



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉUNION



Le préfet de la Réunion
Délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer

ORSEC maritime

en

Zone Maritime Sud

de l'Océan Indien (ZMSOI)



DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
Section	000 - Introduction	Mars 2019	REV 0

ORSEC maritime ZMSOI

000 - INTRODUCTION

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	000 – Introduction	Mars 2019	REV 0

000. - Introduction

001. Préambule

Le présent dispositif ORSEC maritime détermine l'organisation générale des secours et interventions en mer revêtant une ampleur ou une nature particulière.

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 informatif.

002. Gestion administrative du document « Dispositif ORSEC maritime ZMSOI »

Le document relatif au dispositif « ORSEC maritime ZMSOI » s'articule selon un ensemble de documents cadres que sont:

- le dispositif ORSEC maritime ZMSOI;
- le dispositif spécifique ORSEC maritime SAR;
- le dispositif spécifique ORSEC maritime ANED;
- le dispositif spécifique ORSEC maritime POLMAR.

Toute modification apportée aux documents cadres composant l'ORSEC maritime ZMSOI devra faire l'objet d'une mise à jour de l'ensemble du dispositif de l'ORSEC maritime ZMSOI et sera soumise à l'approbation du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer (DDG AEM). Toute mise à jour du dispositif sera indiquée dans le tableau ci-après.

Des documents complémentaires techniques, opérationnels et évolutifs sont présentés en annexes. Ils feront l'objet d'une actualisation aussi souvent que de besoin.

Le bureau Action de l'État en mer (AEM) est en charge du suivi et de la mise à jour des documents annexés au « Dispositif ORSEC maritime ZMSOI » sur la base des informations que lui fourniront les différentes têtes de réseaux de l'ORSEC maritime ZMSOI.


	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	000 – Introduction	Mars 2019	REV 0


Tableau du suivi des révisions du document « Dispositif ORSEC maritime ZMSOI »

Date	Révision en vigueur	Nature de la modification
01/03/2019	REV 0	Version en vigueur à la signature

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	000 – Introduction	Mars 2019	REV 0

010. - Table des matières

000. - Introduction	3
001. Préambule.....	3
002. Gestion administrative du document « Dispositif ORSEC maritime ZMSOI ».....	3
010. - Table des matières	5
020. Champ d’application	9
021. Cadre juridique.....	9
022. Objet.....	9
023. Périmètre d’application géographique du dispositif ORSEC maritime.....	9
024. Interfaces à terre du dispositif ORSEC maritime	11
025. Dispositif ORSEC maritime Mayotte.....	11
026. Interface ZMSOI / Mayotte.....	11
030. Constitution du réseau opérationnel ORSEC maritime	12
031. Principe du Réseau ORSEC maritime.....	12
032. Obligation des services.....	12
033. Coordination des réseaux ORSEC maritime	12
034. Tête de réseaux ORSEC maritime – SAR	13
035. Tête de réseaux ORSEC maritime – ANED.....	13
036. Tête de réseaux ORSEC maritime – POLMAR	13
037. Schéma organisationnel du réseau ORSEC maritime	14
040. Priorités d’intervention.....	15
100 – Les acteurs du dispositif	17
Préambule.....	17
101 - Le préfet de la Réunion, délégué du Gouvernement pour l’action de l’Etat en mer (DDG AEM)	17
102 – Le préfet de Mayotte	17
103 – Le préfet administrateur supérieur des TAAF	18
104. Le commandant de zone maritime	18
105. Le CROSS Réunion	18
106. Le CO EMIA du COMSUP FAZSOI	20
107. L’EMZPCOI.....	20
108. Le SDIS et le CODIS Réunion.....	20
109. Le SCMM	22
110. L’ARSC de La Réunion.....	23
111. Le COMGEND de la Réunion.....	24
112. LE PC AEM de Mayotte	24
200. Identification des risques en Zone Sud Océan Indien	26
Préambule.....	26
210. Risques liés aux activités maritimes.....	26
211. Caractéristiques du trafic.....	26
212. Risques liés au trafic de commerce	31
213. Risques liés aux activités de pêche.....	32

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	000 – Introduction	Mars 2019	REV 0

214. Risques liés aux activités de croisière, plaisance et loisirs nautiques.....	32
220. Dangérosité constituée par le trafic aérien.....	33
230. Dangérosité constituée par le flux de matières dangereuses	34
231. Flux des matières dangereuses	34
232. Caractérisation des matières dangereuses en circulation.....	34
240. Dangérosité constituée par les installations littorales	36
241. Caractérisation des installations dangereuses.....	36
242. Dangérosité constituée par la présence de ces installations	36
250. Dangérosité constituée par le chantier de la Nouvelle Route du Littoral (NRL)	36
260. Aléas météo-océanographiques.....	37
261. Caractéristiques de l'aléa météo-océanique	37
300. Alerte	41
301 Préambule.....	41
310. Schémas d'alerte.....	41
311. Diffusion de l'alerte	41
320. Niveaux de gravité pour tout événement de mer	42
321. Niveau 1 – Coordination simple des unités engagées	43
322. Niveau 2 – Coordination renforcée de l'intervention.....	43
323. Niveau 3 – Evènement dépasse le cadre de l'intervention en mer	43
330. Mise en œuvre graduelle du dispositif ORSEC maritime	44
331. Qualification de la gravité de l'évènement de mer.....	44
332. Montée en puissance	
333. Numéros d'alerte.....	46
400. Organisation du dispositif ORSEC maritime.....	48
Préambule.....	48
410. Le système de gestion d'incident « ORSEC maritime »	48
411. Objectif.....	48
412. Format	48
413. Organigramme général.....	50
414. Réseaux d'information ORSEC maritime	51
415. Réseaux de transmissions pour la conduite ORSEC maritime.....	52
416. Interface Mer/Terre	53
416.1 Interface mer / terre pour un événement maritime se passant au large de la Réunion ou des îles des TAAF.....	53
416.2 Interface mer / terre pour un événement maritime se déroulant au large de Mayotte	54
416.2.1. Evènement maritime se déroulant dans la limite des eaux territoriales de Mayotte.....	54
416.2.2. Evènement maritime se déroulant au large des eaux territoriales de Mayotte et se prolongeant à terre à Mayotte	55
420. Equipe de Gestion de Crise	57
421. Présentation générale	57
422. Organigramme de l'EGC	58
423. Stratégies et conduite d'intervention.....	59
424. Outils réglementaires et juridiques.....	59

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	000 – Introduction	Mars 2019	REV 0

425. Mise en œuvre du comité d’experts	59
427. Mise en œuvre des accords de coopération internationale	60
428. Communication vers les médias et informations des autorités publiques	60
429. Arrêt des opérations.....	60
430. Equipe de Gestion d’Intervention.....	61
430. Présentation générale	61
431. Organigramme de l’EGI.....	63
432. Choix des moyens engagés	63
433. Modalités d’intervention	64
434. Interface entre centres opérationnels terrestres et maritimes.....	64
435. Soutien/expertise technique à la conduite de l’intervention	66
440. Moyens engagés sur zone.....	66
441. Présentation générale	66
442. Composition	67
443. Missions et responsabilités.....	67
444. Equipes d’évaluation et équipes d’intervention EEI	68
445. Interface entre moyens engagés	69
450. Dispositions spécifiques ORSEC maritime	70
500. Informations support	72
Préambule.....	72
510. Bases juridiques du dispositif ORSEC maritime.....	72
511. Textes généraux ORSEC maritime.....	72
512. Textes généraux touchant aux administrations concourant à l’AEM	73
513. Textes relatifs au sauvetage	73
514. Textes relatifs à la lutte contre les pollutions en mer.....	74
515. Textes relatifs à l’assistance aux navires en difficulté	74
516. Textes relatifs à la sécurité et trafic maritime.....	74
520. Fondements juridiques applicables pour l’intervention en mer	75
521. Notions de droit d’intervention en mer	75
522. Exercice du droit d’intervention en mer	77
523. Obligation de signalement des évènements de mer	78
524. Mesures pouvant être prises pour la sécurité aérienne	78
600. Maintien en condition opérationnelle du dispositif	81
Préambule.....	81
610. Contrôle de pertinence	81
611. Réappréciation quinquennale du dispositif.....	81
612. Réappréciation consécutive à un RETEX	82
620. Formation et entraînement	82
621. Obligation règlementaire en matière d’entraînement ORSEC	82
622. Effets	82
630. Exercices.....	82
631. Objectif.....	82

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	000 – Introduction	Mars 2019	REV 0

632. Conception, conduite et évaluation	83
633. Catégories d'exercices.....	83
700. Sigles et acronymes	86
1000. Annexes	91
1010 ANNEXE A Liste des zones de refuge	91
1020 ANNEXE B Atlas de vulnérabilité.....	91
1030 ANNEXE C Organisation du Centre Opérationnel de Préfecture	91
1040. ANNEXE D Instruction Permanente relative à la mise en œuvre des équipes d'évaluation et d'intervention (EEI) en cas d'évènement de mer en zone maritime sud océan indien.....	91

	PLAN ORSEC MARITIME ZM SOI		Date	Mise à jour
	Section	030. Constitution du réseau opérationnel ORSEC Maritime	Mars 2019	REV 0

020. Champ d'application

021. Cadre juridique

La loi de modernisation de la sécurité civile du 13 août 2004 prévoit que l'organisation de la réponse de la sécurité civile (ORSEC) 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 spécifique.

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 zonale et de l'ORSEC départementale pour faire face aux événements maritimes majeurs* précisent le contenu.

022. Objet

Le présent dispositif décrit l'organisation mise en œuvre par le représentant de l'Etat en mer pour faire face aux conséquences, en termes de sécurité des personnes et de protection des biens et de l'environnement, d'un événement relevant de son domaine de compétence.

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.

023. Périmètre d'application géographique du dispositif ORSEC maritime

La dimension et l'impact d'un sinistre maritime requièrent l'organisation d'une réponse globale dans un cadre géographiquement étendu et homogène.

Le dispositif ORSEC maritime ZMSOI est donc établi à l'échelon de la zone maritime.

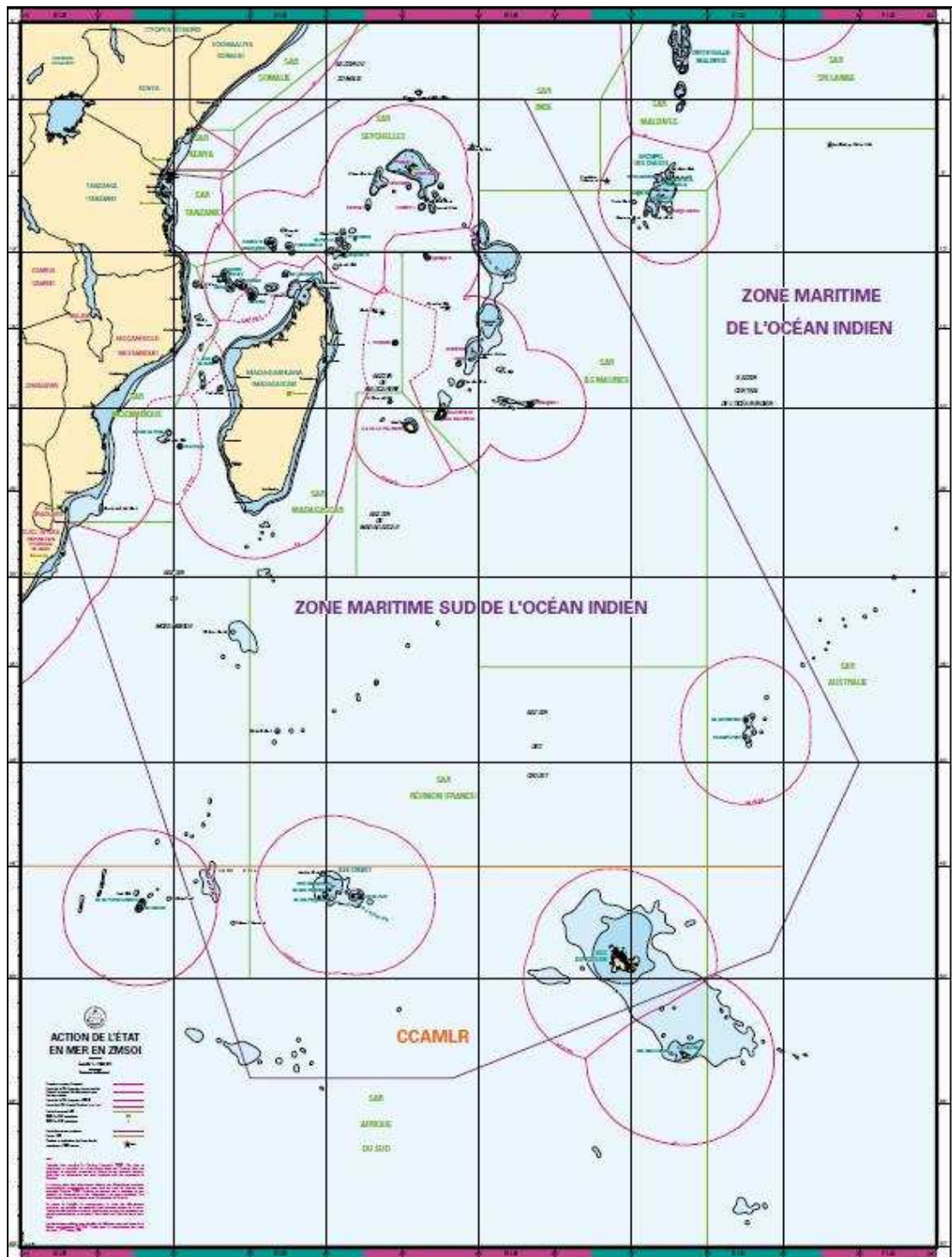
Le droit international de la mer établit des zones de compétences pour l'accomplissement des missions à la charge de l'Etat côtier; le périmètre d'application du dispositif peut donc varier selon le type d'intervention menée:

- Pour la recherche et le sauvetage des vies humaines en mer en ZMSOI, le dispositif ORSEC maritime s'applique dans la région de recherche et de sauvetage (SRR) française. Il peut être étendu aux SRR adjacentes si nécessaire, conformément aux règles définies au niveau international (Convention SAR Hambourg 1979).
- La recherche et la localisation d'aéronefs en détresse relève, selon la localisation, de la responsabilité des centres de coordination de sauvetage aéronautique (ARCC) régionaux de Madagascar, d'Afrique du Sud ou de Maurice.

La conduite des opérations au sein de la Terminal Control Area (TCA) de La Réunion (couvrant les dessertes des aéroports de Roland Garros et Pierrefonds), comprise au sein de la SRR aéronautique de Madagascar, est déléguée au centre secondaire de coordination de sauvetage aéronautique (ARSC) de La Réunion Saint-Denis. Une fois la zone probable

d'accident déterminée, la conduite des opérations de sauvetage en mer est coordonnée par le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de la Réunion (CROSS Réunion).

- Pour la protection des biens, de l'environnement et des intérêts économiques français, le dispositif ORSEC maritime s'applique dans les zones économiques françaises (ZEE).



	PLAN ORSEC MARITIME ZM SOI		Date	Mise à jour
	Section	030. Constitution du réseau opérationnel ORSEC Maritime	Mars 2019	REV 0

024. Interfaces à terre du dispositif ORSEC maritime

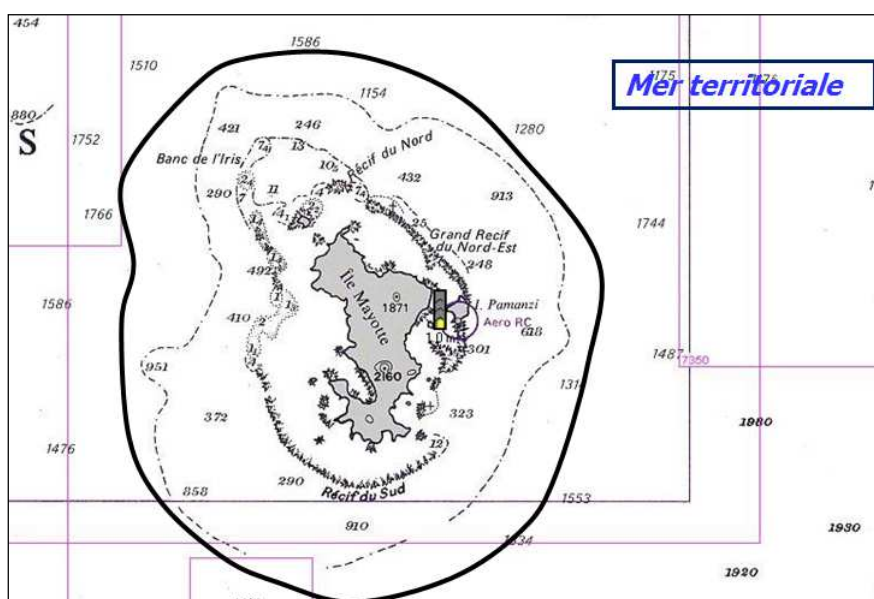
En cas d'implications terrestres ou littorales d'un événement survenu en mer, le présent dispositif ORSEC maritime est relayé par :

- le dispositif ORSEC départemental de la Réunion (si la Réunion est impactée) ;
- le dispositif ORSEC départemental de Mayotte (si Mayotte est impactée) ;
- le dispositif ORSEC de la préfecture des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), si une des îles des TAAF est impactée.

025. Dispositif ORSEC maritime Mayotte

Un événement ou incident se produisant en mer à l'intérieur des eaux territoriales de Mayotte est pris en compte au travers d'un dispositif ORSEC maritime propre à Mayotte, et placé sous l'autorité du préfet de Mayotte, agissant par délégation de pouvoir du préfet de la Réunion, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer (DDG AEM) en ZMSOI.

Zone d'application de l'ORSEC maritime de Mayotte



026. Interface ZMSOI / Mayotte

La gestion d'intervention et/ou la gestion 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, directeur des opérations de secours en mer (DOS mer).

L'interface avec Mayotte se fait, le cas échéant, en mettant en œuvre l'ORSEC départemental (terrestre) de Mayotte.

	PLAN ORSEC MARITIME ZM SOI		Date	Mise à jour
	Section	030. Constitution du réseau opérationnel ORSEC Maritime	Mars 2019	REV 0

030. Constitution du réseau opérationnel ORSEC maritime

031. Principe du Réseau ORSEC maritime

- L'outil opérationnel ORSEC maritime 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 souhaitée et le moyen de l'obtenir en temps utile, plutôt que de l'inscrire directement au sein d'un plan qui ne peut pas être actualisé en temps réel.
- Ainsi, en amont de l'évènement et dans le cadre de la tenue de la posture permanente de préparation et d'alerte, chaque service de l'Etat 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 à 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 de ses moyens d'intervention.

033. Coordination des réseaux ORSEC maritime

Le préfet DDG AEM, assisté du commandant de zone maritime (CZM) et de son bureau «Action de l'Etat en mer» (AEM), est chargé de la préparation et de la mise en œuvre opérationnelles du dispositif ORSEC maritime, et coordonne à ce titre le réseau des services compétents.

