de la zone.

Il est illusoire de disperser des nappes plus de 24/48 h après le déversement de l'hydrocarbure à la mer (selon les caractéristiques physico-chimiques du polluant, le vieillissement, la viscosité en augmentation au contact de l'eau de mer, les températures air et mer).

Pour de petites surfaces, le brassage mécanique (passage volontaire d'une hélice sur une nappe d'hydrocarbures) peut aider à la dispersion naturelle dans la colonne d'eau. Ne pas hésiter à effectuer ce brassage après l'emploi de dispersants.

Confiner et récupérer en mer

Il s'agit de la mise en œuvre simultanée de barrages, d'écrèmeurs (action de pompage) et de moyens de stockage pour une récupération des nappes en mer.

Les conseillers techniques du CEPPOL et le service antipollution de l'ELEBN disposent d'une liste complète et à jour des matériels de confinement, récupération et stockage disponibles et adaptés aux opérations de confinement et de récupération des pollutions par hydrocarbures en mer.

Conditions d'emploi (règles théoriques) :

- état de la mer ≤ 4 ;
- vent ≤ 30 nds ;
- travail face aux courants ;
- hydrocarbures persistants à la surface.

La récupération des polluants implique nécessairement leur stockage avec décantation puis leur

gestion. Une véritable logistique de réception, retraitement ou élimination des déchets récupérés doit être mise en place très rapidement avec les autorités terrestres.

Stratégie 5 : agir par protection des cibles

Une fois la pollution en frange littorale, les actions de protection du littoral doivent intervenir en étroite collaboration avec l'UT DMSOI et le COSIS, chargés de la lutte à terre.

Le rôle de l'EGI dans cette phase de la lutte n'est pas tant de conduire la lutte que d'assurer une bonne interface avec les autorités chargées de la lutte à terre et dans la frange littorale.

L'atlas de vulnérabilité devra servir de support à la prise de décision de protection des sites.

Protection du littoral par barrage

En cas de pollution se produisant non loin des côtes, il est nécessaire de prévoir rapidement des dispositifs de protection du littoral.

En coordination avec les autorités terrestres, des barrages peuvent être déployés de façon localisée pour la protection d'un site spécifique, tel que :

- l'entrée du port ;
- un estuaire ;
- une concentration d'espèces animales ;
- un site industriel disposant d'une prise d'eau de mer ;
- une activité aquacole ou une zone naturelle sensible.

La mise en place de barrages en déviation plutôt qu'en écran devra être privilégiée, en utilisant les conditions météo et les courants, de façon à collecter immédiatement le polluant arrêté par le barrage.

Mise en place de mesures préventives par information des autorités terrestres

L'EGI communique à l'EGC qui informe le centre de coordination à terre (PCO ou COSIS) des prévisions d'arrivée imminente de polluant sur le littoral afin d'optimiser les mesures de protection des sites sensibles (coupure de captage d'eau, fermeture de bassin, nettoyage préventif...).

Réciproquement, les effets de relargage à la mer doivent être anticipés par l'EGI.

L'EGI peut ainsi conseiller les autorités chargées de la lutte à terre (UT DMSOI et COSIS) pour l'assister dans la mise en œuvre de matériel de lutte artisanal en zone littorale.

Protection du littoral par des matériaux naturels

Le sable utilisé sur le sol peut assurer la rétention et le confinement d'un écoulement grâce à sa capacité d'absorption.

Des dispositifs de protection artisanaux peuvent être mis en place à l'aide de matériaux disponibles localement, comme la paille, les copeaux de bois ou d'écorce, de sciure de bois ou de tous matériaux qui ont une capacité d'absorption naturelle des hydrocarbures.

541. Stratégies de lutte

Le choix d'une stratégie de lutte contre une pollution chimique repose sur la connaissance :

- des informations recueillies sur le sinistre et le polluant ;
- de l'ampleur de la pollution ou de l'événement (locale, régionale, nationale) ;
- des conditions locales (écosystèmes, activités maritimes côtières et intérêts connexes incluant la pêche, l'aquaculture et les activités touristiques) ;
- de la nature et l'importance, à court et à long termes, des dégâts susceptibles d'être causés par la pollution ;
- des coûts estimés des opérations de prévention, de traitement et d'élimination de la pollution.

En fonction des paramètres recueillis, il convient de choisir entre les deux options suivantes :

- ne pas intervenir si le propriétaire ou l'exploitant du navire mis en demeure réussit à maîtriser le danger ou si, l'équipage étant sauf, les populations ne sont pas menacées, ou si aucune intervention n'est possible ou susceptible d'effets positifs tangibles ;
- intervenir sur le produit, le navire ou l'environnement, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant défaillant.

En l'absence de données précises sur la nature, la quantité et le conditionnement des produits dangereux transportés, une intervention sur le sinistre n'est envisageable qu'en cas de nécessité prouvée (par exemple sauver des vies humaines), et en se conformant aux principes suivants :

- se présenter au vent du navire sinistré ;
- protéger au maximum les équipes d'intervention (port obligatoire de scaphandres d'intervention) ;
- s'équiper des appareils de reconnaissance indispensables (explosimètres, détecteurs de gaz).

542. Conduire les actions immédiates

L'EGI doit s'assurer rapidement que le bord a conduit les actions immédiates permettant de :

- limiter les effets de la pollution ;
- faire cesser l'épandage / le déversement ;
- éviter les sur-accidents ou réactions en chaîne ;
- couper tous les points chauds en cas de risque d'explosivité / inflammabilité ;
- protéger ou mettre à l'abri les populations exposées.

L'EGI doit recueillir le maximum d'informations sur la nature de la pollution :

- identité du produit (si possible) ;
- effets perceptibles de la pollution ;
- informations contenues dans le manifeste du bord ;
- quantité déversée / restante (si possible) ;

- effets de la pollution sur les systèmes de détection et de sécurité ;
- symptômes des victimes (le cas échéant) ;
- environnement immédiat (autres produits, zones à protéger) ;
- météorologie sur zone.

L'EGI fait établir un périmètre de sécurité par défaut en fonction du risque :

- de toxicité : se placer au vent à une distance adéquate ;
- d'explosivité : envisager l'évacuation immédiate.

Lorsque l'intervention à bord est possible.

L'EGI doit alors prévoir :

- les actions immédiates à prendre en cas de fuite ou de déversement ;
- les moyens de lutte contre la pollution ;
- les actions immédiates à prendre en cas d'intoxication par inhalation, contact, ingestion ;
- les mesures immédiates à prendre en cas d'incendie :
 - moyen d'extinction ;
 - appareils de mesure et de prélèvement ;
 - comptabilité produits/matériaux (transferts de cargaison s'il s'agit d'un navire) ;
 - stockage, transport, traitement et élimination des déchets ;
 - inventaire des moyens d'intervention utilisables dans les stocks nationaux et étrangers.

543. Définir une zone de danger a priori

Dans tous les cas, il est nécessaire de délimiter la zone dangereuse à interdire à la circulation maritime et éventuellement aérienne. La zone d'intervention sera divisée en :

- zone(s) d'exclusion maritime et/ou aérienne (zone des opérations) ;
- zone de réduction de la contamination ;
- zone de soutien (zone propre).

Il faudra alors :

- interdire l'accès à la zone polluée ;
- évacuer les populations si nécessaire (préfet de Mayotte, forces de l'ordre, SIS) ;
- interdire les activités nautiques (pêche, baignade) ou l'exploitation marine (ferme aquacole) si nécessaire (préfet de Mayotte – ARS).

La surveillance aérienne n'est pas autorisée pendant les premières heures si la substance risque de s'enflammer ou d'exploser. Par contre, elle est recommandée (à une certaine distance) pour suivre le nuage dans le cas où le produit est toxique et non inflammable (ex : chlore).

Nota : Le personnel d'intervention qui aura pénétré dans la zone d'exclusion ou dans la zone de réduction de la contamination sera soumis une décontamination. Celle-ci s'effectuera en respectant la procédure adaptée.

