

RAPPORTS

Conseil général
de l'Environnement
et du Développement
durable

Inspection générale
des affaires
maritimes

n°-009521-01 CGEDD / n° 2014-094 IGAM

Juillet 2014

L'assistance en mer : état des lieux et perspectives

Quelle place pour le secteur privé ?



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

CGEDD n° 00 9521-01

**INSPECTION GÉNÉRALE
DES AFFAIRES MARITIMES**

IGAM n°2014-094

L'assistance en mer : état des lieux et perspectives

Quelle place pour le secteur privé ?

établi par

Marie-Henriette ESQUIVIÉ

Administrateur général des affaires maritimes

Laurent RAVÉRAT

Inspecteur général de l'administration du développement durable

Juillet 2014

Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil⁽¹⁾.

Rapport CGEDD n° 009521-01 ; IGAM 2014-094

Date du rapport : Juillet 2014

Titre : L'assistance en mer : état des lieux et perspectives

Sous-titre du rapport : Quelle place pour le secteur privé ?

Commanditaire(s) : M.Frédéric CUVILLIER, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche

Date de la commande : 24 février 2014

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Marie-Henriette Esquivié, administrateur général des affaires maritimes et Laurent Raverat, inspecteur général de l'administration du développement durable

Coordonnateur(trice) :

Superviseur(euse) : Jean-Paul Ourliac, président de la 2ème section CGEDD

Relecteur(trice) :

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 20

(1) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD

http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/007204-02_guide_methodologique_cgedd_2012_05_04_cle2e6cae.pdf

Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes.

Sommaire

Résumé.....	2
Liste des recommandations.....	4
Introduction.....	5
1. L'organisation de l'espace maritime pour l'assistance en mer.....	7
1.1. L'espace international.....	7
1.2. L'espace national : organisation administrative et moyens.....	8
1.2.1. <i>L'organisation administrative et opérationnelle</i>	9
1.2.2. <i>Les moyens</i>	10
1.2.3. <i>Quelques exemples hors de France</i>	11
2. Évolutions sociologiques dans le secteur de la plaisance.....	13
2.1. Les comportements en mer.....	13
2.2. Le bénévolat.....	13
2.3. Les tentatives d'implantation d'entreprises privées dans le secteur de l'assistance en mer.....	14
2.3.1. <i>L'intervention avec les moyens nautiques de l'entreprise</i>	14
2.3.2. <i>L'intermédiation</i>	15
3. Quel avenir pour le dispositif actuel ?.....	17
3.1. L'instruction du 29 avril 2009, l'épisode malheureux de l'été 2013 et les perspectives d'évolution de ce texte.....	17
3.1.1. <i>Le dispositif d'avril 2009 et l'exception de l'été 2013</i>	17
3.1.2. <i>Evolution de l'instruction du 29 avril 2009</i>	18
3.2. L'ouverture à la concurrence.....	20
3.2.1. <i>Le schéma d'organisation de l'entreprise</i>	20
3.2.2. <i>La question de l'agrément des entreprises d'assistance en mer</i>	21
3.2.3. <i>Tarifification</i>	21
3.2.4. <i>Assurance</i>	22
Conclusion.....	24
Annexes.....	26
1. Lettre de mission.....	27
2. Liste des personnes rencontrées.....	29
3. Documents.....	31
4. Glossaire des sigles et acronymes.....	72

Résumé

Le présent rapport a pour objet l'assistance en mer, essentiellement sous un double éclairage :

- le rôle des CROSS dans cette mission ;
- les conditions d'une éventuelle émergence d'un secteur privé de l'assistance en mer, aux côtés de «l'institution du sauvetage» qu'est la SNSM.

L'essentiel du propos qui suit est de souligner que l'action de l'État en mer ne suscite pas de critiques fondamentales et satisfait les usagers de la mer.

De même, un aspect important de cette action, la dichotomie entre ce qui ressortit au sauvetage, c'est-à-dire la préservation de la vie humaine, et ce qui relève de l'assistance, essentiellement tournée vers les biens matériels, fait totalement consensus.

Le sauvetage est l'apanage exclusif de la SNSM, alors que l'assistance peut être aussi assurée par des acteurs privés.

Quant au sauvetage, ce sont des raisons essentiellement d'ordre juridique qui fondent sa prise en charge par des acteurs associatifs ou publics. En effet, l'agrément pour le sauvetage de «marins» en détresse ne peut être accordé qu'au profit d'associations ou fondations reconnues d'utilité publique.

En revanche, l'assistance peut être assumée par des sociétés privées.

Cependant, la première difficulté qui surgit réside dans la «zone grise» qui sépare, en pratique, les situations qui relèvent du sauvetage de celles qui ressortissent à l'assistance. Les incidents en mer se produisent dans un environnement en dynamique météorologique et chronologique dont les configurations peuvent changer rapidement et sensiblement. De même, l'appréciation qui est faite par les CROSS de ces situations est formulée à distance et selon des indications fournies par les plaisanciers, c'est-à-dire par essence, subjectives. Ces interventions des CROSS sont par ailleurs très souvent effectuées en situation d'urgence et en vertu d'un principe ancestral notamment pour des gens de mer, mais aujourd'hui avec en plus une force juridique d'origine constitutionnelle, le principe de précaution.

Il peut donc s'avérer, quelle que soit la neutralité qui anime les agents des CROSS, que dans de nombreux cas, le contexte factuel «favorise» le recours à la SNSM.

La seconde difficulté, pour atteindre l'objectif, tout à fait légitime, d'un développement d'une activité privée dans le domaine de l'assistance, réside dans l'impossibilité pour une entreprise maritime de fonder sa rentabilité sur la seule activité d'assistance en mer. Le dépannage/remorquage ne peut constituer qu'une mission annexe, secondaire par rapport au métier premier de l'entreprise, notamment celui de la réparation navale.

Aussi, la mission considère, à l'aune de ce qui existe en France, mais aussi à l'étranger, que les seules entreprises viables (au demeurant de taille fort modeste:

quelques salariés) ne peuvent intervenir que comme intermédiaire entre d'une part l'assisté et son assureur, et d'autre part, la société de dépannage.

Par ailleurs, les entreprises qui souhaiteraient prendre une place sur ce marché ne pourront le faire que si leur organisation se fonde sur une connaissance parfaite et polyvalente du monde maritime.

De même, ce développement devra assurément passer par un accompagnement par les sociétés d'assurance, déjà très présentes dans le secteur de la plaisance.

Enfin, une initiative, entamée en 2008, mais qui ne s'est pas concrétisée mériterait d'être reprise: il s'agit de l'élaboration d'une charte de bonnes pratiques pour l'assistance en mer qui serait adoptée après un travail d'élaboration fondée sur la concertation entre toutes les parties prenantes : État, SNSM, entreprises maritimes et sociétés d'assurance, représentants des plaisanciers.

Liste des recommandations

1. Améliorer la rédaction de l'instruction d'avril 2009 :
 - élargir son champ d'action: parler d'entreprises prestataires d'assistance aux biens en mer, plutôt que de remorquage, ce qui est réducteur ;
 - insister sur la simple mise en contact « assisté et assistant » et que le CROSS n'a aucun autre rôle d'intermédiation quelconque ;
 - préciser que l'entreprise qui veut se positionner sur le marché et avoir connaissance des appels doit s'organiser pour capter les appels à tous les navires et les messages PAN-PAN des CROSS, et appareiller. Cette exigence de veille permanente ne peut être imposée à la SNSM qui doit être disponible avant tout pour la recherche, le secours et le sauvetage des personnes en détresse en mer ;
 - préciser que le requérant a toujours le choix du prestataire qui viendra l'assister.
2. Finaliser l'instruction relative à la typologie des opérations et aux règles de rédaction des mains courantes et SITREP en y intégrant la spécificité des opérations de dépannage et assistance en mer pour les bateaux de plaisance.
3. Envisager l'ouverture à la concurrence dans les conditions suivantes :
 - les intervenants sont des professionnels, qui se font connaître auprès des CROSS ;
 - écarter toute solution d'agrément ;
 - faire évoluer les propositions assurantielles.
4. Reprendre et finaliser le projet de charte relative aux bonnes pratiques des sociétés d'assistance en mer en tenant compte des observations contenues dans le présent rapport et des principaux éléments suivants :
 - ne pas imposer l'assistance en mer comme activité principale de l'entreprise qui souhaite proposer ce type de prestations ; ce serait rompre la concurrence en excluant celles qui exercent l'activité à titre accessoire(cf. III-3-2a) ; ainsi, ne pas « calibrer » les navires selon des normes techniques de prestations d'assistance en mer (cf recommandation n°3) ;
 - préciser que plusieurs schémas d'entreprises peuvent exister (cf.l'intermédiation) ;
 - la tarification des prestations doit être clairement affichée tant pour les entreprises que pour la SNSM ;
 - l'information du CROSS : il convient que le CROSS soit informé assez en amont des difficultés rencontrées par l'assistant.

Introduction

L'assistance en mer, appliquée à la plaisance, constitue un sujet vital puisqu'elle concerne la vie humaine, l'intégrité des rivages et des sphères marines, dans un pays aux rivages et aux aires maritimes particulièrement étendus.

Elle s'inscrit aussi dans des évolutions sociétales fondamentales : développement de la société des loisirs et du tourisme, prégnance politique et sociologique du principe de précaution, nouvelles conceptions de principes ancestraux, comme la solidarité et la liberté.

Ce sujet n'a jusqu'à présent pas soulevé de réelles difficultés quant à sa gouvernance et à son efficacité. Fondé essentiellement sur deux piliers, l'État et la société nationale de sauvetage en mer (SNSM), l'action des entités qui les composent donne largement satisfaction aux usagers de la mer et à ceux qui assurent et assument la régulation de ce domaine d'activité.

Cependant, certains acteurs économiques du monde maritime, au demeurant fort peu nombreux, ont émis des réserves, voire manifestent une franche hostilité, quant aux règles qui président au fonctionnement et à l'organisation de l'assistance en mer. Leurs récriminations se fondent principalement sur deux axes : les tarifs, peu élevés, des interventions de la SNSM et l'« endogamie » qui caractériserait, au niveau local, les relations entre cette association et les services de l'État concernés.

Ces paramètres constitueraient à leurs yeux une atteinte évidente à la liberté du commerce et de l'industrie et donc au droit de la concurrence.

A cet égard, il convient, afin de prendre la mesure du problème ainsi soulevé, de souligner certains éléments objectifs.

Le premier réside dans le fait que les conflits qui ont pu opposer la SNSM à des entreprises privées sont, pour employer une formule euphémique, très localisés (essentiellement dans le Var) et concernent la société travaux maritimes et mécaniques du Lavandou (TMML), basée au Lavandou. Le contentieux qui anime régulièrement les relations de cette entreprise avec la SNSM et le CROSS MED dure depuis plus de 30 ans !

Le deuxième élément est d'ordre juridique. Aucune juridiction française n'a jamais, malgré les recours dont elle a pu être saisie, reconnu une atteinte au droit de la concurrence et à la liberté du commerce par la SNSM.

Le troisième élément ressortit à la difficulté qui préside à la définition précise et dans l'urgence de ce qui constitue une situation de détresse pour un être humain en mer.

Cette difficulté n'est pas pour peu dans la motivation des conflits qui agitent les côtes varoises.

Enfin, last but not least, la SNSM repose sur le principe de la solidarité, c'est -à- dire fondamentalement, celui de la gratuité que suppose l'engagement auprès des autres. Le bénévolat, en quelque sorte modèle économique sur lequel repose essentiellement le principe de la solidarité entre les gens de mer, doit être encouragé et sauvegardé, car il est aujourd'hui indispensable à l'efficacité du service public en mer.

Cependant, et c'est ce à quoi a tenté de s'attacher ce rapport, les évolutions de la sociologie du monde maritime et de son économie au sens large du terme doivent susciter une réflexion sur les règles qui encadrent le sauvetage et l'assistance en mer

et sur un « modèle économique » qui favorise le développement du secteur privé dans ce domaine, dont la place aujourd'hui, en France, est très marginale.

1. L'organisation de l'espace maritime pour l'assistance en mer

Longtemps, les principes de liberté et de solidarité en mer ont prévalu dans la conscience maritime.

La liberté est celle de naviguer, de pêcher, de commercer.

La solidarité des gens de mer, solidement ancrée dans leur conscience et imaginaire collectifs, est celle de porter secours, dans un but humanitaire et purement désintéressé, aux personnes en détresse, détresse due aux aléas météorologiques, aux abordages quelle qu'en soit la cause. Cependant le secours n'était porté qu'à la condition de connaître, de quelque manière que ce soit, la détresse dans laquelle se trouvaient les personnes à secourir. Sur ce point particulier, du fait de naufrages à proximité des côtes, sont nées en France, à la fin du XIXème siècle, la société centrale de sauvetage aux naufragés et la société des hospitaliers sauveteurs bretons, devenues en 1967, la société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Le secours qu'elles portaient ne l'était qu'au bénéfice de personnes en détresse, peu éloignées de la côte. La détresse en haute mer dépendait, elle, des navires croisant dans les parages.

Le XIXème siècle a vu naître, à côté de la navigation professionnelle, la navigation de plaisance. Pour les « yachtmen », généralement bons marins, ou bien ayant recours à de bons, voire très bons, équipages, la liberté et la solidarité en mer allaient de soi. Mais l'usage de la mer était en train de se modifier.

Aussi les États côtiers ont-ils compris la nécessité et l'intérêt d'organiser l'espace maritime au travers d'une construction conventionnelle et réglementaire d'un corpus normatif.

Est rappelé à cet égard dans les paragraphes suivants l'essentiel des fondements juridiques qui président à l'assistance en mer aux personnes et aux navires. Est ainsi exclu du propos et du champ de la mission le sauvetage des épaves.

1.1. L'espace international

Plusieurs conventions internationales traitent du sauvetage des personnes en détresse et de l'assistance en mer. Elles visent à élaborer un corpus textuel, conceptuel et organisationnel, à compléter et consolider les dispositifs existants, les renforcer et les adapter aux évolutions du monde maritime : évolutions techniques de la construction navale et de la navigation, densité du trafic maritime, évolution de la nature des accidents et des comportements humains, internationalisation des équipages..

Il convient cependant dès à présent de souligner que les règles internationales maritimes, bien que s'appliquant à tout navire, ont été élaborées prioritairement à l'aune des impératifs de la navigation commerciale plus qu' à destination des plaisanciers. Il résulte de cette orientation une relative inadaptation du droit international à la plaisance.

La convention internationale de Bruxelles de 1910, pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes fixe un double principe :

- l'obligation de prêter assistance à toute personne en mer, en danger de se perdre, et de la gratuité de cette intervention ;
- la rémunération possible pour l'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger de se perdre, y compris quant aux biens se trouvant à bord et au fret. La notion de danger, tant pour les personnes que pour les biens, est le postulat qui sous-tend le texte.

La convention internationale de Londres du 1^{er} novembre 1974, relative à la sauvegarde et la vie humaine en mer, dite SOLAS, a pour objectif de définir des normes minimales notamment quant à la construction et l'équipement des navires afin de permettre la sauvegarde de la vie humaine en mer. Cette convention a été plusieurs fois enrichie de recommandations, liées à l'évolution des technologies, ou tirant les conséquences de catastrophes maritimes.

La convention internationale de Hambourg du 27 avril 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes définit une approche internationale de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse et vise une coopération à l'échelle mondiale entre les organismes de recherche et de sauvetage et entre tous ceux qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage en mer. Les États signataires ont obligation de prendre toutes les mesures visant à mettre en place un dispositif de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer au large de leurs côtes. Les maritime rescue coordination center (MRCC), ou centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) constituent le dispositif visé dans cette convention.

La convention internationale de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance en mer modernise les règles fixées par la convention de Bruxelles de 1910.

Le paysage maritime, tel qu'il résulte de ces différents textes peut ainsi se résumer, pour ce qui concerne le périmètre de la mission :

- obligation de porter secours aux personnes en détresse en mer et gratuité de l'intervention ;
- rémunération possible de l'assistance aux biens ;
- obligation pour les États d'avoir un dispositif de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer.

1.2. L'espace national : organisation administrative et moyens

Conformément à ses engagements internationaux, et du fait de l'intervention en mer, dans le cadre de leurs missions respectives, de plusieurs administrations (Marine nationale, Affaires maritimes, Douanes, Gendarmerie maritime), la France a mis en place, progressivement, un dispositif relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer (AEM). Celui-ci précise les compétences de chaque structure, notamment en matière de sauvetage et d'assistance aux personnes et aux biens, et relativement à l'ordre public en mer.