Il contribue à l'entretien des compétences en organisant des entraînements et exercices conjointement avec les têtes de réseaux.

Les têtes de réseaux ORSEC maritime adressent annuellement au préfet de la Réunion, sous couvert du CZM, une synthèse de l'état de préparation des composantes du réseau qu'elles animent.

	PLAN ORSEC MARITIME ZM SOI		Date	Mise à jour
	Section	030. Constitution du réseau opérationnel ORSEC Maritime	Mars 2019	REV 0

034. Tête de réseaux ORSEC maritime – SAR

Le CROSS Réunion est tête de réseau opérationnel ORSEC maritime en matière de recherches et de sauvetage maritime. Pour l'animation du réseau SAR à Mayotte, le CROSS s'appuie sur le chef de l'organisation SECMAR Mayotte jusqu'au transfert effectif de cette compétence au CROSS Réunion.

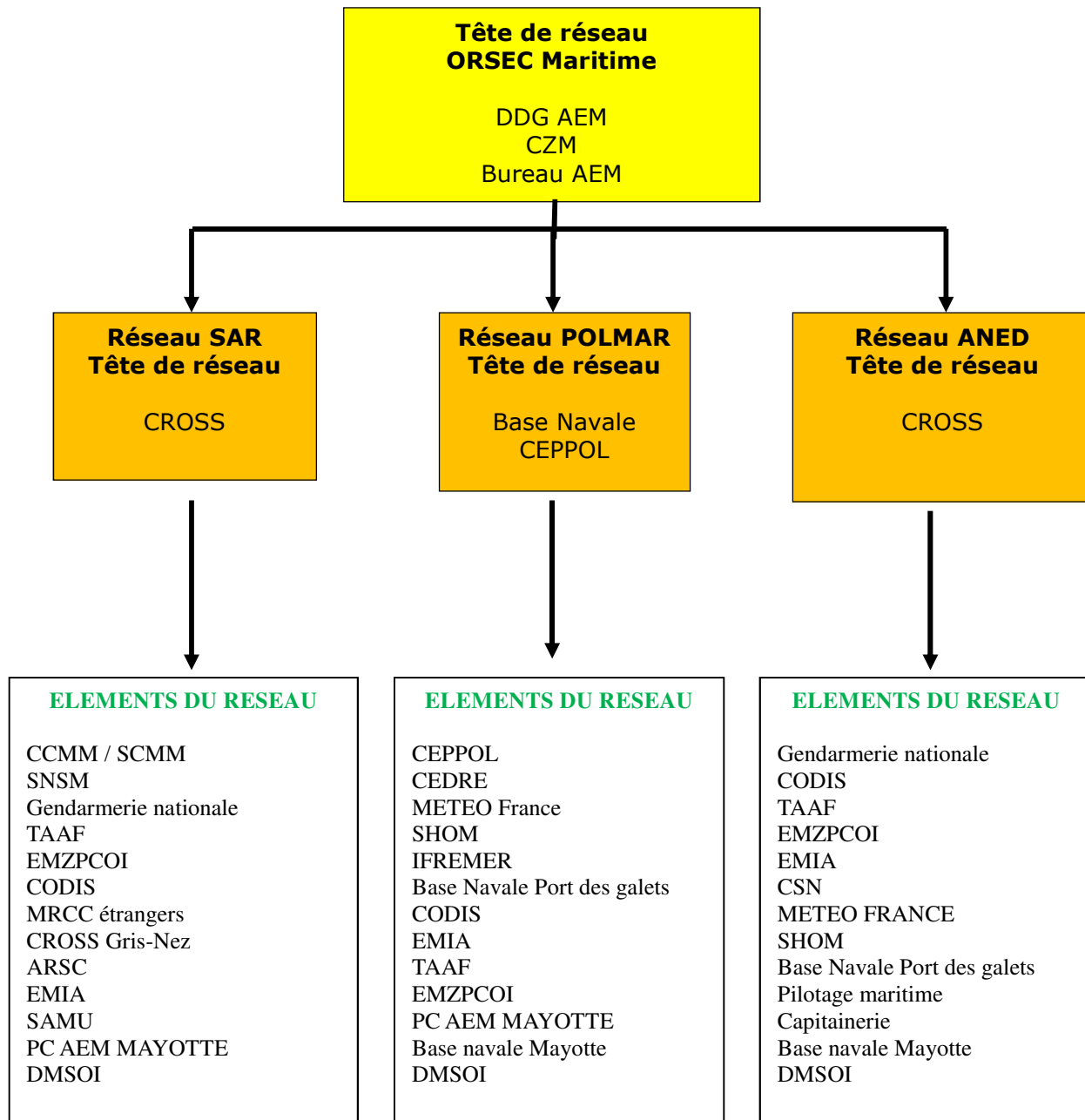
035. Tête de réseaux ORSEC maritime – ANED

Le CROSS Réunion est tête de réseau opérationnel ORSEC maritime en matière d'assistance aux navires en difficulté. Pour l'animation du réseau ANED à Mayotte, le CROSS et le bureau AEM s'appuient sur le commandant de la base navale en tant que délégué du CZM à Mayotte.

036. Tête de réseaux ORSEC maritime – POLMAR


La base navale de Port des Galets est tête de réseau opérationnel ORSEC maritime en matière de prévention et de lutte contre les pollutions. La base navale peut s'appuyer sur le CEPPOL dans les domaines spécifiques des matériels et techniques de lutte contre les pollutions maritimes, l'entraînement et la formation du personnel. Pour l'animation du réseau POLMAR à Mayotte, le bureau AEM s'appuie sur le commandant de la base navale en tant que délégué du CZM à Mayotte.

037. Schéma organisationnel du réseau ORSEC maritime



La liste des éléments de chaque réseau est non exhaustive.

- Rappel :
- Les organismes « têtes de réseaux » ne sont pas nécessairement ceux en charge de la conduite des opérations.
 - L'organisation du réseau ORSEC maritime dans les eaux territoriales de Mayotte est défini par le dispositif ORSEC maritime Mayotte.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	000 – Introduction	Mars 2019	REV 0

040. Priorités d'intervention

L'ensemble des acteurs impliqués dans la gestion d'un événement de mer doit 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 libre circulation maritime



DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI

Date

Mise à jour

Section


100. – Les acteurs du dispositif

Mars 2019

REV 0

ORSEC maritime ZMSOI

100 - Les acteurs du dispositif

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	100. – Les acteurs du dispositif	Mars 2019	REV 0

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. Le descriptif complet des services et acteurs de Mayotte est mentionné dans l'ORSEC maritime de Mayotte, déclinaison du présent dispositif pour les eaux territoriales et intérieures de l'île.

101 - Le préfet de la Réunion, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer (DDG AEM)

Dans la ZMSOI et dans les eaux bordant les TAAF, le préfet de La Réunion est le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, représentant direct du Premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement. Son autorité 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, le DDG AEM a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer.

Il est responsable de la direction des opérations de secours effectuées en mer sur l'ensemble de la zone maritime.

Il s'appuie pour cela sur le centre opérationnel de la préfecture de la Réunion (COP) et a autorité sur les centres de gestion d'intervention d'où sont commandées les opérations de secours.

Lorsqu'un événement maritime justifiant une réponse de sécurité civile en mer a des conséquences à terre à la Réunion, l'ORSEC départementale peut être mise en œuvre, sous l'autorité du préfet de la Réunion.


Le préfet de la Réunion, préfet de département et DDG AEM, assure alors les fonctions de directeur des opérations de secours (DOS) à terre et en mer.

[Organisation du Centre Opérationnel de la Préfecture](#)

102 – Le préfet de Mayotte

Le préfet de Mayotte a délégation du préfet DDG AEM pour organiser la réponse de sécurité civile maritime dans les eaux intérieures et territoriales de Mayotte. Pour cela, il définit et met en œuvre une organisation maritime locale destinée à faire face à un événement de mer dans les eaux intérieures et territoriales de Mayotte, voire au-delà dans certains cas. Afin de connaître les domaines dans lesquels le préfet de Mayotte est compétent, il convient de se reporter à l'arrêté de délégation de pouvoirs en vigueur.

Dans ces domaines, en tant que DOS mer, le préfet de Mayotte s'appuie sur les moyens du COD Mayotte et du PC AEM.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	100. – Les acteurs du dispositif	Mars 2019	REV 0

Lorsque l'importance de la crise maritime 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.

Si l'événement maritime a des conséquences à terre ou sur le littoral, 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.

103 – Le préfet administrateur supérieur des TAAF

La réponse de sécurité civile à terre, dans les districts des TAAF, relève du préfet administrateur supérieur des TAAF, qui exerce alors les fonctions de directeur des opérations de secours (DOS) à terre.

Pour coordonner son action avec les secours en mer dirigés par le préfet DDG AEM, DOS mer, le préfet administrateur supérieur des TAAF délègue des représentants de son administration :

- auprès du directeur des opérations de secours en mer, au COP de la préfecture de la Réunion,
- auprès du centre opérationnel depuis lequel est assuré le commandement des opérations de secours.

104. Le commandant de zone maritime

Le commandant de zone maritime (CZM), assistant du préfet de la Réunion, DDG AEM :


- coordonne les réseaux ORSEC maritime,
- assure l'information permanente du préfet DDG AEM,
- assure et coordonne l'ORSEC maritime,
- coordonne les exercices ORSEC en relation avec les acteurs,
- centralise le retour d'expérience en cas d'événement majeur, d'initiative ou sur proposition des équipes de gestion d'intervention (EGI).

Dans le cas d'une crise ORSEC maritime, le CZM :

- conseille au sein de l'équipe de gestion de crise (EGC) le préfet DDG AEM, DOS mer (crise ORSEC maritime niveaux deux et trois),
- assiste le chef du COP et le chef de l'EGC, via son Bureau AEM,
- alerte et informe les échelons centraux civils (SG Mer, CoFGC, cabinets ministériels, CMVOA, COGIC...) voire militaires si nécessaire,
- veille à l'interface entre le COP (EGC) et la ou les EGI.

105. Le CROSS Réunion

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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	100. – Les acteurs du dispositif	Mars 2019	REV 0

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

Recherche et sauvetage en mer

Le CROSS est désigné en qualité de *Maritime Rescue Coordination Center* (MRCC) au niveau international. A ce titre, conformément aux conventions internationales et à la réglementation nationale en vigueur, il est chargé de recevoir les alertes de détresse et de diriger les opérations de recherche et de sauvetage en mer.

Cette mission s'exerce dans la *Search and rescue region* (SRR) du CROSS, mais peut également s'exercer dans une SRR adjacente, conformément aux règles internationales de distribution et de traitement des alertes de détresse.

Le CROSS est également chargé des opérations de sauvetage en mer des aéronefs en détresse, sur la base des éléments (notamment la détermination de la zone probable d'accident,) qui lui sont transmis, par le *Joint Rescue Coordination Centre* (JRCC) Antananarivo ou l'ARSC de La Réunion,.

Surveillance de la navigation maritime


Le CROSS a également, au plan international, la qualité de Service d'assistance maritime (*Maritime Assistance Service* - MAS). A ce titre, il est chargé du suivi des navires en difficulté, et, si nécessaire, de leur assistance dans la SRR ainsi que dans les ZEE françaises de l'océan Indien.

La qualité de MAS recouvre notamment les fonctions suivantes :

- réception des comptes-rendus, consultations et notifications obligatoires des navires ;
- 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'Etat 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 la mise en demeure du capitaine et de l'armateur au DDG AEM via le CZM, au vu des éléments transmis par le navire, l'armateur ou le cas échéant le chef de l'équipe d'évaluation projetée sur zone ;
- point de contact entre le capitaine et l'Etat côtier si nécessaire ;
- point de contact entre les intervenants d'une opération d'assistance maritime entreprise par des services privés à la demande de parties ayant un intérêt légitime dans le navire et l'Etat côtier concerné, si ce dernier estime qu'il doit suivre le déroulement de cette opération.

Surveillance des pollutions marines

Le CROSS est chargé de centraliser l'ensemble des informations relatives aux pollutions maritimes observées en mer, d'en vérifier l'authenticité et d'en informer le CZM et le procureur de la République (compétent en matière de répression des pollutions volontaires).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	100. – Les acteurs du dispositif	Mars 2019	REV 0

106. Le CO EMIA du COMSUP FAZSOI

Sous l'autorité du chef d'état-major interarmées, le Centre Opérationnel de l'état-major interarmées du COMSUP (CO EMIA):

- assure en tout temps le contrôle opérationnel de l'ensemble des moyens militaires (Marine nationale et gendarmerie maritime) affectés ou déployés dans la zone,
- assure, dans le cadre de l'ORSEC maritime, le commandement des opérations de secours dans le domaine de la lutte en mer contre les pollutions maritimes. Une « équipe de gestion d'intervention » (EGI) est alors constituée pour diriger ces opérations.

Jusqu'au ralliement du chef de l'EGI, l'officier d'astreinte opérations assure la veille de la fonction « gestion d'intervention » même si l'activation d'une EGI telle que décrite plus loin n'est pas encore décidée ou ne s'avère pas nécessaire (événements de niveaux de gravité 1). Dans ce cadre là, l'officier d'astreinte opérations bénéficie de l'assistance du bureau AEM du CZM.

107. L'EMZPCOI

L'état-major de zone et de protection civile de l'océan Indien (EMZPCOI) assure les missions dévolues à un état-major de zone interministériel de défense et de sécurité (EMIZ) et à un service interministériel de défense et de protection civile (SIDPC).

Point d'entrée unique de toutes les affaires concernant la sécurité et la défense civiles, il en assure le traitement d'ensemble. Il est également en charge des affaires de défense économique.

Il assure une veille opérationnelle de sécurité civile par le biais d'une astreinte et participe au profit du préfet directeur des opérations de secours (DOS), en collaboration avec les acteurs nécessaires, à la montée en puissance et à l'activation du COP, de niveau départemental ou zonal, dans le cadre de la gestion de crise.

L'EMZPCOI est compétent, pour les missions zonales, pour Mayotte et les TAAF.

108. Le SDIS et le CODIS Réunion

Les missions des services d'Incendie et de Secours (SDIS) ont été précisées dans les dispositions de l'article 2 de la loi 96-369 du 3 mai 1996 relative à l'organisation des services d'Incendie et de Secours.

Celles-ci sont reprises et énumérées dans l'article L.1424-2 du code général des collectivités territoriales :

Les SDIS sont chargés de la prévention, de la protection et de la lutte contre les incendies.

Ils concourent, avec les autres services et professionnels concernés, 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 leurs compétences, ils exercent les missions suivantes :

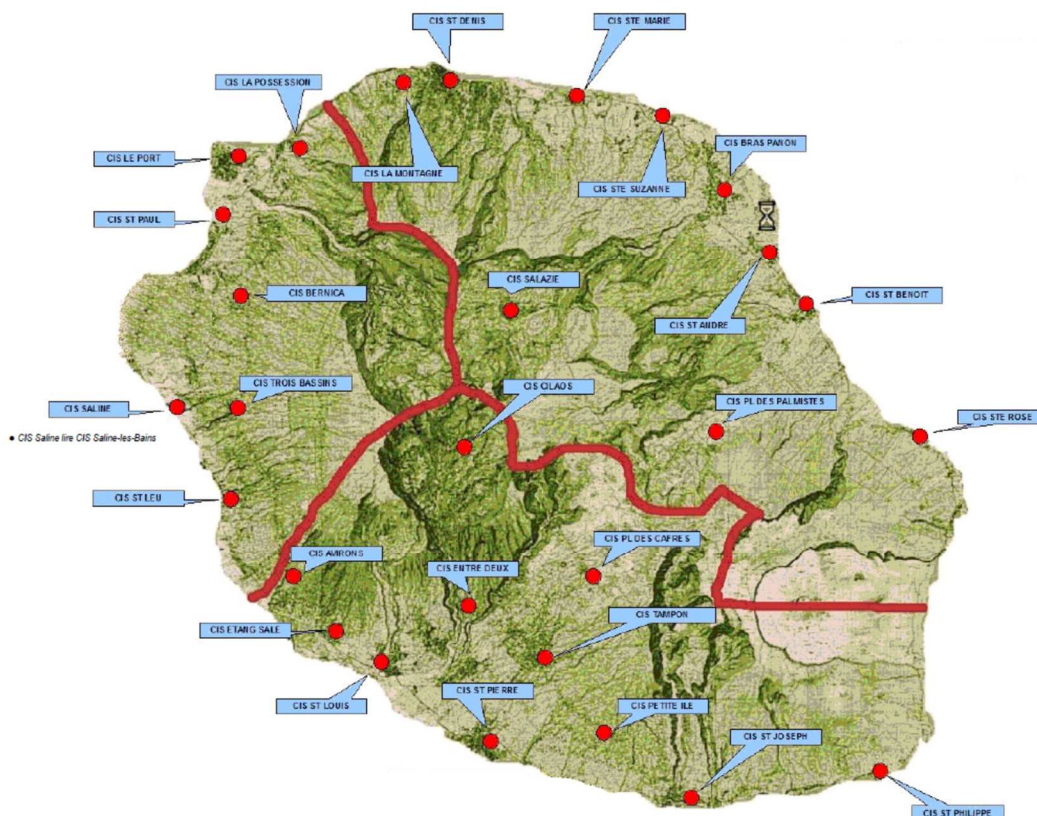
- prévention et évaluation des risques de sécurité civile,

- préparation des mesures de sauvegarde et organisation des moyens de secours,
- protection des personnes, des biens et de l'environnement,
- secours d'urgence aux personnes victimes d'accidents, de sinistres ou de catastrophes ainsi que leur évacuation.

L'organisation actuelle du SDIS 974 repose sur les éléments ci-après :


- 4 centres de secours principaux,
- 14 centres de secours,
- 10 centres de premières interventions,
- 1 CODIS, basé à la Direction Départementale.

Le CODIS, 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 de colonne (groupement) ou de site (département).



Secours maritime en bande côtière :

- Conformément aux dispositions du code général des collectivités territoriales, le SDIS dispose d'une compétence en matière de baignade et d'engins nautiques non immatriculés dans la bande des 300 mètres (sous l'autorité du maire de la commune concernée).
- Il exerce cette compétence en liaison étroite avec le CROSS Réunion, conformément aux dispositions de l'accord de partenariat entre les 2 services.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	100. – Les acteurs du dispositif	Mars 2019	REV 0

Au-delà de la bande des 300m, les moyens du SDIS peuvent intervenir si les conditions météorologiques le permettent, sous la coordination opérationnelle du CROSS.

Participation aux opérations en cas d'événement majeur :

Le SDIS participe à l'ORSEC maritime en ZMSOI, notamment :

- en participant aux cellules d'interface terre-mer en cas de crise de niveaux 2 et 3,
- le cas échéant, en intervenant en mer pour lutter contre les sinistres.

109. Le SCMM


Le SAMU 974 est le SAMU de coordination médicale maritime (SCMM). Il est chargé de l'organisation de l'aide médicalisée en mer de l'ensemble de la zone maritime (Instruction n°GCOS/R2/2013/409 du 22 novembre 2013).