544. Identifier le produit et son environnement

Les fiches INERIS permettent l'identification croisée du produit en fonction des éléments d'information connus (code ONU, code IMDG des matières dangereuses,...).

A partir du manifeste du bord, l'EGI doit envisager les incompatibilités entre produits présents.

L'EGI doit contacter si nécessaire l'armateur, le fabricant du produit, le port d'expédition/destination, l'UT DMSOI ou le CSN pour recueillir plus d'informations possibles sur le produit.

Il convient d'envisager les réactions possibles du produit en fonction de son environnement : produit en atmosphère libre, produit ayant subi un choc ou agité (conditions météorologiques), produit soumis à l'humidité ou à la chaleur, produit directement au contact de la structure du navire (réaction exothermique, dégagements de gaz explosif (hydrogène), inflammable ou toxique, corrosion ou polymérisation).

L'EGI s'attachera à déterminer la toxicité et l'écotoxicité du produit à partir des fiches INERIS ou à l'aide des logiciels d'aide à l'intervention. Le conseil technique d'un LASSEM et du CEPPOL peut être indispensable pour l'identification ou l'analyse du produit.

Ce qu'il faut absolument savoir sur le produit :

- s'il s'enflamme, explose, et dans quelles conditions ;
- s'il est toxique dans l'air, avec ou sans incendie ;
- s'il est toxique dans l'eau et s'il persiste dans l'environnement ;
- s'il s'évapore, flotte, coule ou se dissout, et quelle est sa répartition entre les différents compartiments air – eau – sédiment – faune marine – flore marine ;
- s'il est réactif avec l'eau, l'air, lui-même et les autres produits.

545. Réapprécier la situation pour préparer l'intervention

L'EGI doit en permanence :

- évaluer la dangerosité et la capacité technique à pouvoir intervenir à bord ;
- évaluer la dangerosité et la capacité technique à agir sur le flux ;
- déterminer les zones à évacuer, à confiner ;
- redéfinir le périmètre d'exclusion en fonction de la nature du produit, de sa concentration et de son environnement immédiat ;
- réapprécier le périmètre de sécurité en fonction de la nature du produit, de sa concentration et de son environnement immédiat ;
- réapprécier les consignes de sécurité à suivre par le bord ou les personnes exposées.

546. Approche et investigation du navire

Protection des intervenants

L'EGI doit déterminer :

- la tenue adaptée (lourde ou légère de décontamination (TLD)) pour l'intervention. En absence d'identification du produit, la tenue lourde est choisie par défaut ;
- le matériel de détection indispensable à la conduite de l'intervention ;
- les types de détecteurs adaptés pour les équipes engagées ;

- les conditions d'approche du navire et si possible définir un lieu permettant d'établir un sas.

Un binôme sera mis en alerte pour chaque binôme engagé dans l'intervention afin d'en assurer la sécurité.

Les équipes conviendront à l'avance de gestes codés pour communiquer si elles n'ont pas de radio ou en cas de panne de radio.

Consignes pour l'approche par mer

Dans la mesure du possible, il faut :

- utiliser une embarcation à moteur diesel de sûreté ou en circuit fermé ;
- porter l'équipement individuel de protection adéquat ;
- se présenter au vent ;
- si le vent est faible, tenir compte du courant qui, s'il est contraire au vent, peut entraîner une nappe dangereuse au vent du navire ;
- effectuer des mesures d'atmosphère fréquentes ;
- éviter tout risque d'étincelle à bord de l'embarcation, toute flamme nue ;
- utiliser des appareils électriques antidéflagrants.

Conditions d'accès au navire

Consignes pour l'approche par voie maritime

La présence et l'emploi d'une échelle de pilote ou mieux, d'une coupée est indispensable si le franc bord est important.

Lorsque les conditions météo interdisent la possibilité d'accoster au vent, on installera l'échelle d'accès sur le couronnement. La plage arrière, lorsqu'elle est protégée de la zone dangereuse par le château, constitue en effet le point de ralliement recommandé pour une équipe chargée d'investiguer le navire.

Consignes pour l'approche par voie aérienne :

L'utilisation de moyens aériens peut être dans certains cas, plus aisée car les gaz transportés sont souvent plus lourds que l'air. Il faut néanmoins réaliser de fréquentes mesures. Pour cela les appareils de mesure seront équipés de tuyaux sondes qui permettront de tester l'atmosphère bien en dessous de l'hélicoptère par exemple. Ces "tuyaux sondes" devront être lestés car les turbulences sont importantes sous l'hélicoptère.

De plus, ce lest doit être "non conducteur" à cause de l'électricité statique importante de l'hélicoptère. Il peut être fixé par une "ligne", solidaire du tuyau-sonde, pour en brider l'élasticité en le soulageant du poids.

Dans le cas d'invalidité de l'équipage, l'investigation commencera par une reconnaissance de bord afin de rechercher les blessés éventuels et de préparer leur évacuation et se poursuivra par la recherche d'informations sur les produits transportés et l'état du navire.

Recherche d'informations sur les produits transportés

- **Étiquetage – marquage** : tout navire qui transporte des marchandises dangereuses doit posséder une liste spéciale ou le manifeste de colis avec, pour chaque produit, indication du nom, du classement IMDG, de l'emballage et de l'arrimage.
- **Localisation des documents** : sur les navires transporteurs de gaz et de produits chimiques, les

informations sont généralement centralisées au PC cargaison. A bord des vraquiers et des porte-conteneurs, les documents à consulter se trouvent dans le bureau du second capitaine.

- **Prélèvement d'échantillons en vue de l'analyse.** Celle-ci pourra être faite soit en laboratoire, ce qui suppose un long délai d'attente, soit sur place en utilisant les tubes détecteurs DRAE-GER.
- **Investigations :** la recherche d'informations et la reconnaissance du navire conduiront l'équipe d'évaluation à pénétrer dans la plupart des locaux et compartiments de cargaison et donc à s'exposer à un certain nombre de risques.

547. Techniques de lutte

Intervention sur un navire en feu ou présentant des risques d'explosion

Les remorqueurs ne sont pas antidéflagrants. Il convient donc de :

- faire disposer le circuit incendie du remorqueur afin d'arroser en brouillard la plage arrière (réduction du risque d'étincelles, lavage des gaz lourds) ;
- fermer toutes les portes étanches des locaux et emménagements ;
- fermer toutes les tapes de ventilation non absolument nécessaires aux manœuvres et si possible de ne garder que les bouches de ventilation les plus éloignées de l'arrière du remorqueur et les plus en hauteur ;
- prévoir l'extinction et l'interdiction de toute flamme nue (cuisine, cigarettes) à bord ;
- éteindre toutes les lumières de pont extérieures (éventuellement pour les manœuvres de nuit ne garder que les lumières les plus en hauteur et les plus étanches) ;
- avoir pour l'équipage du matériel antidéflagrant (marteau en bronze, lampes portatives, etc.) ;
- graisser abondamment tous les portages acier sur acier ;
- disposer l'aspiration des circuits eau de mer sur les prises d'eau basses ;
- limiter le personnel sur le pont arrière par une préparation du matériel de connexion avant présentation du remorqueur ;
- procéder à des analyses d'atmosphère à intervalles réguliers ;
- suspendre toute manœuvre en cas de suspicion de présence de gaz ;
- doter le personnel des vêtements de protection adéquats ;
- mettre à la masse tout appareillage radio (HF notamment) ; l'émission sera interdite ; seuls les appareils VHF antidéflagrant seront autorisés à l'emploi.
- si l'urgence ne le nécessite pas, différer l'opération (dissipation des gaz) ;
- ne pas travailler en l'absence de vent et en cas d'orage ou de risque d'orage si le danger de gaz dans l'atmosphère est prouvé ;
- durant le remorquage, allonger suffisamment la remorque afin d'être hors de la zone de danger immédiat. Faire une route au vent.

Intervention sur un navire émettant des vapeurs ou gaz toxiques

Sauf assurance du contraire on supposera que le risque d'explosion est toujours présent. En conséquence, on appliquera les dispositions prévues au paragraphe précédent, ainsi que les mesures suivantes :

- ventiler tous les locaux énergiquement dès que le remorqueur sort de la zone de danger avant que le personnel n'enlève ses appareils respiratoires ;
- tester tous les compartiments (investigation en tenue étanche au gaz).