1.2.1. L'organisation administrative et opérationnelle

Elle comprend :

- Un secrétariat général de la mer, placé sous l'autorité du Premier ministre, dont l'une des missions, en liaison avec les ministères et organismes compétents, est de veiller à l'échelon central à la coordination des actions de l'État en mer, d'étudier et proposer les mesures visant à améliorer l'efficacité de ces actions (décret 95-1232 du 22 novembre 1995 modifié).
- Des préfectures maritimes (décret 2004-112 du 6 février 2004 modifié relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer ; arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'État dans les zones maritimes de la Manche-mer du Nord, de l'Atlantique, de la Méditerranée, des Antilles, de Guyane, du sud de l'océan Indien et dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises) :
 - un préfet maritime par zone maritime (Manche-Mer du Nord ; Atlantique ; Méditerranée ; outre-mer, le Préfet de région est délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer) ;
 - le préfet maritime, officier général de marine, délégué du Gouvernement :
 - est le représentant direct du Premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement ;
 - veille à l'exécution des lois, règlements et décisions gouvernementales ;
 - est investi du pouvoir de police générale en mer ;
 - a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer, notamment l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement ;
 - coordonne l'action en mer des administrations et la mise en œuvre de leurs moyens ;
 - prend toutes les initiatives et mesures nécessaires pour remplir les missions permanentes et d'intérêt général qui lui sont confiées ;
 - bénéficie du concours des services et administrations de l'État, lesquels mettent à sa disposition les moyens et informations d'intérêt maritime dont ils disposent ;
 - peut donner des directives aux chefs des services susvisés ;
 - est informé par les préfets et autres structures de l'État des affaires et décisions susceptibles d'avoir des conséquences en mer.

- Des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage(CROSS), créés par une instruction du 15 octobre 1992, dont les missions sont :
 - la recherche et le sauvetage maritimes ;
 - la surveillance de la navigation maritime ;
 - la surveillance des pêches maritimes ;
 - la surveillance des pollutions marines.

Le préfet maritime a donc seul le pouvoir de police en mer et la responsabilité opérationnelle des actions de l'État en mer.

1.2.2. Les moyens

Outre ses moyens propres, l'État dispose aussi, et c'est primordial pour l'efficacité de l'ensemble du dispositif, de la SNSM, association régie par la loi de 1901, reconnue d'utilité publique depuis 1970 et agréée, en 2006, en qualité d'organisme de secours et de sauvetage en mer.

Le décret 88-531 du 2 mai 1988, portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer permet l'agrément, en tant qu'organisme de secours et de sauvetage, de fondations ou associations. Cet agrément est accordé sur décision du ministre chargé de la mer. Les fondations ou associations ainsi agréées doivent être reconnues d'utilité publique, disposer de moyens nautiques et exercer à titre d'activité principale le secours et le sauvetage des personnes en détresse.

La SNSM est un des piliers du sauvetage en mer. Sans elle, l'Etat ne pourrait pas assurer la totalité des opérations de sauvetage avec ses seuls moyens.

La SNSM est présente sur le littoral à travers plus de 200 stations (certaines ne fonctionnant qu'en saison) et ses 32 centres de formation et d'intervention. Pour assurer le secours et le sauvetage en mer, la SNSM dispose de moyens nautiques de capacités techniques différentes, et forme les sauveteurs bénévoles afin que ceux-ci soient en capacité opérationnelle optimum et permanente. Il convient de souligner que les sauveteurs de la SNSM agissent uniquement sur appel du CROSS, qui met en œuvre et coordonne les moyens nécessaires.

La situation de la SNSM l'a conduite, au fur et à mesure des années, à effectuer des opérations d'assistance aux biens, voire des opérations de service des plus divers, principalement au profit des plaisanciers.

Dans son activité annexe(cf.ci-dessus), elle concourt à l'action de l'État en mer au sens large du terme.

À cet égard, les politiques de réduction des coûts et de rationalisation et mutualisation des moyens de l'État méritent un éclairage maritime et une réflexion commune et partagée par tous les acteurs institutionnels.

En effet, dans les régions, les services ayant une compétence quant à l'action de l'État en mer, ou y participant peu ou prou, réduisent leurs moyens ou les positionnent différemment, voire se désengagent totalement : il s'agit de moyens aériens (hélicoptère de la sécurité civile), ou de moyens nautiques de proximité (zodiacs appartenant aux pompiers, utiles pour les recherches à proximité du rivage). Si cette logique d'économie et de rationalisation de l'utilisation des ressources se poursuit, les services de l'Etat, et notamment les CROSS ne disposeront comme moyens essentiels que de ceux de la SNSM. Celle-ci et l'État ne pourront faire l'économie d'une réflexion commune et partagée sur un nouveau positionnement stratégique des moyens de la SNSM.

Les bilans d'activité des CROSS métropolitains pour l'année 2013 font apparaître les masses moyennes suivantes, pour ce qui concerne l'activité plaisance-loisirs nautiques, ainsi que la proportion de cette dernière par rapport à la totalité des opérations traitées :

- 65 % des opérations coordonnées par les CROSS sont des opérations « plaisance-loisirs nautiques », dont 67 % MAS (maritime assistance service) et 57 % en SAR (search and rescue) ;
- le taux d'engagement des moyens SNSM pour la plaisance-loisirs nautiques représente environ 70 %.

Les directeurs de CROSS, toujours en 2013, constatent une relative stabilité des rapports « total des opérations/opérations plaisance-loisirs nautiques », « MAS/SAR ». L'activité plaisance-loisirs nautiques, si elle reste, en importance, l'apanage des CROSS de Méditerranée (La Garde et Aspretto), de Manche Ouest (Corsen) et d'Atlantique (Etel), croît aussi sur les autres parties du littoral. Les CROSS que l'on pourrait supposer les moins concernés par cette activité font apparaître, sur la totalité des opérations traitées, un taux moyen de 41 % pour le CROSS Gris-Nez, et ce, uniquement pour les opérations relevant de la zone nationale (ce CROSS est le point de contact SAR international pour la France, mais les opérations effectuées à ce titre ne sont pas prises en compte dans ce calcul) et 53 % pour le CROSS Jobourg.

L'assistance portée aux professionnels de la mer est, en proportion, relativement faible, ce qui se conçoit aisément. Ceux-ci savent faire face à des situations simples ou des incidents bénins (entre-aide, réparation par leurs propres moyens).

1.2.3. Quelques exemples hors de France.

La comparaison avec d'autres États a un double objectif :

- savoir quels pays disposent ou non d'un maillage de structures privées effectuant des prestations d'assistance aux unités de plaisance en difficulté en mer, et/ou d'une société de sauvetage semblable à la SNSM ;
- dans le cas d'une implantation forte du secteur privé dans le domaine de l'assistance, savoir quelle est l'articulation opérationnelle entre les services de l'État et ces entreprises et structures lors d'une demande d'assistance en mer de la part de plaisanciers.

À cet égard, il existe dans quelques pays, tels les États-Unis, le Royaume-Uni, le Canada, l'Australie, des entreprises privées qui effectuent des prestations d'assistance en mer pour les bateaux de plaisance. Elles interviennent en deçà de 6 milles des

côtes, pour des opérations simples d'assistance technique (dépannage technique, opération technique de remorquage...).

Les modalités proposées aux plaisanciers sont variées, comme, par exemple, l'abonnement ouvrant droit à des tarifs préférentiels lors d'interventions. Ce système fonctionne en complément des dispositifs d'État (MRCC) et/ou des dispositifs associatifs. Il est communément admis que l'État et/ou les associations effectuant du sauvetage en mer n'interviennent qu'en cas de détresse humaine (SAR), ou si le plaisancier n'a pu se sortir seul de sa situation délicate.

Le Royaume-Uni dispose de la RNLI (Royal national lifeboat institution), financée uniquement par des dons, intervenant à la demande des MRCC. Forte de 40 000 volontaires, selon son site internet, il semblerait qu'elle ne connaisse pas les difficultés que peut rencontrer la SNSM (financement et recrutement des sauveteurs bénévoles). Cela s'explique par un facteur culturel d'importance: les Britanniques sont, par leur histoire des marins et sont par ailleurs moins rétifs à assumer les coûts des services mis à leur disposition. Il apparaît ainsi naturel à nombre de citoyens britanniques de verser leur « écot » à la RNLI.

Un seul MRCC est pour l'instant confronté à la présence d'une société privée, proposant des prestations d'assistance en mer. Il s'agit du MRCC Solent, situé au sud de l'Angleterre en face de l'île de Wight.

Dans leur pragmatisme, les Britanniques ont adapté à la plaisance le dispositif mis en place par l'organisation maritime internationale (OMI), issu d'une résolution adoptée le 5 décembre 2003 et intitulée « service d'assistance maritime (MAS) » : les MRCC recueillent les alertes et agissent, non pas en tant que MRCC, mais comme service d'assistance maritime. Cette fonction a été conçue dans le cadre de la procédure d'accueil dans un lieu de refuge des navires ayant besoin d'assistance, afin de désigner aux capitaines de bâtiments en difficulté un point de contact unique apte à les mettre en liaison, d'une part avec les autorités maritimes investies des responsabilités et des pouvoirs de contraintes exercées au nom de l'État côtier, et d'autre part les opérateurs privés susceptibles de leur offrir les apports logistiques nécessaires à leur assistance.

Le MRCC de Solent met en liaison l'unique opérateur privé et le plaisancier et les laisse en pourparlers.

Les missionnaires n'ont pas pu avoir connaissance, au moment de la rédaction de ce rapport, de l'existence, en Espagne ou en Italie par exemple, de structures semblables à celles de la SNSM. En Italie, les opérations de sauvetage mais aussi d'assistance sont effectuées par l'État (La Guardia). En Espagne, elles le sont par la SASEMAR (Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima), qui est un établissement public, dont les missions consistent en la recherche, le sauvetage en mer, les contrôles et aide au trafic maritime, la prévention et la lutte contre la pollution de l'environnement marin et le remorquage.

2. Évolutions sociologiques dans le secteur de la plaisance

Celles-ci concernent deux catégories de populations qui peuvent d'ailleurs se recouper, pour partie : les plaisanciers et les bénévoles de la SNSM.

2.1. Les comportements en mer

Les constats effectués par les CROSS depuis plusieurs décennies ne cessent de se confirmer: méconnaissance ou très peu de connaissances des règles de navigation, des précautions à prendre, des risques engendrés par toute activité maritime. Les plaisanciers sont devenus de plus en plus des consommateurs de plaisance et de loisirs nautiques. Ceci se traduit par une pratique ponctuelle de la navigation (par exemple, location d'un bateau pour la journée, pratique de la plaisance un nombre très faible de jours par an). Le « nouveau » marin est à cet égard le reflet de phénomènes constatés dans l'ensemble de notre société et qui peuvent schématiquement se résumer par un certain rejet de l'autorité, de contraintes trop fortes dans l'exercice d'une activité de loisir et l'exercice d'une liberté individuelle qui laisse reposer sur la collectivité toute entière les conséquences des risques inhérents à celle-ci. Fort heureusement, il existe toujours des plaisanciers aguerris qui prêtent leur concours aux plaisanciers en mauvaise posture et qui contribuent de manière non négligeable au processus de secours en mer.

Il faut cependant poursuivre les efforts de pédagogie engagés depuis plusieurs années, notamment avec la mise en place de la campagne annuelle de sécurité des loisirs nautiques.

Ces campagnes et les efforts communs des différents acteurs institutionnels concernés ont porté leurs fruits: les plaisanciers connaissent l'existence des CROSS et de la SNSM. Ils ont pu constater l'efficacité du service, ainsi, a priori, que les tarifs, relativement faibles, qu'il engendre.

Ainsi, les appels relevant de prestations «service technique» et prestations de confort croissent et viennent, particulièrement en saison estivale, «engorger» les CROSS, générant des risques réels parmi lesquels on peut citer:

- celui, pour le Coordonnateur Mission Sauvetage (CMS), basé au CROSS, de ne pas gérer avec toute l'attention et la concentration nécessaires les opérations importantes et graves en cours;
- celui d'utiliser des moyens, ceux de la SNSM, dont les CROSS ont prioritairement besoin pour des opérations de sauvetage des personnes en détresse.

2.2. Le bénévolat.

Les équipages des moyens nautiques de la SNSM sont bénévoles: ils ne perçoivent aucune rémunération lors de leurs interventions. Cette règle est la traduction du principe de solidarité entre les gens de mer, auquel tous les marins sont viscéralement attachés.

Les équipages étaient traditionnellement constitués de marins professionnels (des pêcheurs principalement, des marins du commerce et de la Marine nationale).

Progressivement, la sociologie des équipages de la SNSM s'est modifiée : moins de professionnels, du fait des différentes évolutions du secteur de la pêche et du commerce, engagement des habitants des communes littorales ou rétro-littorales, venant d'horizons professionnels divers et souvent éloignés du monde maritime, déjà ou non plaisanciers.

La SNSM assure la formation initiale et continue des équipages, nécessaire pour maintenir ses capacités opérationnelles, au titre de son activité principale, le sauvetage en mer. Chacun sait que les réflexes à la mer sont déterminants en termes de sécurité.

Si l'on devait se risquer à dresser un schéma sociologique des équipages SNSM, on pourrait ainsi le décrire: des hommes et des femmes, d'horizons professionnels différents, en activité, et dont la disponibilité, de ce fait, est plus compliquée à organiser.

La SNSM recrute mais les nouveaux profils des bénévoles, et l'individualisme et l'hédonisme qui semblent de plus en plus régir les rapports sociaux doivent conduire à s'interroger, sans tomber dans le catastrophisme, sur la pérennité du bénévolat «absolu». A terme, la SNSM pourra-t-elle disposer d'équipages suffisants, en nombre et en qualité, pour armer correctement les vedettes et canots et assurer ainsi sa mission de sauvetage des personnes en détresse?

L'émergence éventuelle d'entreprises privées dans le secteur de l'assistance en mer ne constitue-t-elle pas à cet égard pour la SNSM, une occasion de réfléchir à la nature de ses missions, à l'évolution de son recrutement et de ses moyens matériels.

2.3. Les tentatives d'implantation d'entreprises privées dans le secteur de l'assistance en mer

Les évolutions du monde de la plaisance n'ont pas échappé à certains entrepreneurs. Le nombre de navires de plaisance a sensiblement augmenté; les pratiquants sont, en proportion, de moins en moins amarinés; des demandes d'assistance relèvent plus de la prestation de service, en première analyse, que d'une nécessité d'intervention au titre du sauvetage.

Il semble y avoir là un marché potentiel ouvert au secteur privé, mais qui n'est pas interdit à la SNSM, dont rien dans les textes qui la régissent et ses statuts ne la cantonne à la seule activité de secours et de sauvetage en mer.

Ainsi, certaines entreprises ont réussi à s'implanter, selon deux schémas distincts.

2.3.1. L'intervention avec les moyens nautiques de l'entreprise

Positionnées principalement en Méditerranée continentale et en Corse (quatre dans le Var et les Alpes maritimes, deux en Corse), elles proposent des prestations directes d'assistance en mer: propriétaires de leurs moyens nautiques, elles effectuent elles-mêmes les interventions. Elles font valoir auprès de publics divers leurs capacités d'intervention. Le CROSS Méditerranée a, à partir des éléments collectés, élaboré des

fiches décrivant les moyens nautiques de ces entreprises, qu'il pourrait mettre en œuvre. Le seul encadrement réglementaire est celui relatif à la sécurité des navires.

À part l'entreprise « travaux maritimes et mécaniques du Lavandou » (TMML)¹, les autres sociétés semblent avoir trouvé un modus vivendi avec les stations SNSM: elles viennent en complément, eu égard aux moyens dont elles disposent, et ne revendiquent pas d'être d'abord contactées. Les relations entre la SNSM et les entreprises privées, mais aussi le CROSS, sont sereines et efficaces.

Pour toutes ces sociétés, les prestations d'assistance en mer ne constituent qu'une activité annexe. Ainsi, pour l'une d'entre elles, son dirigeant exerce par ailleurs une activité salariée (marin), ce qui lui permet d'assurer ses moyens de subsistance.

Les opérations de prestations d'assistance sont concentrées sur la période estivale qui dure, selon la météorologie et le lieu, entre 1 à 4 mois, entre juin et septembre. Fonder la viabilité économique d'une entreprise sur les seules prestations d'assistance en mer auprès des plaisanciers relève de l'utopie. Une société ne peut exercer cette activité qu'à titre accessoire, son cœur de métier devant résider essentiellement dans une activité maritime autre, comme par exemple les travaux maritimes, la réparation de navires.

2.3.2. L'intermédiation.

Sur la côte atlantique, une entreprise, Marine Assistance, créée en 2010 et ayant environ 520 interventions à son actif depuis cette date, propose des prestations d'assistance en mer. Elle a opté pour un tout autre schéma: celui de l'intermédiation. Son créateur, par ailleurs, excellent connaisseur du milieu économique et technique maritime et des acteurs institutionnels de l'action des pouvoirs publics en mer a depuis longtemps constaté que les plaisanciers sont demandeurs de prestations en matière de services simples à terre et en mer à proximité du rivage.

Il a fondé son entreprise sur ce constat d'une demande de services de nature essentiellement technique et qui ne requiert pas l'intervention des pouvoirs publics. Le métier qu'il exerce en relation avec les compagnies d'assurance des plaisanciers est de mettre en relation la société qui va livrer la prestation d'assistance et le client.