En opération, le SCMM détermine et met en œuvre en liaison avec le CROSS tous les moyens médicaux ou de transports sanitaires terrestres disponibles et appropriés aux opérations nécessitant un avis ou une intervention médicale en mer.

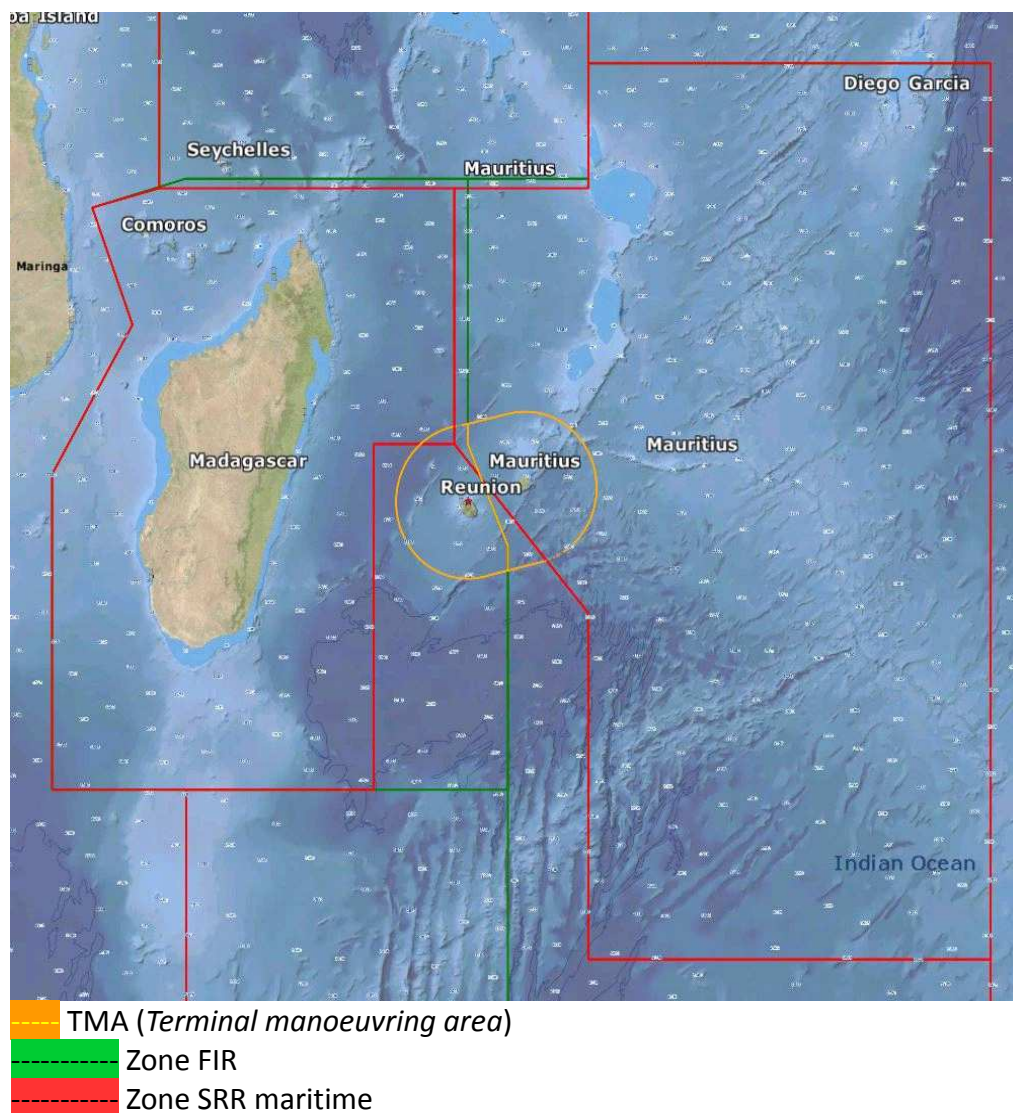
Il dispose pour cela d'un SMUR (Service Médical d'Urgence et de Réanimation) maritime basé sur le site de Saint-Denis (Centre Hospitalier Félix Guyon). Le SMUR possède une astreinte opérationnelle pour toutes interventions SAR médicalisées devant être réalisées par voie hélicoptérée. Les conventions d'intervention avec la gendarmerie et les FAZSOI sont établies pour l'organisation de ces opérations.

En cas d'évènement SAR de grande ampleur, le SCMM joue également le rôle de régulateur médical :

- désignation d'un médecin de liaison au sein de la cellule interface du CROSS exerçant les fonctions de directeur de secours maritime (DSM) en l'absence de médecin désigné à bord du navire sinistré ou jusqu'à l'arrivée à bord d'une première équipe médicale. Le DSM est chargé de conduire les opérations d'aide médicale en mer, en liaison avec le responsable d'intervention (programmation des moyens à déployer sur zone en fonction de l'évolution de la situation, organisation de l'accueil à terre...),
- désignation d'un DSM dès l'arrivée à bord du navire sinistré 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 poste médical avancé (PMA) à bord.


	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	100. – Les acteurs du dispositif	Mars 2019	REV 0

110. L'ARSC de La Réunion



Le JRCC d'Antananarivo (Madagascar) dirige et coordonne les opérations de recherche et de sauvetage dans sa zone (FIR). Une partie de la ZMSOI, dont l'île de la Réunion, se situe dans la zone FIR de Madagascar. En conséquence, le JRCC Madagascar a la responsabilité générale des opérations SAR aéronautiques dans cette zone. La TMA La Réunion et le département de Mayotte constituent des sous-zones de la SRR aéronautique de Madagascar, placée sous la responsabilité de l'ARSC Réunion.

Dès lors que la zone probable d'accident d'aéronef est déterminée par le JRCC ou l'ARSC, le CROSS Réunion, ou l'organisation SECMAR Mayotte, s'il s'agit des eaux intérieures et territoriales de Mayotte, conduit les opérations de sauvetage en mer. Les règles et procédures prévues pour les opérations SECMAR sont alors appliquées.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	100. – Les acteurs du dispositif	Mars 2019	REV 0

111. Le COMGEND de la Réunion

Le commandement de la gendarmerie (COMGEND) a autorité sur l'ensemble des unités de gendarmerie implantées à La Réunion (à l'exclusion de la gendarmerie maritime et de la gendarmerie de l'air qui relèvent des FAZSOI). Il a également compétence sur l'ensemble des territoires des Terres australes et antarctiques françaises.

A ce titre, l'intégralité des missions dévolues à la gendarmerie - police administrative et police judiciaire - lui incombe sur les zones terrestres précitées ainsi que dans les eaux territoriales et dans l'espace aérien correspondant.

Afin de coordonner l'ensemble de ses moyens, le COMGEND s'appuie sur le Centre Opérationnel et de Renseignement de la Gendarmerie (CORG) de St Denis. Celui-ci est armé H24. 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 CORG peut être contacté par les centres opérationnels chargés d'une intervention pour demander un concours de moyens et la participation de ces moyens à toute mission d'action de l'Etat en mer, notamment en matière de secours ou de surveillance (Section Aérienne Gendarmerie, Brigade Nautique Côtière, unités terrestres assumant la surveillance du littoral). La décision d'engagement de ces différentes unités relève du COMGEND.

Le COMGEND de Mayotte, compétent dans les eaux intérieures et territoriales de Mayotte, se conforme au dispositif ORSEC maritime local défini par le préfet de Mayotte.

112. LE PC AEM de Mayotte


Armé H24, le PC AEM de Mayotte est le PC opérationnel maritime du préfet de Mayotte dans les domaines AEM que lui a délégué le préfet de la Réunion, DDG AEM. Parmi ces domaines figurent :

- le sauvetage en mer, dans le cadre de l'organisation SECMAR propre à Mayotte et, à compter de 2019, par l'intermédiaire du CROSS Réunion,
- l'assistance à navire en difficulté,
- la lutte contre les pollutions maritimes.

En cas de crise maritime se déroulant dans les eaux intérieures ou territoriales de Mayotte, le PC AEM est armé avec une Equipe de gestion d'intervention adaptée afin d'assurer le Commandement des opérations de secours en mer, sous l'autorité du préfet de Mayotte, Directeur des opérations de secours, agissant depuis le COD.

ORSEC maritime ZMSOI

200 – Identification des risques en ZMSOI

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	200. – Identification des risques en ZMSOI	Mars 2019	REV 0

200. Identification des risques en Zone Sud Océan Indien

Préambule

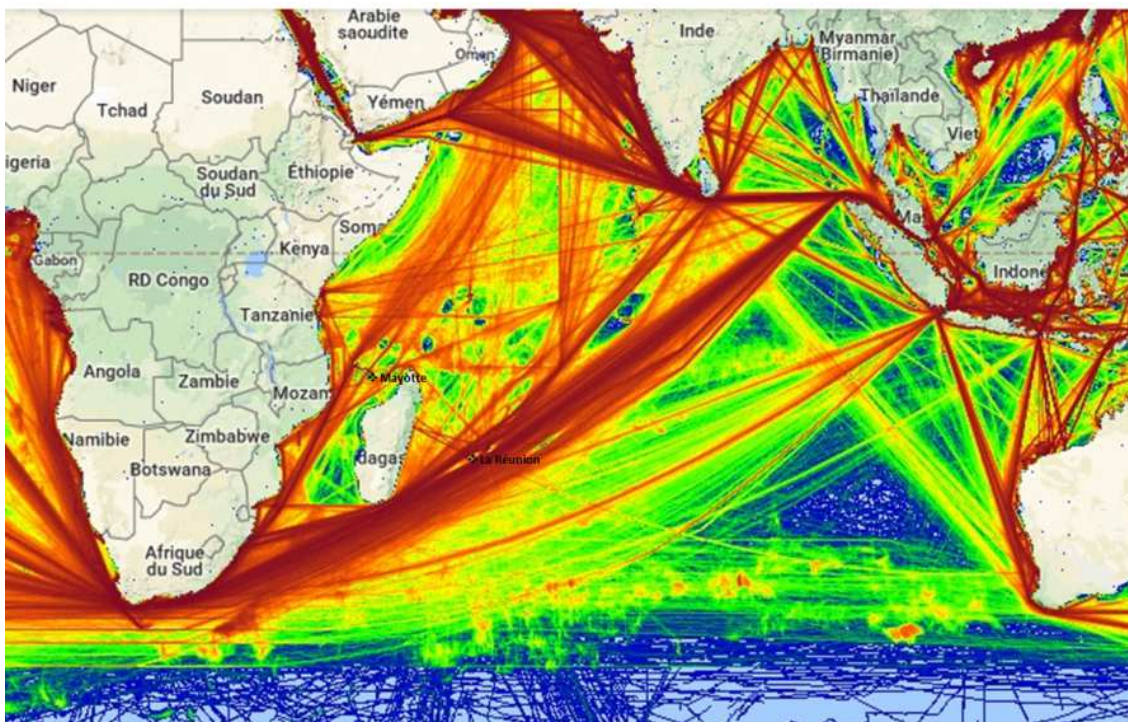
Les activités maritimes dans le sud de l’océan Indien et les risques inhérents – avarie, échouement, naufrage, pollution – induisent des menaces diverses sur les Etats côtiers, avec des conséquences potentielles sur la vie humaine (des passagers ou équipages des navires aux populations littorales), sur l’environnement (lagons, réserves marines, parcs marins) et sur les biens (navire, cargaison et installations fixes).

210. Risques liés aux activités maritimes

211. Caractéristiques du trafic

Trafic maritime

Le trafic maritime passant au large de la Réunion s’effectue selon les grands axes suivants :



Répartition du trafic maritime au large de La Réunion

En 2018, dans le cadre de sa mission de surveillance du trafic, le CROSS a interrogé 10800 navires en transit dans un rayon de 50 milles nautiques autour de La Réunion.

Près de 57% des navires interrogés sont à destination de l’Asie et plus largement de l’Extrême-Orient et près de 5% vers l’Inde pour le « rail » en direction du Nord-Est.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

Pour le transit vers le Sud-Ouest, 20% des navires interrogés sont à destination de l'Afrique du Sud et 30% vers l'Atlantique (Europe, Afrique de l'Ouest (6%), Amérique du Sud (21%) et Etats-Unis).

Enfin, le transit à destination des îles de l'océan Indien (La Réunion, Maurice, Madagascar et Mayotte) ne représente que 13% du trafic global.

Trafic de marchandises

En adéquation avec l'évolution du trafic mondial, tous les ports de l'océan Indien connaissent une hausse de l'offre maritime, augmentation variable en fonction des projets portuaires.

Des plateformes de transbordement régionales ont été progressivement mises en place par les armateurs : *Hub* internationaux (intersection de grandes routes maritimes, infrastructures portuaires, productivité portuaire et postes à quai, liberté tarifaire, possibilités d'extension). Cette stratégie se retrouve dans la zone océan indien, avec Port Louis à l'île Maurice notamment, qui s'est positionné comme port de transbordement régional.

Le trafic commercial enregistré à la Réunion (hors chantier de la nouvelle route du littoral) atteint un niveau global de 5,5 millions de tonnes en 2018 avec un nombre de conteneurs manutentionnés dépassant les 335 000 EVP. Le trafic global est principalement porté par le secteur du transbordement de conteneurs et de vracs liquides.

En 2017, le port de Longoni (Mayotte) a accueilli 191 navires. Le gazole (100 000 tonnes) et le ciment (75 000 tonnes) restent les marchandises les plus importées. Le trafic commercial atteint un niveau global de 960 000 tonnes en 2017 avec un nombre de conteneurs manutentionnés dépassant les 71 000 EVP.

Activités des filières à La Réunion :

Le gazole constitue l'essentiel des tonnages d'**hydrocarbures importés** à La Réunion. Plus de 425 000 tonnes ont été réceptionnées en 2018. Les importations de kérosène avoisinent les 210 000 tonnes.

Le **charbon** reste le premier poste des vracs solides importés, avec plus de 600 000 tonnes, suivi par les céréales avec environ 227 000 tonnes.

Les importations de marchandises concernant la filière du BTP, principalement le clinker, un des constituant du ciment, s'élèvent à plus de 200 000 tonnes.

L'importation de véhicule atteint un volume de plus de 38 000 unités.

Les exportations des produits résultant de la culture de la canne sont conséquents, avec 80 000 tonnes de sucre.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

Offre maritime globale des îles de l’océan Indien

Depuis le début de 2016, le Grand port maritime de La Réunion (GPMR) est devenu le point d’éclatement du trafic conteneurisé de l’armateur français CMA CGM dans l’océan Indien. L’infrastructure réunionnaise a traité un total de 335 349 EVP en 2018 (entrées et sorties). Le GPMR se place en concurrent direct de Port Louis et ouvre de nouvelles perspectives d’importation et d’exportation. Par ailleurs, le GPMR s’est doté d’un troisième portique super-over-panamax et a agrandi sa darse. L’objectif est de passer à 400 000 EVP en 2019. La part du transbordement est en constante progression depuis 3 ans, avec plus de 82 000 mouvements en 2018.

Trafic de navires à passagers

La majeure partie du transport de passagers concerne l’activité de croisières avec 40 000 passagers en 2018, avec notamment l’intensification des activités de la ligne COSTA CROISIERE mais également les escales régulières de paquebots « géants » comme le QUEEN MARY II et le QUEEN ELIZABETH.

Il n’y a plus de desserte inter-îles au départ de La Réunion. Un nouveau projet est en cours d’étude pour la création d’une ligne entre la Réunion et Maurice par catamarans à passagers rapides à compter du second trimestre 2019.

En 2017, 7 navires à passagers ont accosté à Mayotte pour 3300 passagers (1819 en 2016).

Une liaison de navires à passagers demeure entre l’île de Mayotte et l’île d’Anjouan avec des rotations régulières entre les deux îles. Le trafic de passagers entre Grande et petite Terre (Mayotte) est l’un des plus importants de France en termes de personnes transportées.

Activité de pêche professionnelle

Selon les zones géographiques et les ressources exploitées, 3 types de pêche sont pratiqués :

- **la petite pêche côtière** se pratiquant à proximité des côtes (<20 mille nautiques), elle constitue le principal foyer d’emplois (80% des entreprises de pêche, 45% des emplois embarqués). Avec le thon comme principale cible (exploitation des pélagiques autour des DCP), la petite pêche approvisionne le marché local.
- **la pêche palangrière** côtière et au large, avec un rayon d’action plus large que la petite pêche, est structurée en armement. Elle se pratique dans la ZEE et les eaux internationales sur des marées de 4 à 15 jours. Ses produits, principalement espadons et thonidés, sont à destination du marché local et européen, en frais et congelé.
- **la pêche australe ou la grande pêche** exploite les eaux des TAAF pour pêcher la légine et la langouste (espèces soumises à quotas). L’essentiel du marché est international (Japon, Etats-Unis) avec l’écoulement de produits congelés à forte valeur ajoutée.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

Petite pêche côtière	Mini longliners >12m	250 navires	350 marins	Capture annuelle 1000 t
Pêche palangrière côtière et au large	Longliners 12 à 24m	41 navires	250 marins	Capture annuelle 2500 t
Pêche australe	20-90 m	7 palangriers 1 caseyeur	160 marins	Capture annuelle 6000 t

La flotte de pêche nationale (300 navires) n'est pas seule à fréquenter la zone : les flottilles étrangères sont très présentes, soit de façon ponctuelle à l'intérieur des ZEE (flottilles communautaires ou seychelloises durant la campagne de pêche des thonidés dans le canal du Mozambique) soit de façon permanente dans les eaux internationales (flottilles palangrières asiatiques).

La pêche dans les ZEE des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF)

Les îles subantarctiques

L'éloignement de ces îles de l'île de La Réunion (3000 km), leur isolement et les conditions climatiques extrêmes caractérisent la grande pêche australe qui y est exercée. Cette pêche cible principalement une espèce de poisson, la légine, dans les zones de Crozet et de Kerguelen. Ce poisson vit dans les grands fonds et peut mesurer plus de 2 mètres. Très apprécié sur les marchés asiatiques, il a une forte valeur marchande.

Il n'y a plus d'accord de pêche avec des pays étrangers. Depuis 1998, la pêche est exercée uniquement par des entreprises françaises basées à La Réunion. A l'heure actuelle, sept armements sont autorisés à pêcher dans les eaux australes : Armas Pêche, Armements Réunionnais, Cap Bourbon, Scapêche Comata (Intermarché), Sapmer, Pêche Avenir, Réunion Pêche Avenir sous le contrôle strict des TAAF, conseillées par le Muséum national d'histoire naturelle (MNHN).

Chaque campagne de pêche à la légine est réglementée par un arrêté du préfet administrateur supérieur des TAAF. Sur recommandation du MNHN et après avis des administrations centrales (MOM-MAA-MAE), le total admissible de capture de légine australe a été fixé par arrêté n°2018-62 du 20 juillet 2018 à 4980 tonnes à Kerguelen et à 935 tonnes à Crozet.

Cette pêche est exercée à la palangre, méthode sélective et respectueuse des fonds marins. La campagne de pêche à la légine est ouverte du 1^{er} septembre au 31 août. Les navires répartissent leurs activités sur trois marées de 90 jours en moyenne par campagne annuelle. Les activités sont donc généralement terminées à la fin du mois de juin dans les Australes.