Intervention sur un navire susceptible de projeter des liquides toxiques ou corrosifs

Sauf assurance du contraire, on supposera qu'il y a également risques de projection de liquides toxiques ou corrosifs :

- par explosion ;
- par émission du produit dans l'eau avec une concentration telle que, sur le pont du remorqueur (au ras de l'eau), l'équipage soit soumis au risque.

L'équipage prend dès lors les mesures supplémentaires suivantes :

- lavage du pont en permanence ;
- rideau d'eau sur le personnel ;
- port de bottes, gants, lunettes, masque ;
- douches de décontamination, rince-yeux ;
- limitation au strict nécessaire du nombre de personnes sur le pont ;
- manœuvre en douceur afin d'éviter des projections d'embruns ;
- condamnation correcte des prises d'eau de mer ;
- prévision de lavage du remorqueur ;
- installation d'une poubelle pour incinération des vêtements et objets contaminés.

Actions sur la cargaison

| MODE D'ACTION | MODALITES D'EXECUTION |
|---|--|
| Déplacer la cargaison | Déplacer la cargaison à bord du navire Transférer la cargaison pour allègement à la mer Enlever les conteneurs |
| Arrêter le déversement | Gélifier la cargaison Provoquer la polymérisation de la cargaison Fermer les vannes Obturer Découper les tuyaux |
| Protéger la cargaison | Refroidir la cargaison Réchauffer la cargaison Réduire la pression en dégazant à l'air Sortir des cales la cargaison échauffée en feu Évacuer sous la flottaison la cargaison en feu |
| Détruire la cargaison | Couler la cargaison Jeter la cargaison à la mer Faire exploser la cargaison Brûler la cargaison |
| Immobiliser la cargaison | Amarrer les conteneurs ou les colis à un mouillage |
| Accélérer la dégradation biologique de la cargaison | Par stimulants aérobiques ou anaérobiques |
| Neutraliser la cargaison | Diluer, ajouter un gaz inerte ou un produit permettant de neutraliser le produit. |
| Ne rien faire | |

Agir sur la source du déversement

| MODE D'ACTION | MODALITES D'EXECUTION |
|-----------------------------|---|
| Brassage | Analogues à la pollution par hydrocarbures |
| Dispersion | Analogues à la pollution par hydrocarbures |
| Traitement chimique | Rendre la substance soluble Solidifier la substance Visualiser la substance (nuage ou nappe) Gélifier la substance |
| Confinement et récupération | Moyens classiques de confinement et de récupération et systèmes à osmose inverse Absorbants Désémulsifiants |

Agir sur le flux

- Dévier ou capter la fuite ;
- rabattre les vapeurs par un rideau d'eau.

Décontaminer

Prévoir une zone de décontamination pour les victimes.

Préparer en sortie de sas la douche de décontamination des intervenants, le reconditionnement des tenues et du matériel d'intervention.

Si le produit est toxique, des organismes tels que l'IFREMER ou les services de l'État à terre (ARS, DAAF) sont chargés d'assurer un suivi scientifique de l'état de l'environnement.

548. Élimination des déchets

La dernière phase de la lutte contre le sinistre consiste à éliminer les déchets nocifs en vrac ou conditionnés. Cette opération nécessite le recours à des entreprises spécialisées. Le service de prévention des risques et environnement industriels (DPREI) de la DEAL tient à jour la liste des prestataires et la met à disposition de l'EGC.

600 – Informations support

Préambule

Ce chapitre « Fondements et bases juridiques » recense l'ensemble des textes constituant le socle réglementaire et juridique qui fonde l'action de l'État en mer à Mayotte.

Les textes constituant cette base juridique sont classés par thématiques d'intervention.

Ce chapitre pourra être exploité, dans l'urgence par le commandant de l'ELEBN ou l'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 réglementaires et juridiques pouvant être utilisés dans le cadre de l'intervention en mer (mises en demeure, réquisitions, arrêtés particuliers) sont tenus à jour et disponibles à tout moment auprès de l'ELEBN.

⇒ Voir Numéros d'alerte.

610. Bases juridiques du dispositif ORSEC maritime

611. Textes généraux ORSEC maritime

- [Loi n° 811-2004 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile](#) ;
- [décret n° 1157 du 13 sept 2005 relatif au plan ORSEC](#) ;
- [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](#) ;
- [directive du SG Mer du 28 janvier 2008 sur l'utilisation de SYNERGI par les préfets maritimes](#)

612. Textes généraux touchant aux administrations concourant à l'AEM

- [Loi 2002-3 du 3 jan 2002 \(enquêtes BEA\)](#) ;
- [décret n° 95-1232 du 22 novembre 95 \(CIMER et SG Mer\)](#) ;
- [décret n° 2002-84 du 16 janvier 2002 relatif aux pouvoirs des préfets de zone](#) ;
- [décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 \(BEA\)](#) ;
- [décret n° 2005-660 du 9 juin 2005 \(attributions MTETM\)](#) ;
- [décret n° 2005-1514 du 06 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'État en mer](#) ;
- [décret n° 2010-834 du 22 juillet 2010 relatif à la fonction garde-côtes](#) ;
- [arrêté du 23 mai 2005 \(organisation DGMT\)](#) ;
- [arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'État](#) ;
- [l'arrêté n° 2013-399 du 19 mars 2013 du préfet de la Réunion, délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, portant délégation de pouvoir au préfet de Mayotte en matière d'action de l'Etat en mer](#) ;
- [règlement CE 1406-2002 du 27 juin 2002 \(EMSA\)](#) ;
- [instruction permanente AEM zone maritime sud de l'océan Indien](#) ;

- [Mémento à l'usage des maires.](#)

613. Textes relatifs au sauvetage

- [Décret n° 85-580 du 5 Juin 1985 portant publication de la convention SAR de Hambourg ;](#)
- [décret n° 88-531 du 2 mai 1988 portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer ;](#)
- [instruction du 29 mai 1990 relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer ;](#)
- [règlement CE 336-2006 du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité et abrogeant le REGL CE 3051-95 ;](#)
- [directive 98-41-CE du 18 juin 1998 \(enregistrement des passagers\) ;](#)
- [décret 2000-862 du 1er septembre 2000 \(MSC4855 engins de sauvetage\) ;](#)
- [COMSAR-Circ31 du 6 février 2003 \(directives OMI *mass rescue operation*\) ;](#)
- [MSC/Circ.1073 du 10 juin 2003 \(directives MRCC sur les actes de violence contre les navires\) ;](#)
- [MSC.1/Circ. 1186 du 1er juin 2006 \(formation personnel SAR intervenant en cas d'accident grave\) ;](#)
- [instruction permanente SECMAR zone maritime sud de l'océan Indien ;](#)
- [instruction permanente SECMAR Mayotte.](#)

614. Textes relatifs à la lutte contre les pollutions en mer

- [accord de Bonn de 1983 ;](#)
- [convention de 1990 \(préparation à la lutte et coopération antipollution\) ;](#)
- [Code de l'environnement \(chapitre 8 - mer\) ;](#)
- [loi 2004-596 du 24 juin 2004 \(création du FIPOL\) ;](#)
- [décret 2005-1197 du 19 septembre 2005 \(MEPC78-43 MARPOL\) ;](#)
- [décret 2005-689 du 16 juin 2005 \(FIPOL\) ;](#)
- [instruction du 4 mars 2002 relative au FIPOL.](#)

615. Textes relatifs à l'assistance aux navires en difficulté

- [Loi 67-545 du 7 juillet 1967 \(événements de mer\) ;](#)
- [convention internationale de 1989 sur l'assistance ;](#)
- [OMI résolution A 950-23 \(services d'assistance maritime\) ;](#)
- [Instruction du 29 juillet 2004 relative à l'accueil des navires en difficulté dans des lieux de refuge](#)
- [Instruction du directeur des affaires maritimes sur les services d'assistance maritime \(2007\) ;](#)
- [règlement CE 2099-2002 du 5 novembre 2002 \(COSS\) ;](#)

616. Textes relatifs à la sécurité et trafic maritime

Sécurité maritime

- [Convention SOLAS 1974](#) ;
- [règlement CE 417-2002 du 18 février 2002 \(double coque\)](#).

