

07. RÔLES DES CENTRES OPÉRATIONNELS MARITIMES PRIVÉS DANS LA CONDUITE DES OPÉRATIONS DE SECOURS EN MER

APAM David POUDEVIGNE



Plusieurs facteurs expliquent la montée en puissance du secteur privé dans la conduite des opérations de secours en mer. L'innovation technologique de ces dernières décennies, tout d'abord, met à mal l'autonomie de l'expédition maritime et l'écosystème réglementaire bâtis autour de trois piliers : États, exploitants à terre, capitaines en mer. L'importance de soulager une partie des responsabilités qui reposent sur le capitaine en y associant les structures de l'entreprise à terre, adoubée par les administrations maritimes à travers l'adoption en 1994 du Code ISM (International Safety Management), s'est généralisée dans tous les aspects de la conduite d'un navire. Un capitaine doit bien davantage qu'auparavant rendre des comptes à l'environnement entrepreneurial autour de son navire, et sa supervision en temps réel est rendue possible par la myriade des solutions informatiques idoines. Alors, bien évidemment, en cas d'événement de mer, a fortiori impliquant des risques pour la vie humaine, les superviseurs, informés en parallèle de la structure étatique responsable, s'impliquent dans le processus décisionnel. L'innovation technologique, encore, modifie les frontières intellectuelles de ce qui pouvait être considéré jusqu'alors comme l'apanage des États :

communication par satellite, recueil d'alertes, déclenchement de moyens de sauvetage complexes, etc. Certains groupes internationaux disposent d'outils plus performants que les administrations. La sécurité est par ailleurs devenue un argument marketing mis en avant par des firmes comme Apple ou Garmin. Le consommateur accepte un produit de gamme supérieure si cette promesse d'assistance physique lui est garantie, quand bien même cela revient à lui faire souscrire à titre onéreux à un service gratuit. De même, la clientèle a, aujourd'hui, accès à des prestations internationales de service à la personne (assurance, prise en charge médicales, localisation à distance) amenées à être déclenchées en mer. La dimension globale de ces entreprises les contraint à développer des centres de veille permanente à couverture mondiale, indifféremment sur terre ou en mer. Enfin, l'espace maritime n'est plus réservé à la pêche et au commerce. En quelques décennies, activités de loisirs, nouvelles solutions énergétiques, protection du littoral, entre autres, ont profondément modifié les acteurs économiques privés déployés en mer ainsi que les structures à terre pour appuyer leur fonctionnement.

En droit maritime, les textes internationaux et nationaux réglementant le sauvetage ne connaissent que deux entités s'agissant du secteur privé : l'exploitant et le capitaine. Les centres à terre ne constituent pas encore un acteur identifié à part entière, ou, tout du moins, aucune responsabilité ne leur est reconnue. Ils sont rattachés à l'exploitant qui a peu de responsabilité dans l'assistance aux personnes. Alors, l'intervention de centres privés en intervention, soit au commandant au navire, soit en intervenant directement auprès du MRCC (Maritime Rescue Coordination Center), n'est pas encadrée. Quant aux solutions d'assistance privée, les centres qui les gèrent n'ont à ce jour aucune obligation encadrant la manière de transmettre leurs alertes aux structures légalement compétentes.

La question de comment gérer l'implication de centres non étatiques dans la coordination des opérations en mer doit permettre de répondre à ces paradoxes. Et, sans se limiter à la réflexion sur la consistance du fait établi par cette problématique, le sujet invite à proposer des solutions concrètes au problème soulevé.

RÉSUMÉ

L'innovation bouleverse les équilibres du monde maritime. Les navires sont désormais supervisés depuis la terre, des entreprises privées développent leurs propres solutions d'assistance et de nouveaux secteurs d'activité sont apparus. L'opportunité est là de réfléchir à la manière d'intégrer ces nouveaux opérateurs à la conduite des opérations de sauvetage. L'étude de cas pratiques aboutit à les regrouper en quatre familles : les centres de supervision à terre, d'opérations à distance des navires autonomes, de recueil d'alerte et d'observation du milieu marin. Leur point commun est d'apporter des éléments en vue de concourir à la bonne exécution d'une opération SAR (Search & Rescue). Or, la réglementation maritime est éminemment internationale, et de ce fait lente à assimiler de nouvelles notions. Il n'existe ainsi aucun cadre réglementaire pour ces entités. Les compagnies maritimes confrontées à une concurrence rude disposent de compétences qui pourraient être sollicitées indépendamment de leur implication dans un incident. Le droit européen incite les États à intégrer dans leurs mécanismes de protection civile les capacités des moyens privés, et l'OMI (organisation maritime internationale) invite les armateurs à développer des équipes de gestion de crise. Les intentions convergent vers une optimisation des ressources. Le mécanisme actuel de l'ORSEC maritime n'est pas suffisant pour établir leur inventaire et doit évoluer vers sa mise à jour quinquennale.