Autour des îles de Saint-Paul et Amsterdam situées plus au Nord, se pratique la pêche à la langouste. Cette pêche est effectuée par un seul navire autorisé, « l'Austral » (armement Sapmer), qui dispose de petites embarcations, appelées "Doris" et de petits caseyeurs qui pêchent chaque jour autour du navire au moyen de casiers.

Comme pour la légine, les règles encadrant la pêche à la langouste sont établies chaque année par un arrêté du préfet, qui fixe notamment le total admissible de capture (TAC). Pour la campagne 2018-2019, ce TAC a été fixé à 373 tonnes de langoustes à pêcher en mer

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

territoriale et ZEE des îles Saint-Paul et Amsterdam. La campagne de pêche à la langouste est ouverte du 1^{er} décembre au 30 avril.

La campagne de pêche aux poissons et aux céphalopodes, dans les eaux des îles Saint-Paul et Amsterdam, est ouverte du 15 novembre au 31 juillet. Parmi les espèces pêchées (pêche accessoire à échelle réduite), on peut trouver divers poissons tels que le rouffe antarctique, cabot, Saint-Paul, bleu, sériole mais également le poulpe.

En coopération avec le muséum national d'histoire naturelle et la réserve naturelle des TAAF, la réglementation a pour objectif de permettre l'exploitation de ces ressources (poissons et langoustes), tout en préservant l'environnement (interaction avec les autres espèces de l'écosystème).

Les îles Éparses

L'océan Indien est parcouru par les grandes espèces de thonidés (albacore, listao, patudo...). Ces poissons sont pêchés par des flottilles asiatiques et européennes, ainsi que par des pêcheries artisanales côtières. Le caractère pélagique de ces espèces amène les flottilles à les poursuivre dans les eaux internationales et dans les eaux sous juridiction.

Dans les ZEE des îles Eparses, la pêche de navires étrangers est interdite, sauf accord particulier. C'est le cas des pêcheurs espagnols ou seychellois, qui se voient délivrer des licences de pêche par l'administration des TAAF. Une trentaine de senneurs espagnols sont ainsi licenciés chaque année. Une quinzaine de thoniers senneurs français opère également à chaque campagne dans ces eaux. La flottille palangrière hauturière basée à La Réunion licenciée par les TAAF atteint à présent une vingtaine d'unités, et travaille de façon quasi-permanente dans les ZEE des TAAF du sud du canal du Mozambique. La campagne de pêche dans les ZEE des TAAF du canal de Mozambique s'effectue essentiellement entre les mois de février et juin.

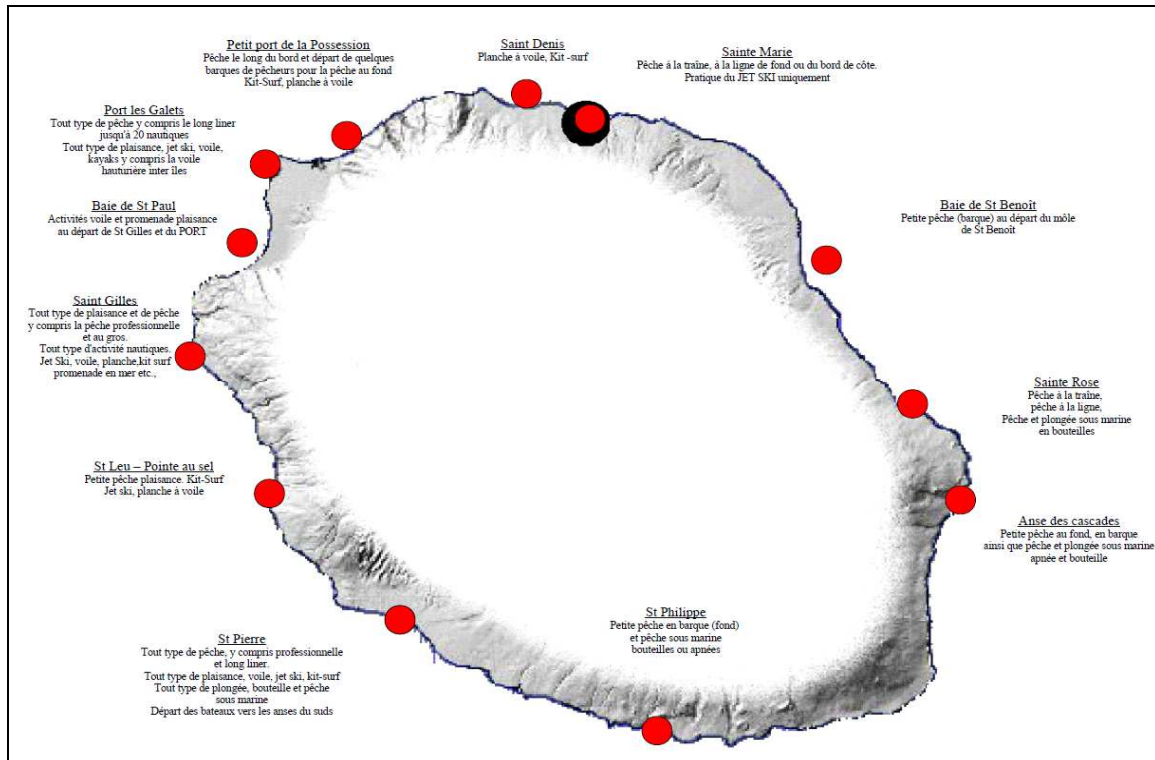
Les activités de plaisance

Les activités de plaisance et de loisirs nautiques se déroulent principalement dans l'Ouest et le Sud de l'île de La Réunion. Les principales activités nautiques sont la pêche de plaisance, la plongée et le jet-ski. Ces activités ne présentent que peu de dangers pour le trafic maritime. Seuls les ports de Saint Pierre et Port Réunion (Port Ouest) peuvent accueillir des bateaux de plaisance de grande taille et/ou de grand tirant d'eau.

	Navires à poste	Observations
Port de la Point des Galets	492	60 navires en escale
Port de Sainte Rose	80	Pêche plaisance Promenade en mer (période australe), pêche digue, Plongée sous-marine
Port Sainte Marie	170	Pêche plaisance – 5 longliners professionnels
Port Saint Gilles	350	Promenade en mer (3 navires de 70 passagers)
Port Saint Pierre	178	

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

Cartographie des activités plaisance à La Réunion



212. Risques liés au trafic de commerce

Trafic commercial, statistiques 2018 :

Produit (vrac)	Tonnage
Produits pétroliers	913 046 T
Céréales	227 269 T
Charbon	601 629 T
Ciment	42 419 T
Clinker	209 597 T
Sucre (export)	80 726 T

Les caractéristiques de ce type de navires (fort tonnage, tirant d'eau, inertie), les conditions de leur exploitation, liées à des impératifs économiques toujours plus contraignants, ainsi que les aléas météorologiques peuvent, en cas d'incident, créer des situations d'urgence très complexes.

139 navires de commerce ont été impliqués en 2018 dans des opérations SEC MAR. A noter que le CROSS Réunion intervient également pour tout navire localisé en SRR Malgache qui a déclenché une détresse par satellite (INMARSAT et COSPAS SARSAT). Ces interventions

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

s’inscrivent dans le cadre d’accords généraux et locaux du Sud de l’océan indien et d’assistance mutuelle entre SRR voisines.

213. Risques liés aux activités de pêche

Plusieurs types de pêche sont pratiqués dans la zone sud océan Indien. Chacune présente une dangerosité propre, liée aux engins utilisés. La flotte française est vieillissante et faute d’une visibilité suffisante sur l’évolution du métier et un contexte économique difficile, les pêcheurs ont tendance à moins entretenir leurs navires.

Les pêcheurs optimisent le temps imparti en action de pêche au détriment de la sécurité de la navigation ou même de l’équipage. La recherche du poisson incite parfois les professionnels à pêcher dans des zones de navigation dangereuses, éloignées, ou par des conditions climatiques très défavorables.

46 opérations sur des navires de pêches ont été traitées par le CROSS en 2018, dont 13 opérations liées au service d’assistance maritime (MAS).

214. Risques liés aux activités de croisière, plaisance et loisirs nautiques

Plaisance et loisirs nautiques

L’attrait touristique de la zone littorale génère un développement des activités classiques de loisirs nautiques (baignade, surf, vedettes à passagers), et les risques inhérents.

Le CROSS a coordonné 70 opérations liées à ces activités en 2018. 26 opérations sont directement liées aux loisirs nautiques, impliquant 34 personnes. Les loisirs nautiques comprennent : canoë/kayak, aviron, kite-surf, planche à voile, surf et véhicule nautique à moteur.

215. Qualification de la dangerosité

Le nombre d’opérations de recherche et sauvetage traité par le CROSS Réunion en 2018 s’élève à 373 (dont 25% en zone de responsabilité étrangère).

Répartition géographique des opérations

Responsabilité étrangère :

Environ 20% des opérations ont été coordonnées en zones de responsabilité étrangère. Il s’agit d’un nombre significatif, coordonnées dans le cadre d’accords bilatéraux ou en lien avec la Convention de Hambourg. Madagascar a ratifié en décembre 2016 la convention de Hambourg et un accord de coopération SAR entre la France et Madagascar est en cours de signature (2018).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

Aide médicale en mer :

Ces opérations s'étendent du simple avis médical par téléconférence à l'évacuation médicalisée par navire ou hélicoptère. En 2018, 46 personnes ont fait l'objet d'assistance médicale.

220. Dangerosité constituée par le trafic aérien

Les phases les plus critiques sont le décollage et l'atterrissage. 30 % des accidents mortels ont lieu durant le décollage et la phase de montée, alors que ces phases ne représentent en moyenne que 2 % du total de la durée du vol. De même, 25 % des accidents ont lieu durant l'approche finale et l'atterrissage, alors que ces phases ne représentent que 4 % de la durée du vol.

Dangerosité	Occurrence	Nombre d'accidents à la Réunion					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Crash de gros porteurs	Très rare						
Crash d'aéronefs militaires	Très rare						
Crash d'hélicoptères	Forte			1 (1 dcd)			
Crash d'avion de tourisme	Forte	1 (1 blessé)		1		1	
Crash d'ULM	Forte	6 (6 blessés et 2 décès)	4 (1 blessé léger)	14 (2dcd+ 1 blessé)	1	1 paramoteur (1 blessé)	

Dangerosité	Occurrence	Nombre d'accidents à Dzaoudzi-Pamandzi					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Crash de gros porteurs	Très rare						
Crash d'aéronefs militaires	Avérée						
Crash d'hélicoptères	Forte						
Crash d'avion de tourisme	Forte						
Crash d'ULM	Forte	2 (sud de l'île)			1 (sur piste, 0 blessé)	2 (sur piste, 0 blessé)	

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

Type d'incidents	Nombre d'incidents à la Réunion					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Incidents de gros et moyens porteurs	3	5	5	6	6	
Incidents d'aéronefs militaires						
Incidents d'hélicoptères					2	
Incidents d'avion de tourisme	1				1	
Incidents d'ULM	3	3		2		
Problèmes moteur	2	2	1	2	2	
Pannes hydraulique			2	1		
Fuites de carburant	1			1	1	
Problèmes de train d'atterrissage	2	1				
Rencontres d'oiseaux				1		
Incendies						
Incidents au parking		1	2			
Structure (Portes, ailes, volets, verrière)	2	4		3	1	

230. Dangérosité constituée par le flux de matières dangereuses

231. Flux des matières dangereuses

Près de 11 % des navires transitant aux abords de La Réunion transportent exclusivement des matières dangereuses : produits pétroliers, produits chimiques, gaz liquéfié, etc. 70 % du trafic est représenté par des navires de type vraquiers et porte-conteneurs.

232. Caractérisation des matières dangereuses en circulation

En 2018, près de **130 millions de tonnes de marchandises dangereuses et/ou polluantes** ont été déclarées au CROSS et ont transité aux abords de La Réunion.

Plus de 90% des pavillons recensés pour ce type d'activité (principalement Panama, Liberia, îles Marshall et Hong-Kong) sont considérés comme pavillons à risque faible (LOW RISKS SHIPS) par le Memorandum Of Understanding (MOU) de Paris.

En 2018, 69 opérations d'assistance ont été coordonnées par le CROSS, concernant des avaries du système de propulsion et une maintenance. La durée de ces opérations est généralement inférieure à 4 heures, ce qui n'engendre pas de mesures complémentaires du CROSS, si ce n'est de surveiller attentivement la dérive du navire ainsi que les trajectoires des autres navires à proximité.

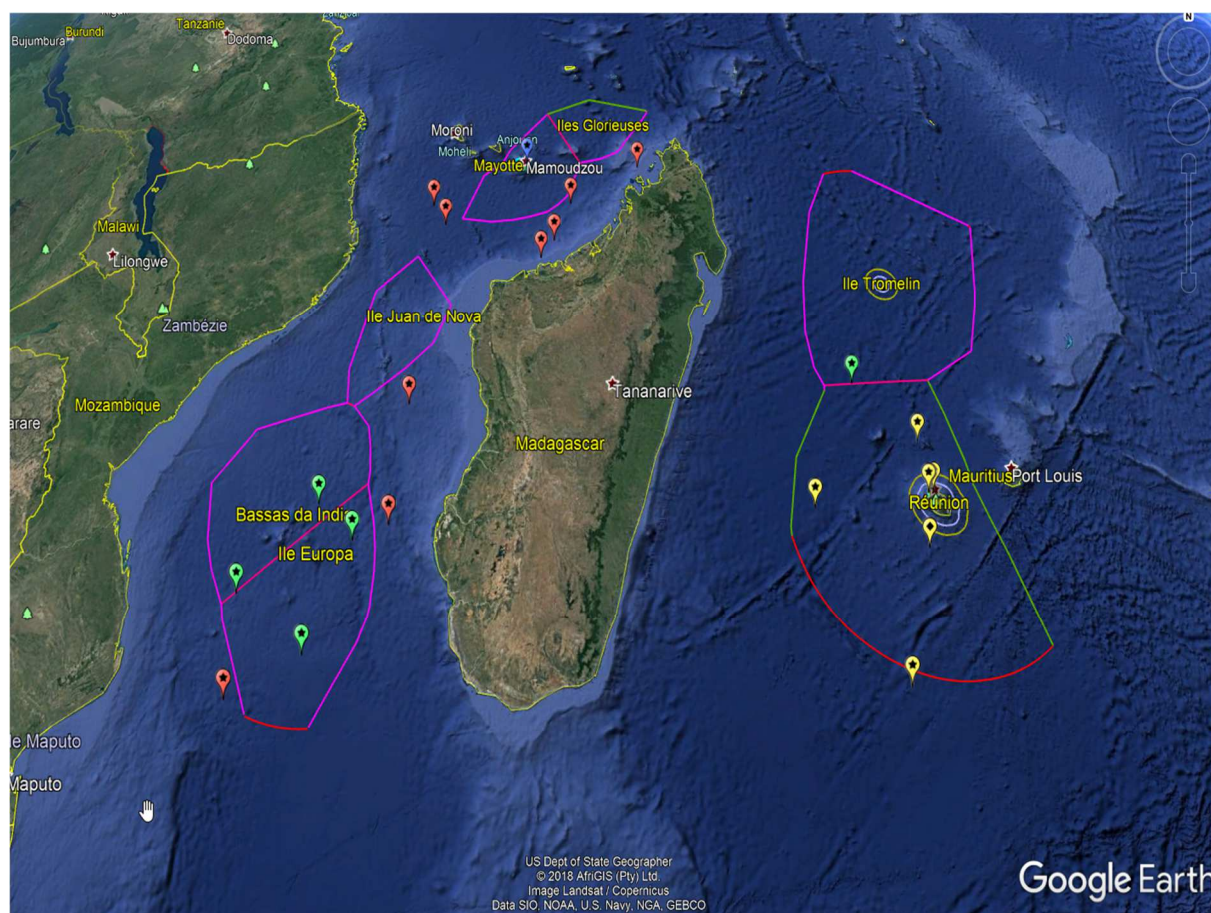
	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

Type d'incident	Navires de commerce
Avarie système propulsion	61
Avarie appareil à gouverner	/
Avarie électrique	/
Incendie	1
Maintenance	4
Autres	3
Voie d'eau	/
TOTAL	69

233. Trafic maritime et pollutions marines

En 2018, 25 pollutions marines de natures diverses (hydrocarbures, origines végétales ou telluriques) ont été détectées.

- 15 en zone de responsabilité de La Réunion/Mayotte
- 10 en zone de responsabilité étrangère (ZEE Maurice / Madagascar / Comores / Mozambique)



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

240. Dangersité constituée par les installations littorales

241. Caractérisation des installations dangereuses

Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) :

Localisation	Commune	Activité principale	Type et quantités de matières dangereuses
Aéroport Roland Garros Station Aviation, rue Guynemer	Sainte-Marie	Stockage d'hydrocarbures	Hydrocarbures 3227 m3
ZI n°1 BP 2015	Le Port	Stockage d'hydrocarbures	Hydrocarbures 200500 m3
Enceinte Portuaire de Port-Est	Le Port	Production d'électricité Stockage d'hydrocarbures	Hydrocarbures 3250 m3
TAC du Port Est	Le Port	Production d'électricité Stockage d'hydrocarbures	Hydrocarbures 586 m3

242. Dangersité constituée par la présence de ces installations

Le risque d'une pollution terrestre vers la mer est réel même si les installations les plus importantes sont actuellement situées sur le Grand port maritime. Il s'agit principalement de la SRPP et d'EDF PEI. Ce risque est aggravé par les moyens de lutte limités et les délais de leur mise en œuvre.

Compte tenu du trafic maritime et des courants, une pollution maritime provenant du large est envisageable principalement sur les secteurs Nord et Nord-Est de l'île. A noter l'impact d'une pollution depuis la mer sur l'activité du Port (réseau incendie) et d'EDF PEI (prélèvement d'eau de mer)

250. Dangersité constituée par le chantier de la Nouvelle Route du Littoral (NRL)

251 Principales caractéristiques du chantier

La NRL se situe entre les échangeurs de Saint Denis (RN1/RD41) et la Possession (RN1/RD41).

Les ouvrages maritimes qui la composent sont les suivants :

- un viaduc principal (St Denis-Gde Chaloupe) : longueur de 5409 m et largeur de 28,90 m ;
- un second viaduc (Gde Chaloupe) : longueur de 240 m et largeur de 28,90 m ;
- une digue insubmersible, en blocs Acropodes II : longueur de 6700 m et largeur de 34 m.