Trafic maritime

- [OMI résolution A 857-20 \(VTS-STM\)](#) ;
- [Directive 2002-59-CE du 27 juin 2002 \(suivi du trafic\)](#) ;
- [Directive 2002-6-CE du 18 février 2002 \(déclaration d'entrée et de sortie des ports UE\)](#) ;
- [Loi 66-420 du 18 juin 1966 \(contrats d'affrètement\)](#) ;
- [Loi 67-5 du 3 janvier 1967 \(statut des navires\)](#) ;
- [Arrêté n°435-2008 du 21 février 2008 réglementant le mouillage et le stationnement des navires dans les eaux territoriales de la Réunion](#) ;
- [Arrêté 1545-2009 du 29 mai 2009 modifiant l'arrêté 435-2008 \(arrêté mouillage\)](#).

| |
|---|
| 620. Fondements juridiques applicables pour l'intervention en mer |
|---|

621. Notions de droit d'intervention en mer

Les instruments internationaux

- La convention de Bruxelles du 29 novembre 1969

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.

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 ou la cargaison 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.

Le protocole de 1973 est venu compléter la convention de 1969, qui ne permettait l'intervention de l'État qu'en cas de pollution par les hydrocarbures. Le protocole de 1973 donne pour les substances autres que les hydrocarbures une liste qui n'est pas limitative.

- La convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 déc. 1982

Elle reconnaît dans son article 221 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"*.

- La convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance maritime

Cette convention a récemment confirmé et légitimé dans son article 9 le droit d'intervention en haute mer des États côtiers.

Les instruments français et européens

- **La loi du 7 juillet 1976**

Le texte transposant en droit français les dispositions de la convention de Bruxelles de 1969 est l'article 16 de la loi 76-599, relative à la pollution marine par les opérations d'immersion 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 sous 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 plate-forme 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 "un danger grave", ainsi que l'a fait la convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance maritime dans son article 9.

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". Typique du droit administratif français, celle-ci n'est pas propre au maritime.

Diverses autorités peuvent procéder à la mise en demeure ; le critère déterminant est la localisation du navire, aéronef, engin ou plate-forme en état d'avarie ou accidenté. Le décret 86-38 désigne cette autorité, il s'agit du :

- préfet de Mayotte, dans la limite de la zone maritime (à partir de la laisse de basse mer) où il est compétent, c'est à dire que sont exclus les ports à l'intérieur de leurs limites administratives, et les zones situées en-deçà de certains estuaires et baies fermées ;
- directeur du port, dans les ports ;
- président du Conseil Général, dans les ports départementaux ;
- maire, dans les ports communaux.

En cas de doute, sur la limite de partage des compétences, le préfet de Mayotte, autorité maritime compétente, et l'autre autorité interviennent conjointement.

- **La directive européenne 2002/59**

La mise en demeure peut également être effectuée en application de l'article 19 §1 de la directive 2002/59/CE, 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'Etat 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 [.....] ou de protéger le milieu marin, cette autorité peut notamment : [.....]

b) mettre le capitaine du navire en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime....".

Le texte prévoit que la mise en demeure est effectuée par l'autorité compétente de l'État membre.

622. Exercice du droit d'intervention en mer

L'intervention sans mise en demeure préalable

L'État peut agir sans mise en demeure préalable. Ce principe est énoncé dans la convention internationale sur l'intervention en haute mer de 1969, et repris dans le Code de l'Environnement (art. L218-72). 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. Ces délais peuvent être incompatibles avec l'urgence de la situation.

L'intervention dans le cadre de la mise en demeure

Cette injonction est souvent utilisée comme moyen de pression pour activer les choses ; la passation d'un contrat avec un remorqueur d'assistance, par exemple. En effet, la mise en demeure fixe un délai limite au-delà duquel l'État agira aux frais et risques de la société mise en demeure.

Le décret 86-38 dans son article 2 indique que « les autorités visées à l'article 1^{er} et à l'article 7 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 facilité à l'autorité procédant à la mise en demeure, les conditions de forme d'une mise en demeure sont libres ; elle 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 permettra d'éviter la recherche du propriétaire du navire ou de son exploitant réel en s'adressant à son préposé.

Dans la pratique, le navire étant contacté en phonie, l'injonction est lue sur les ondes (avec un dispositif d'enregistrement) et transmise par écrit au navire, ainsi qu'à son exploitant, par tout moyen (IM-MARSAT, ...) en français et en anglais. La mise en demeure prononcée, il s'agit alors d'en étudier les conséquences.

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 ».

Cependant, la mise en demeure étant effectuée et le délai accordé écoulé, l'État va devoir agir, et c'est même cette obligation qui va rendre nécessaire la prudence avant toute injonction. La mise en demeure est en effet un acte réglementaire qui engage la responsabilité de l'État et qui s'inscrit dans le pouvoir de police du préfet de Mayotte.

Modalités pratiques de l'intervention

Dans le cadre d'une mise en demeure et pour faire cesser le danger présenté par un navire en difficulté, le préfet de Mayotte, autorité maritime compétente, peut décider :

- de favoriser le recouvrement de ses capacités par le navire par l'envoi à son bord d'équipes spécialisées d'intervention technique ;
- de dérouter le navire, en le remorquant ou non, vers un lieu de refuge adapté au problème rencontré par le navire.

623. Obligation de signalement des événements de mer

En application de la directive CE n° 2002/59, l'arrêté préfectoral n° 0828 du 16 avril 2004 prévoit que tous les navires effectuant une navigation commerciale, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux et naviguant dans les limites de la zone économique française sont tenus de signaler immédiatement au CROSS de la Réunion :

- tout incident ou accident portant atteinte à la sécurité du navire, tel qu'abordage, échouement, avarie, défaillance ou panne, envahissement ou ripage de cargaison, toute défectuosité dans la coque ou défaillances de structure ;
- tout incident ou accident qui compromet la sécurité de la navigation, tel que 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, telle 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 observé en mer.

Lorsque l'événement survient à l'intérieur des eaux sous souveraineté françaises adjacentes à Mayotte, le signalement se fait auprès du PC AEM, qui informera le CROSS de La Réunion, conformément à l'arrêté préfectoral n° 2010-988 du 29 octobre 2010 « Mayotte Trafic ».

624. Mesures pouvant être prises pour la sécurité aérienne

Dans les eaux intérieures et les eaux territoriales

Il convient de déterminer la nature exacte de l'espace à créer en fonction des mobiles que l'on souhaite autoriser à pénétrer cet espace :

- une zone interdiction temporaire (ZIT) qui ne s'applique ni aux aéronefs militaires ni aux aéronefs d'État affectés exclusivement aux missions de service public ;
- une zone réglementée temporaire (ZRT) permet de réglementer l'accès à la zone et donc d'élargir le panel de mobiles susceptibles de travailler dans cet espace (missions SIRPA...). Ce type de zone présente l'avantage supplémentaire de ne pas être soumis à un dimensionnement particulier.

Au-delà des eaux territoriales

Il n'est possible de créer, au-delà des eaux territoriales, qu'un seul type de zone dénommée zone dangereuse temporaire (ZDT). Elle ne réglemente pas mais permet d'informer et de sensibiliser les usagers du déroulement d'activités présentant un caractère dangereux pour la navigation aérienne.

Dans tous les cas

Un NOTAM doit être émis.

La demande de création d'une zone aérienne au-delà des eaux territoriales de Mayotte est formulée par l'EMIA ou le CROSS de la Réunion auprès du Bureau régional de l'information aéronautique (BRIA) à l'aéroport de Gillot, île de La Réunion.