Le «modèle économique» sur lequel cette très petite entreprise (TPE) repose sur les éléments suivants :

- elle est un sous-traitant des compagnies d'assurance auxquelles elle est liée par convention et qui la rémunèrent à la prestation ;
- elle a développé un réseau de professionnels du secteur nautique (mer, lacs et rivières), en métropole et dans les départements d'outre-mer, par elle référencés dont elle s'est assuré de la compétence et des ressources, et qu'elle fait intervenir ;
- l'assuré-plaisancier, titulaire d'un contrat d'assurance et ayant opté pour la prestation «assistance en mer», contacte son assurance qui renvoie sur la société d'assistance, laquelle, à l'issue du dialogue avec le plaisancier, évalue le type de difficultés et donc de moyens à mettre en œuvre. Si elle

¹ La société de travaux maritimes et mécaniques du Lavandou (TMML), créée en 1978 et employant 10 personnes dont 5 marins, exerce deux types d'activités: travaux maritimes et réparation navale. Pour le premier, elle possède deux navires de type remorqueur. Pour le deuxième, elle dispose d'ateliers situés sur le port du Lavandou.

estime qu'il y a un danger pour les personnes, elle demande au plaisancier de contacter le CROSS ;

- elle ne dispose d'aucun moyen nautique propre ;
- les conditions d'intervention sont précises: à quai et en mer mais pas au-delà de 6 milles, vent de force 0 à 3, mer calme à peu agitée, pas de bulletin météo spécial en cours ;
- elle est organisée pour être joignable sept jours sur sept, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, toute l'année.

L'un des facteurs de réussite de l'entreprise tient dans les qualités de son créateur : parfaite connaissance du milieu du nautisme (construction, vente, entretien et réparation), connu et reconnu, développement d'un réseau, résultat d'un travail de longue haleine, marin et bonne connaissance de la mer.

Il convient cependant de souligner que cette entreprise emploie 6 salariés et sans doute bientôt 8, ce qui démontre les limites du potentiel de croissance du secteur privé dans ce domaine d'activité.

C'est, par ailleurs, la seule de ce type que nous avons rencontrée. C'est assez dire que l'assistance en mer, si elle peut offrir quelques opportunités de création d'entreprises sur le modèle de Marine assistance ou de développement de chantiers navals de plaisance, ne peut être un facteur majeur de croissance et de création d'emplois.

3. Quel avenir pour le dispositif actuel ?

3.1. L'instruction du 29 avril 2009, l'épisode malheureux de l'été 2013 et les perspectives d'évolution de ce texte.

3.1.1. Le dispositif d'avril 2009 et l'exception de l'été 2013

Depuis environ 30 ans, l'entreprise TMML est entrée en conflit avec les stations SNSM du Var, estimant que la SNSM effectue des opérations d'assistance aux biens, consistant principalement en opérations de remorquage, à des prix bas, lui faisant ainsi une concurrence déloyale. Après plusieurs épisodes conflictuels, la direction des affaires maritimes (DAM) du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE), a adressé une circulaire aux CROSS sur la conduite à tenir en cas d'existence de sociétés privées pouvant effectuer des opérations d'assistance en mer.

L'instruction 090-09 du 29 avril 2009 rappelle:

- le corpus textuel international et national relatif au sauvetage et à l'assistance en mer ;
- l'augmentation, confirmée chaque année, des opérations d'assistance en mer (voiliers encalminés, avarie mécanique etc...) nécessitant une opération de remorquage;
- le périmètre des missions de la SNSM;
- le rôle des CROSS, et en particulier celui du CMS ;

Ce texte précise aussi la procédure à appliquer en cas d'appel d'un plaisancier. Notamment, c'est le CMS qui qualifie l'opération : assistance ou sauvetage. Cette instruction rappelle très clairement :

- que le CMS a « toute latitude pour décider du cadre dans lequel s'inscrit l'opération et pour la requalifier si besoin (cf.annexe) ;
- qu'il faut rappeler aux intervenants, face à une situation délicate, que la priorité reste la sauvegarde de la vie et qu'elle prévaut sur toute autre considération, notamment d'ordre économique.

Sa force réside en une approche pragmatique et opérationnelle des situations, mais fait peser sur le CMS une grande responsabilité.

Les CROSS pour la Manche (Corsen), de Méditerranée (La Garde) ont décliné et précisé par une procédure interne et spécifique le dispositif de l'instruction de 2009.

Cette instruction de 2009 est toujours en vigueur et appliquée par les CROSS, avec, pour le CROSS Méditerranée, les mêmes difficultés récurrentes dans le Var émanant de l'entreprise TMML: contestations par téléphone (appel direct au PC opérations du CROSS), envois de messages électroniques. Cette situation engendre un climat réel de stress auprès des personnels de quart.

Au cours de l'été 2013, ce conflit est remonté jusqu'à l'administration centrale, conduisant la direction des affaires maritimes à transmettre, par courrier électronique, au directeur du CROSS Méditerranée, des modalités de régulation des interventions en mer différentes de celles prescrites par l'instruction de 2009. Ainsi, il s'agissait, pour la saison estivale en cours, d'utiliser, à titre provisoire, la solution consistant à prévenir par téléphone l'entreprise TMML de manière plus systématique. Le CROSS a mis en œuvre immédiatement les instructions provisoires.

A l'issue de la saison estivale 2013, le directeur du CROSS Méditerranée a effectué un retour d'expérience sur l'application des nouvelles règles, et transmis son rapport à la directrice des affaires maritimes et au préfet maritime, dont on peut retenir les principaux éléments suivants:

- l'inflexion de la procédure n'a pas eu d'effets quantitatifs sur l'activité de l'entreprise TMML ;
- le CROSS ne connaît pas a priori la disponibilité des moyens nautiques de cette dernière;
- le CROSS a dû faire face à l'incompréhension des plaisanciers et faire œuvre de pédagogie pour leur expliquer les nouvelles règles;
- les équipes de quart ont eu en quelque sorte à gérer une nouvelle étape dans un processus qui se déroule, rappelons-le, dans l'urgence, et avec des éléments d'information qui demeurent parcellaires et subjectifs puisqu'émanant des plaisanciers eux-mêmes ;
- enfin, changer les règles relatives à l'assistance en mer, au moment du pic d'activité estival n'a pu que déstabiliser le CROSS et l'ensemble des procédures.

Aussi est-ce à la lumière de ces incertitudes que Monsieur le Ministre de la Mer a souhaité que fût diligentée cette mission.

Les préconisations de celle-ci partent du postulat qu'un dispositif national ne se bâtit pas sur la seule base des éléments d'un conflit ancien, très localisé et tenant largement à la psychologie de ses acteurs. Cependant, ces difficultés que l'État a tenté de résoudre par des instructions réfléchies ou des objurgations qui ont pu l'être un peu moins ont permis de susciter une véritable réflexion dont les missionnaires ont constaté qu'elle fait son chemin.

3.1.2. Evolution de l'instruction du 29 avril 2009

Cette question de la cohabitation entre des services d'assistance en mer a fait l'objet d'une première instruction du 10 juillet 2007, abrogée par l'instruction du 28 avril 2008 rédigée à la suite du rapport Baraduc-Gazzano du 11 mars 2008 portant «sur les situations d'incompréhension particulièrement sensibles dans les régions où opèrent des entreprises commerciales d'assistance». Ce rapport recommandait un ajustement de la circulaire de 2007: il convenait d'alléger le texte dans le sens d'une plus grande latitude laissée au CMS pour exercer sa responsabilité.

Les difficultés entre les stations varoises de la SNSM et l'entreprise TMML ont cependant perduré. Cette instruction de 2008 a elle-même été abrogée par celle de 2009, afin d'améliorer sa rédaction et tirer les conséquences de la persistance des difficultés entre les stations varoises de la SNSM et l'entreprise TMML.

Parallèlement, l'État, la SNSM, la fédération des industries nautiques et les représentants des assureurs engageaient un travail de réflexion et d'élaboration d'une charte relative aux bonnes pratiques d'assistance en mer, travail qui n'a pas évolué depuis 2008.

Il ressort des entretiens réalisés par la mission que l'instruction de 2009, pragmatique et précise, donne globalement satisfaction. Les modifications proposées ne peuvent donc en toute logique, et pour rester dans un cadre qui, sur le plan national fonctionne bien, n'intervenir qu'à la marge.

La rédaction actuelle doit être largement maintenue ainsi que le logigramme.

Celui-ci, dans le déroulé des phases de la procédure, fait bien apparaître les responsabilités de chacun. En particulier le rôle du CROSS s'arrête à la simple mise en relation entre l'assisté et l'assistant.

Dans ce contexte, les missionnaires proposent les quelques orientations rédactionnelles suivantes:

- élargir son champ d'action: parler d'entreprises prestataires d'assistance aux biens en mer, plutôt que de remorquage, ce qui est réducteur quant à la nature des interventions effectuées sur les biens.
- insister sur le contenu de l'intervention du CROSS: il met en contact l'assisté et l'assistant potentiel et n'intervient pas plus avant.
- préciser que l'entreprise qui veut se positionner sur le marché doit s'organiser pour capter tous les appels: ceux, émis par les navires en difficulté ; ceux émis par le CROSS à tous les navires.
- préciser que, pour l'heure et en l'état actuel des textes, le requérant a toujours le choix du prestataire qui viendra l'assister.

Dans le sillage de la rédaction de l'instruction d'avril 2009, la DAM a engagé un travail relatif à la typologie des opérations et aux règles de rédaction des main-courantes et SITREP. Les CROSS ne disposent à cet égard que d'une instruction provisoire datée de janvier 2012 et sont en attente d'un texte définitif.

La mission a aussi constaté au cours des entretiens la difficulté du classement des opérations MAS et SAR. Elle considère de même que le droit international est partiellement inadapté au domaine particulier de la plaisance «en difficulté en mer».

Il est donc nécessaire de finaliser le texte de 2012 à l'aune de cette déficience partielle des règles internationales.

3.2. L'ouverture à la concurrence

Considérant la particularité de l'environnement maritime d'une part, et l'appréciation a priori par le CMS d'une situation qui peut rapidement évoluer défavorablement, l'ouverture à la concurrence, que les missionnaires estiment possible, ne peut se faire qu'à certaines conditions.

3.2.1. Le schéma d'organisation de l'entreprise

Deux schémas, pour l'instant, coexistent :

- la société qui exerce le seul rôle d'intermédiation entre le plaisancier et une entreprise pouvant effectuer l'intervention en mer ;
- l'entreprise qui intervient en mer avec ses moyens propres..

Des constatations faites quant au fonctionnement des entreprises existantes, quel que soit le schéma retenu parmi les deux possibles, les intervenants doivent être des professionnels de la mer.

Sont indispensables :

- une très bonne connaissance générale de la mer et du secteur d'intervention ;
- une très bonne connaissance de l'organisation du secours en mer (connaître l'existence et les missions des CROSS) ;
- des marins professionnels, titulaires des brevets requis et en adéquation avec la fonction exercée à bord et les caractéristiques du navire ;
- des navires pourvus de titres de navigation et de sécurité en cours de validité ;
- des connaissances techniques du nautisme ;
- la disponibilité et la capacité d'intervention ;
- la capacité à évaluer la situation une fois sur zone et savoir alerter le CROSS ;
- l'information le CROSS au début de l'intervention et à la fin de l'intervention, dans le cas d'une entreprise intervenant avec ses moyens propres.

Ainsi, la société qui exerce une fonction d'intermédiaire doit s'assurer de l'expertise des entreprises qu'elle sollicite. De même, le chef de l'entreprise maritime utilisant ses moyens nautiques doit rentrer dans le cadre réglementaire relatif à l'exercice d'une activité professionnelle maritime. Quand bien même cette dernière remarque pourrait paraître une évidence, il n'est pas superflu de la formuler expressément.

Il convient en effet ici de rappeler très brièvement que la profession de marin et le suivi des navires sont très encadrés, tant par des textes internationaux transposés en droit français ou par le droit français lui-même. Devenir marin repose sur un cursus professionnel défini et la détention de brevets reflétant le niveau d'exercice et la spécialité (pont, machine etc...). Un marin doit être réglementairement embarqué à bord du navire.

Quant au suivi des navires une entreprise maritime qui en possède doit détenir pour chacun d'eux des titres de navigation et de sécurité. De la construction, en passant par des travaux de transformation ou de réparation, le navire fait l'objet d'approbation (examen du dossier par la commission régionale de sécurité présidée par le directeur interrégional de la mer territorialement compétent, déposé par l'armateur, de construction ou de transformation du navire; examen notamment de l'adéquation «caractéristiques et exploitation du navire»), de visites régulières (fréquence déterminée par les textes) ou circonstanciées à l'issue desquelles les titres de sécurité sont (ou pas) délivrés.

Le schéma d'intermédiation est celui qui apparaît le plus pertinent et le plus pragmatique :

- cela permet au CROSS de n'être pas «encombré» par les opérations simples et sans ambiguïté. Les CROSS n'ont pas vocation à connaître de tous les petits incidents survenant sur un bateau de plaisance. Il faut simplement qu'ils soient appelés lorsqu'un doute sur la sécurité des personnes s'exprime.
- l'entreprise qui fait l'intermédiaire sécurise le plaisancier à tout point de vue (assistance, coût, prise en charge par l'assurance...).

3.2.2. La question de l'agrément des entreprises d'assistance en mer.

Cette question se pose inévitablement puisque les entreprises concernées ont vocation à accomplir des missions à risque, et pour elles-mêmes et leurs agents, et pour autrui.

Elle conduit à s'interroger sur ce que l'on veut agréer et les conséquences réglementaires et organisationnelles qui peuvent en découler. Souhaite-t-on agréer : l'entreprise, ses navires, ou les deux à la fois; pour quels types de navires à assister? Qui (et comment) effectuera les contrôles?

Il s'agirait d'élaborer une réglementation et des critères d'agrément pour une activité limitée dans l'année, pouvant conduire à des situations inextricables et générer des conflits et du contentieux, et des difficultés pratiques d'effectivité des contrôles

Le caractère professionnel requis, selon la réglementation existante(cf.supra), suffit. La mission recommande donc d'écarter l'idée d'un agrément émis par les pouvoirs publics.

3.2.3. Tarification

L'assistance en mer est une prestation pouvant donner lieu à rémunération au profit du navire assistant qui peut être un moyen privé (plaisancier, professionnel de la mer, entreprise privée), ceux de la SNSM et ceux de l'État. La rémunération est fixée selon certains critères (articles L.5132-1 et s . du code des transports) dont la valeur du bien sauvé/assisté, le temps passé pour effectuer l'opération, les dépenses engendrées et pertes subies par l'assistant.

Lors de nos rencontres avec les chefs d'entreprise disposant de moyens nautiques, l'un fait savoir qu'une fois le bien assisté sorti de difficultés, il se tourne vers l'assurance du plaisancier et traite l'affaire avec la société d'assurance (valeur du bien assisté), un autre n'a pas évoqué cette question, les tarifs étant annoncés lors du contact en mer avec l'assisté. Quant au chef d'entreprise d'intermédiation, la question ne se pose pas (cf. supra la description du fonctionnement de l'entreprise).

À cet égard, l'un des griefs fait à la SNSM est la faiblesse de la tarification des opérations d'assistance en mer. Jusqu'en 2012, l'État (DAM) approuvait le barème de rémunération des prestations d'assistance, proposé par la SNSM. Il s'agissait d'une rémunération forfaitaire ; la rémunération est fonction de la longueur d'une part du moyen SNSM engagé, d'autre part du navire assisté, et enfin du temps passé. Par exemple, le propriétaire d'un navire de 7,50 m. assisté par un moyen SNSM de 9 m pour une durée de 2 heures se voyait réclamer la somme de 510€.

À la fin de l'année 2012, la DAM a estimé qu'il ne lui revenait pas d'approuver ce barème, ce type d'opérations relevant du domaine commercial.

Pour trouver une solution à cette question, la tentation est grande d'effectuer une comparaison avec le dispositif existant dans le domaine autoroutier : les sociétés de dépannage sur autoroute sont agréées annuellement, après mise en concurrence effectuée par les sociétés concessionnaires, et les tarifs fixés annuellement par le ministère de l'économie. Ce dispositif comprend deux éléments : l'agrément de l'entreprise de dépannage, et la fixation d'un tarif.

La comparaison, a priori judicieuse, est en fait à écarter, de par la différence de nature entre ces deux environnements: le domaine de la mer ne peut être circonscrit comme l'est le domaine autoroutier. Les situations sont évolutives, car elles se déroulent dans un milieu en dynamique et mobile.

L'augmentation de ses tarifs par la SNSM et leur lisibilité (connaître et comprendre) par tous, c'est-à-dire les bénévoles de la SNSM et les plaisanciers, constituent une solution possible, le tarif devant refléter le coût réel du moyen SNSM mis en œuvre. Ceci implique de la part des dirigeants de la SNSM une politique de communication claire sur cet aspect. La SNSM s'est d'ailleurs engagée, si elle devait réviser ses tarifs à la hausse, à effectuer une étude d'impact de cette augmentation.

Un avantage majeur d'une telle revalorisation résiderait, nous semble-t-il dans le renforcement de la responsabilisation des plaisanciers. Leur responsabilité ne relèverait plus seulement de la conscience de leurs actes et de leurs comportements, mais du coût financier engendré par ceux-ci.