Ces ouvrages sont dimensionnés pour faire face à de très fortes houles. Ils comporteront des voies réservées pour les bus ainsi qu'une piste cyclable. Un système de traitement des eaux pluviales de la plate-forme et de prévention des pollutions accidentelles sera également installé sur ces ouvrages.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

La construction d'ouvrages en mer ou sur le rivage nécessite une réglementation spécifique. Le CROSS a été désigné « Guichet unique » pour veiller à la bonne application de l'ensemble de la réglementation du plan d'eau, notamment :

- la réglementation visant à encadrer les conditions d'accès au site de travaux et à assurer une information *ad hoc* auprès des navigateurs et usagers de la zone. L'équipement AIS de l'ensemble des navires professionnels participant au chantier permet de suivre en permanence leurs mouvements dans la zone ;
- la réglementation sur la partie « travaux en mer » afin de mettre en place une procédure de suivi du déroulement de l'ensemble des chantiers en mer : mise en place provisoire d'un régime de signalement des opérations relatives aux recherches, prospections et travaux sous-marins dans les eaux intérieures et en mer territoriale au large des côtes de La Réunion.
- la réglementation sur le soutage en mer afin d'autoriser, de manière temporaire, les transferts de combustible entre les barges et le navire ravitailleur.

Les travaux de construction du viaduc sont caractérisés par la présence de la méga-barge auto-élévatrice « ZOURITE » pendant toute la durée des travaux afin de réaliser l'implantation des différents pylônes et portiques. Cette barge, exceptionnelle dans sa conception, de 107 mètres de long et 44 mètres de large dispose de 8 jambes élévatrices pouvant supporter chacune environ 4000 tonnes. Une vingtaine de navires participent à ce chantier.

252 Spécificités des travaux en mer et dangerosité

La dangerosité du chantier de la NRL est permanente. Les différents chantiers peuvent générer des risques variés tels que pollution maritime, incident de circulation nautique, risques inhérents à la prospection et aux travaux sous-marins.

260. Aléas météo-océanographiques

261. Caractéristiques de l'aléa météo-océanique

La zone maritime Sud Océan Indien peut être découpée en deux régions : la première au Nord de la latitude 30° Sud, la seconde au Sud de la latitude 30° Sud.

Régime climatologique

La région au Nord la latitude 30° Sud est soumise durant la plus grande partie de l'année aux vents de secteur Est. Au cours de la saison chaude (de novembre à avril), la zone de convergence intertropicale (Z.C.I.T.), qui résulte de la convergence entre les alizés des deux hémisphères, s'y installe. Elle est le siège de basses pressions et de masses nuageuses à fort développement vertical de type cumulonimbus. C'est sur la face Sud de la ZCIT que se forment la plupart des cyclones tropicaux du Sud-Ouest de l'océan Indien.

Pendant cette saison, le flux peut s'orienter temporairement au secteur Nord-ouest, surtout au Nord du Canal du Mozambique.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

Le climat général de la région au Sud de la latitude 30° Sud est commandé d'une part par les cellules anticycloniques mobiles circulant d'Ouest en Est, et d'autre part par les perturbations polaires générant des tempêtes dont les dépressions circulent généralement vers les 40-50° Sud.

L'île de La Réunion est soumise durant la plus grande partie de l'année aux alizés de Sud-est. Dans la zone Nord-ouest de l'île, partie dans laquelle se trouve la zone portuaire, les alizés sont déviés par le relief et les vents soufflent du Nord-est.

En été austral, le flux peut s'orienter temporairement au secteur Nord à Nord-ouest.

Les phénomènes rencontrés, plus particulièrement en période cyclonique, peuvent être soudains et violents (orages, averses réduisant la visibilité, grains).

L'état de la mer

La région au Nord de la latitude 30° Sud est caractérisée par une mer peu agitée à agitée la plus grande partie de l'année. Des houles de forte amplitude peuvent néanmoins se rencontrer tout au long de l'année :

- houles cycloniques, plus fréquentes de novembre à avril ;
- houles australes, également appelée houles polaires, plus fréquentes de mai à octobre. Générées par les dépressions circulant entre les 40èmes et les 50èmes, elles peuvent atteindre 4 à 6 mètres en moyenne et traverser tout l'océan Indien ;
- houles d'alizés, générés par les vents anticycloniques se produisant surtout durant l'hiver austral.

Sur la région au Sud de la latitude 30° Sud, on observe des phénomènes importants de houle polaire de secteur Ouest pouvant dépasser des hauteurs de 8 mètres en moyenne. Les vents d'Ouest donnent fréquemment une mer forte.

Autour de la Réunion, une houle de forte amplitude peut être rencontrée tout au long de l'année :

- en période cyclonique : une houle de Nord à Nord-est, voire Nord-ouest lorsqu'un cyclone tropical évolue dans la zone ;
- tout au long de l'année, mais plus fréquemment en période d'hiver austral : une houle de Sud à Sud-ouest formée par le passage de dépressions à plusieurs milliers de kilomètres dans le Sud-ouest de La Réunion ;
- tout au long de l'année : lorsque les alizés sont forts, ils génèrent une houle de secteur Sud-est. Les alizés donnent souvent une mer agitée.

Les cyclones tropicaux

Sur le bassin cyclonique du Sud-Ouest de l'océan Indien, chaque année, en moyenne, neuf tempêtes tropicales se forment, dont quatre atteignent le stade de cyclone tropical. Cependant, on observe une grande variabilité interannuelle de l'activité cyclonique. Cette activité est principalement regroupée de décembre à mars. Il arrive toutefois que certains cyclones tropicaux apparaissent dès octobre, ou tardivement au mois de mai.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

A La Réunion, la menace cyclonique s'étend de décembre à avril avec un maximum de risques sur les trois mois d'été austral (janvier, février et mars).

Le passage d'une tempête tropicale ou d'un cyclone s'accompagne de trois types de dangers : les vents violents, les pluies diluviennes et une mer très formée. On observe une élévation du niveau de la mer en raison du phénomène de la marée de tempête. Le passage de l'œil du cyclone est un moment très dangereux car c'est une zone d'accalmie du vent et des pluies. Ce répit, de durée variable, n'est toutefois que temporaire. Il est suivi d'une reprise brutale des vents violents et des fortes pluies.

Le tsunami

La zone maritime Sud Océan Indien peut être impactée par des tsunamis. Les deux zones « tsunamigènes » principales se trouvent au Nord de l'océan Indien (vers le Pakistan) et au Nord-Est (vers l'Asie du Sud-est, de la Birmanie à l'Indonésie). A La Réunion, le tsunami de référence est celui du 26 décembre 2004. Il a été ressenti dans tous les pays de la zone. Au port de La Pointe des Galets, des variations du niveau de la mer de près de 3 mètres ont été mesurées.

Un système d'alerte au tsunami pour l'océan Indien existe depuis 2005.



DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI

Date

Mise à jour

Section

300. – Alerte

Mars 2019

REV 0

ORSEC maritime ZMSOI

300 - ALERTE

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

300. Alerte

301 Préambule

Cette section a pour but d'expliciter :

- le déclenchement de l'alerte et le cheminement de l'information vers les différents acteurs et décideurs ;
- les niveaux de gravité qui permettent d'estimer l'ampleur du sinistre et de déterminer la stratégie de lutte adéquate à mettre en place ;
- la matrice décisionnelle qui permet de savoir, en fonction de la typologie de l'intervention et du niveau de gravité, quelle autorité publique alerter ;
- la qualification du sinistre dans toutes ses typologies ;
- les numéros d'urgence à connaître pour entrer en contact avec les services d'urgence en mer.

310. Schémas d'alerte

L'alerte parvient le plus souvent en premier lieu au CROSS Réunion. A défaut, il appartient à l'organisme ou l'unité qui reçoit l'alerte de la retransmettre sans délai au CROSS.

311. Diffusion de l'alerte

Dès qu'apparaît, dans sa zone de compétence, un danger grave et/ou imminent pour les personnes, pour la navigation ou pour l'environnement, le DDG AEM doit en avoir connaissance.

Sauf cas exceptionnel et dans les cas relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer pour lesquels le directeur du CROSS est fondé à rendre compte directement au préfet DDG AEM, cette information lui est transmise via son assistant commandant de zone maritime.

Le CROSS, en contact direct avec le navire concerné, procède à une première analyse de la situation et engage, s'il y a lieu, les opérations de sauvetage et les premières mesures curatives.

Il en informe le CZM tout en conservant, selon les circonstances et l'urgence, la faculté de contacter directement le DDG AEM au début et en cours d'opération. Il en rend compte alors dès que possible au CZM.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

Les différents schémas d'alerte sont déclinés selon les différentes dispositions spécifiques ORSEC maritime que sont:

- la recherche et le sauvetage (SAR) ;
- l'assistance à navire en difficulté (ANED) ;
- la lutte contre les pollutions maritimes (POLMAR).

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 :

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> a) La rapidité de la réponse opérationnelle b) La pertinence des moyens mobilisés c) La prise en compte des 5 priorités de lutte |
|---|

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

321. Niveau 1 – Coordination simple des unités engagées

- L'événement de 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. Ainsi, tout événement de mer géré par le CROSS correspond a minima à ce niveau de gravité.
- 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 de mer de niveau 2 correspond à une opération qui nécessite un renfort humain ou d'expertise.
- 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'Etat : 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.
- Etant donnée la maîtrise de l'intervention par les secours, la communication associée reste factuelle et ponctuelle.

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

- L'événement de 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 d'une équipe de gestion de crise en préfecture (COP).
- L'événement en mer de niveau 3 induit un dialogue renforcé entre équipes de gestions de l'intervention (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 de mer qui nécessite la mise en œuvre d'une stratégie de communication de crise est un événement de niveau 3.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • 330. Mise en œuvre graduelle du dispositif ORSEC maritime |
|--|

331. Qualification de la gravité de l'évènement de mer

- L'officier de permanence du CROSS doit s'attacher en premier lieu à donner une première qualification de l'évènement selon sa typologie et son ampleur :

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

- L'organisation ORSEC maritime sera donc mise en œuvre à partir de cette appréciation initiale.
- L'évènement, en fonction de son évolution et de son ampleur réelle, pourra être réapprécié a posteriori par l'Equipe de Gestion de Crise (EGC) ou l'Equipe de gestion d'Intervention (EGI). L'organisation ORSEC maritime sera alors adaptée pour y faire face.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

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 transfère l'alerte vers le CROSS
---	--

CROSS	<ul style="list-style-type: none"> - Le CROSS peut faire face au sinistre dans sa configuration habituelle, avec les moyens classiques à disposition (ORSEC MARITIME niveau 1) - Les fonctions de gestion d'intervention et de crise restent en veille - Le CZM est tenu informé
--------------	---

CROSS (ANED, SAR) ou CO EMIA (POLMAR) (Passage en EGI)	<ul style="list-style-type: none"> - Le CROSS doit renforcer son organisation pour faire face au sinistre (ORSEC MARITIME de niveau 2) - En fonction de la typologie de l'évènement, une EGI est constituée au CROSS (ANED, SAR) et/ou au CO EMIA FAZSOI (POLMAR) - La fonction de gestion de crise reste en veille - Le DDG AEM est tenu informé
--	---

PREFECTURE (COP) (Passage en EGC)	<ul style="list-style-type: none"> - Le DDG AEM, assisté du CZM, active au COP une équipe de crise pour faire face au sinistre (ORSEC MARITIME de niveau 3) - L'EGI en est tenue informée par l'EGC
--	---

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	300. – Alerte	Mars 2019	REV 0

333. Numéros d’alerte

Equipe de Gestion de Crise (EGC)

- La gestion de la crise est dirigée par l’EGC :

EMZPCOI / COP	06.92.05.52.63
----------------------	-----------------------


Equipe de Gestion d’Intervention (EGI)

- La conduite de l’intervention est dirigée par la ou les EGI :

SAR et ANED : CROSS	02.62.43.43.43
POLMAR : CO EMIA	06.92.61.44.49 (astreinte opérations)

ORSEC maritime ZMSOI

400 – Organisation générale du dispositif

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

400. Organisation du dispositif ORSEC maritime

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 DDG AEM s’appuyant sur l’équipe de gestion de crise (EGC) ;
- la fonction « gestion de l’intervention » : conduite des opérations de secours, assurée par un centre opérationnel (CROSS ou CO EMIA) constitué en équipe de gestion d’intervention (EGI).

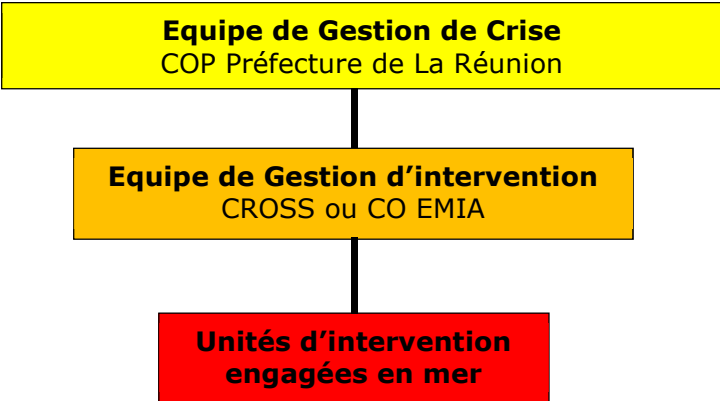
410. Le système de gestion d’incident « ORSEC maritime »

411. Objectif


- Le système de gestion d’incident (SGI) consiste en une organisation flexible et modulable de personnels et de 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 de mer, le système de gestion d’incident schématisé ci-dessous peut être modulé afin de répondre aux besoins spécifiques de chaque situation.



Le SGI est modulable en fonction du niveau de gravité identifié. A tout moment, sa structure peut être élargie ou réduite selon l’évolution constatée ou potentielle de l’événement en mer.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

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'équipe de gestion d'intervention.

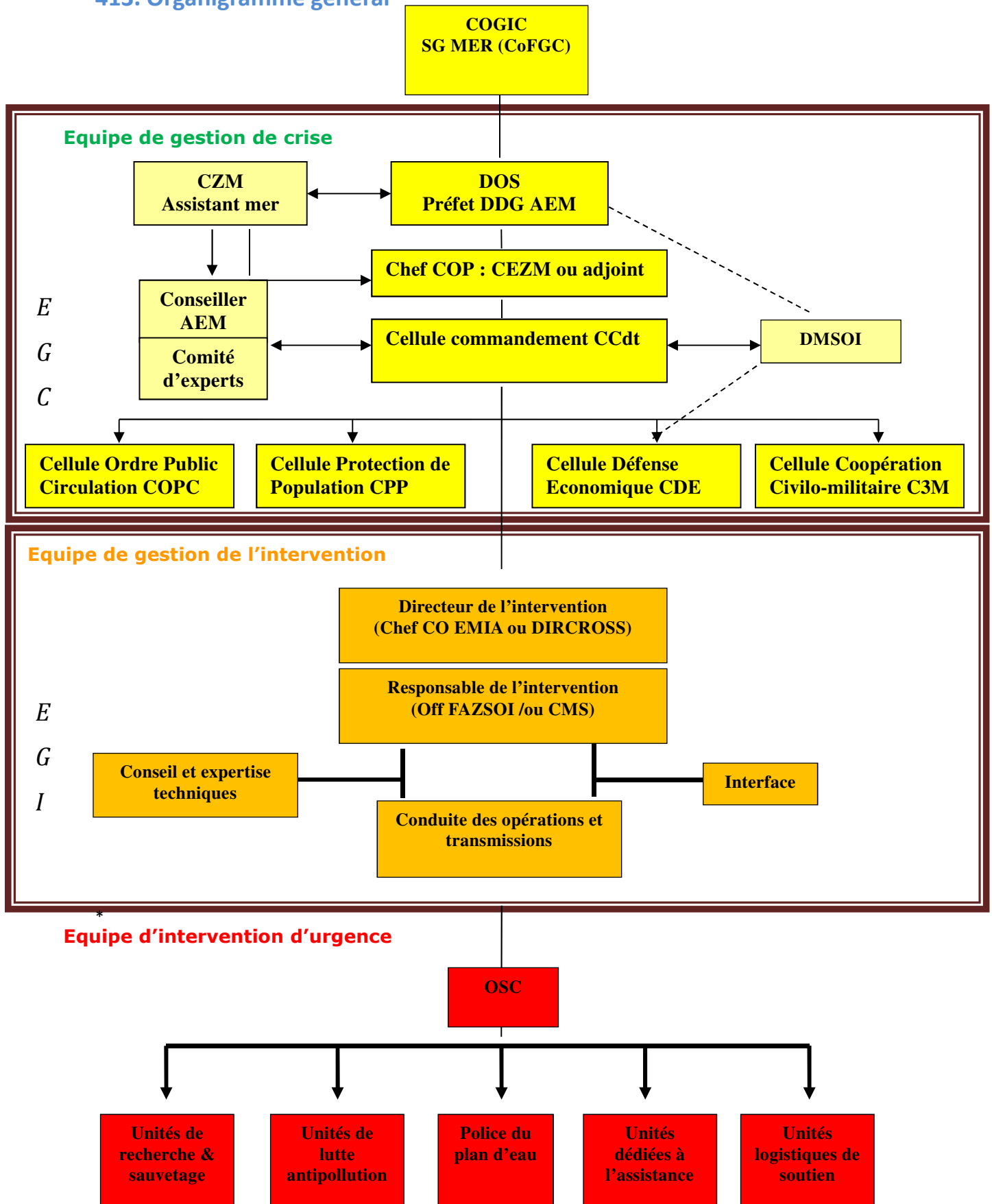
En situation de crise de niveau 2, un centre opérationnel dirige l'action en qualité d'EGI, en tenant régulièrement informé les autorités concernées.


En situation de crise de niveau 3, un centre opérationnel conduit l'action en qualité d'EGI, sous l'autorité du gestionnaire de crise, EGC, selon le schéma ci-dessous

Type d'événement en mer	Gestionnaire(s) d'intervention(s) compétent(s)	Gestionnaire de crise
SAR	<ul style="list-style-type: none"> • CROSS 	Préfecture (COP)
POLMAR	<ul style="list-style-type: none"> • CROSS (niveau 1) en liaison avec le CZM • CO EMIA (niveau 2 à 3) 	
ANED	<ul style="list-style-type: none"> • CROSS 	

En matière d'ANED, le commandement des opérations de secours (direction de l'intervention) reste assuré par le CROSS, qui bénéficie du soutien des FAZSOI pour la partie « intervention ».

413. Organigramme général



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Janvier 2019	REV 0

414. Réseaux d'information ORSEC maritime

Le suivi des navires :

Pour l'exercice de ses fonctions de MAS, le CROSS dispose de capacités de suivi des navires :

- Contact : radio, télex, téléphone, Inmarsat C...
- Suivi dynamique : AIS, LRIT...
- Suivi des navires : base de données EQUASIS, SIRENAC, TRAFIC 2000...