La demande de création d'une zone aérienne dans les eaux territoriales est formulée par l'UT DMSOI ou le commandant de l'ELEBN via respectivement le CROSS de la Réunion ou l'EMIA des FAZSOI. Parallèlement, un contact est établi avec l'aéroport de Pamandzi, la Délégation de Mayotte de la direction de la sécurité de l'aviation civile Océan Indien et le Service de la navigation aérienne de Mayotte.

Le BRIA dispose des compétences en matière de circulation aérienne pour effectuer une demande de publication d'un NOTAM dans les délais les plus brefs.

Il convient par ailleurs de s'assurer auprès des services de l'aviation civile que la création d'un espace aérien temporaire n'interfère pas avec des espaces aériens existants.

Instruction ministérielle du 20 juin 1980 relative aux mesures provisoires d'interdiction de survol prises par les préfets, les préfets maritimes (DDG AEM)

Zones établies exceptionnellement pour raisons de sécurité publique et de protection des hautes personnalités

- interdiction ne s'appliquant pas aux aéronefs militaires ni aux aéronefs d'État affectés exclusivement aux missions de service public
- zones ne dépassant pas 1000 mètres d'altitude, 5 kilomètres de rayon et hors volume d'approche
- dans les eaux territoriales, les mesures sont prises par le préfet maritime
- l'arrêté précise que les mesures sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique (NOTAM)

625. Notion d'intervention d'autorité

Lorsqu'un navire, dans la zone de responsabilité du préfet Mayotte, présente une menace grave et imminente pour les côtes et les intérêts connexes au sens de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 et son protocole du 2 novembre 1973, l'État doit vérifier que les mesures nécessaires sont prises en temps voulu par le responsable de ce navire.

⇒ Voir Droit d'intervention en mer

La situation du navire en difficulté peut se dégrader brusquement. Les phases théoriques d'aide, d'assistance et d'intervention d'autorité peuvent donc se confondre.

L'invitation à agir

En cas d'inaction de la part du responsable, et pour éviter tout retard dans la prise des décisions qui s'imposent, le code de l'environnement (art. L 218-72) et le décret n° 86-38 du 7 jan-

vier 1986 autorisent le préfet de Mayotte à mettre en demeure le responsable de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin au danger de pollution, dans un délai déterminé.

Celle-ci, rédigée par le commandant de l'ELEBN et signée par le préfet de Mayotte ou son représentant, est adressée par message, télécopie ou transmission orale au propriétaire, à l'exploitant ou au capitaine du navire.

Le DOS conserve la faculté de faire cesser l'opération ou de demander sa modification à tout moment.

L'intervention d'office de l'autorité maritime

Dans le cas où la 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, le préfet de Mayotte dans les eaux sous souveraineté françaises adjacentes à Mayotte et le préfet de la Réunion au-delà peut prendre les mesures nécessaires aux frais, risques et périls du propriétaire ou de l'exploitant du navire en lui notifiant sa décision.

Cette mesure d'autorité s'applique à tous les navires quel que soit leur pavillon, dans les eaux territoriales et en haute mer.

De même, la législation française fait obligation au propriétaire d'une épave de faire cesser le danger que représente celle-ci pour la navigation, la pêche ou l'environnement.

L'État peut alors faire procéder aux mesures nécessaires aux frais, risques et périls des propriétaires s'ils sont défaillants et d'office en cas d'urgence, en application du décret du n° 61-1547 du 26 décembre 1961 modifié.

700 – Outils opérationnels d'aide à la gestion de crise

Préambule

Ce chapitre a pour vocation de présenter des outils d'aide à la décision stratégique par thématique d'intervention dont l'emploi ne se justifie qu'en cas d'événement majeur de niveau 3.

Les outils d'aide à la décision stratégique sont des documents illustrés et généralement cartographiés servant d'aide à la décision en interface avec les autorités terrestres.

L'EGC, en concertation avec les centres opérationnels, utilise ces outils d'aide à la décision afin de préparer les grandes décisions stratégiques entérinées par le DOS.

710. Aide à la gestion de crise en SAR

Une liste de points de débarquement de passagers est dressée pour l'ensemble de Mayotte.

L'EGC dispose de cette liste des points de débarquement, précisant les caractéristiques d'accueil de chacun d'entre eux.

Cette liste doit permettre à l'EGC de déterminer le ou les points de débarquement les plus adaptés à l'opération en étroite concertation avec le directeur d'intervention, chef de l'EGI.

720. Aide à la gestion de crise en ANED

Une liste des points d'accueil et des zones refuge pour les navires en difficulté est dressée pour Mayotte. Elle précise les caractéristiques de chacun de ces sites.

L'EGC dispose de cette liste afin de déterminer dans l'urgence le lieu le plus opportun pour accueillir un navire, en fonction de ses caractéristiques et de la situation.

Ce document est utilisé en concertation avec les autorités portuaires ou les mairies compétentes.

La diffusion de ce document opérationnel est restreinte aux autorités ayant à en connaître.

730. Aide à la gestion de crise en POLMAR

L'EGC dispose d'un atlas de vulnérabilité du littoral de Mayotte établi par les services compétents.

Cet atlas permet de déterminer, en étroite concertation avec les autorités terrestres, les sites à protéger en priorité en cas d'arrivée à la côte d'une pollution maritime.

Ces analyses permettent d'orienter directement les actions de lutte en mer et à terre.

COD

CENTRE OPÉRATIONNEL DÉPARTEMENTAL

RESPONSABLE Le préfet ou son représentant.

- MISSIONS**
- la décision d'activation du COD et sa notification,
 - décider de l'activation du poste de commandement opérationnel (PCO) ;
 - conseiller le directeur des opérations de secours (DOS) sur les décisions à prendre ;
 - recueillir les informations complémentaires permettant l'évaluation du sinistre auprès des instances compétentes voire auprès des services du préfet de la Réunion (le cas échéant) dans le cas d'un accident survenant en mer et hors du territoire délégué au préfet de Mayotte ;
 - suivre l'exécution des décisions et la synthèse de la situation, en liaison avec le PCAEM et/ou le CROSS RU ;
 - rechercher les moyens complémentaires demandés par le PCO qui lui rend régulièrement compte de la situation sur le terrain ;
 - préparer les demandes de concours des moyens publics, ainsi que les réquisitions des moyens privés ;
 - informer les autorités nationales et zonales, les médias et les familles ;
 - activer une cellule d'information des populations (CIP) si nécessaire ;
 - définir des lieux de débarquement des naufragés ;
 - informer les autorités (EMZPCOI, COGIC, maires concernés) des lieux de débarquement retenus ;
 - informer le "bureau enquête accident de mer" (BEA mer), relevant du ministère chargé des transports dans la mesure où une enquête doit être diligentée pour déterminer les causes nautiques de l'accident ;
 - réfléchir et anticiper sur les mesures à prendre pour assurer un retour à la normale dans le cadre de la gestion de la post-crise.

- MOYENS**
- la salle de gestion de crise du COD ;
 - les personnels du SIDPC, du SSIC et du service communication ;
 - les personnels de la préfecture en cas d'activation de la Cellule d'information du public (CIP).

PCO

SERVICES du POSTE DE COMMANDEMENT OPÉRATIONNEL

RESPONSABLE

Un membre du corps préfectoral.

MISSIONS

Les missions du PCO s'articulent autour de 3 actions :

- la mise en œuvre des moyens de secours sur le terrain : mission du COS présent au PCO ;

- le lien avec les élus et l'EGC : mission du sous-préfet présent au PCO ;

- la communication : mission du Sous-Préfet présent au PCO ;

Le PCO doit notamment assurer :

- la coordination de la chaîne des secours décrite plus haut et de la logistique des opérations de secours ;

- l'information de l'EGC sur le bilan, l'évolution des opérations et la situation locale ;

- la transmission des demandes de renforts extérieurs et l'établissement des réquisitions ;

- la gestion sur le terrain des relations avec les élus et les médias ;

- le suivi des naufragés orientés vers les centres d'accueil et d'hébergement et les relations avec les familles des victimes éventuellement présentes sur les lieux.