3.2.4. Assurance

La comparaison avec le dispositif existant pour le secteur de la montagne, du fait des dispositions de la loi du 9 janvier 1985 est intéressante. En montagne, tout comme en mer, le principe de gratuité des secours aux personnes prévaut. Les maires des communes de montagne doivent prévenir et faire cesser les accidents, pourvoir d'urgence à toutes mesures d'assistance et de secours. Les communes doivent financer les dépenses (personnels, matériels...) et supporter les coûts des moyens dont elles ont bénéficié lors de leur mise en œuvre.

Le développement des activités de loisirs en montagne a conduit le législateur (loi 85-30 du 9 janvier 1985) à introduire une exception au principe de gratuité en donnant la

possibilité aux communes de demander le recouvrement des frais de secours et d'assistance engagés à l'occasion d'accidents consécutifs à la pratique d'activités sportives.

Les communes déterminent les conditions de remboursement par l'usager d'une part, doivent en assurer la publicité en mairie et sur les lieux de pratique de ces activités d'autre part. Le décret 87-141 du 3 mars 1987 et la circulaire du 4 décembre 1990 précisent que l'exception au principe de gratuité est exclusivement limitée aux accidents liés à la pratique du ski alpin et ski de fond, et ne s'applique qu'aux skieurs.

Les textes n'imposent donc nullement une assurance. Le risque pour le skieur, celui du recouvrement par la commune du montant des frais engagés, a suscité et créé un marché nouveau pour les assurances. Les usagers, soit se tournent vers leur assureur, soit achètent la formule proposée par les stations et les pouvoirs publics (par exemple la «carte neige»).

Dans le domaine de la plaisance, l'assurance n'est pas obligatoire, mais une attestation d'assurance est demandée dans les cas suivants, par les structures gestionnaires :

- bateau amarré dans un port, soit de manière permanente, soit en escale ;
- bateau amarré sur son propre mouillage dans une zone de mouillages réglementée ;
- bateau amarré sur un mouillage géré par une collectivité territoriale ;
- bateau faisant escale dans une zone de mouillages réglementée.

De fait, l'assurance s'est imposé, au moins pour le risque «responsabilité civile». La clause «assistance en mer », plus ou moins large, reste encore en option, même si certaines compagnies d'assurance l'ont déjà incluse dans les prestations obligatoires. Nombre de plaisanciers aujourd'hui n'hésitent pas à souscrire la clause «assistance en mer ». En effet, le rapport coût/avantage de cette dernière leur apparaît favorable (une cotisation de quelque 50 euros est ainsi proposée par certains assureurs, qui couvre les coûts de dépannage et remorquage).

Les assurances auraient tout intérêt à faire évoluer leur offre en ce domaine et à promouvoir cette «option assistance».

La mission a eu connaissance d'un travail de concertation entre l'État (Secrétariat général de la mer), la SNSM, la fédération des industries nautiques et les sociétés d'assurance afin d'élaborer une charte relative aux bonnes pratiques des sociétés d'assistance en mer. Ce travail n'a pas évolué depuis 2008, et c'est regrettable. Ce projet de charte, déjà bien avancé, contient le ferment d'un *modus vivendi* entre les CROSS, les entreprises privées et la SNSM. Il mérite d'être repris et finalisé en tenant compte du contexte nouveau (cf.infra, «recommandations»).

Conclusion

L'organisation du sauvetage et de l'assistance en mer est une obligation de la puissance publique que le développement du nautisme rend plus importante chaque année.

L'assistance en mer est une activité particulièrement sérieuse qui exige des compétences.

La SNSM, institution connue et reconnue de tous, apporte un concours essentiel à l'action de l'État en mer.

D'autres types d'interventions sont envisageables, mais dans un cadre professionnalisé. La multiplicité en nombre et en structures des acteurs apparaît possible. Mais chaque intervenant doit être connu et l'organisation de l'assistance en mer « assimilée » par les plaisanciers et, a fortiori, par les sociétés d'assurance.

De même, l'intervention en mer ne peut constituer la seule activité d'une entreprise privée. Cela ne lui permettrait pas d'être rentable, dès lors que des investissements lourds sont nécessaires. L'assistance ne peut être qu'une activité accessoire, et donc, sans doute pas, un gisement important d'emplois. La nécessité de détenir un titre de formation professionnelle maritime pour exercer la profession de marin est aussi un frein incontournable et rationnel à la création de nombreux emplois.

Par ailleurs, Il faut bien garder à l'esprit que le « diagnostic » effectué par le CMS du CROSS, lors de l'appel, l'est d'abord sur des critères subjectifs issus des questions posées au requérant, puis sur des critères objectifs (météorologie, approche de la nuit etc..).

Enfin, par delà la prise en compte du coût réel du bénévolat, l'assurance « assistance » pour les plaisanciers doit être promue et par les pouvoirs publics et par les compagnies elle-mêmes.

Marie-Henriette Esquivié



Administrateur général
des affaires maritimes

Laurent Raverat



Inspecteur général de l'administration
du développement durable

Annexes

1. Lettre de mission

CGEDD n° 009521-01



Paris, le 24 FEV. 2014

Le ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

à

Monsieur Laurent COURCOL
inspecteur général des affaires maritimes

Monsieur Patrice PARISE
Conseil général de l'environnement et du
développement durable Vice-président

Référence : MN_TRANSPORTS/S/D14003348

Objet : Lettre de mission SNSM Ramorquage

Depuis quelques années, se sont développées, sur certains littoraux, des activités commerciales d'assistance en mer proposées par des entreprises privées, en direction de la plaisance. Cette offre en développement, vise à assurer en mer des prestations telles que des opérations de réparation, de ravitaillement ou de remorquage, au profit essentiellement des activités de plaisance.

Effectuées au profit de navires en avarie dans l'incapacité de revenir au port par leurs propres moyens, ces prestations entrent notamment dans le cadre juridique international de l'assistance aux biens.

Les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), en tant que points de réception et de traitement des alertes, sont fréquemment sollicités pour de telles interventions qui ne relèvent pas nécessairement du sauvetage. L'instruction DAM n°90-09 du 29 avril 2009 précise à leur intention les procédures applicables afin de qualifier les alertes, et, partant, les actions mises en œuvre dans les situations d'assistance maritime.

Cependant, la dernière saison estivale a, une fois encore, montré que les CROSS sont susceptibles d'être confrontés à des conflits entre les organismes impliqués dans les actions de secours et des opérateurs commerciaux. Or, il est opportun que les CROSS disposent d'une grille d'analyse de la situation les aidant à prendre une décision pertinente par rapport au droit et aux faits, compte-tenu des risques que cette situation présente en terme opérationnels et juridiques.

Afin de remédier à cette situation, je sollicite le concours de l'IGAM et du CGEDD afin d'envisager les pistes de nature à mieux guider l'action des CROSS.

Votre réflexion devra comporter une appréciation du rôle dévolu aux CROSS lorsqu'ils sont saisis de demandes de concours parfois éloignées de leur champ d'action nominal qu'est le sauvetage, ainsi que votre appréhension d'un domaine socio-économique en évolution évidente.

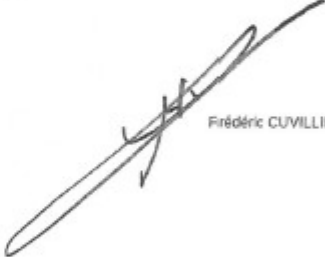
Vous vous attacherez à définir les pistes d'amélioration de l'instruction n°90-09, notamment en examinant les règles de discrimination entre les alertes qui relèvent du sauvetage et les autres, afin de conforter l'action des CROSS.

Enfin, vous examinerez toute autre voie permettant d'assurer ou de favoriser la coexistence harmonieuse des différents acteurs intervenant dans le sauvetage, l'assistance et le remorquage en mer. Dans ce cadre, vous pourrez envisager des évolutions plus structurelles à moyen terme et proposerez le processus pour y parvenir.

Vous vous appuyerez sur les travaux déjà entrepris entre 2006 et 2009 et vous mènerez votre mission en consultant notamment les préfets maritimes et les autorités maritimes locales, les CROSS, des entreprises impliquées dans ce domaine, la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) ainsi que les assureurs intervenant ou pouvant intervenir dans le domaine maritime et les organisations de plaisanciers.

La direction des affaires maritimes se tient à votre disposition pour vous apporter l'aide nécessaire, notamment en termes de doctrine et de documentation.

Compte-tenu du pic d'activité que connaissent les CROSS au printemps et en été, j'apprécierais que votre rapport puisse être rendu pour le 15 avril 2014.



Frédéric CUVILLIER

2. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
AYMERIC	Michel	Secrétariat général de la mer	Secrétaire général de la mer	17 mars 2014
BABKINE	Michel	Secrétariat général de la mer	Chef de l'organisme d'études et de coordination pour la recherche et le sauvetage en mer	17 mars 2014
BRULE	Hervé	Direction des affaires maritimes	Directeur adjoint	18 mars 2014
DE LA GORCE	Xavier	Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)	Président	19 mars 2014
LAURENS	Olivier	Société nationale de sauvetage en mer	Chargé de mission	19 mars 2014
LABONNE	Jean-Pierre	Préfecture maritime pour l'Atlantique	Préfet maritime	2 avril 2014
PEGLIASCO	Franck	Entreprise travaux maritimes et mécaniques du Lavandou	Chef d'entreprise Assistaient à l'entretien, Alain PEGLIASCO (père), Hervé LAROQUE, avocat	15 avril 2014
MEHEUT	Jacques	Délégation départementale de la SNSM pour le Var	Délégué départemental	15 avril 2014
GENNEQUIN	Yves	Station SNSM du Lavandou	Président	15 avril 2014
ROUSSILHON	Annie	Station SNSM de Cavalaire	Présidente	15 avril 2014
DUCHEMIN	Hervé	Station SNSM de La Londe-des-Maures	Président	15 avril 2014
HENRY	Bernard	Station SNSM de Hyères	Président	15 avril 2014
DAGNAC	Jacques	Station SNSM de La Ciotat	Président	16 avril 2014
BIDALI	Mathieu	Société « mer assistance » Bonifacio	Chef d'entreprise	16 avril 2014
ANDRIEU	Pierre-Yves	Direction inter régionale de la mer - Méditerranée	Directeur interrégional	16 avril 2014
CELERIER	Bruno	Direction inter régionale de la mer de Méditerranée	Adjoint au directeur inter régional pour la sécurité maritime	16 avril 2014
LEFEBVRE	Éric	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer pour	Directeur	16 avril 2014

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
		la Méditerranée		
MICHAUD	Philippe	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer pour la Méditerranée	Directeur adjoint	16 avril 2014
JOLY	Yves	Préfecture maritime pour la Méditerranée	Préfet maritime	16 avril 2014
BIGAIGNON	Nathalie	Fédération des industries nautiques	Secrétaire générale	17 avril 2014
CARLIER	Emmanuel	Préfecture maritime pour la Manche et la mer du Nord	Préfet maritime	22 avril 2014
DEVIS	Jean-Pascal	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer pour la Manche Est (Jobourg)	Directeur	22 avril 2014
D'ABOVILLE	Gérard	Conseil national supérieur de la plaisance et des sports nautiques	Président	23 avril 2014
PICHON	Antoine		Secrétaire général	
LE LIBOUX	Jean-Luc	Sous-direction de la sécurité maritime/direction des affaires maritimes	Sous-directeur	24 avril 2014
DENAMUR	Vincent	Sous-direction de la sécurité maritime/direction des affaires maritimes	Adjoint au sous-directeur	24 avril 2014
GOASGUEN	Hervé	Mission plaisance/direction des affaires maritimes	Chef de la mission	24 avril 2014
CROISE	Laurent	Marine assistance La Rochelle	Chef d'entreprise	6 mai 2014
GARCIA	Alain	Union nationale des associations de navigateurs (UNAN)	Président	6 mai 2014
VIBERT	Bernard		Vice-président	6 mai 2014
ROUX	Sébastien	CROSS Atlantique (Etel)	Directeur	15 mai 2014
DENEFFLE	Frédéric	Centre d'Etudes et de Services des Assurances Maritimes et transports	Chef du département des relations extérieures	16 mai 2014

3. Documents

- ◆ Instruction remorquage et dépannage en mer



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

direction générale de la Mer et des Transports

direction des affaires maritimes

Paris, le 29 avril 2009

Instruction DAM/SM1 n°090.09

relative aux interventions respectives des services de secours et des entreprises de remorquage et de dépannage en mer.

Texte(s) abrogé(s) : Instruction DAM/SM1 n°006.08 du 28 avril 2008 relative à la cohabitation entre les services de secours et les entreprises de remorquage .

Mots-clefs : CROSS – SNSM - Entreprises de remorquage et de dépannage en mer

Les CROSS sont fréquemment sollicités pour des demandes d'intervention ne relevant pas du secours en mer mais de l'assistance aux biens. Plusieurs opérateurs commerciaux se sont organisés pour offrir un service d'assistance en zone côtière. Un conflit d'intérêt peut survenir entre ces prestataires de services et les sauveteurs en mer lorsqu'ils sont engagés simultanément dans la même opération. La présente instruction a pour objet d'éviter ces conflits d'usage, en rappelant les principes de droit applicables à ces opérations, les missions de la SNSM, l'objet social des entreprises de remorquage et de dépannage en mer et les missions des CROSS. A cet effet, les CROSS disposent d'une procédure opérationnelle particulière permettant d'assurer la sécurité des personnes et des biens, dans le respect des principes du droit maritime.

**Diffusion : à l'attention de messieurs les directeurs régionaux des affaires maritimes
Le Havre – Rennes – Nantes – Bordeaux – Marseille - Fort-de-France - Saint-Denis de la Réunion**

Copie externes : Tous CROSS - SG MER /SECMAR – SNSM – GE/CF DAM - PREMAR Manche - PREMAR ATLANT – PREMAR MED - DDG Antilles - DDG Guyane – DDG La Réunion

Copie internes : SDSM/SD - SM/ADJ – SM1 – SM2 – MNP - Chargé de mission qualité et sécurité



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les statistiques relatives aux secours en mer indiquent qu'une part importante des demandes d'interventions ont lieu dans des circonstances où les personnes bénéficiaires ne sont pas en danger imminent. Les CROSS sont de plus en plus souvent sollicités pour des demandes de remorquage ou d'assistance (voiliers encalminés, assistances techniques à des navires échoués, en avarie de propulsion ou en panne de combustible). Ces situations ne relèvent pas du secours en mer mais de l'assistance aux biens. Elles nécessitent néanmoins une action en vue de prévenir un danger prévisible et anticipent le plus souvent des situations conduisant, selon la météorologie, à des cas de détresse en l'absence d'intervention (dérive vers le large, navire drossé à la côte).

En réponse à ces nouveaux besoins, liés notamment au développement de la plaisance et des loisirs nautiques, plusieurs opérateurs commerciaux se sont organisés pour offrir un service d'assistance ou de dépannage en zone côtière. Un conflit d'intérêt peut survenir entre ces prestataires de services et les sauveteurs en mer lorsqu'ils sont engagés simultanément dans la même opération.

En effet, la distinction entre une « assistance liée au secours maritime » et une « assistance sans opération de secours » est souvent difficile à évaluer et toujours évolutive. Le choix du moyen d'intervention relève à la fois de critères factuels et de la compréhension de la situation qu'apprécie le coordonnateur de mission de sauvetage (CMS) du CROSS. Ce dernier conserve la plus grande marge d'appréciation en la matière.

I - Rappel des principes juridiques :

Le sauvetage des personnes en mer est une obligation consacrée en droit interne par le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, qui réprime les manquements à cette obligation (art.85).

L'assistance aux biens concerne les navires ou leur cargaison. L'assistance aux biens, à la différence du secours aux personnes, est facultative et nécessite un échange de volonté entre remorqueur et remorqué. En effet, le sauvetage des personnes est gratuit tandis que l'assistance aux biens fait l'objet d'une rémunération. Les missions d'assistance aux biens se déroulent dans le cadre du dispositif prévu, au niveau international, par la Convention sur l'assistance faite à Londres le 28 avril 1989 et, au niveau national, par la loi n°545 du 7 juillet 1967 modifiée relative au statut du navire et aux événements de mer.

Les opérations de sauvetage de personnes peuvent faire l'objet d'une opération simultanée d'assistance aux biens. Dans ce cas, le sauveteur qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance aux biens a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement. L'assistance aux navires et aux biens n'est pas obligatoire sauf si elle se confond avec l'obligation de secours aux personnes présentes à bord.

La présence d'une personne à bord du navire qui nécessite une assistance ou un remorquage doit conduire à s'interroger sur l'existence d'un risque pour celle-ci, susceptible de faire qualifier l'opération de sauvetage. Par exemple, la présence d'une personne sur un navire privé de capacité de manœuvre autonome constitue une situation de personne en danger et commande de mener conjointement une opération de secours aux personnes et une opération de remorquage ou d'assistance aux biens.

En mer, aucun acteur n'a d'exclusivité pour les activités d'assistance aux biens.

Par principe, toute opération déclenchée suite à la réception d'un appel sur les fréquences de détresse et de sécurité relève a priori du cadre du secours maritime.



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

II - Rappel des missions de la SNSM :

La SNSM est une association de type loi 1901, à but non lucratif, reconnue d'utilité publique. Elle a pour mission de réaliser des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer, sous la direction des CROSS. Elle est agréée par le ministère chargé de la Mer et dispose des personnels qualifiés et du matériel nécessaire à cette mission.