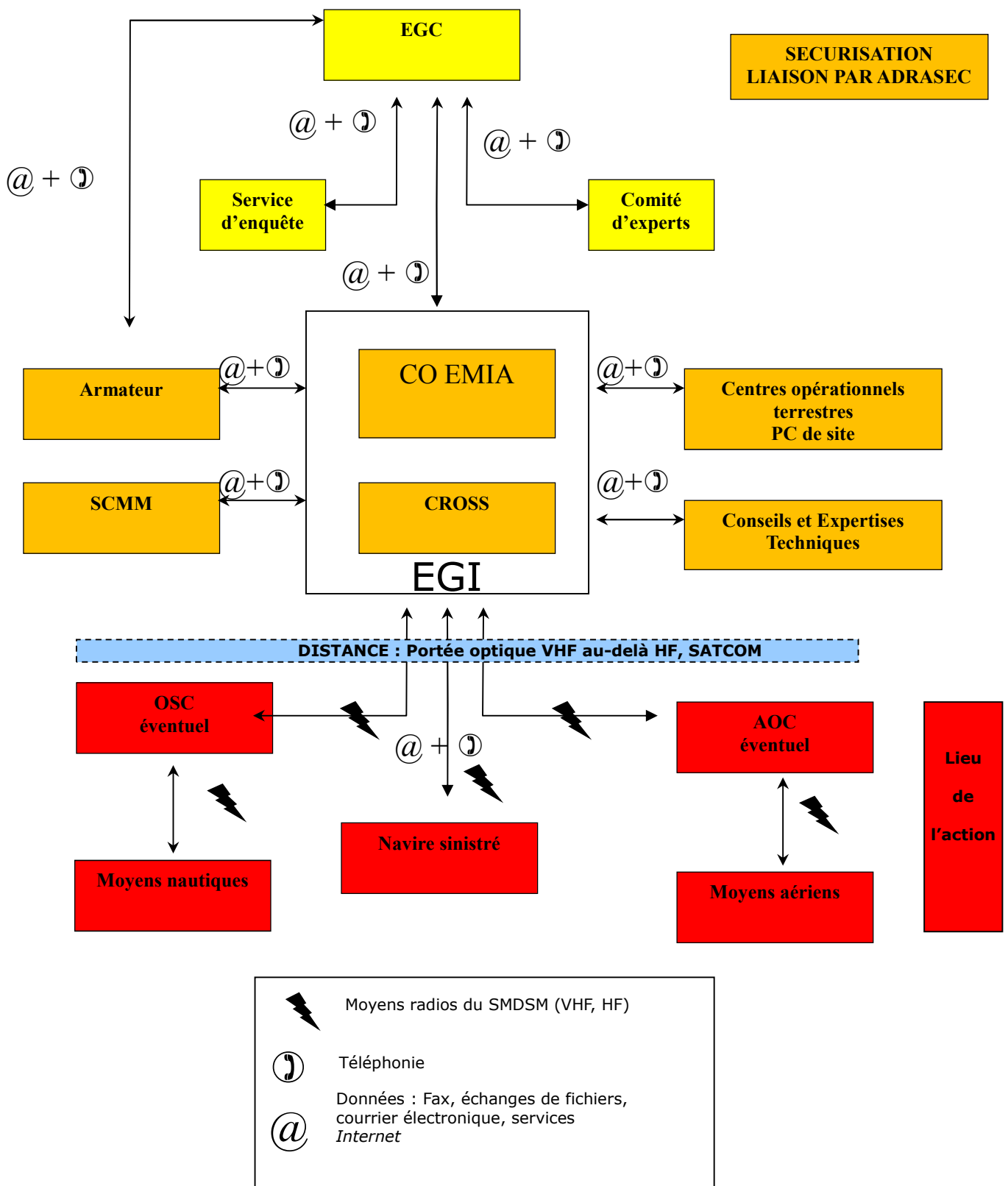
Le système SYNERGI : Système Numérique d'Echange, de Remontée et de Gestion des Informations :


- SYNERGI est un outil de gestion de crise qui s'inscrit dans le cadre du dispositif ORSEC.
- Son objectif principal est de faciliter la circulation de l'information entre les acteurs de gestion de crise et les autorités.
- Dans le SGI ORSEC maritime, l'alimentation de SYNERGI se fait au niveau de l'EGC.

Le portail HERMES Fonction garde-côtes :

- HERMES est un outil de gestion de crise qui s'inscrit dans le cadre du dispositif ORSEC.
- Son objectif principal est de faciliter la circulation de l'information entre les acteurs de gestion de crise et de gestion d'incident.
- Dans le SGI ORSEC maritime, l'alimentation de HERMES se fait au niveau de l'EGI et de l'EGC.

415. Réseaux de transmissions pour la conduite ORSEC maritime



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

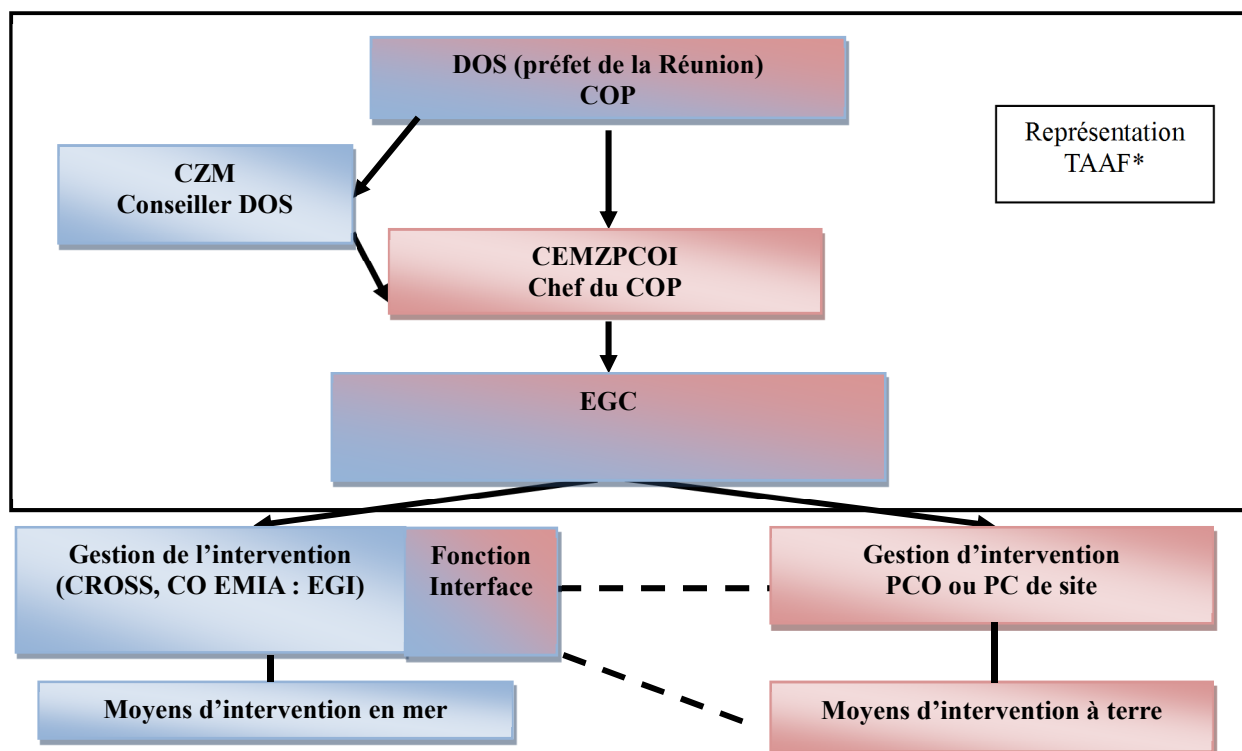
416. Interface Mer/Terre

416.1 Interface mer / terre pour un événement maritime se passant au large de la Réunion ou des îles des TAAF.

En cas de crise maritime – SAR, ANED ou POLMAR – susceptible d’avoir des prolongations terrestres à La Réunion ou dans les Iles des TAAF (Eparses et Australes) :


- Soit parce que les naufragés seront débarqués à La Réunion / Iles des TAAF,
- Soit parce que la pollution maritime pourrait impacter les côtes ou les récifs de La Réunion / TAAF,
- Soit parce que le navire en difficulté doit être accueilli à La Réunion / Iles des TAAF.

L’interface mer / terre se fait de la manière suivante :



* Si la crise maritime impacte les îles des TAAF, le préfet administrateur supérieur des TAAF :

- dépêche des conseillers :
 - Auprès du DOS directement,
 - Au sein de l’EGC,
 - Au sein de l’EGI.
- Assure la gestion à terre depuis l’île concernée, avec le personnel des districts, et/ou à l’aide de renforts demandés par ses soins, conformément à la déclinaison terrestre « TAAF » du présent dispositif ORSEC maritime.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

Sous l'autorité d'un DOS unique, la coordination entre la terre et la mer peut s'effectuer à 2 niveaux :

- Au sein de l'EGC, insérée au COP, via la présence du CZM, conseiller « mer » du DOS et du chef de l'EGC et la présence du chef « AEM », inséré dans l'EGC ;
- entre structures chargées de la conduite de l'intervention.

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 (terrestre) au sein de l'EGI mer ;
- les échanges téléphoniques entre décideurs ;
- l'information régulière des services de l'Etat par message ;
- l'alimentation de SYNERGI et de HERMES ;
- l'échange d'officiers de liaison.

Montée en puissance de l'interface

Toute proposition d'activation de structure opérationnelle de commandement (COP - EGC, PCO - EGI, PC de site) feront l'objet d'échanges préalables entre les autorités chargées de la gestion de crise (CZM, EMZPCOI) et celles de la conduite de l'intervention (SDIS/CODIS- CROSS, EMIA).

416.2 Interface mer / terre pour un événement maritime se déroulant au large de Mayotte


416.2.1. Evènement maritime se déroulant dans la limite des eaux territoriales de Mayotte

En cas de crise maritime – SAR, ANED ou POLMAR - se déroulant à l'intérieur des Eaux intérieures ou territoriales de Mayotte :

- le DOS mer est le préfet de Mayotte, conformément aux délégations de pouvoirs accordées par le préfet de la Réunion, DDG AEM ;
- l'EGC est constituée au COD de la préfecture de Mayotte ;
- l'EGI est constituée au sein du PC AEM de Mayotte.

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

Le DOS met en œuvre le dispositif ORSEC maritime de Mayotte. Si l'intervention nécessite des moyens supplémentaires non présents à Mayotte (moyens venant de la Réunion, de métropole ou de l'étranger), le préfet de la Réunion, préfet de zone de défense et de sécurité, fait procéder à l'activation du COP qui assure une fonction zonale. Il est alors renforcé d'un élément de gestion de crise spécifique « mer », sans remise en cause de son organisation générale, fixée par arrêté préfectoral.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

416.2.2. Evènement maritime se déroulant au large des eaux territoriales de Mayotte et se prolongeant à terre à Mayotte

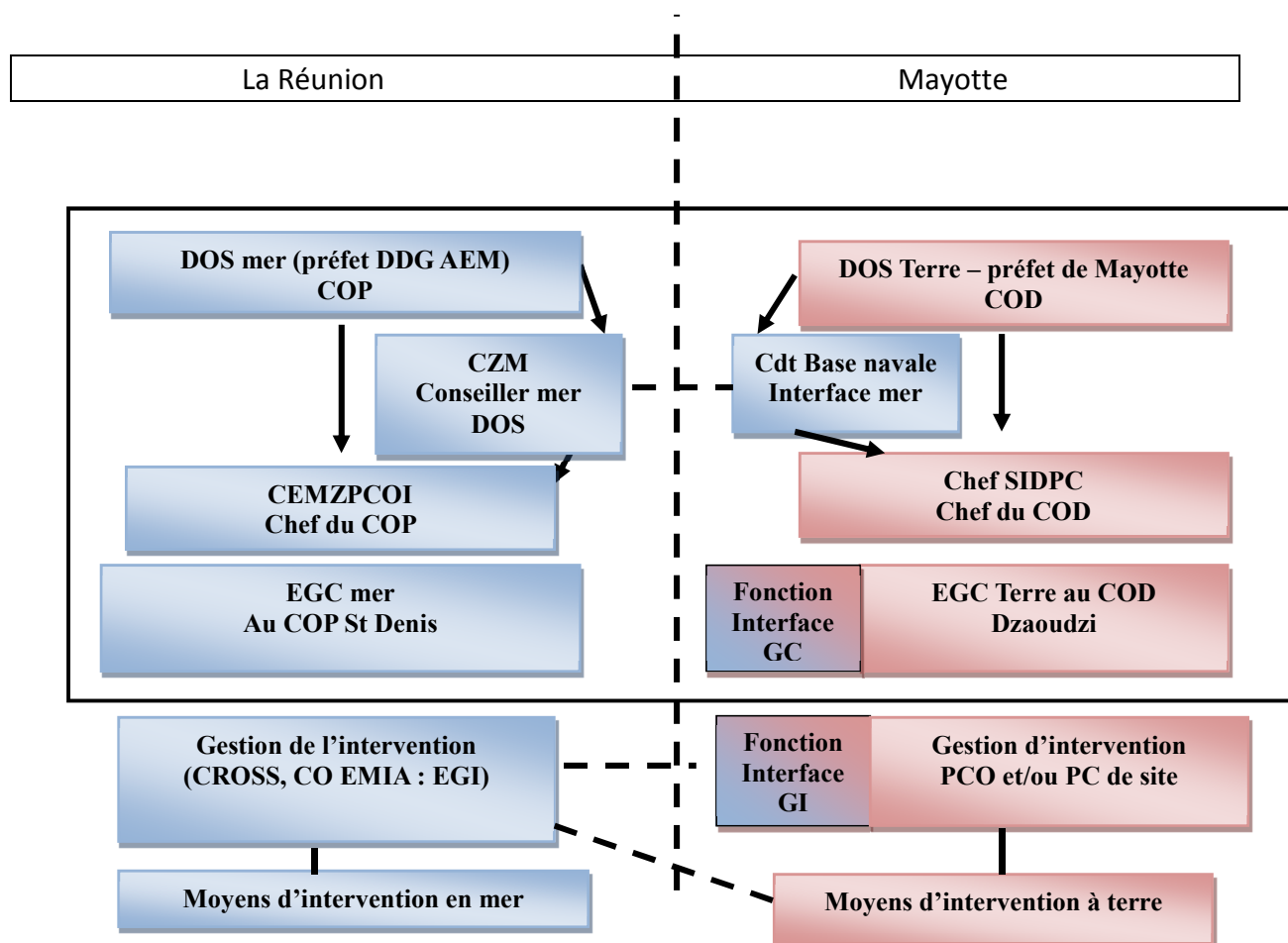
En cas de crise maritime – SAR, ANED ou POLMAR - se déroulant à l'extérieur des eaux intérieures ou territoriales de Mayotte et se prolongeant à terre à Mayotte :


- Soit parce que les naufragés seront débarqués à Mayotte ;
- Soit parce que la pollution maritime pourrait impacter les côtes ou les récifs de Mayotte ;
- Soit parce que 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,
- L'EGC mer est constituée au COP St Denis et l'EGC terre à la préfecture de Mayotte,
- L'EGI mer est constituée au CROSS ou au CO EMIA et un PCO et/ou un ou plusieurs PC de sites peuvent être activés à Mayotte.

L'interface se fait alors de la manière suivante :



	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

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

- Au niveau des DOS, par échange entre le CZM, conseiller du DOS mer, et le commandant de la Base navale de Mayotte, 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 sein de l'EGI Terre à Mayotte d'une interface « mer ».

L'interface « mer » est :


- Au sein de l'EGC terre, un officier ou officier marinier de la Base navale de Mayotte, désigné par le commandant de celle-ci ;
- Au sein de l'EGI terre :
 - Le chef de l'organisme SECMAR en cas d'ORSEC maritime SAR ou ANED ;
 - Le commandant en second de la Base navale de Mayotte en cas d'ORSEC maritime POLMAR mer.

En cas de crise d'une durée significative, ces interfaces peuvent être relayées par du personnel 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 et de HERMES,
 - l'échange d'officiers de liaison.

Montée en puissance de l'interface

Toute proposition d'activation de structure opérationnelle de commandement (COP - EGC, PCO - EGI, PC de site) fera l'objet d'échanges préalables entre les autorités chargées de la gestion de crise (CZM, EMZPCOI) et de la conduite de l'intervention (SDIS/CODIS- CROSS, EMIA).

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

420. Equipe de Gestion de Crise

421. Présentation générale

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 de mer. Le CZM est le conseiller « mer » du DOS.
- 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 chef du COP.
- 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, d'anticiper les répercussions à terme.
- A tout moment, le DOS conserve la responsabilité générale de l'intervention.

Responsabilités de l'EGC

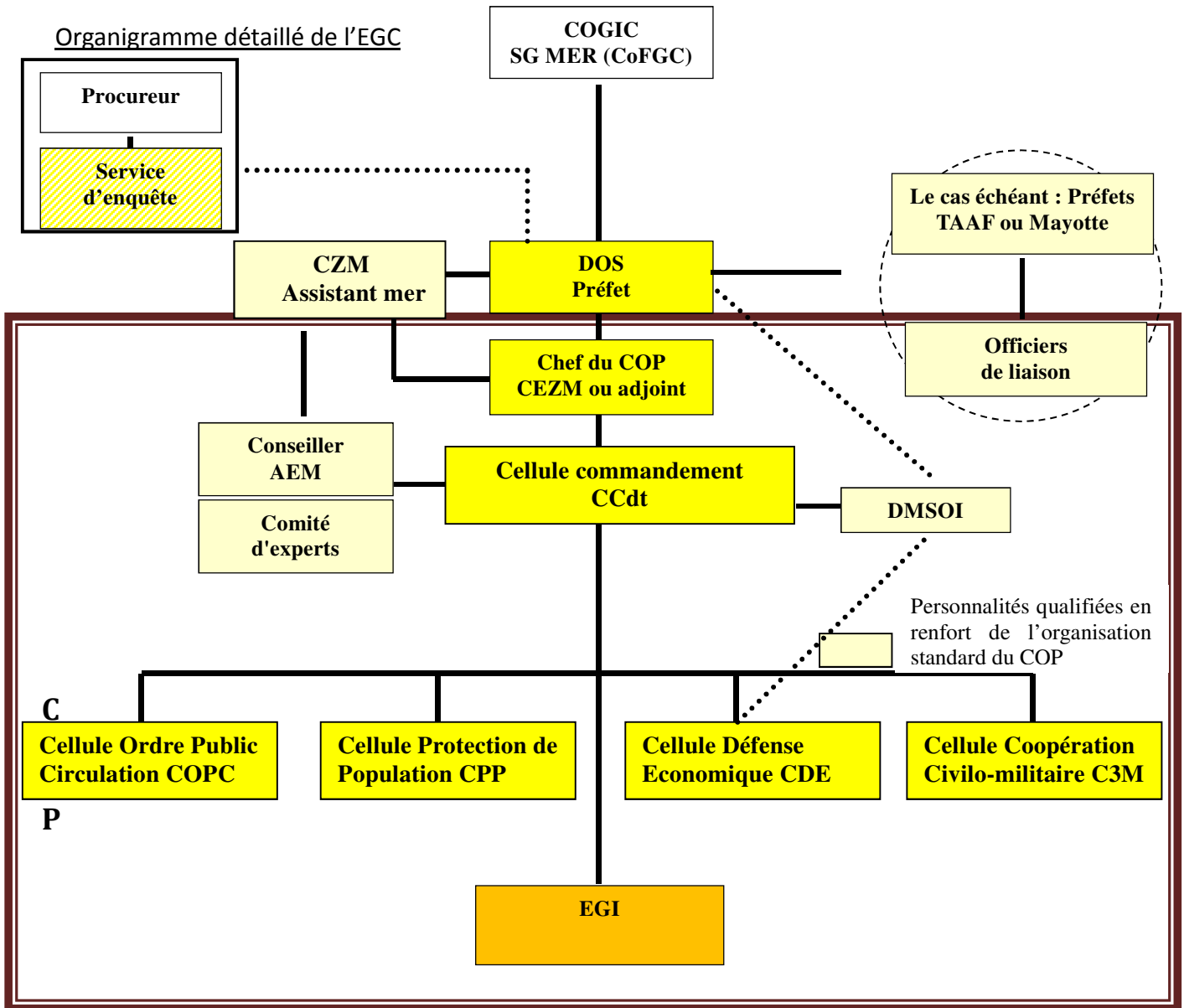
- Apporter son soutien organisationnel et logistique au(x) centre(s) opérationnel(s) compétent(s) assurant la gestion de l'intervention (EGI).
- Anticiper, sous tous ses aspects, l'évolution du sinistre.
- Inscrire la gestion de l'intervention dans une stratégie plus globale.
- Préparer les options stratégiques 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.
- Etablir 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'Etat (notamment via SYNERGI).
- 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 n’est activée, sur proposition du CZM ou du CEMZPCOI, que pour les événements de niveau 3, et par décision du préfet DOS mer.
- A minima, elle n’est constituée que du DOS ou de son représentant, du CZM, du conseiller AEM et du responsable de la communication.