Le PCO est informé régulièrement par le PCAEM et/ou le CROSS RU des prévisions d'arrivée des naufragés par voie maritime :

- Moyen d'acheminement ;

- Heure d'arrivée prévisible ;

- Nombre de victimes : passagers et membres d'équipage impliqués ;

- Etat de santé ;

- Lieu défini.

MOYENS

- Le corps préfectoral ;

- Du personnel du bureau de communication interministériel ;

- Les représentants des services engagés sur le terrain.

SIS

SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

| | |
|-------------|--|
| RESPONSABLE | Le directeur du service d'incendie et de secours ou son représentant. |
| MISSIONS | <ul style="list-style-type: none">- transmettre l'alerte :<ul style="list-style-type: none">• au SIDPC ;• à la police et la gendarmerie ;- participer à la lutte contre le sinistre en mer (extinction, colmatage...) sur demande de concours et sous le contrôle opérationnel du CROSS RU et/ou du PCAEM ;- assurer le commandement des opérations de secours à terre (COS) ;- participer ou être représenté à bon niveau au poste de commandement opérationnel (PCO), au centre opérationnel départemental (COD), au PCAEM ;- participer au sauvetage et à l'évacuation des victimes ;- participer à la définition des lieux de débarquement des naufragés en liaison avec le CROSS RU et/ou PCAEM, le préfet de Mayotte, le SMUR, la capitainerie du port ;- participer à l'évaluation des risques : origine (recherche, prélèvements pour identification du produit), effets (flux thermique, explosivité, toxicité, pollutions...) ;- mettre en place si besoin un centre de regroupement des moyens (CRM) ;- mettre en œuvre, en liaison avec le SMUR, la chaîne médicale du plan ORSEC « secours à nombreuses victimes » ;- informer régulièrement les autorités. |
| MOYENS | <ul style="list-style-type: none">- Moyens précisés dans le plan ORSEC « secours à nombreuses victimes » pour ce qui concerne le secours à personnes. |

SMUR

SERVICE MÉDICAL DES URGENCES

| | |
|-------------|--|
| RESPONSABLE | Le directeur des secours médicaux (DSM). |
| MISSIONS | <ul style="list-style-type: none">- être l'interlocuteur médical du PCAEM et/ou du CROSS RU dans les phases d'alerte ou de régulation, de déclenchement, de suivi des interventions et conseils médicaux ;- participer ou être représenté à bon niveau au COD et au PCO ;- en cas de besoin, mettre en œuvre les dispositions du plan ORSEC « secours à nombreuses victimes » sous l'autorité du directeur des secours médicaux (DSM) en liaison avec l'ARS et le SIS ;- mettre en place un dispositif permettant d'assurer l'urgence médicale en situation d'exception, de manière adaptée à l'ampleur de l'événement. Cela inclut :<ul style="list-style-type: none">• l'évaluation des besoins sanitaires et la participation à la reconnaissance des lieux ;• la médicalisation du relevage des victimes ;• l'évacuation et le transport des victimes ;• la mobilisation des structures hospitalières d'accueil des victimes et la coordination de l'évacuation des blessés médicalisés ;• l'établissement et la tenue à jour de la liste des victimes hospitalisées et de leur lieu d'hospitalisation ;• le suivi de la mise en œuvre des centres d'accueil et d'hébergement ;• l'établissement du bilan sanitaire rétrospectif ;- dès réception de l'alerte, déployer des moyens de reconnaissance médicale ;- vérifier que les autres services concernés ont été avertis ;- participer à la définition des lieux de débarquement des victimes en liaison avec le PCAEM ou le CROSS RU, le SIS et les autorités concernées (maires, capitaine du port) en fonction de la localisation du sinistre. |
| MOYENS | <ul style="list-style-type: none">- moyens (SIS, SMUR, ...) adaptés à la situation ;- moyens précisés dans le plan ORSEC « secours à nombreuses victimes » ;- sur demande du PCAEM ou du CROSS RU, envoi éventuel d'une équipe pour évaluer la situation sur place. |

Maire(s) concerné(s)

| | |
|-------------|---|
| RESPONSABLE | Le maire de la commune du port ou du(es) site(s) de débarquement. |
|-------------|---|

MISSIONS

- mettre en place la cellule municipale de crise ;
- activer le plan communal de sauvegarde (PCS) ;
- établir les liaisons avec le PCO et le COD ;
- participer ou être représenté à bon niveau au PCO ;
- venir en appui des autres intervenants par les moyens propres de la commune ;
- mettre à disposition et délivrer sur le site des barrières de sécurité ;
- prendre en charge, l'hébergement et le ravitaillement des victimes valides ;
- organiser l'accueil des familles en un lieu situé en dehors de la zone touchée par le sinistre ;
- organiser l'accueil des dépouilles mortuaires ;
- mettre en place, le cas échéant, une chapelle ardente ou un lieu de recueillement.

MOYENS

- moyens de signalisation et d'information des usagers, barrières de sécurité,... ;
- salles polyvalentes ou autres locaux (gymnases, écoles, etc.) pouvant être utilisées pour l'accueil et l'hébergement des personnes rescapées ou évacuées ;
- personnel communal pour le fonctionnement de ces structures ;
- moyens prévus dans le plan communal de sauvegarde (PCS).

DDSP

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

RESPONSABLE

Le Directeur de la sécurité publique.

MISSIONS

- participer ou être représenté à bon niveau au poste de commandement opérationnel (PCO) et au centre opérationnel départemental (COD) ;
- informer le maire du lieu (si zone police) de la mise en œuvre du plan, lorsqu'il n'a pas pu être informé par téléphone ;
- mettre en place un périmètre de sécurité aux abords de la zone opérationnelle dont l'accès sera réservé aux services de secours et d'urgence ainsi qu'aux services intervenants au PCO (périmètre déterminé par le commandant des opérations de secours) ;
- en cas d'implication d'un navire transportant des matières dangereuses, mettre en place un périmètre de sécurité adapté ;
- mettre en place un plan de circulation et de déviation aux abords du périmètre de sécurité ;
- participer à la création d'un centre de regroupement des moyens (CRM),
- filtrer et surveiller les accès aux structures mises en place sur le terrain (PMA, centres d'accueil de la presse, des familles, des impliqués indemnes, de l'aéroport, du dépôt mortuaire...) ;
- surveiller et filtrer l'accès au navire (s'il fait retour au port), ainsi que la conservation des traces et indices s'il apparaît que la catastrophe a une origine délictuelle, criminelle, voire une imprudence ;
- recenser et identifier les victimes dans les différents points d'accueil et relever leurs destinations en liaison avec le procureur de la République,
- conserver les papiers et valeurs récupérés à bord du navire ou sur les lieux du sinistre ;
- assurer le jalonnement des itinéraires réservés pour l'évacuation par voie routière des victimes vers l'hôpital ou l'aéroport ;
- escorter les transports des victimes ;
- assister les autorités judiciaires dans l'exécution de leur mission.

MOYENS

- moyens humains de la sécurité publique ;
- véhicules organiques (fourgons, V.L, motos) ;
- matériels de balisage et de signalisation, moyens radio.

GENDARMERIE

RESPONSABLE

Le commandant du groupement de gendarmerie.

MISSIONS

- répercuter l'alerte sur les brigades concernées ;
- participer à la création d'un centre de regroupement des moyens (CRM),
- filtrer et surveiller les accès aux structures mises en place sur le terrain (PMA, centres d'accueil de la presse, des familles, des impliqués indemnes, de l'aéroport, du dépôt mortuaire...) ;
- surveiller et filtrer l'accès au navire (s'il fait retour au port), ainsi que la conservation des traces et indices s'il apparaît que la catastrophe a une origine délictuelle, criminelle, voire une imprudence ;
- recenser et identifier les victimes et relever leurs destinations en liaison avec le procureur de la République,
- assurer le jalonnement des itinéraires réservés pour l'évacuation par voie routière des victimes vers l'hôpital ou l'aéroport ;
- escorter les transports des victimes ;
- protéger les lieux (littoral, zones de rassemblements) ;
- assurer l'information des familles sur demande de la préfecture après accord avec le procureur de la République ;
- participer ou être représenté à bon niveau au PCO et au COD ;
- conserver les papiers et valeurs récupérés.