Cette association peut toutefois être amenée à mener des opérations d'assistance aux biens même lorsqu'aucune vie humaine ne se trouve en danger.

III - Objet social des entreprises de remorquage et de dépannage en mer :

Les entreprises de remorquage et de dépannage en mer n'ont pas pour vocation de porter secours aux personnes en détresse. Leur activité commerciale a pour objectif d'offrir un service de dépannage ou de remorquage au profit des navires privés de capacité de manœuvre autonome. Cette prestation n'inclut pas le secours aux personnes.

Une charte sur la qualité du service, en cours de définition par la Fédération des Industries Nautiques, fixera les obligations de ces sociétés vis-à-vis des CROSS et des usagers de la mer. Cette charte sera assortie d'engagements sur les capacités, les équipements, le régime de veille, les délais de mise en œuvre, la zone d'intervention et le personnel dédié à cette mission.

Le statut des entreprises de remorquage et de dépannage en mer ne fait pas obstacle à l'obligation qui s'impose à tout capitaine de porter secours, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et son équipage, à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre.

IV - Rôle des CROSS :

Les CROSS assurent la veille opérationnelle et prennent, sous la responsabilité des préfets maritimes, la direction de toute opération de recherche et de sauvetage maritimes. Les CROSS font appel aux moyens maritimes, aériens et terrestres, publics ou privés, qui leur paraissent les mieux adaptés à l'opération de recherche et de sauvetage en mer à mener, compte tenu des circonstances.

En revanche, les CROSS n'assurent pas la direction des opérations de remorquage et d'assistance aux biens.

Les CROSS ne sauraient favoriser telle ou telle entreprise ou la SNSM pour le remorquage ou l'assistance aux biens lorsqu'il disposent d'une information relative à une opération qui ne comporte pas de phase de sauvetage de personnes. Après leur avoir assigné un canal de travail, les CROSS n'interviennent pas dans les discussions entre le demandeur d'assistance et les assistants potentiels.

Dans le cas d'une opération d'assistance, le respect du principe de concurrence libre et non faussée se traduit pour le CROSS par la mise en contact de l'assisté avec les assistants qui se sont déclarés à la suite d'un message PAN PAN ou SECURITE. Ils sont tenus informés du déroulement des opérations par les participants à celle-ci.

Les CROSS suivent néanmoins les opérations de remorquage et d'assistance dont ils ont connaissance dans leur zone de responsabilité, dans un seul but de sécurité, et en rendent compte aux autorités opérationnelles par message SITREP.



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

V - Procédure applicable :


Afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens, dans le respect des principes du droit maritime, le coordonnateur de mission de sauvetage (CMS) du CROSS a toute latitude pour décider du cadre dans lequel s'inscrit l'opération et pour la requalifier si besoin. A cet effet, les CROSS disposent d'une procédure opérationnelle particulière, jointe en annexe .

Lorsqu'une situation délicate se présente, il est nécessaire de rappeler aux intervenants que la priorité reste la sauvegarde de la vie humaine en mer, et qu'elle prévaut sur la préservation d'intérêts économiques.

La présente instruction ne s'applique pas aux opérations d'assistance conduites sous l'autorité des préfets maritimes afin de prévenir un danger ou un risque de pollution. Ces situations relèvent de l'instruction DAM/SM1 n° 105.7 du 21/06/2007 sur les Services d'Assistance Maritime (MAS : Maritime Assistance Services).

La présente instruction annule et remplace l'instruction DAM/SM1 n° 006.08 du 28 avril 2008.

Le Directeur des Affaires Maritimes


Damien CAZE

I - OBJECTIFS ET DOMAINE D'APPLICATION

Le sauvetage en mer constitue une mission de service public, gratuite et obligatoire, encadrée par le droit public international et national. Pour exercer cette mission, les CROSS s'appuient sur les moyens sur zone, et disposent des moyens aéronavals et terrestres des administrations et de la SNSM. Les cas de demandes de remorquage, dans lesquels la vie de l'équipage n'est pas en danger imminent, ne relèvent pas du secours en mer mais de l'assistance aux biens (navires). Cette activité n'est pas de la compétence des services de l'État mais du domaine privé. Elle est encadrée par le droit maritime. Dans ce domaine, le principe est la rémunération d'assistance ou du contrat de remorquage et la libre concurrence des entreprises de remorquage. Afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens, dans le respect des principes du droit maritime, les CROSS appliquent la présente procédure.

II) - DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

Remorquage et assistance aux biens

- Convention internationale sur l'assistance faite à Londres le 28 avril 1989
- Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautique et maritime IAMSAR, vol 1 § 527
- Loi n°67-545 du 7 juillet 1967 modifiée relative aux événements de mer
- Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.
- Loi n°2001-74 du 30 janvier 2001 portant ratification de la Convention de 1989 sur l'assistance.
- Décret n° 2002-645 du 23 avril 2002 portant publication de la Convention internationale de 1989.
- Décret n°68-65 du 19 janvier 1968 relatif aux événements de mer.
- Décret n° 94-991 du 16 juin 1994 relatif à la rémunération de certains services rendus par les navires des administrations civiles de l'État.
- Arrêté du 9 mars 1995 portant rémunération des services rendus par les navires des administrations

Sauvetage des épaves

- Loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 modifiée relative à la police des épaves maritimes
- Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 modifié RELATIF AU REGIME DES EPAVES MARITIMES

Sauvetage des personnes en détresse en mer (SAR)

- Convention de Bruxelles de 1910.
- Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR), faite à Hambourg le 27/4/79.
- Décret n° 85-580 du 5 juin 1985 portant publication de la convention internationale SAR
- 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 Premier Ministre du 29 mai 1990 relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer.
- Instruction Secrétariat d'Etat à la mer n° 978 du 15 octobre 1992 relative aux CROSS.
- Arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'État dans les zones maritimes de la Manche-mer du Nord, de l'Atlantique, de la Méditerranée, des Antilles, de Guyane, du sud de l'océan Indien et dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises.
- Décret du 30 avril 1970 portant reconnaissance d'utilité publique de la SNSM
- Statuts et instructions générales de la Société Nationale de Sauvetage en Mer.
- Arrêté du 21 juin 2006 portant agrément de la Société Nationale de Sauvetage en Mer.

III) – DÉFINITIONS

Remorquage : Opération par laquelle un navire remorqueur accepte, à la demande du navire remorqué, d'assurer la direction et le contrôle d'un navire privé de capacité de manœuvre autonome.

Assistance aux biens : Action pour un navire de porter assistance à un navire en danger de se perdre ou déjà perdu. Une opération d'assistance est tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans les eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux (Convention internationale de Londres du 28 avril 1989). Les personnes et les biens ne sont pas toujours en situation de danger imminent lorsque les

PROCÉDURE REMORQUAGE – ASSISTANCE AUX BIENS – SAUVETAGE D'ÉPAVE

moyens de sauvetage arrivent sur les lieux. Toutefois, en l'absence d'une intervention rapide du dispositif SAR, leur situation aurait très bien pu se dégrader. Dans ce genre d'incident, même si la présence du dispositif SAR a probablement empêché des pertes éventuelles de vies ou de biens, le dispositif SAR est seulement crédité d'assistance (Volume 1 du manuel international de recherche et de sauvetage aéronautique et maritime IAMSAR, paragraphe 527).

Sauvetage des épaves : Opération destinée à mettre une épave « à l'abri des atteintes de la mer et de la convoitise d'autrui ». Constituent des épaves maritimes les objets, engins flottants ou navires en état de non-flottabilité ou d'innavigabilité, abandonnés leur propriétaire ou leur équipage, soit échoués sur le rivage, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales ou en haute mer, à l'exception des biens culturels maritimes.

Sauvetage des personnes (SAR) : Opération destinée à récupérer des personnes en détresse, à leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr (manuel IAMSAR). L'obligation de porter secours couvre l'ensemble des opérations de sauvetage, depuis la mise hors de péril immédiat de la personne sauvée, jusqu'à son arrivée dans un lieu sûr où elle est considérée définitivement hors de danger et prise en charge par les autorités compétentes (Convention SAR).

MAYDAY : le signal radiotéléphonique international de détresse MAYDAY est utilisé pour indiquer qu'un véhicule mobile se trouve en détresse et qu'il a besoin d'une assistance immédiate .

PAN-PAN : le signal radiotéléphonique international d'urgence PAN-PAN, répété trois fois, indique une incertitude ou une alerte et est suivi par l'indication du caractère de l'urgence. Il est utilisé quand la sécurité d'un véhicule mobile est en danger ou quand il existe un danger de nature à rendre une assistance nécessaire.

SECURITE : le signal radiotéléphonique international SECURITY est utilisé pour les messages de sécurité de la navigation ou pour lancer d'importants avertissements météorologiques.

IV) – ABREVIATIONS

AVURNAV : Avis Urgent aux Navigateurs
CND : Coordonnateur National Délégué
CMS : Coordonnateur de la Mission de Sauvetage (SMC : Search Maritime Coordinator)
CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DDAM : Direction Départementale des Affaires Maritimes
IAMSAR : International Aeronautical and Maritime Search And Rescue Manual
SAR : Search And Rescue – Recherche et sauvetage
SITREP : Situation report
SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer
VHF : Very High Frequency

V) – PROCÉDURE

V-1) - ANALYSE DE L'ALERTE

Lorsqu'un navire victime d'un incident technique sollicite une assistance aux biens et que le CROSS en est informé, le CMS apprécie si la situation relève d'un sauvetage de personnes ou d'une assistance aux biens. Cette distinction s'opère notamment sur la base des critères suivants :

- les circonstances de l'évènement permettant objectivement de qualifier l'existence d'un danger potentiel,
- les conditions météorologiques en cours ou à venir,
- l'environnement dans lequel a lieu l'évènement,
- l'état du navire et le type d'avarie signalée, notamment ses conséquences sur la manoeuvrabilité du navire,
- l'état des personnes impliquées (malades, blessées, choquées ou paniquées...)

PROCÉDURE REMORQUAGE – ASSISTANCE AUX BIENS – SAUVETAGE D'ÉPAVE

- les capacités du responsable du bord et de l'équipage à rester en sécurité sans appui immédiat,
- l'appréciation par le responsable du bord sur la sécurité de son équipage.

L'appréciation de la situation de danger potentiel pour les personnes relève du CMS. Le CMS qualifie l'opération en tenant compte notamment des situations-types suivantes :

- **Remorquage ou assistance aux biens :**

Par conditions météorologiques favorables, un voilier encalminé, en avarie de moteur mais ayant ses voiles en bon état, un navire dont l'équipage est capable de réparer une avarie dans des délais de sécurité, un équipage non paniqué, s'estimant en sécurité et sollicitant une aide matérielle constituent des événements impliquant le déclenchement d'une opération de remorquage.

L'absence de personnes à bord d'un navire conduit à conclure à l'existence d'une opération d'assistance aux biens. La notion d'assistance se caractérise par l'existence d'un danger potentiel de perte pour le navire. Le danger n'est pas obligatoirement constitué d'une situation périlleuse, une situation délicate suffit. Dans le cas d'un échouement par mer calme, il y a danger pour le navire, susceptible de se perdre ou d'éprouver de graves avaries. De même, il y a danger lorsqu'un navire échoué n'a plus l'usage de ses hélices. Enfin, il peut y avoir danger pour la navigation lorsqu'un navire se trouve à la dérive sans équipage.

Les événements suivants peuvent donner lieu à une opération d'assistance aux biens : perte de manœuvrabilité due à une avarie de propulsion (avarie moteur) ou d'appareil à gouverner, assistance technique, dépannage, assèchement, déséchouement, avitaillement en carburant ou en combustible, avitaillement en électricité (batterie), immobilisation dans un engin de pêche, orin, bout dans l'hélice, ancre engagée. Les différentes situations peuvent être qualifiées de remorquage ou d'assistance après l'événement par le juge.

- **Sauvetage d'épave :**

L'absence de personne à bord d'un navire en état de non-flottabilité ou d'innavigabilité trouvé en mer ou sur le rivage conduit à conclure à l'existence d'une opération de sauvetage d'épave (navire à la dérive ayant rompu ses amarres, épave échouée ...). Le CROSS cherche alors à identifier le propriétaire du navire et le met en relation avec les entreprises de remorquage. Ces dernières rendent compte au CROSS de leur action. Lorsque le sauvetage peut être dangereux ou que la nature de l'épave n'est pas déterminée, et qu'un doute subsiste quant à sa dangerosité, le découvreur peut s'abstenir de la sauver.

- **Sauvetage des personnes (SAR) :**

Deux cas peuvent se présenter : soit il y a une certitude sur la réalité d'un danger menaçant des personnes en mer, soit il y a un doute sur la présence en mer de personnes en danger et une opération de recherche doit être déclenchée pour lever ce doute. Dans les deux cas, ces opérations sont qualifiées d'opération SAR. Dès lors que des personnes se trouvent à bord du navire et qu'il existe un risque même faible de mise en danger de ces personnes, l'opération est qualifiée d'opération SAR. Un malade, un blessé à bord, une voie d'eau, un incendie, un navire désemparé, sur le point de sombrer ou de se dresser à la côte par mauvais temps, constituent des événements impliquant le déclenchement d'une opération de secours en mer.

- **Sauvetage des personnes (SAR) impliquant une assistance au navire :**

En pratique, il est fréquent que l'organisme chargé du sauvetage des personnes en détresse contribue simultanément au sauvetage des personnes et à l'assistance aux biens, ces deux notions étant souvent très interpenétrées et parfois difficiles à distinguer, notamment lorsque :

- l'assistance directe au navire, sans transfert de son équipage, constitue le moyen le plus adapté pour mettre ce dernier hors de danger, au sens de la définition juridique du sauvetage,

PROCÉDURE REMORQUAGE – ASSISTANCE AUX BIENS – SAUVETAGE D'ÉPAVE

- après transfert de l'équipage à bord de l'unité de sauvetage, la récupération du navire s'avère justifiée pour la sécurité du plan d'eau, et doit être réalisé dans l'urgence.

La présence de personnes à bord du navire nécessitant une assistance ou un remorquage doit conduire à s'interroger sur l'existence d'un risque, même faible, de mise en danger des personnes, susceptible de faire qualifier l'opération de sauvetage. La présence d'une personne sur un navire privé de capacité de manoeuvre autonome ou sur un navire échoué n'ayant plus l'usage de ses hélices, constitue une situation de personne en danger et commande de mener conjointement une opération de secours aux personnes et une opération d'assistance aux biens. L'expérience révèle par ailleurs qu'une avarie est susceptible d'entraîner chez certaines personnes un stress intense pouvant les mettre à terme en grande difficulté, du fait de leur inexpérience et du caractère parfois irrationnel, voire dangereux, de leurs réactions (volonté d'abandon du navire, en l'absence de péril immédiat, initiatives intempestives) pour lequel le déclenchement une opération de sauvetage s'avère nécessaire.

V-2) - OPÉRATION SAR

Lorsque, au vu des critères de l'analyse, le CMS estime nécessaire d'organiser une opération de recherche ou de sauvetage des personnes, il applique la procédure globale recherche et sauvetage P-SAR. Le CMS fait appel aux moyens maritimes, aériens et terrestres, publics ou privés, qui lui paraissent les mieux adaptés à l'opération de recherche et de sauvetage en mer à mener, compte tenu des circonstances. Les stations de sauvetage et les navires sur zone se voient confier l'opération, notamment en fonction de leurs capacités d'intervention et de leur proximité. S'il l'estime nécessaire, le CMS peut faire diffuser un relais de détresse (MAYDAY RELAY) ou un message d'urgence (PAN-PAN). Lorsqu'un navire sur zone accuse réception du message, le CMS peut l'engager dans l'opération s'il juge ce moyen approprié à la situation. Les moyens engagés par le CMS sont placés sous son contrôle opérationnel auprès duquel ils prennent leurs directives, qu'ils exécutent strictement.

V-3) - OPERATION DE REMORQUAGE, D'ASSISTANCE OU DE SAUVETAGE D'ÉPAVE¹

Lorsque le CMS estime que la situation ne nécessite pas une opération de secours aux personnes mais une opération de remorquage, d'assistance aux biens ou de sauvetage d'épave, ce dernier :

- demande au navire impliqué s'il sollicite ou non une assistance,
- informe le demandeur du caractère rémunéré de l'assistance maritime. S'il estime qu'il s'agit d'une opération de confort, le CROSS peut faire remarquer au demandeur que les fréquences de détresse et de sauvetage n'ont pas vocation à servir à ce type d'appel, mais qu'il sera donné suite à sa demande.
- si la demande est maintenue, fait diffuser sur le canal VHF 16 un message PAN-PAN relayant à tous les navigateurs sur zone un avis de demande d'assistance (message SECURITE dans le cas d'une épave). Ce message est diffusé sur tous les émetteurs couvrant la zone concernée et réitéré sur décision du CMS,
- la mention de cette diffusion est portée au journal opérations du CROSS (fiche opération).