En parallèle, une transparence doit être exigée face à la sous-traitance de la gestion de la sécurité par les compagnies de transport de passagers. Pour les centres de recueil d'alerte, leurs capacités s'étendant principalement sur la phase d'information du CROSS (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage), leur intégration à la conduite des opérations doit reposer sur la constitution de partenariats. Un point de contact unique pour les centres étrangers pourrait être désigné à l'image du modèle britannique. Un label à destination du secteur privé de "partenaire du sauvetage" devrait être défini pour encadrer et inciter les centres en capacité d'observer la mer à participer à la remontée des alertes.

RECOMMANDATIONS

1. *3ème trimestre 2025*

Étudier la légalité de la disposition autorisant la levée de la gratuité de l'aide médicale en mer qui s'inscrit dans le cadre de l'aide médicale d'urgence et, le cas échéant, rédiger une circulaire détaillant la procédure de demande de remboursement des frais occasionnés par l'aide médicale lorsque le navire ne respecte pas les consignes opérationnelles.

Mars 2025

2.

Rédiger une note à destination des préfetures maritimes et leurs équivalents en outre-mer pour préciser la manière dont peut être organisée la sous-traitance de la gestion de la sécurité par une compagnie en insistant sur la coexistence des ERT (Emergency Response Teams) manager et owner.

Janvier 2025**3.**

Rédiger une note sous timbre SGMER (secrétariat général de la mer) rappelant l'importance pour les plans ORSEC en cours de révision de réaliser un inventaire des moyens privés en incluant tant les vecteurs que les effecteurs. Centraliser les expertises de niveau national au sein de l'organisme SECMAR (organisme d'étude et de coordination pour la mer et le sauvetage) et développer un outil de mise à disposition rapide de la donnée au profit des EGC des préfectures maritimes.

Mai 2025**4.**

Défendre à l'OMI une définition du centre de contrôle à distance pouvant servir de base à une définition plus large du centre de supervision de flotte dans le but de réévaluer les responsabilités du capitaine et du centre de contrôle à distance en matière d'assistance aux personnes en mer.

Juin 2025**5.**

Attribuer à la sous-direction SNC (sauvetage, navigation et contrôle) ou à l'organisme SECMAR la mission de développer et entretenir le partenariat avec les acteurs privés. Rédiger un protocole national à destination de tout opérateur privé prenant attache avec l'administration française pour lui transférer une opération de secours en mer. Ce protocole devra comprendre :

- Un récapitulatif précis de l'organisation SAR maritime française avec un support cartographique et les points de contact de chaque centre ;
- Un document type de transfert d'alerte inspiré de l'annexe IAMSAR (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue) ;
- Un processus d'amélioration continue des échanges fondé sur le retour d'expérience mutuel ;
- Un MoU (Memorandum of Understanding) encadrant les relations entre l'entreprise et l'administration française.

6.

2026 / 2027

Transformer le FMCC (French Mission Control Center) en centre unique de réception et de transmission des alertes intéressant les CROSS provenant de tous les systèmes satellites, Cospas-Sarsat et privés. Dans le cadre de la réforme « CROSS nouvelle génération », développer les compétences de ce centre jusqu'à le transformer en centre expert pour les applications aux missions des affaires maritimes des technologies spatiales.

7.

Été 2026

Développer le label « partenaire du sauvetage » à destination de tout centre privé disposant de capacités d'observation et de communication le long du littoral. Définir à l'échelon central, au bureau SNCI, un référentiel encadrant ce partenariat comprenant une charte d'engagement, un référentiel de formation, un modèle de transmission d'alerte et une procédure d'observation pour des situations rapportées par le CROSS dans la zone de travail de l'opérateur privé concerné.