MOYENS

- Moyens humains ;
- Moyens matériels organiques (véhicules, hélicoptère, fourgons, motos).

DPAF

DIRECTION DE LA POLICE AUX FRONTIERES

RESPONSABLE

Le Directeur de la police aux frontières.

MISSIONS

- contrôler l'identité des victimes (renseignements de l'identité à transmettre rapidement au service enquêteur) ;
- participer ou être représenté à bon niveau au PCO et au COD.

MOYENS

- Moyens humains ;
- Moyens matériels organiques (véhicules, fourgons, motos).

ARS

Agence de santé de l'océan Indien- Délégation territoriale de Mayotte

| | |
|-------------|--|
| RESPONSABLE | La directrice des affaires sanitaires et sociales ou son représentant. |
| MISSIONS | <ul style="list-style-type: none">- coordonner la chaîne médicale ;- contrôler et suivre la mobilisation des structures hospitalières- accueillir les victimes, en liaison avec les chefs d'établissements ;- établir et tenir à jour la liste des victimes hospitalisées avec indication du lieu d'hospitalisation ;- activer et suivre la Cellule d'Urgence Médico-Psychologique ;- coordonner l'action des associations de bénévoles ;- participé ou être représenté à bon niveau au PCO et au COD. |
| MOYENS | <ul style="list-style-type: none">- Un cadre administratif du lundi au vendredi ;- Un cadre de permanence, le week-end, soir et les jours fériés. |

PORT DE LONGONI

| | |
|-------------|---|
| RESPONSABLE | Le directeur du port ou son représentant. |
| MISSIONS | <ul style="list-style-type: none">- mettre en alerte les services portuaires concernés ;- préparer l'accueil du navire (reconnaissance et définition des besoins) ;- mettre à disposition des grues, coupées, ... ;- préparer l'accueil éventuel de nombreuses petites embarcations ;- le cas échéant, accueillir le poste de commandement opérationnel (PCO) ;- participer ou être représenté à bon niveau au PCO ou au COD ;- participer à la mise en œuvre des moyens de lutte contre le sinistre sur le navire lorsque le sinistre survient dans le port ;- proposer son assistance au PCAEM ou au CROSS RU chargé de la coordination de moyens d'intervention (vedettes portuaires, remorqueurs, etc.) lorsque le sinistre survient en mer ;- mettre en œuvre éventuellement les moyens de lutte contre la pollution des eaux. |
| MOYENS | A préciser |

COMIL

COMMANDANT MILITAIRE

| | |
|-------------|---|
| RESPONSABLE | Le commandant militaire de Mayotte (COMIL). |
| MISSIONS | <ul style="list-style-type: none">- apporter son concours en moyens matériels et humains en fonction de la disponibilité du moment ;- participer ou être représenté à bon niveau au PCO et au COD. |
| MOYENS | <ul style="list-style-type: none">- Moyens humains ;- médecins ;- moyens divers (véhicules,...). |

SSIC

SERVICE DES SYSTEMES D INFORMATIONS ET DE COMMUNICATION

| | |
|-------------|---|
| RESPONSABLE | Le chef de service. |
| MISSIONS | <ul style="list-style-type: none">- Garantir la liaison permanente entre le COD, le PCAEM et le PCO ;- en cas de rupture des communications, mettre en place des moyens radio ;- participer et coordonner l'activation des liaisons radio entre les différents PC et les services engagés ;- contrôler et s'assurer du plein emploi du matériel de transmission relevant du Ministère de l'Intérieur existant à Mayotte ;- se mettre en relation avec les services de France Télécom, STOI et SFR pour l'installation de lignes téléphoniques supplémentaires demandées par le responsable des secours (le sous-préfet, le directeur de cabinet ou le chef du SIDPC) ;- rédiger éventuellement un ordre particulier des transmissions (OPT). |

800 – Maintien en condition opérationnelle du dispositif

Préambule

Le dispositif ORSEC maritime doit être continuellement testé, apprécié et réévalué pour conserver sa pertinence opérationnelle.

La présente section a pour but de :

- présenter les dispositions du contrôle de pertinence ;
- définir les conditions d'entraînement et de formation des utilisateurs de l'ORSEC maritime ;
- expliciter la corrélation entre les 3 niveaux d'exercice et les 3 niveaux d'activation du dispositif ORSEC maritime.

810. Contrôle de pertinence

811. Ré appréciation quinquennale du dispositif

Le contenu du dispositif ORSEC maritime doit être intégralement reconsidéré tous les 5 ans. Cette refonte exhaustive, proposée conjointement par l'UT DMSOI et l'ELEBN, devra être présentée à la signature du préfet de Mayotte.

Une attention particulière sera portée à l'identification des risques, par nature évolutifs.

Les têtes de réseau ORSEC maritime et le SIDPC peuvent également, à tout moment, soumettre les besoins d'adaptation du dispositif ORSEC maritime liés à l'évolution de leurs fonctionnements, des menaces et des risques présents dans la zone de responsabilité.

812. Réappréciation consécutive à un RETEX

A la suite de la mise en œuvre du dispositif ORSEC maritime ou consécutivement à un exercice ayant montré une déficience grave ou importante, le retour d'expérience peut mettre en lumière un besoin d'actualisation urgent.

Le commandant de l'ELEBN et le chef de service de l'UT DMSOI peuvent alors proposer au préfet de Mayotte d'effectuer la refonte immédiate, complète ou partielle, du dispositif.

821. Obligation réglementaire en matière d'entraînement ORSEC

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 constituée par les eaux sous souveraineté française adjacentes à Mayotte.

Chaque année, conformément à l'instruction ORSEC, les services de l'État ont l'obligation de s'entraîner en mettant en œuvre le dispositif ORSEC dans ses configurations SAR et POLMAR.

A minima, l'interface terre-mer devra être mise en œuvre une fois tous les trois ans au cours de ces exercices de niveau 3.

Afin de tester l'ensemble des thématiques de l'ORSEC maritime, ces exercices pourront intégrer ou combiner simultanément la thématique ANED.

822. Effets

Le retour d'expérience de ces exercices majeurs pourra entraîner des adaptations du dispositif ORSEC maritime.

En fonction des enseignements tirés et de la capacité des opérateurs à intervenir, le chef de service de l'UT DMSOI ou le commandant de l'ELEBN peuvent proposer une adaptation du cycle de formation dédié aux personnels concernés.

831. Objectif

L'objectif de ces exercices est d'évaluer sans aucune concession :

- la capacité d'intervention effective des acteurs d'intervention en respectant le dispositif ORSEC ;
- la capacité à gérer une crise en interface avec les autorités terrestres (niveau 3) ;
- la pertinence du dispositif de conduite opérationnelle de l'ORSEC (niveau 2) ;
- la capacité opérationnelle des intervenants (niveau 1) ;
- la sensibilisation des intervenants extérieurs :
 - autorités et centres opérationnels terrestres ;
 - industriels ou exploitants privés concernés ;
 - experts sollicités ;
 - autorités étrangères.

832. Conception, conduite et évaluation

La conception, la conduite et l'évaluation des exercices ORSEC sont à la charge du commandant de l'ELEBN en relation avec le chef de service de l'UT DMSOI et du chef du SIS.

Pour plus de réalisme, les exercices d'entraînement s'inspireront des enseignements et du retour d'expériences d'incidents antérieurs ou des scénarios identifiés comme les plus plausibles.

La typologie d'exercice dépend des besoins actuels en entraînement du personnel ou en évaluation de pertinence du dispositif.

833. Catégories d'exercices

Il existe trois catégories d'exercice :

- Exercices ORSEC maritime de niveau 3, dits « majeurs »

Ce niveau d'exercice est recommandé pour évaluer la bonne mise en œuvre de l'équipe de gestion de crise (EGC) ainsi que le fonctionnement efficace de l'interface mer-terre.

Le but de cet exercice est d'évaluer la capacité d'intervention et de gestion de crise autour d'un scénario de crise réaliste.

Les acteurs jouent en temps réel le scénario prévu par les organisateurs.