Dans ces opérations, il est rappelé que :

- les CROSS n'assurent pas la direction des opérations de remorquage, d'assistance aux biens et de sauvetage d'épave,
- tout navire à la mer est susceptible de proposer ses services au propriétaire ou chef de bord du navire,
- le propriétaire ou chef de bord du navire en difficulté choisit librement le moyen de son assistance conformément aux règles de droit privé,
- Les CROSS ne contactent par téléphone aucun organisme susceptible de prêter assistance dans la zone de l'assisté. Sur demande de l'assisté, ils lui communiquent les coordonnées de ces organismes.

¹Nb: au plan strictement opérationnel, la procédure est identique qu'il s'agisse de remorquage, d'assistance aux biens ou de sauvetage d'épave.

V-3.1) -Réponse aux messages PAN-PAN :

En cas de réponse aux messages PAN-PAN, le CROSS met en contact l'appelant avec les unités ayant répondu. Lorsqu'une unité a passé un contrat d'assistance ou de remorquage avec l'appelant, le CROSS informe, le cas échéant, les autres unités qu'elles ne sont plus concernées.

Le CROSS se tient informé de l'évolution de l'assistance jusqu'à la fin de la prestation, dans un seul but de sécurité. Dans les cas où un contact direct entre les deux parties ne peut être établi, le CROSS peut être appelé à faire le relais radio entre l'assistant et l'assisté sans entrer dans des considérations commerciales ou techniques. Le CROSS se tient informé des délais de ralliement ou d'appareillage du prestataire, de son HPA puis de son arrivée effective sur zone, de l'action d'assistance et du retour à quai de l'assisté et de l'assistant.

L'assistance matérielle à des navires en difficulté donne lieu à la passation d'un contrat d'assistance maritime de droit privé entre l'assistant et l'assisté, selon le principe du «no cure, no pay» ou contrat de remorquage forfaitaire. Le CROSS n'est pas partie prenante à ce contrat. Il reste extérieur à toute négociation commerciale. En aucun cas, il ne communique de tarifs d'assistance. Il appartient aux différents prestataires de proposer leurs services, d'annoncer leurs tarifs et de négocier leurs contrats d'assistance ou de remorquage.

Le CROSS doit se tenir informé de l'intervention des entreprises de remorquage afin d'éviter toute interférence avec l'action éventuelle des moyens de secours. Lorsqu'une remorque a été passée par une unité, celle-ci poursuit, sauf raisons techniques particulières, l'assistance jusqu'à l'arrivée au port. Après engagement d'un moyen SNSM pour une mission d'assistance, cette dernière ne doit pas lui être retirée en cours d'exécution pour la confier à une entreprise de remorquage.

Compte tenu de l'évolution de la situation lors d'une opération de remorquage, le CMS a toujours la possibilité de requalifier l'opération d'assistance aux biens en opération de sauvetage. Le moyen engagé passe alors sous le contrôle opérationnel du CROSS.

V-3.2) – Absence de réponse aux messages PAN-PAN :

En absence de réponse aux messages PAN-PAN et suivant l'appréciation que le CMS fait de la situation, celui-ci engage une opération d'assistance préventive visant à mettre l'équipage du navire à l'abri du danger auquel l'expose le défaut d'intervention. La décision du CMS repose sur des considérations liées aux circonstances ainsi qu'aux capacités estimées de l'équipage à assurer sa propre sécurité.

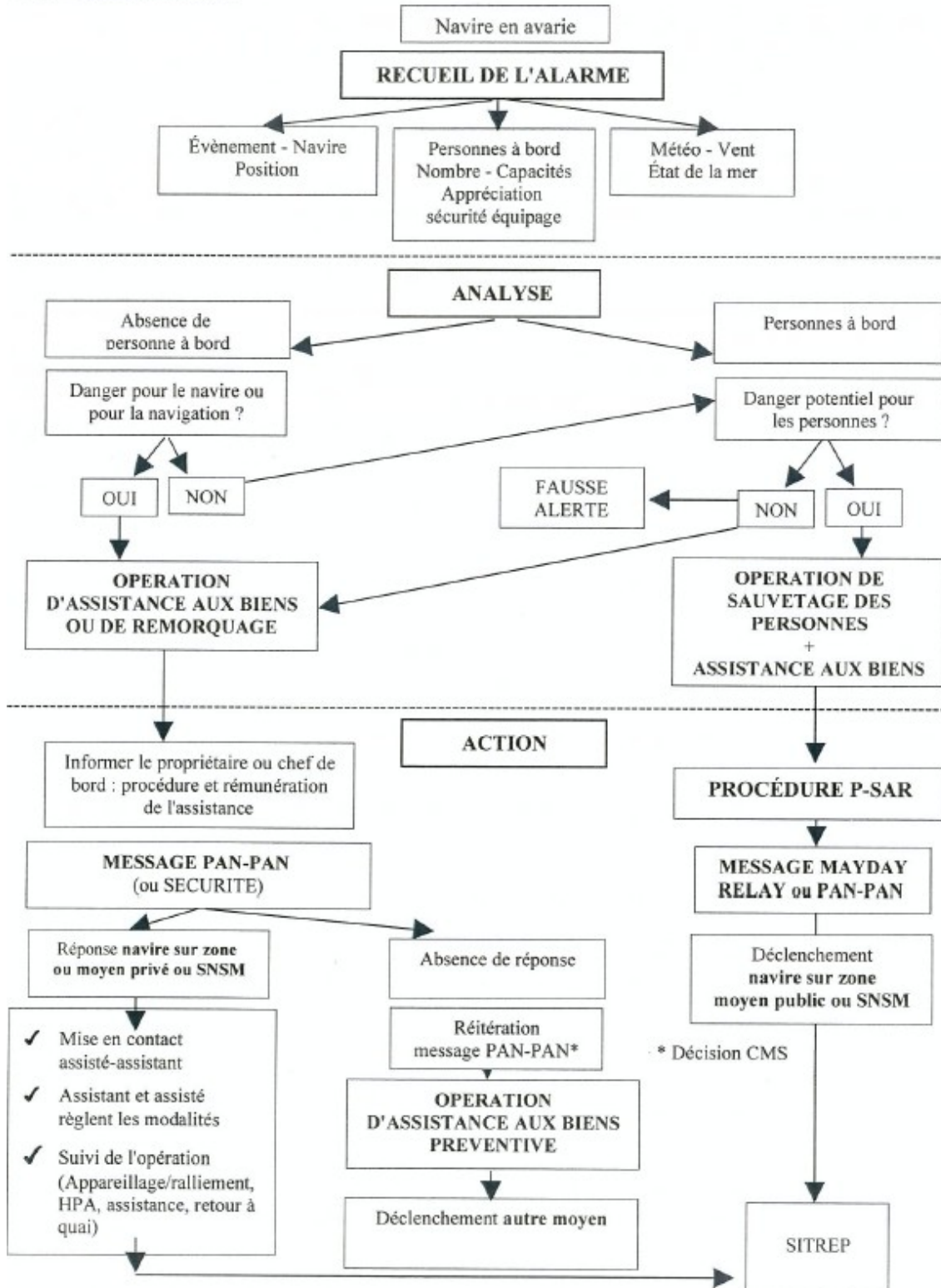
De même, en l'absence de réponse à des messages SECURITE signalant la présence d'une épave, et en l'absence de propriétaire identifié, le CMS transmet cette information nautique au CND (Coordonnateur National Délégué) en vue de l'établissement d'un AVURNAV (Avis Urgent aux Navigateurs). Il informe également la Préfecture maritime, qui peut déclencher une opération de sauvetage préventive, pour faire cesser un danger pour la navigation.

Après réitération de l'appel à tous les navires, et sans réponse à ce message, le CROSS peut solliciter tout moyen.


VI) - DISPOSITIONS POST-OPERATIONS

Au terme de la loi n°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, il appartient à tout navigateur de rédiger un rapport de mer. Ce rapport, visé par les DDAM, atteste des événements pour toute action ultérieure (assurance, expertise, actions contentieuses ...). Il n'appartient pas au CROSS de rédiger ce rapport de mer. Il est rappelé, par ailleurs, que le SITREP (*Situation report*) d'une opération d'assistance n'est pas diffusé à d'autres destinataires que les autorités SAR listées en annexe de l'instruction du Premier Ministre du 29 mai 1990 portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer.

VII) – LOGIGRAMME



◆ Procédure « navires en avarie » CROSS MED

	INSTRUCTION DAM 090.09	ANNEXE COMPLEMENTAIRE
	NAVIRES EN AVRIE	VERSION DU 01/05/2010

1. FICHE AVARIE

Toute avarie survenant sur un navire de plaisance, à voile ou à moteur, doit faire l'objet de la prise d'alerte conformément à la fiche dédiée (cf annexe 4).

La prise d'alerte est effectuée par l'adjoint de quart sous la responsabilité du chef de quart. L'adjoint de quart conduit le questionnaire avec le responsable du navire de plaisance. Les questions posées sont celles adaptées aux circonstances et aux réponses fournies par le responsable du bord.

Une fois la fiche remplie, l'officier de permanence procède explicitement aux conclusions en qualifiant lui-même la nature du risque encouru par l'équipage. Il peut requalifier le risque encouru par les personnes à bord.

La fiche est visée par l'officier de permanence et versée au dossier.

2. QUALIFICATION du RISQUE → MODES OPERATOIRES

Par l'intermédiaire de la fiche de prise d'alerte, l'officier de permanence détermine le risque encouru par les personnes présentes à bord.

Le risque constitue le niveau d'exposition aux dangers de la zone. L'analyse du risque s'appuie sur l'état du flottage, la maîtrise de la situation par le responsable, l'état psychologique des personnes présentes à bord et sur les conditions de mer. Le risque peut être élevé ou faible.

Si le risque est jugé **élevé**, la réaction est immédiate, la réponse du CROSS doit être conforme à la P SAR.

Si le risque est jugé **faible**, le mode opératoire est défini ci-dessous.

En tout état de cause, l'absence de contact avec le plaisancier en avarie doit conduire, faute d'éléments d'appréciation, à mener une opération SECMAR suivant la procédure P. SAR.

2.1. Tableau : risque faible pour les personnes (logigramme 1)

L'officier de permanence considère que le niveau d'exposition au danger est **faible**. Le CROSS tente, dans un premier temps, de guider le requérant vers une solution lui permettant de surmonter seul la difficulté. L'officier de permanence se fixe par ailleurs un délai à partir duquel une action du CROSS sera décidée.

S'il est impossible pour le requérant de faire appel à un concours extérieur, le CROSS procède à la diffusion d'un message type « PAN PAN » pour informer les navires sur zone d'une demande de concours technique au profit d'un navire en avarie.

chef de service RECHERCHE & SAUVETAGE	Signé : Aymeric de Chermont
--	-----------------------------

Deux situations sont alors possibles :

- réponse au message PAN PAN
- absence de réponse au message PAN PAN

a) *En cas de réponse au message du type « PAN PAN » :*

Quel que soit le navire qui répond au message (particulier, SNSM, société spécialisée), le CROSS met en relation le navire se signalant avec le requérant pour confirmer le concours : **conférence à trois à privilégier**.

Si ce choix est confirmé, le CROSS peut guider le navire vers la position du requérant. Le CROSS n'effectue qu'un suivi de navigation.

A tout moment, en cas d'évolution de la situation, le CROSS peut reprendre le contrôle de l'opération.

Le dossier est enregistré dans la rubrique SECMAR classification MAS. (main courante + fiche SECMAR)

Dans cette situation, le CROSS ne joue qu'un rôle d'interface entre le requérant et le prestataire. Le CROSS ne procède à aucun engagement de moyen. Le requérant est au centre de la décision.

b) *En cas d'absence de réponse au message du type « PAN PAN » :*

Au terme du délai fixé et en cas d'absence d'évolution de situation, le CROSS procédera à une mise en sécurité préventive de l'équipage.

Dans cette situation, le CROSS prend le contrôle de l'opération en décidant du moyen d'intervention et du lieu de refuge de l'équipage.

La mise en sécurité préventive d'un plaisancier en avarie s'effectue alors selon la procédure suivante :

- **Détermination de l'idée de manoeuvre** pour la mise en sécurité des personnes. La manoeuvre peut consister en un remorquage par voie nautique ou une évacuation de l'équipage par voie aérienne ou nautique.
- **Détermination du lieu le plus adapté** pour la mise en sécurité des personnes à bord. Le lieu ciblé doit permettre la reprise du cours normal de la vie des personnes impliquées.
- **Détermination du moyen le plus adapté** pour la mise en sécurité des personnes. Ce moyen peut être nautique ou aérien.

→ En cas de remorquage : **le CROSS indique au requérant que le choix du moyen se porte a priori vers un moyen nautique de la SNSM en tant qu'association agréée pour le sauvetage.**

- le CROSS cible le lieu refuge et fait en sorte de connaître la disponibilité du quai d'accueil pour navires en avarie.
- le CROSS engage la Station SNSM la plus adaptée. Le choix doit être guidé par l'aspect technique du remorquage, par la localisation de la station sollicitée, afin de réduire au maximum le temps consacré à la phase de mise en sécurité.
- le CROSS effectue un suivi d'opération.

→ En cas d'évacuation par voie aérienne ou nautique :

- si le CROSS engage un moyen aérien, le dispositif aéroSAR doit être au minimum impacté.
- Quel que soit le mode d'évacuation, le CROSS avise l'autorité maritime de la situation du navire en dérive (AVURNAV) et diffuse un message SECURITE adapté. Tout navire peut alors porter assistance au navire dépourvu d'équipage selon le principe du « no cure no pay ».

Le dossier est classé MAS (main courante / SITREP / fiche SECMAR) : le risque encouru n'a pas évolué / le CROSS décide d'agir préventivement.

Un dossier RSM est par ailleurs ouvert pour navire à la dérive avec report d'information nautique par les moyens techniques adaptés.

2.2 Tableau : risque élevé pour les personnes (logigramme 2)

L'officier de permanence considère que le niveau d'exposition au danger est élevé.

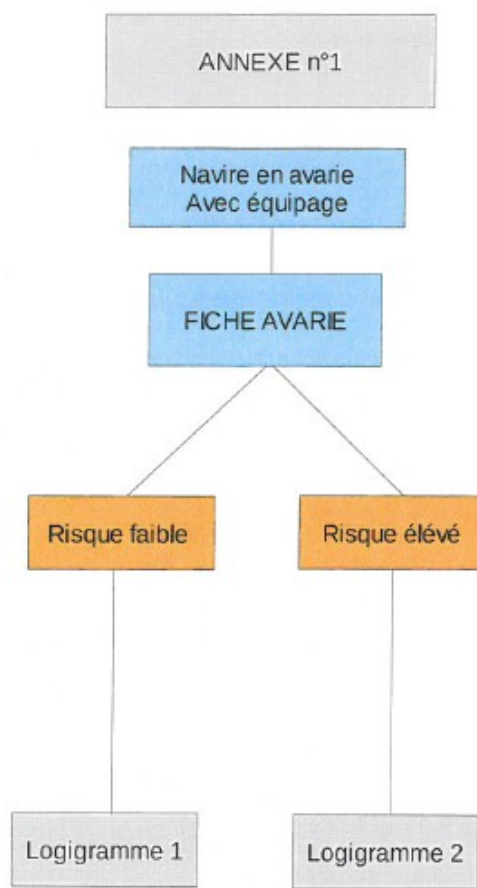
RAPPEL de la procédure à appliquer (conforme à P-SAR):

- **Diffusions** par le CROSS d'un message adapté : relais de détresse ou urgence
- **Mise en pré-alerte du moyen** le plus adaptée (appel au responsable du moyen : pilote / patron)
- **En cas de réponse d'un navire sur zone**, analyse effectuée par le CROSS pour s'assurer que le navire ayant accusé réception du message a la capacité de mener l'opération.
- **En cas d'absence de réponse**, engagement du moyen pré-alerté avec instructions suivantes à donner :
 - analyse de situation sur zone, à transmettre au CROSS;
 - si le sauvetage se caractérise par un remorquage pour une mise en sécurité de l'équipage, le remorquage se fera vers le port décidé par le CROSS.
Dans ce cas, et dans la mesure du possible, le CROSS aura préalablement pris contact avec la capitainerie du port ciblé pour s'assurer des possibilités d'accueil du navire en avarie.

En cas d'appel téléphonique ou radiophonique d'une société spécialisée dans l'assistance/remorquage, le CROSS fournit pour information les éléments connus sur l'évènement.

Si le plaisancier exige absolument un retour vers le port d'attache (différent du port le plus proche), le CROSS indiquera au plaisancier que les moyens mis en œuvre par le CROSS n'effectuent pas *a priori* ce genre de service mais effectuent, conformément aux directives du CROSS, une mise en sécurité vers le port décidé par le CROSS. Il appartient au plaisancier de contacter une société spécialisée dans le remorquage pour effectuer le transit vers le port d'attache.