422. Organigramme de l’EGC

Organigramme détaillé de l’EGC



Les fiches de tâches des postes de l’EGC apparaissent dans l’annexe B et dans le document de la Préfecture de la zone de Défense Sud de l’océan Indien fixant l’organisation du Centre opérationnel de la Préfecture intitulé « Dispositif opérationnel ORSEC départemental et zonal (Disposition générale) ».

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

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 CZM, tout autre conseiller (notamment les éventuels représentants des préfets des TAAF ou de Mayotte) et le directeur d'intervention, les principales décisions stratégiques :

- Secours à naufragés : Suspension ou arrêt des recherches
- Antipollution : Récupération du polluant ou résorption dans le milieu
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 à bord du navire.
Choix d'un port ou d'un lieu de refuge.
Décision de mettre en œuvre les moyens de l'Etat 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'EGI, 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'Etat, aux frais de celui-ci, s'il ne parvient à faire cesser la menace que constitue son navire ou sa cargaison, dans un délai imparti. Le DOS peut également décider une intervention d'office aux frais de l'armateur si l'urgence de la situation l'exige.
- 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 restriction d'accès à la zone d'intervention par arrêté préfectoral, notamment pour éviter les sur-accidents.
- Par ailleurs, l'EGC fait émettre l'information nautique nécessaire, diffusée par le CROSS.

425. Mise en œuvre du comité d'experts

Un comité d'experts peut être mis en œuvre lorsqu'une anticipation des effets de l'événement de mer à moyen et long termes est nécessaire. Voici les principaux organismes susceptibles de former le comité d'experts :

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

Types d'événement en mer	Comité d'experts (EGC)
SAR	SAMU – CROSS – SDIS – CCMM
POLMAR	CEPPOL - CEDRE – IFREMER – METEO France – LASSEM - SHOM - INERIS - Marins Pompiers
ANED	CSN – Pilotes maritimes - autorité portuaire

427. Mise en œuvre des accords de coopération internationale

Le DOS peut mettre en œuvre les accords de coopération internationale permettant le recours à 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 dans le cadre de la COI ;
- Par le biais d'accords bilatéraux.

428. Communication vers les médias et informations 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.
- La communication vers les médias et l'information des autorités centrales sont assurées respectivement par la cellule communication et le conseiller AEM présents au sein de l'EGC. En cas d'ORSEC niveau 3, seule l'EGC est habilitée à communiquer sur l'évènement en cours.
- Aucune communication ne doit être adressée aux médias ou diffusée sur Internet avant que les services de l'Etat n'aient été préalablement informés.
- Avant toute diffusion, la communication médiatique doit être validée par le chef de l'EGC, avant approbation du DOS.

429. Arrêt des opérations

- L'arrêt des opérations est décidé par le DOS sur proposition du directeur 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.
- 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, le CZM reste en contact avec le COP afin de faciliter la continuité de la gestion de crise à terre.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

430. Equipe de Gestion d'Intervention


430. Présentation générale

Missions

- L'EGI dirige et coordonne l'intervention en mer conformément à la stratégie générale arrêtée par l'EGC et en fonction des moyens qui lui sont alloués.
- L'EGI détermine la tactique d'intervention, en fonction des moyens, des contraintes techniques, du temps imparti, de l'éloignement et de l'ampleur de l'événement.
- L'EGI rend compte à l'EGC et informe par interface le CODIS/PCO à son niveau.

Responsabilités

- Coordonner les moyens de l'intervention, le cas échéant en projetant un coordonnateur sur zone (*On Scene Coordinator – 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.
- Informer de façon efficace et continue les centres opérationnels à terre à son niveau (PCO).
- S'assurer de l'efficacité de l'interface avec les moyens terrestres.
- Veiller à la sécurité des personnels et des moyens 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.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

Mise en œuvre

- Le(s) centre(s) opérationnel(s) (CROSS et/ou CO EMIA) est/sont armé(s) en équipe de gestion d'intervention (EGI) sur décision :
 - de l'officier de permanence pour le CROSS. Cette décision est confirmée dès que possible par le directeur du CROSS ou son représentant ;
 - de l'officier d'astreinte EMIA pour le CO EMIA. Cette décision est confirmée dès que possible par le CEMIA ou le chef de la division « opération », ou leur représentant.
- En tout état de cause, en cas d'armement d'une EGI, le centre opérationnel concerné doit en informer le CZM via le cadre d'astreinte du Bureau AEM.

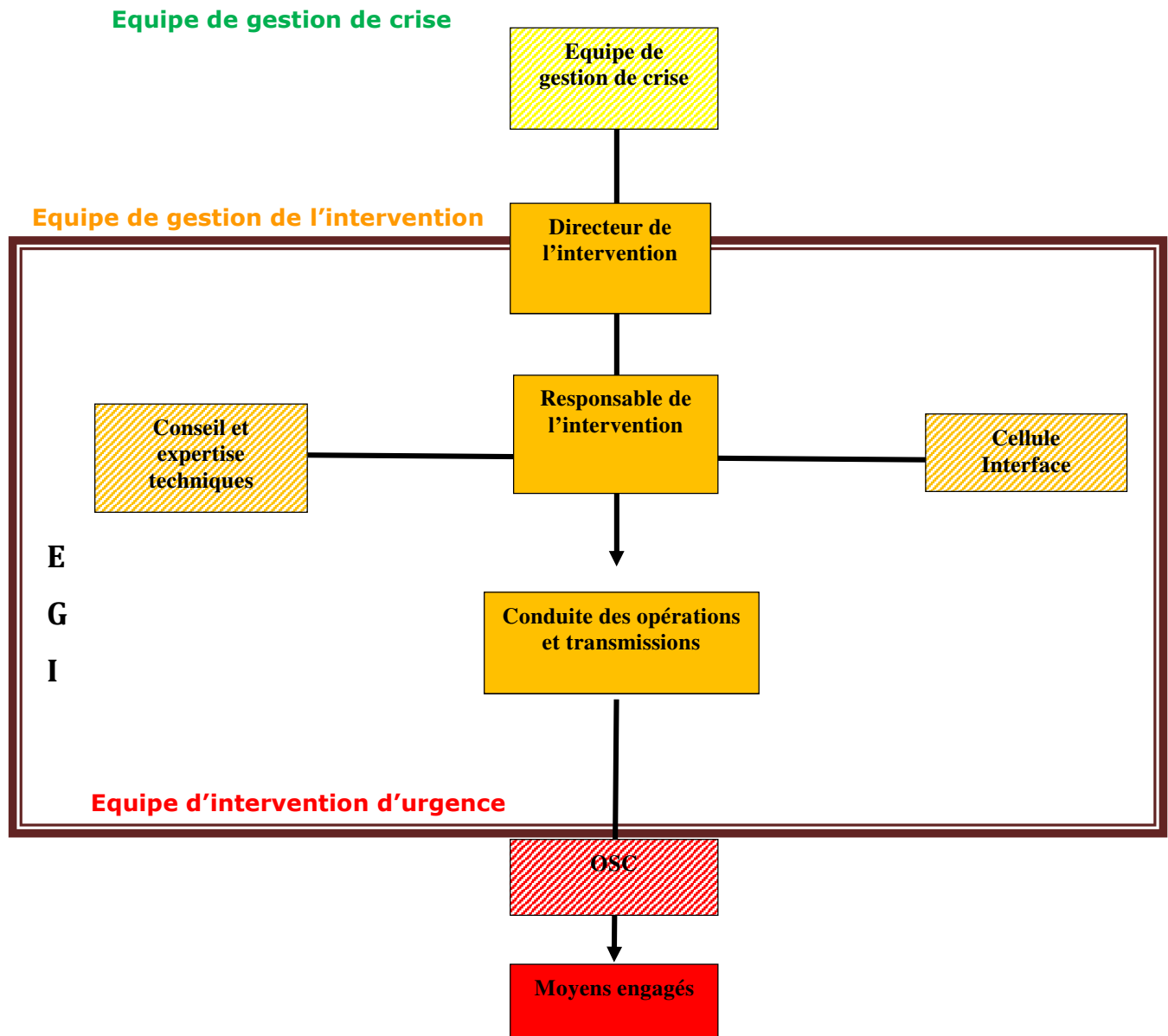
Composition

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, chef du centre opérationnel.
- Le responsable de l'intervention, officier de permanence du CROSS ou l'officier d'astreinte EMIA pour le CO EMIA. Il coordonne et conduit l'intervention. En l'absence du directeur de l'EGI, cet officier est directeur d'intervention.
- Des personnels chargés :
 - des transmissions ;
 - de la « main courante » (cellule de management de l'information – CMI), qui assure le suivi chronologique des événements, le classement de la documentation et du courrier ;
 - de l'interface avec les organismes terrestres.
- D'éventuels conseillers techniques extérieurs, apportant une information technique ou médicale directement applicable à la conduite de l'intervention.

431. Organigramme de l'EGI


Organigramme détaillé de l'EGI



Les fiches de postes associées à l'EGI figurent en annexe A (section 1010) du présent document.

432. Choix des moyens engagés

- Le choix des moyens, leur engagement et leur désengagement sont de la responsabilité 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

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

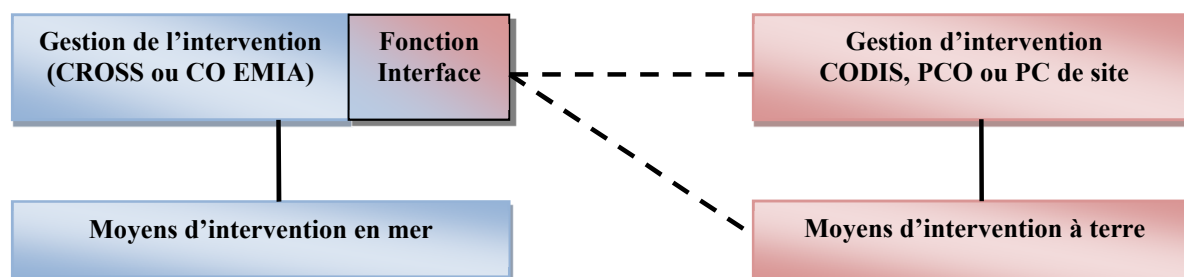
opérationnel (sans faire concurrence à l'éventuel contrôle opérationnel militaire qu'une autorité militaire exerce sur ses moyens).


- Les 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 OSC met en œuvre le plan d'exécution défini par le responsable d'intervention, il effectue le relais et organise le déploiement tactique des moyens, tout en informant continuellement l'EGI.
- 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 exhaustif des opérations. L'EGI, devra adapter son action en fonction de chaque situation.

434. Interface entre centres opérationnels terrestres et maritimes




	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

Liaison entre centres opérationnels dans la phase de montée en puissance

- Avant l’armement de l’EGI et du CODIS/PCO armé dans son dispositif ORSEC, le centre opérationnel concerné communique ses informations vers ses interlocuteurs courants (CODIS, CORG, SCMM,...).

Liaison entre l’EGI et le CODIS/PCO, activé dans son dispositif ORSEC

- L’EGI (CROSS ou CO EMIA) utilise sa cellule Interface pour diffuser l’information à destination de toutes structures terrestres opérationnelles de niveau opératif équivalent.
- L’EGI doit renseigner autant que possible le CODIS afin de définir l’impact de l’événement à terre pour optimiser la prise en charge terrestre : à quel endroit, à quelle heure, quelle quantité, comment.
- Le CODIS 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 CODIS.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

435. Soutien/expertise technique 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 comité d'experts de l'EGC, le soutien/l'expertise technique au sein de l'EGI permet d'orienter immédiatement la conduite de l'intervention.
- Voici les principales fonctions pouvant être amenées en expertise technique :

Types d'intervention	Soutien technique ou médical
SAR	SCMM - CSN – Armateur
POLMAR	CEPPOL - ARS - INERIS
ANED	CSN – Base navale - Pompiers – Pilotes maritimes

440. Moyens engagés sur zone

441. Présentation générale

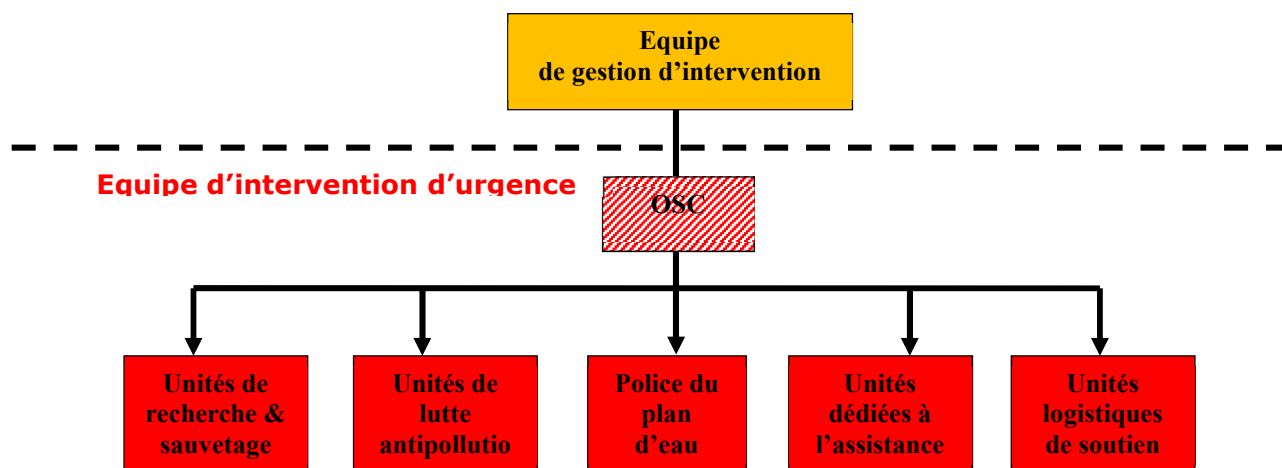
- Le responsable de l'intervention coordonne les moyens engagés sur zone, directement ou par l'intermédiaire d'un OSC. Cet OSC est l'équivalent d'un commandant tactique sur zone.
- Le responsable d'intervention attribue des tâches aux moyens qu'il engage et répartit les zones de travail.
- Il est responsable 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 par le biais de plans, d'affrètements ou de réquisitions qui sont traités au niveau de l'EGC.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

- Lorsque de nombreux moyens aériens sont déployés, 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.
- Un même sinistre peut entraîner la mise en œuvre simultanée de moyens d'intervention avec des fonctions différentes.
- Associées à ces moyens, peuvent être engagées des unités dédiées au soutien logistique des moyens d'intervention.
- De manière 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.



443. Missions et responsabilités

Missions

- 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'Etat 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 aussi déléguer sa conduite à l'OSC). 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 non intégrés au dispositif.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

Responsabilités

- Intervenir conformément aux directives du responsable d'intervention (ou de l'OSC).
- Rendre compte à l'EGI (le cas échéant, via l'OSC).

444. Equipes d'évaluation et équipes d'intervention EEI


Les modalités spécifiques relatives à la mise en œuvre d'un EEI font l'objet d'une instruction permanente du CZM.

Equipe d'évaluation

- En cas de besoin et si le sinistre le permet, sur proposition du CZM, le DOS, peut décider l'envoi d'une équipe d'évaluation sur le lieu du sinistre afin d'établir un diagnostic de la situation :
 - évaluer la nature et le degré du risque,
 - anticiper son évolution,
 - recueillir toutes les informations pouvant orienter la gestion de crise,
 - le cas échéant, conseiller le capitaine du navire pour remédier à la situation,
 - le cas échéant, corroborer les dires du capitaine du navire,
 - le cas échéant, faire prendre par le capitaine du navire toute mesure préparatoire à une intervention.
- L'évaluation peut être d'ordre :
 - technique (état du navire, état d'un sinistre, état d'une pollution),
 - organisationnel (capacité de l'équipage du navire à intervenir).
- Cette équipe d'évaluation doit être adaptée aux circonstances. A minima, elle est composée :
 - d'un chef d'équipe, désigné par le CZM,
 - d'un adjoint, officier de marine ou officier marinier supérieur,
 - d'un inspecteur de la sécurité des navires ou d'un pilote maritime.

En fonction de la disponibilité du moyen de transport (hélicoptère), il peut être adjoint à cette équipe d'évaluation d'autres personnes (gendarmes, pompiers,...)

- L'équipe d'évaluation est mise en route par le DOS, sur proposition du CZM, en lien avec le CROSS ou le CO EMIA.
- Le chef de l'équipe d'évaluation rend compte à l'EGI.
- Chaque membre de l'équipe d'évaluation peut établir des communications d'origine technique en direct avec son organisme d'appartenance mais doit rendre compte au chef de l'équipe d'évaluation, qui effectue la synthèse vers l'EGI.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0


- Le chef de l'EGI peut à tout moment prendre un contact direct avec le chef de l'équipe d'évaluation, si lui-même ou le DOS l'estime utile. A la demande du DOS, de l'EGI ou du chef d'équipe d'évaluation, une conférence à trois est organisée par l'EGI.
- Le désengagement de l'équipe d'évaluation est formellement donné via l'EGI au chef de l'équipe d'évaluation par le DOS.

Equipe d'intervention

- En cas de nécessité et si la situation le permet, le DOS peut décider de l'envoi d'une d'équipe d'intervention sur les lieux du sinistre (à bord d'un navire, en général).
- La décision d'activation est prise par l'EGC après concertation directe avec le responsable de l'intervention de l'EGI.
- Le chef de l'équipe d'intervention doit être formellement désigné avant départ par le CZM. Il rend compte à l'EGI.
- Tant que le capitaine du navire reste directeur de la lutte contre le sinistre à bord, les équipes d'interventions sont mises à sa disposition et elles interviennent comme conseil et renfort. En cas de navire sans équipage ou en situation dégradée, la direction de la lutte contre le sinistre à bord est confiée à l'EGI sur décision du DOS.
- L'équipe d'intervention peut être envoyée en même temps que l'équipe d'évaluation et, selon les cas, assurer cette double mission.
- Si ces équipes ne parviennent pas à circonscrire l'avarie ou le sinistre, le DOS, en concertation avec le directeur d'intervention, peut décider l'escorte ou le remorquage du navire vers une zone abritée ou un port/lieu de refuge.