L'objectif principal est de tester l'organisation opérationnelle du dispositif en interface avec les autorités terrestres.

Un débriefing est opéré à chaud avec tous les intervenants, y compris terrestres.

⇒ Voir aussi équipe de gestion de crise (EGC).

- Exercice ORSEC maritime de niveau 2 dits de « coordination renforcée »

Recommandé pour tester le dispositif ORSEC maritime en niveau 2 ou pour former de nouveaux utilisateurs à travailler au sein de l'EGI, le but de cet exercice est de permettre aux intervenants d'une équipe de gestion d'incident d'échanger.

Il peut se limiter à un entraînement papier.

Ce niveau d'exercice permet également de tester la capacité d'une équipe de gestion d'incident à conduire efficacement une intervention en mer.

Une attention particulière sera portée à :

- la coordination des moyens d'intervention ;
- l'efficacité des transmissions ;
- la capacité à rendre compte et à exprimer ses besoins vers l'EGC ;
- 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, l'ELEBN, l'UT DMSOI et les acteurs terrestres de l'intervention.

⇒ Voir aussi équipe de gestion d'intervention (EGI).

- Exercice ORSEC maritime de niveau 1 : exercices dits de « mécanisation »

Ce niveau d'exercice est recommandé pour s'entraîner à l'intervention sur zone en temps de paix et tester les moyens ou les techniques employées en cas d'événements majeurs. La coordination de l'intervention est réduite au minimum.

Cet exercice a pour objectif de familiariser ou d'entraîner les intervenants aux équipements, techniques, modes opératoires ou réflexes de « sécurité ».

Il s'agit d'une combinaison de formation et d'exercices visant à familiariser ou rafraîchir les connaissances techniques de chacun.

L'usage de plusieurs moyens d'intervention nécessitant une coordination entraîne nécessairement l'implication du centre opérationnel concerné dans la préparation et le déroulement de l'exercice.

⇒ Voir aussi – Moyens engagés sur zone.

900 - Glossaire

A

| | |
|---------|--|
| AEM | Action de l'État en Mer |
| AIS | <i>Automatic identification system</i> |
| ANED | Assistance aux navires en difficulté |
| AOC | <i>Air operation coordinator</i> |
| ARCC | <i>Air Rescue Coordination Center</i> |
| ARS | Agence régionale de santé |
| ARSC | <i>Air Rescue Sub Center</i> |
| AVURNAV | Avis urgent aux navigateurs |

B

| | |
|---------|---|
| BEA mer | Bureau enquêtes accidents de mer |
| BSAD | Bâtiment de soutien, d'assistance et de dépollution |

C

| | |
|---------|---|
| CEDRE | Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux |
| CEPPOL | Centre d'Expertises pratiques de lutte antipollution |
| CIMER | Comité interministériel de la mer |
| CIP | Cellule d'information des populations |
| CMS | Coordinateur de la mission de sauvetage |
| COD | Centre Opérationnel Départemental |
| CODIS | Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours |
| CoFGC | Centre Opérationnel de la Fonction Garde Côte |
| COG | Centre opérationnel de la gendarmerie |
| COGIC | Centre opérationnel de gestion interministérielle des crises |
| COMGEND | Commandement de la Gendarmerie |
| COMSUP | Commandant supérieur des forces armées en ZSOI |
| COS | Commandant des Opérations de Secours / de Lutte |
| CRM | Centre de regroupement des moyens |
| CROSS | Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage |
| CSN | Centre de Sécurité des Navires |
| Cst | Centistoke (unité de mesure de viscosité) |
| CTA | Centre de Traitement de l'Alerte (du CODIS) |
| CUMP | Cellule d'urgence médico-psychologique |
| CZM | Commandant de zone maritime |

D

| | |
|--------|---|
| DCP | Dispositif de concentration de poissons |
| DEAL | Direction de l'environnement, de l'Aménagement, du Logement |
| DEFREP | <i>Defect report</i> |
| DGAC | Direction Générale à l'Aviation Civile |
| DG AEM | Délégué du gouvernement à l'action de l'État en mer |
| DGMT | Direction Générale de la Mer et des Transports |
| DMSOI | Direction de la mer Sud océan indien |
| DOS | Directeur des Opérations de Secours |
| DPAF | Direction de la police aux frontières |
| DSM | Directeur des secours médicaux |

E

| | |
|---------|--|
| EGC | Équipe de Gestion de Crise |
| EGI | Équipe de Gestion d'Intervention |
| EEI | Équipe d'évaluation et d'intervention |
| ELEBN | Élément de base navale de Mayotte |
| EMIA | État Major Interarmées |
| EMSA | <i>European maritime safety agency</i> |
| EMZPCOI | État Major de zone et de protection civile de l'océan indien |
| EVAMED | Évacuation médicale |
| EVASAN | Évacuation sanitaire |

F

| | |
|---------------|--|
| FAZSOI | Forces Armées en Zone Sud de l'Océan indien |
| FIPOL (IOPCF) | Fonds international d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures |

I

| | |
|----------|--|
| IAMSAR | International aeronautical and maritime search and rescue |
| IFREMER | Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer |
| INERIS | Institut national de l'environnement industriel et des risques |
| ISM code | <i>International safety management code</i> |

L

| | |
|-------|--|
| LASEM | Laboratoire de surveillance, d'analyse et d'expertise de la Marine |
| LRIT | <i>Long-range identification and tracking</i> |

M

| | |
|------|--|
| MAS | <i>Maritime Assistance Service</i> |
| MRCC | <i>Maritime Rescue Coordination Center</i> |

N

| | |
|-------|---|
| NOTAM | <i>Notice To Air Men</i> (éq. de l'AVURNAV pour le trafic aérien) |
|-------|---|

O

| | |
|-------|--|
| OAO | Officier d'astreinte opérations |
| OMI | Organisation Maritime Internationale |
| OPT | Ordre particulier des transmissions |
| ORSEC | Organisation de la réponse de la sécurité civile |
| OSC | <i>On-scene coordinator</i> |

P

| | |
|--------|---|
| PCO | Poste de commandement opérationnel |
| PCS | Plan communal de sauvegarde |
| P&I | « <i>Protection & Indemnities</i> », assureur maritime spécialisé |
| PMA | Poste Médical Avancé |
| POLMAR | Pollution maritime hydrocarbure ou chimique |
| POLREP | <i>POLLution REPort</i> (Compte-rendu de pollution) |
| PRE | Point de répartition des évacuations |

R

| | |
|-----|-----------------------------------|
| RCC | <i>Rescue coordination center</i> |
|-----|-----------------------------------|

S

| | |
|--------------------|--|
| SAMAR | Secours aéronautique maritime |
| SAR | <i>Search and Rescue</i> (Recherche et Sauvetage) |
| SECMAR | Sécurité maritime |
| SDIS | Service départemental d'incendie et de secours |
| SDSIC | Sous-direction des systèmes d'information et de communication |
| SIDPC | Service interministériel de défense et de protection civiles |
| SIG | Système d'information géographique |
| SGI | Système de Gestion d'Incident |
| SG Mer | Secrétariat Général de la Mer (Premier ministre) |
| SGTM | Société générale des transports maritimes |
| SHOM | Service Hydrographique et Océanographique de la Marine |
| SNSM | Société Nationale des Secours en Mer |
| SOLAS (convention) | <i>International convention for the safety of life at sea</i> |
| SRR | <i>Search and Rescue Region</i> (Zone de compétence en recherche et sauvetage) |
| SMUR | Service médical d'urgence et de réanimation |

T

| | |
|-----|---------------------------------|
| TLD | Tenue légère de décontamination |
|-----|---------------------------------|

U

| | |
|----------|--|
| UT DMSOI | Unité territoriale de Mayotte de la Direction de la mer Sud océan indien |
|----------|--|

V

| | |
|-----|------------------------------|
| VTS | <i>Vessel Traffic System</i> |
|-----|------------------------------|

Z

| | |
|-----|-----------------------------|
| ZDT | Zone dangereuse temporaire |
| ZIT | Zone interdite temporaire |
| ZRT | Zone réglementée temporaire |