Le dossier est classé dans la rubrique SECMAR / SAR.



chef de service RECHERCHE & SAUVETAGE	Signé : Aymeric de Chermont
--	-----------------------------

ANNEXE n°2

LOGIGRAMME N°1

Risque faible

Possibilité de surmonter
difficultés

Réponses positives

Plaisancier s'organise
pour surmonter difficultés

CROSS:
Suivi de situation

Réponses négatives

Diffusion message
d'information "PAN PAN"

Réponse par un navire

CROSS:
Suivi de situation

Absence de réponse

Fixation délai
avant opération mise en sécurité préventive

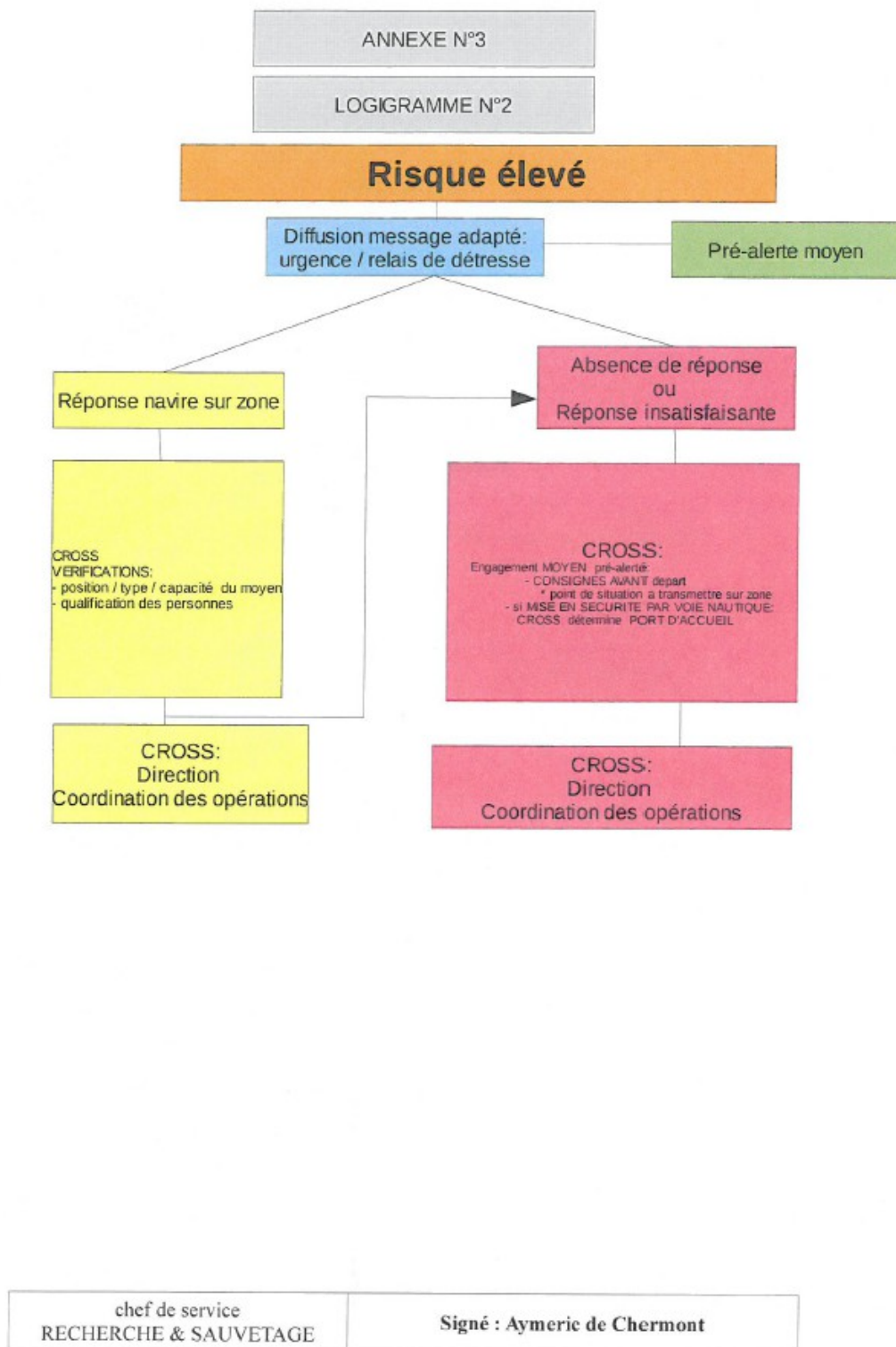
Réponse au message
d'information
dans le délai fixé

Absence de réponse
dans le délai fixé

Mise en sécurité préventive

CROSS :
- choix du lieu d'accueil
- vérification de place disponible si port ciblé
- détermination du moyen SNSM adapté
si remorquage ou évacuation par voie nautique
- engagement moyen

chef de service RECHERCHE & SAUVETAGE	Signé : Aymeric de Chermont
--	-----------------------------



ANNEXE 4

CROSS MEDITERRANEE		FICHE PRISE D'ALERTE		NAVIRE DE PLAISANCE EN AVARIE	
OPERATION N°		DATE : / / 20.....		HEURE : : (locale)	
ORIGINE DE L'ALARME : <input type="checkbox"/> NAVIRE IMPLIQUE <input type="checkbox"/> AUTRE :					
MOYEN : <input type="checkbox"/> VHF <input type="checkbox"/> TPH <input type="checkbox"/> AUTRE :					
NATURE DE L'AVARIE					
POSITION	NPI / dont enfants	CARACTERISTIQUES		SITUATION	
SECTEUR :		NOM DU NAVIRE :		<input type="checkbox"/> À LA DÉRIVE	
Φ° 'N		TYPE / MARQUE		<input type="checkbox"/> AU MOUILLAGE	
G° 'E	_____ / _____	LONG : M			
AZ / DISTANCE _____ / _____ / _____		COULEURS : _____			
		DETAILS PARTICULIERS			
QUESTIONNAIRE D'AIDE A LA DECISION					
Nom du requérant (de préférence le responsable de l'équipage)					
Tel portable					
QUESTIONS		O N NC			
problème particulier de santé ?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
dangers à proximité ?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SI DANGERS, gilets de sauvetage capelés ?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d'autres navires sur zone ?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
possibilité de contacter une personne à terre ou une société de remorquage ?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
QUESTION MTO					
ETAT DE LA MER		<input type="checkbox"/> Calme <input type="checkbox"/> Agitée <input type="checkbox"/> Forte			
QUALIFICATION DU RISQUE ENCOURU PAR ÉQUIPAGE (réservé OFFICIER DE PERMANENCE)					
<input type="checkbox"/> FAIBLE		<input type="checkbox"/> ÉLEVÉ			
REQUALIFICATION DU RISQUE (réservé OFFICIER DE PERMANENCE)					
<input type="checkbox"/> OUI		<input type="checkbox"/> NON			
VISA OFFICIER					

ANNEXE 4

CROSS MEDITERRANEE		FICHE PRISE D'ALERTE		NAVIRE DE PLAISANCE EN AVARIE	
OPERATION N°		DATE : / / 20.....		HEURE : : (locale)	
ALARM ORIGIN :		<input type="checkbox"/> SHIP <input type="checkbox"/> ELSE : _____			
MEANS :		<input type="checkbox"/> VHF <input type="checkbox"/> TPH <input type="checkbox"/> ELSE : _____			
NATURE OF PROBLEM		_____			
POSITION	NPI / CHILDREN	CHARACTERISTICS		SITUATION	
AREA : _____ Φ _____° _____'N G _____° _____'E BEARING / DISTANCE _____/_____/_____	_____/_____	NAME OF SHIP : _____ TYPE / BRAND _____ LENGTH : _____M COLORS : _____ DETAILS _____		<input type="checkbox"/> ADRIFT <input type="checkbox"/> ANCHORAGE	
QUESTIONNAIRE D'AIDE A LA DECISION					
Name of the involved person (person in charge of the crew) _____					
cell phone _____					
QUESTIONS		O N NC			
Problem of health on board ?		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
dangers closed to you ?		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
IF DANGERS, lifejackets on you ?		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
Any others ships in vicinity ?		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
Possibility to contact someone ashore or a tug society ?		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
QUESTION MTO					
Sea state		<input type="checkbox"/> Calm <input type="checkbox"/> moderate <input type="checkbox"/> rough			
QUALIFICATION DU RISQUE ENCOURU PAR ÉQUIPAGE (réservé OFFICIER DE PERMANENCE)					
<input type="checkbox"/> FAIBLE		<input type="checkbox"/> ÉLEVÉ			
REQUALIFICATION DU RISQUE (réservé OFFICIER DE PERMANENCE)					
<input type="checkbox"/> OUI		<input type="checkbox"/> NON			
VISA OFFICIER					

- ◆ Procédure particulière CROSS MED été 2013

	Fiche communication	Réf.
	CMS / Officiers de permanence – La Garde	IP-SMQ-01

AC2AM Eric LEFEBVRE
Directeur du CROSS Méditerranée
signé : Eric Lefebvre

Version 3	Date : 21/09/2012	Page 1 sur 2
-----------	-------------------	--------------

◆ Procédure « assistance en mer » - CROSS CORSEN

CROSS CORSEN	PROCEDURE 142	OS-CCO-01 SECMAR
-------------------------	----------------------	---------------------

PROCEDURES PARTICULIERES CONDUITE DES OPERATIONS D'ASSISTANCE A LA PLAISANCE
--

Ref : instruction DAM/SM1/ n° 090/09 relative aux interventions respectives des services de secours et des entreprises de remorquage et de dépannage en mer.

§ 1 Généralités

Une opération ne peut être qualifiée d'assistance que si les conditions suivantes sont réunies :

- 1- il faut une **absence totale de danger** pour l'équipage dans un délai raisonnable (déterminé en fonction de la proximité des roches, du courant, de la marée, de la capacité à rester en sécurité)
- 2- il faut une **demande formelle d'assistance exprimée par le chef de bord**, skipper ou capitaine du navire impliqué

Le CROSS doit clarifier la situation en posant les questions directement au chef de bord, skipper ou capitaine du navire impliqué afin d'analyser la situation et qu'il réponde en toute connaissance à la question « Demandez-vous assistance ? »

§ 2 Interrogation initiale

lorsqu'un navire victime d'un incident technique sollicite une assistance, le chef de quart apprécie si la situation relève d'un sauvetage de personnes ou d'une assistance aux biens. L'interrogation du chef de bord, skipper ou capitaine si la situation le permet, devra se faire de la manière suivante :

- Quelle est la nature du problème ?
- Quel est l'état de votre navire ? (voie d'eau, flottabilité, manœuvrabilité)
- Où vous situez vous ? (proche côte, zone de courant, roches, estimation de dérive)
- Quelles sont les conditions météo sur zone ?
- Quel est l'état de santé des personnes bord ?
- Avez vous la capacité de rester en sécurité sans appui immédiat ?

§ 3 Classification de l'opération

Au vu des éléments recueillis par le chef de quart, le CMS apprécie les éléments et qualifie la mission :

**CROSS
CORSEN****PROCEDURE 142****OS-CCO-01
SECMAR**

PROCEDURES PARTICULIERES

CONDUITE DES OPERATIONS D'ASSISTANCE A LA PLAISANCE

- **d'opération SAR** s'il y a le moindre doute sur la sécurité des personnes. Les navires signalés en dérive ou échoués sans équipage bord rentrent dans ce cas dès lors que l'on n'a pas la certitude qu'il s'agit d'une rupture de mouillage.

- **d'opération d'assistance** si le navire et son équipage ne courent priori aucun risque. Cette qualification initiale peut évoluer en fonction des circonstances et il est donc primordial de maintenir un lien permanent entre le CROSS et le navire qui connaît des difficultés.

Lorsqu'il n'y a pas de contact direct entre un navire en difficulté et le CROSS (appel reçu via témoin par exemple) l'opération ne peut **jamais** être qualifiée d'assistance et donc dans tous les cas on qualifiera l'opération en **SAR** car l'absence de communication avec le navire en difficulté constitue un facteur aggravant et laisse un doute quant à la nature de la difficulté

§ 4 Mesures à prendre

En cas d'opération SAR le CMS applique les procédures nationales et de Corsen

En cas d'opération d'assistance, le CROSS doit suivre la procédure suivante :

- demander au navire impliqué s'il sollicite une assistance ;
- faire diffuser au moins 2 fois à 3 minutes d'intervalle sur VHF 16 un message pan-pan relayant tous les navires sur zone un avis de demande d'assistance ;
- recueillir les propositions (si un moyen se propose : lui demander le délai avant ralliement et prévoir des contacts réguliers) ;
- faire part des propositions recueillies au capitaine du navire demandeur qui **est le seul à pouvoir choisir**.
- Faire connaître à tous les navires sur zone par un message PAN complémentaire le nom du navire qui porte assistance au navire demandeur. Ce message PAN clôturera ainsi la demande d'assistance.

Nota : il est rappelé que le CROSS ne peut pas décider de faire appareiller un moyen d'une société privée. Si une société privée appelle, il appartient au CROSS de lui demander si elle se rend effectivement sur zone, une réponse formelle est alors attendue.

CROSS CORSEN	PROCEDURE 142	OS-CCO-01 SECMAR
-------------------------	----------------------	-----------------------------

PROCEDURES PARTICULIERES CONDUITE DES OPERATIONS D'ASSISTANCE A LA PLAISANCE

§ 5 Rappels sur les choix des moyens et autres principes

§ 5.1 Choix du moyen en cas d'opération d'assistance ou de remorquage

Bien que chargé de la diffusion du message PAN, le CROSS ne dirige pas les opérations d'assistance : son rôle consiste avant tout à assurer la mise en relation entre l'appelant et les navires ayant répondu à la demande d'assistance.

Tout navire (privé ou public) peut proposer son assistance.

Le choix du moyen appartient au propriétaire, chef de bord, skipper ou capitaine du navire demandeur, qui retiendra le moyen qu'il juge le plus apte à sa situation.

En l'absence de réponse au message PAN, le CROSS peut proposer au requérant de le mettre en relation avec un moyen SNSM ou un moyen public susceptible de lui porter assistance. Le CROSS peut, dans ce cas, être amené à déclencher un moyen SNSM ou public, après accord et à la demande du requérant.

Dans tous les cas, le CROSS doit suivre une opération jusqu'à la mise en sécurité définitive de l'équipage et du navire assisté et de l'équipage et du navire portant assistance.

§ 5.2 Rappels divers

1- Il y a assistance si et seulement si une demande formelle d'assistance du propriétaire, chef de bord, skipper ou capitaine du navire a été clairement formulée.

2- Toute assistance fait l'objet d'une rémunération, ce principe universel doit être rappelé au chef de bord, skipper ou capitaine du navire.

3- Lorsqu'une opération est qualifiée d'assistance le CROSS ne doit jamais choisir le moyen d'assistance mais doit inviter l'assistant à proposer ses services directement au demandeur s'il le peut. Sinon, le CROSS relayera au demandeur les propositions, charge au demandeur de choisir son assistance.

4- Une fois que le demandeur a fait son choix, le CROSS doit le faire connaître à tous les navires sur zone par un message PAN complémentaire précisant le nom du navire assistant.

Version : 1	Date : 18/12/12	Page 3 sur 4
-------------	-----------------	--------------

CROSS CORSEN	PROCEDURE 142	OS-CCO-01 SECMAR
-------------------------	----------------------	-----------------------------

PROCEDURES PARTICULIERES
CONDUITE DES OPERATIONS D'ASSISTANCE A LA PLAISANCE

5- Un navire en dérive ou échoué est toujours une opération SAR tant qu'il n'y a pas une certitude absolue qu'il n'y a personne bord et qu'il n'y a aucune trace laissant penser qu'il aurait pu y avoir une chute la mer. Donc dans ce cas la diffusion d'un message MAYDAY RELAY s'impose.

6- Lorsqu'un moyen se propose d'assister un navire le CROSS doit impérativement demander le délai avant ralliement ainsi que prévoir des contacts réguliers pour s'assurer que l'opération se déroule normalement jusqu'à la mise en sécurité finale du navire et de son équipage.

Version : 1	Date : 18/12/12	Page 4 sur 4
-------------	-----------------	--------------

◆ Instruction provisoire – Typologie des opérations CROSS



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction Générale des Infrastructures, des Transports
et de la Mer

Direction des Affaires Maritimes

Sous-direction de la Sécurité Maritime

Bureau du Sauvetage et de la Circulation maritime

N° 001.12

Affaire suivie par : Christophe Lutz
christophe.lutz@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01-40-81-70-83 – Fax : 01-40-81-85-11
Objet : instruction SITREP

La Défense, le 11 JAN. 2012

le Directeur des Affaires Maritimes

à

Messieurs les directeurs inter-régionaux
de la mer

Messieurs les directeurs de CROSS et de
MRCC

L'instruction relative à la typologie des opérations et aux règles de rédaction des mains courantes et SITREP est en cours de finalisation.

Ce document qui doit être amendé par un groupe de travail CROSS / SM1 sera présenté aux différents préfets maritimes et permettra de standardiser la rédaction et la classification des opérations dirigées par les centres de sauvetage en mer de métropole et d'outre-mer.

ARRIVÉE LE 17 JAN 2012

VISAS

DIRECTEUR +

DIRE. ADJ.