445. 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 pour être partagée avec les unités engagées à terre.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	400. – Organisation générale du dispositif	Mars 2019	REV 0

450. Dispositions spécifiques ORSEC maritime

[Dispositions spécifiques ORSEC maritime SAR](#)

[Dispositions spécifiques ORSEC maritime ANED](#)

[Dispositions spécifiques ORSEC maritime](#)
[POLMAR](#)

[Dispositions spécifiques accident sur le chantier](#)
[de la nouvelle route du littoral \(NRL\)](#)



DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
Section	500. – Informations support	Mars 2019	REV 0

ORSEC maritime ZMSOI

500 – Informations support

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	500. – Informations support	Mars 2019	REV 0

500. Informations support

Préambule

- Ce chapitre « Fondements et bases juridiques » recense l'ensemble des textes constituant le socle règlementaire et juridique qui fonde l'action de l'Etat en mer en ZMSOI.
- Les textes constituant cette base juridique sont classés par thématiques d'intervention.
- Ce chapitre pourra être exploité, dans l'urgence par le chef du bureau AEM, 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 du bureau AEM.

⇒ [Voir Numéros d'alerte.](#)

510. Bases juridiques du dispositif ORSEC maritime

511. 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 évènements maritimes majeurs](#)
- [Directive du SG Mer du 29 janvier 2008 sur l'utilisation de SYNERGI par les préfets maritimes](#)
- [Instruction du 24 avril 2012 relative à l'établissement spécifique « accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance » de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental.](#)
- [Instruction du 13 mai 2013 relative à l'établissement des dispositions spécifiques « sauvetage maritime de grande ampleur » de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale](#)

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	500. – Informations support	Mars 2019	REV 0

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

- [Décret 95-1232 du 22 novembre 95 \(CIMER et SGMer\)](#)
- [Décret n° 2010-834 du 22 juillet 2010 relatif à la fonction garde-côtes](#)
- [Loi 2002-3 du 3 jan 2002 \(enquêtes BEA\)](#)
- [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'Etat en mer](#)
- [Décret n°2010-224 du 4 mars 2010 relatif aux pouvoirs des préfets de zone;](#)
- [Arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'Etat](#)
- [Arrêté du 23 mai 2005 \(organisation DGMT\)](#)
- [REGL CE 1406-2002 du 27 juin 2002 \(EMSA\)](#)
- [IP AEM zone maritime sud de l'océan Indien](#) et [Annexes de l'IP AEM](#)
- [Arrêté n°1728/2017 du 16 Aout 2017 portant délégation de pouvoir au Préfet de Mayotte en matière d'AEM](#)

513. 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](#)
- [REGL 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 1^{er} juin 2006 \(formation personnel SAR intervenant en cas d'accident grave\)](#)
- [IP SECMAR zone maritime sud de l'océan Indien](#)

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	500. – Informations support	Mars 2019	REV 0

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

- [Code de l'environnement \(chapitre 8 - mer\)](#)
- [Accord de Bonn de 1983](#)
- [Convention de 1990 \(préparation à la lutte et coopération antipollution\)](#)
- [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](#)

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

- [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 \(2007\)](#)
- [Loi 67-545 du 7 juillet 1967 \(événements de mer\)](#)
- [REGL CE 2099-2002 du 5 novembre 2002](#)

516. Textes relatifs à la sécurité et trafic maritime

Sécurité maritime

[Convention SOLAS 1974](#)

[REGL 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](#)

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	500. – Informations support	Mars 2019	REV 0

[Arrêté 1545-2009 du 29 mai 2009 modifiant l'arrêté 435-2008 \(arrêté mouillage\)](#)
[Arrêté n°01-508 du 7 mars 2001 portant interdiction de mouillage et de pêche à proximité de Crozet](#)

520. Fondements juridiques applicables pour l'intervention en mer

521. Notions de droit d'intervention en mer

Les instruments internationaux

- La convention de Bruxelles du 29 novembre 1969

Cette convention permet à l'Etat 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'Etat qu'en cas de pollution par hydrocarbures. Le protocole de 1973 établit une liste non limitatives des autres substances concernées.

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

Elle reconnaît dans son article 221 un véritable pouvoir d'intervention des Etats 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 confirmé et légitimé dans son article 9 ce droit d'intervention en haute mer des Etats côtiers.

Les instruments français et européens

- La loi n° 76-599 du 7 juillet 1976

L'article 16 de ce texte, transposant en droit français les dispositions de la convention de Bruxelles de 1969, 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

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	500. – Informations support	Mars 2019	REV 0

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".

La mise en demeure est une "injonction adressée par une autorité administrative, dans les cas prévus par les textes, pour ordonner à un particulier ou à une collectivité publique de prendre une mesure obligatoire ou de mettre fin à un comportement illégal".

Diverses autorités peuvent procéder à la mise en demeure, le critère déterminant étant la localisation du navire, aéronef, engin ou plate-forme en état d'avarie ou accidenté. Il s'agit de:

- préfet DDG AEM, 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,
- maire, dans les ports communaux,

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

La directive européenne 2002/59

La mise en demeure peut être également 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'Etat membre.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	500. – Informations support	Mars 2019	REV 0

522. Exercice du droit d'intervention en mer

L'intervention sans mise en demeure préalable

L'Etat peut agir sans mise en demeure préalable en cas d'urgence. 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).


L'intervention dans le cadre de la mise en demeure

- Cette injonction est souvent utilisée comme moyen de pression pour accélérer les choses (la passation d'un contrat de remorquage par exemple). En effet, la mise en demeure fixe un délai limite au-delà duquel l'Etat peut agir aux frais et risques de l'armateur mis en demeure.
- 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, et celle-ci peut être adressée «au capitaine du navire, au commandant de bord de l'aéronef ou au responsable de l'engin ou de la plate-forme». Ceci 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 (INMARSAT, ...) 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'Etat 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'Etat peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant ou recouvrer le montant de leur coût auprès de ces derniers »..
- Cependant, la mise en demeure étant effectuée et le délai accordé écoulé, l'Etat 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'Etat et qui s'inscrit dans le pouvoir de police du préfet DDG AEM. Avant toute mise en demeure, il est donc essentiel d'évaluer au préalable la capacité effective de l'Etat de pouvoir intervenir à l'issue du délai accordé.

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 DDG AEM peut décider :

- soit de favoriser le recouvrement de ses capacités par le navire, par l'envoi à son bord d'équipes spécialisées d'intervention technique,

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	500. – Informations support	Mars 2019	REV 0

- soit de dérouter le navire, en le remorquant ou non, vers la zone la plus adaptée au problème rencontré par le navire.

523. Obligation de signalement des évènements 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 et naviguant dans les limites de la zone économique française sont tenus de signaler immédiatement au centre côtier (CROSS) :
 - 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.

524. Mesures pouvant être prises pour la sécurité aérienne

Dans 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 interdite temporaire (ZIT) : l'interdiction ne s'applique pas aux aéronefs militaires ni aux aéronefs d'Etat affectés exclusivement aux missions de service public,
- Une zone réglementée temporaire (ZRT) : permet d'en réglementer l'accès et donc d'élargir le panel de vols susceptibles de travailler dans cet espace (missions SIRPA...). Ce type de zone présente l'avantage supplémentaire de ne pas être soumis à un dimensionnement particulier.

Au-delà des eaux territoriales

Un seul type de zone peut être créée dès lors que l'on se trouve au-delà des eaux territoriales il s'agit de la zone dangereuse temporaire (ZDT). Celle-ci ne réglemente pas mais permet d'informer et de sensibiliser les usagers du déroulement d'activités particulières présentant un caractère dangereux pour la navigation aérienne.

Dans tous les cas

- Demande de NOTAM

La demande de création d'une zone aérienne est formulée par l'EMIA ou le CROSS auprès du Bureau régional de l'information aéronautique (BRIA) à l'aéroport Roland-Garros à La Réunion.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	500. – Informations support	Mars 2019	REV 0

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.

- Information des services de l'Aviation civile

Il convient 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'Etat 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 DDG AEM
- l'arrêté précise que les mesures sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique (NOTAM)

ORSEC maritime ZMSOI

600 – Maintien en condition opérationnelle du dispositif

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	600. – Maintien en condition opérationnelle du dispositif	Mars 2019	REV 0

600. 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 conditions du contrôle de pertinence,
 - définir les conditions d'entraînement et de formation des utilisateurs du dispositif,
 - d'explicitier la corrélation entre les 3 niveaux d'exercice et les 3 niveaux d'activation du dispositif ORSEC maritime.

610. Contrôle de pertinence

611. Réappréciation quinquennale du dispositif

- Le contenu du dispositif ORSEC doit être intégralement reconsidéré tous les 5 ans. Cette refonte exhaustive, proposée par le bureau AEM, devra être présentée à la signature du DDG AEM par le CZM.
- En particulier, la réévaluation des risques qui est par nature évolutive.
- Les têtes de réseau ORSEC maritime et l'EMZPCOI 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 maritime.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	600. – Maintien en condition opérationnelle du dispositif	Mars 2019	REV 0

612. 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, le retour d'expérience peut mettre en lumière un besoin d'actualisation urgent.
- Le CZM peut alors proposer au DDG AEM d'effectuer la refonte immédiate, complète ou partielle, du dispositif.

620. Formation et entraînement

621. Obligation règlementaire en matière d'entraînement ORSEC

- Les acteurs intervenant dans le cadre du dispositif ORSEC maritime doivent à tout moment disposer de personnel formé et apte à mettre en œuvre une stratégie d'intervention et capable d'intervenir en tout lieu de la zone maritime Sud de l'océan Indien.
- Chaque année, conformément à l'instruction ORSEC, les services de l'Etat 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 d'ORSEC maritime, ces exercices pourront intégrer ou combiner simultanément la thématique ANED.

622. Effets


- Le RETEX de ces exercices majeurs pourra entraîner des adaptations au dispositif ORSEC maritime.
- En fonction des enseignements tirés et de la capacité des opérateurs à intervenir, le bureau AEM peut proposer une adaptation du cycle de formation dédié aux membres du personnel concerné.

630. Exercices

631. Objectif

L'objectif de ces exercices est d'évaluer :

- la capacité d'intervention effective des acteurs concernés ;
- la capacité à gérer une crise en interface avec les autorités terrestres (Niveau 3) ;
- la pertinence du dispositif de conduite opérationnelle d'ORSEC (Niveau 2) ;
- la capacité opérationnelle des intervenants (Niveau 1) ;

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	600. – Maintien en condition opérationnelle du dispositif	Mars 2019	REV 0

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

632. Conception, conduite et évaluation

- La conception, conduite et évaluation des exercices ORSEC sont à la charge du CZM, en lien avec le CROSS.
- Pour plus de réalisme, les exercices 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.

633. Catégories d’exercices

Il existe trois catégories d’exercice :

Exercices ORSEC maritime de niveau 3 dits « majeurs »


Recommandé pour évaluer la bonne mise en œuvre de l’Equipe de Gestion de Crise 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. Il peut se limiter à un entraînement papier.
- 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 Equipe de Gestion de Crise.

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 d’échanger entre les intervenants d’une équipe de gestion d’incident. Il peut se limiter à un entraînement papier.

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	600. – Maintien en condition opérationnelle du dispositif	Mars 2019	REV 0

- L'objectif principal est de tester la capacité d'une équipe de gestion d'incident à conduire efficacement une intervention en mer.
- Une attention particulière sera portée sur :
 - la coordination des moyens d'intervention,
 - l'efficacité des transmissions,
 - la capacité à rendre compte et exprimer des besoins vers l'EGC,
 - le bon fonctionnement interne de l'EGI.
- Les procédures, fiches réflexes et modes opératoires sont abordés de manière informelle entre les concepteurs du dispositif ORSEC, le PC POLMAR, le CROSS et les acteurs terrestres de l'intervention.
 - ⇒ Voir aussi Equipe de Gestion d'intervention.

Exercice ORSEC maritime de niveau 1 : exercices dits de « mécanisation »

Recommandé pour s'entraîner à l'intervention en mer et tester les moyens ou les techniques employées en cas d'évènements majeurs. La coordination de l'intervention est réduite au minimum.

- Cet exercice a pour but de familiariser ou d'entraîner les intervenants aux équipements, techniques, modes opératoires ou réflexes de « sécurité ».
- Il s'agit d'une combinaison d'apprentissages et d'exercices visant à 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.



DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI

Date

Mise à jour

Section

700. – Sigles et acronymes

Mars 2019

REV 0

ORSEC maritime ZMSOI

700 – Sigles et acronymes

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	700. – Sigles et acronymes	Mars 2019	REV 0

700. Sigles et acronymes

A

AEM	Action de l'Etat en Mer
ANED	Assistance aux navires en difficulté
ACO	Coordonnateur Air
ARCC	Air Rescue Coordination Center
ARS	Agence Régionale Sanitaire
ARSC	Air Rescue Sub Center
Astreinte OPS	Officier d'astreinte « opérations » du COMSUP
AVURNAV	Avis urgent aux navigateurs

C

CEDRE	Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux
CEMIA	Chef d'Etat Major Interarmées
CEPPOL	Centre d'Expertises pratiques de lutte antipollution
CO	Centre Opérationnel
CO EMIA	Centre Opérationnel de l'EMIA
CODIS	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
COFGC	Centre Opérationnel de la Fonction Garde Côte
COMGEND	Commandement de la Gendarmerie
COMSUP	Commandant supérieur des forces armées en ZSOI
COP	Centre Opérationnel de la Préfecture
CORG	Centre de coordination régional de la Gendarmerie
COS	Commandant des Opérations de Secours / de Lutte
CROSS	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
CS / CSP	Centre de Secours / Centre de Secours Principal (sapeurs pompiers)
CSN	Centre de Sécurité des Navires
Cst	Centistoke (unité de mesure de viscosité)
CTA	Centre de Traitement de l'Alerte (du CODIS)
CZM	Commandant de Zone Maritime

D

DAJ	Direction des Affaires Juridiques (Ministère des Finances)
DAM	Direction des Affaires Maritimes
DGAC	Direction Générale à l'Aviation Civile
DDG AEM	Délégué du Gouvernement pour l'Action de l'Etat en Mer
DEAL/PREI	Direction de l'environnement, de l'Aménagement, du Logement / Prévention Risques et Environnement Industriels
DMSOI	Direction de la mer Sud océan indien
DOS	Directeur des Opérations de Secours

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	700. – Sigles et acronymes	Mars 2019	REV 0

DSC Direction de la Sécurité Civile
DSM Directeur des Secours Médicaux

E

EEI Equipe d'Evaluation et d'Intervention
EGI Equipe de Gestion d'Intervention
EGC Equipe de Gestion de crise
EMIA Etat Major Interarmées
EMZPCOI Etat Major de zone et de protection civile de l'océan indien
EVAMED Evacuation médicale
EVASAN Evacuation sanitaire

F

FAZSOI Forces Armées en Zone Sud de l'Océan indien
FDS Fiche de Données de Sécurité

FIPOL (IOPCF) Fonds international d'Indemnisation pour les dommages dus à la
pollution par les hydrocarbures
FIR Flight Information Region
FOST Fast Oil Spill Team (banque de moyens d'intervention privés)

I

IFREMER Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la MER
INERIS Institut National de l'Environnement industriel et des Risques

L

LASEM Laboratoire d'analyse de surveillance et d'expertise de la Marine

M

MAS Maritime Assistance Service
MOTHY Modèle de dérive de nappe développé par METEO FRANCE
MN Mille nautique (1mn = 1852m)
MRCC Maritime Rescue Coordination Center

N

NOTAM Notice To Air Men (éq. de l'AVURNAV pour le trafic aérien)

O

OMI Organisation Maritime Internationale

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	700. – Sigles et acronymes	Mars 2019	REV 0

ORSEC	Organisation de la Réponse de la Sécurité Civile
OSC	Commandant sur zone (On Scene Commander)
OVO	Officier de Veille Opérationnelle

P

PCO	centre opérationnel gérant les opérations terrestres
P&I	« Protection & Indemnities », assureur maritime spécialisé
PMA	Poste Médical Avancé
POI	Plan d'Opération Interne
POLMAR	Pollution maritime hydrocarbure ou chimique
POLREP	POLLution REPort (Compte-rendu de pollution)
ppm	partie par million, ou mg/l (unités équivalentes)
PSS	Plan de Secours Spécialisé
PUM	Plan d'Urgence Maritime
PUI	Plan d'Urgence Interne
PRE	Point de Répartition des Evacuations

R

RSC	Rescue Sub
RTMD	Règlement pour le Transport des Matières Dangereuses

S

SAMAR	Secours Aéronautique MARitime
SAR	Search and Rescue (anglais), Recherche et Sauvetage
SCMM	SAMU de Coordination Médicale Maritime
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SIDPC	Service Interministériel de Défense et de Protection Civile
SIG	Système d'Information Géographique
SIGI	Système de Gestion d'Incident
SG Mer	Secrétariat Général de la Mer (Premier ministre)
SHOM	Service Hydrographique et Océanographique de la Marine
SNSM	Société Nationale de Sauvetage en Mer
SRR	Search and Rescue Region (Zone de compétence en recherche et sauvetage)
SSIOI	Service des Systèmes d'Information de l'Océan Indien
SYNERGI	Système Numérique d'Echanges de Remontées et de Gestion des Informations (système national d'information en cas de crise)

T

TAAF	Terres Australes et Antarctiques Françaises
TMA	Zone de contrôle aérien terminale

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	700. – Sigles et acronymes	Mars 2019	REV 0

TLD Tenue Légère de Décontamination

U

UT DMSOI Unité territoriale de Mayotte de la Direction de la mer Sud océan indien

V

VTS Vessel Traffic System

Z

ZEE Zone Economique Exclusive

ZM SOI Zone maritime Sud de l’Océan Indien (zone de responsabilité du CZM et du préfet DDG AEM)

ZRP Zone de Responsabilité Permanente du COMSUP (mêmes limites que la ZM)

**DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI**

Date

Mise à jour

Section

1000. – Annexes

Mars 2019

REV 0

1000. ANNEXES

	DISPOSITIF ORSEC MARITIME ZMSOI		Date	Mise à jour
	Section	1000. – Annexes	Mars 2019	REV 0

1000. Annexes

[1010 ANNEXE A Liste des zones de refuge](#)

[1020 ANNEXE B Atlas de vulnérabilité](#)

[1030 ANNEXE C Organisation du Centre Opérationnel de Préfecture](#)

[1040. ANNEXE D Instruction Permanente relative à la mise en œuvre des équipes d'évaluation et d'intervention \(EEI\) en cas d'évènement de mer en zone maritime sud océan indien.](#)