CSA

CSO SAUV + CROSS + en Cork

CSO SURV

CSO

STIC OPS

ADJUDANT

Classement

Ressources, techniques et habitats
Prévention des risques

Dès le 1er janvier 2012, et sans attendre la signature de cette instruction qui interviendra au cours de l'année, je vous demande de classifier les opérations coordonnées par les centres de sauvetage en mer de la manière suivante :

SAR : Recherche et sauvetage de la vie humaine

1. Au moins une personne sur le domaine maritime est face à un danger vital, grave, imminent ou probable.
2. L'intégrité du flotteur est mise en cause avec une présence humaine à bord.
3. Les personnes requièrent une aide médicale en mer.
4. Une opération de recherche est coordonnée avec ou sans résultat concernant le navire ou la/les personne(s) supposée(s) en danger.

Présent
pour
l'avenir

Copies : Chrono


www.developpement-durable.gouv.fr

La Grande Arche – Parol Sud – 92055 LA DEFENSE CEDEX – Tél : 33 (0)1 40 81 74 43 – Fax : 33 (0)1 40 81 85 11

- MAS : Opération d'assistance aux navires
 1. Les personnes sont saines et sauvées et le floteur est intègre. Une demande d'assistance a été formulée dans laquelle le CROSS ou le MRCC est actif.
 2. L'intégrité du floteur est mise en cause sans présence humaine confirmée à bord.
 3. Le navire a subi une avarie et procède aux réparations.
 4. Le navire fait l'objet d'une opération de maintenance en mer.
- SUR : Mission de sûreté des navires
 1. Le navire fait l'objet d'acte de piraterie, de mutinerie ou de terrorisme.
 2. Le navire cause ou fait l'objet de désordres occasionnant un trouble à l'ordre public.
 3. Le navire fait l'objet d'une alerte SSAS ou de sûreté.
- DIV : Autres événements générant une activité
 1. Autre événement générant une activité non contenue dans les classifications ci-dessus.

En conséquence, les SITREP rédigés pendant et à l'issue des opérations devront clairement mentionner ces distinctions.

Le Directeur des Affaires Maritimes




Philippe PAOLANTONI

◆ Barème de calcul SNSM

SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER
 Association reconnue d'Utilité publique par décret du 30 avril 1970

Héritière de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés et de la Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons



Le Président

N° 62 IG/MA

Courrier arrivé à SM1 le :
5/6/2012


→ RB
+ SM
↳ SM1

Arrivée DAM
page décret du 30 avril 1970 24439

23 MAI 2012

À : *[Signature]*

Paris le 14 mai 2012



Sécurité Maritime (SM)
Courrier Arrivée le
23-05-12

Madame le Ministre,

Madame le ministre de l'Ecologie,
du Développement durable,
des Transports et du Logement
Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer
Direction des Affaires Maritimes
Grande arche, Paroi Sud
92055 PARIS-LA-DEFENSE CEDEX

Objet : Barème de calcul de remboursement des dépenses pour l'assistance aux biens.
P. Jointes : Deux annexes.

A la suite de ma lettre n° SG 41 du 12 juin 2008, vous avez bien voulu approuver le barème de remboursement d'assistance aux biens, appliqué par l'ensemble des stations de sauvetage de la Société Nationale de Sauvetage en Mer depuis le 1^{er} août 2008, et rappelé en annexe 1.

A l'usage, il s'avère que cette grille est mal adaptée à l'activité de nos stations de l'outre-mer, et ne leur garantit pas un apport de ressources suffisant pour compléter de manière satisfaisante leurs budgets de fonctionnement. En effet, l'éloignement, qui entraîne des frais d'expédition et de convoyage qui se répercutent sur tous les produits et les matériels, et les taxes auxquelles nos unités sont systématiquement soumises (octroi de mer, excepté à St Martin), ont pour effet d'augmenter les coûts de mise en œuvre de nos moyens dans des proportions considérables. Le prix de la main d'œuvre spécialisée, à laquelle nous sommes obligés de faire appel de temps à autre (mécaniciens, frigoristes...), de son côté, est notablement plus élevé qu'en métropole.

Pour ces raisons, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir approuver la nouvelle grille tarifaire jointe en annexe 2, à l'usage des stations SNSM situées dans les départements et collectivités d'outre-mer. Elle a été calculée en appliquant une majoration de 25% à la grille standard, appliquée actuellement en métropole.

En espérant que vous pourrez donner une suite favorable à ce dossier, je vous prie de recevoir, madame le ministre, *l'assurance de ma haute considération.*

Vice-amiral d'escadre (2s) Yves LAGANE
Président de la SNSM

[Signature]

Copies : SG (visa acquis) - IGx - Adj/Ops - CT - Chrono

ANNEXE 1

ANNEXE

Barème horaire de remboursement des dépenses pour secours aux biens

(valeur en euros, 1^{er} août 2008)

L = longueur du bateau SNSM	L = longueur hors tout du bateau secouru		
	L < 12 m	12 m ≤ L < 25 m	L ≥ 25 m
L < 7 m	150	170	190
7 m ≤ L < 8,9 m	160	180	210
8,9 m ≤ L < 13 m	255	285	330
L ≥ 13 m	345	425	500

Le coût forfaitaire de récupération d'une planche à voile ou d'un kite surf est de 100 euros, quel que soit le moyen employé et la durée de l'intervention.

Les VNM (jet ski) sont considérés comme des navires de moins de 7 mètres.

ANNEXE 2

Barème horaire de remboursement des dépenses pour secours aux biens

Zone outre-mer

(valeur en euros, 1^{er} juin 2012)

l = Longueur du bateau SNSM	L = longueur du bateau secouru		
	L < 12 m	12 m ≤ L < 25 m	L ≥ 25 m
l < 7 m	190	210	235
7 m ≤ l < 8,9 m	200	225	260
8,9 m ≤ l < 13 m	320	350	410
l ≥ 13 m	430	530	625

Le coût forfaitaire de récupération d'une planche à voile est de 125 euros, quels que soient le moyen employé et la durée de l'intervention.

Les VNM (jet skis) sont considérés comme des navires de moins de 7 mètres.

- ◆ Charte des bonnes pratiques – assistance en mer

7 ans suite

CHARTRE RELATIVE AUX BONNES PRATIQUES DES SOCIÉTÉS D'ASSISTANCE EN MER

(Projet amendé prenant en compte les propositions de la SNSM au 21 Novembre 2008)

Diffusion : diffusion limitée pour consultation.

Suite à donner : commentaires au 1^{er} novembre 2008 auprès de votre organisme.

Sommaire

Avant-propos
Composition du Groupe de travail
Abréviations

1. Terminologie
2. Le Domaine d'application de la charte : les sociétés d'assistance en mer
 - 2.1. Les caractéristiques de l'activité d'assistance en mer
 - 2.2. Les services proposés et moyens adéquats
 - 2.3. Les relations avec le CROSS
 - 2.4. La Déontologie des sociétés d'assistance en mer
3. Les domaines d'intervention des sociétés d'assistance en mer
 - 3.1. La qualification des situations et des interventions en mer
 - 3.1.1. La qualification des situations en mer par le CROSS
 - 3.1.2. La qualification des interventions en merdistinction entre les services de confort et l'assistance aux biens
 - 3.2. Les domaines d'intervention autorisés des sociétés d'assistance
 - 3.2.1. Le dépannage en mer
 - 3.2.2. Le remorquage
 - 3.2.3. Le renflouement et retraitement d'épave
 - 3.3. Les domaines d'interventions exclus
 - 3.3.1. Le secours aux personnes (SAR)
 - 3.3.2. Le secours des personnes (SAR) impliquant une assistance au navire
4. Les moyens d'intervention en mer des sociétés d'assistance
 - 4.1. Les bateaux des sociétés d'assistance en mer et leur armement
 - 4.1.1. La construction des navires des sociétés de dépannage
 - 4.1.1.1. Les titres de sécurité obligatoires des navires des sociétés de dépannage en mer
 - 4.1.1.2. Les recommandations pour la conception des navires des sociétés de dépannage
 - 4.2. L'armement des navires des sociétés d'assistance en mer
 - 4.2.1. L'armement obligatoire des navires des sociétés d'assistance en mer
 - 4.2.2. L'armement recommandé des navires des sociétés d'assistance en mer
 - 4.3. La formation de l'équipage d'intervention des sociétés d'assistance
 - 4.3.1. Le titre de navigation : le rôle d'équipage
 - 4.3.2. La formation des gens de mer employés par les sociétés d'assistance en mer
 - 4.3.2.1. La formation du capitaine de bord : le capitaine 200
 - 4.3.2.2. La formation des marins du bord : le certificat d'initiation nautique
 - 4.3.2.3. La formation complémentaire
5. Les procédures d'intervention des sociétés d'assistance en mer
 - 5.1. Le traitement des demandes émanant de particuliers
 - 5.1.1. La prise en charge des appels par les sociétés d'assistance Etape 1

- 5.1.2. L'information et l'approbation du CROSS Etape 2
- 5.1.3. Le suivi par le CROSS Etape 3
- 5.2. Le traitement des messages PANPAN et SECURITE des CROSS**
- 5.2.1. La qualification des opérations par le CROSS Etape 1
- 5.2.2. L'intervention d'une société d'assistance Etape 2
- 5.2.3. Le déclenchement d'une opération de secours préventive Etape 3
- 5.2.4. Le suivi par le CROSS Etape 4
- 6. Le cadre contractuel des services des sociétés d'assistance**
- 6.1. Les contrats d'abonnement entre une société d'assistance et un plaisancier**
- 6.2. Les interventions hors-abonnement des sociétés d'assistance**
- 7. L'amélioration de la qualité de service**
- 8. Les droits et obligations des signataires de la Charte**

Annexes

Annexe I : Formation au brevet du Capitaine 200

Annexe II : Certificat d'initiation nautique

Avant-propos :

Comme d'autres métiers de service en mer, destinées aux plaisanciers, les sociétés d'assistance sont susceptibles de connaître un développement important. Il s'agit de services nouveaux qui ne sont pas spécifiquement réglementés, mais auxquels s'appliquent les règles générales de la navigation professionnelle.

Par ailleurs, en mer, une situation requérant un simple service de dépannage ou de remorquage, peut évoluer et nécessiter le déclenchement d'une opération de secours aux personnes. Ce caractère évolutif justifie l'encadrement des activités des sociétés d'assistance en mer. Pour ces raisons de sécurité, il convient aussi d'encadrer leurs rapports avec les autres acteurs de l'intervention en mer.

A l'initiative du Secrétariat général de la mer le 16 octobre 2007, relayé dans sa demande par la Fédération des industries nautiques (FIN), les différents acteurs engagés dans les domaines du secours en mer, de l'assistance aux biens, du retraitement ou renflouement d'épave et du remorquage, se sont réunis afin d'élaborer un document commun, sous la forme d'une Charte. Ils ont décidé de mettre en commun leur savoir-faire, leurs connaissances et leurs expériences et de les formaliser dans une Charte relative aux pratiques et au cadre légal de l'exercice des sociétés d'assistance.

Ont participé à titre consultatif et ont apporté leur expertise technique à l'élaboration collective de la Charte, sans pour autant engager leur responsabilité ou celle leur organisation :

Jean-Jacques MORVANT Chef du Bureau du sauvetage et de la circulation maritime de la Direction des affaires maritimes
Marc BONNAFOUS Adjoint opération du Bureau du sauvetage et de la circulation maritime de la Direction des affaires maritimes

Jean-Claude MONFORT I.G. SNSM Méditerranée

Didier DELAVOIE I.G. SNSM Atlantique

Yves BOURBONNAUD AXA Corporate Solutions

Alain DELCROIX AXA Corporate Solutions

Jean-Paul THOMAS Fédération Française des Sociétés d'Assurances

Xavier CONTI Fédération Française des Sociétés d'Assurances

François AZOU Société Generali

Steve HUPPERT Contact Océan

Philippe FOURRIER Délégué général de la FIN

Rachel MOREAU One Step Ahead (consulting auprès de la FIN)

Abréviations :

AVURNAV Avis Urgent aux Navigateurs

CND Coordonnateur National Délégué

CMS Coordonnateur de la Mission de Sauvetage

CROSS Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage

DAM Direction des Affaires maritimes

DDAM Direction Départementale des Affaires Maritimes

FIN Fédération des industries nautiques

FFSA Fédération française des sociétés d'assurances

HPA Heure prévue d'arrivée

IAMSAR International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual
SAR Search And Rescue (Recherche et sauvetage)
SITREP Situation Report (Rapport de situation)
SNSM Société Nationale de Sauvetage en Mer
VHF Very High Frequency

1. Terminologie

Assistance aux biens en mer :

Cette activité inclut notamment dépannage, remorquage, renflouement et relevage d'épave et concerne tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans les eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux (Convention internationale de Londres du 28 avril 1989).

Navire de plaisance :

Toute embarcation, fluviale ou maritime, quel qu'en soit le type ou le mode de propulsion, qui est utilisée à des fins sportives ou de loisirs, qu'elle fasse l'objet d'une exploitation commerciale ou non, et d'une longueur de coque inférieure à 24 mètres (Division 240).

Dépannage en mer :

Prestation de service en réponse à une demande de service technique sur un navire à flot, avec au moins une personne à bord, sans avoir recours au remorquage.

Epaves :

Constituent des épaves maritimes les objets, engins flottants ou navires en état de non-flottabilité ou d'innavigabilité, abandonnés leur propriétaire ou leur équipage, soit échoués sur le rivage, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales ou en haute mer, à l'exception des biens culturels maritimes.

HPA de la société de dépannage :

L'Heure Prévue d'Arrivée est l'heure estimée par le capitaine du navire de la société de dépannage pour arriver à couple du navire ayant sollicité une demande de prestation.

MAYDAY :

Le signal radiotéléphonique international de détresse MAYDAY est utilisé pour indiquer qu'un véhicule mobile se trouve en détresse et qu'il a besoin d'une assistance immédiate (manuel IAMSAR).

PAN-PAN :

Le signal radiotéléphonique international d'urgence PAN-PAN, répété trois fois, indique une incertitude ou une alerte et est suivi par l'indication du caractère de l'urgence. Il est utilisé quand la sécurité d'un véhicule mobile est en danger ou quand il existe un danger de nature à rendre une assistance nécessaire (manuel IAMSAR).

Remorquage :

Opération par laquelle un navire remorqueur accepte, à la demande du navire remorqué, d'assurer la direction et le contrôle d'un navire.

Renflouement/retirement d'épave :

Opération destinée à mettre une épave à l'abri des atteintes de la mer et de la convoitise d'autrui, ou à faire cesser un danger pour la navigation ou l'environnement.

Secours des personnes (SAR) :

Opération destinée à rechercher et à récupérer des personnes en détresse, à leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr (manuel IAMSAR).

SECURITE :

Le signal radiotéléphonique international SECURITY est utilisé pour les messages de sécurité de la navigation ou pour lancer d'importants avertissements météorologiques (manuel IAMSAR).

2. Le domaine d'application de la Charte : les sociétés d'assistance en mer

La présente Charte s'applique aux sociétés de remorquage en mer, dont l'activité principale est dédiée à l'assistance en mer de navires de plaisance.

Elle précise la déontologie et les caractéristiques de l'activité des sociétés d'assistance. Elle décrit leurs domaines et leurs modalités d'intervention en mer, leurs rapports avec les autres acteurs du secteur, les exigences techniques et de formation auxquelles elles sont soumises, ainsi que les engagements envers leur clientèle. Pour les besoins de la présente Charte, l'assistance en mer doit constituer l'activité principale des sociétés signataires. Par ailleurs, elle ne traite pas du remorquage professionnel de navires de commerce.

2.1. Les caractéristiques de l'activité d'assistance en mer

Un métier de service :

La société d'assistance en mer est un prestataire de service. Sa prestation a pour point de départ la demande de prestation de service émanant du client. Le client pourra ainsi demander soit la réalisation d'un dépannage en mer, soit un remorquage, ou bien encore demander un simple conseil d'ordre technique relatif à son bateau.

L'assistance en mer est une prestation de service technique sur un navire de plaisance à flot, en réponse à une demande d'un client, avec au moins une personne restant à bord du navire d'assistance sans avoir recours au remorquage. Dans l'impossibilité de réaliser un tel service technique sur place, la société pourra éventuellement assurer le remorquage du bateau.

La société d'assistance pourra proposer en outre un service de retirement/renflouement d'épave.

Un métier de conseil :

La société d'assistance est à même de dispenser des conseils éclairés à ses clients quant à toute question technique relative au bon fonctionnement de leurs bateaux, dans la limite de ses compétences.

2.2. Les services proposés et moyens adéquats

Toute société d'assistance doit avoir un statut juridique reconnu et souscrire une assurance responsabilité civile professionnelle adaptée aux prestations qu'elle propose et réalise.

Toute société d'assistance doit disposer des ressources et des moyens techniques et humains nécessaires pour assurer les services qu'elle propose aux clients. Elle doit déterminer et fournir les moyens appropriés pour assurer au minimum, en mer comme au port :

des **dépannages simples**, qui ne nécessiteraient pas le démontage et le changement de pièces majeures :

- o sur les équipements moteur du navire,
- o sur les équipements techniques du navire,
- o sur les équipements électriques et électroniques du navire.

des **dépannages rapides** en combustibles, et le cas échéant, le réamorçage de la pompe moteur,

des **dégagements de mouillage** et de bouts dans l'hélice,

des **remorquages** de bateaux de plaisance.

La société de dépannage doit entretenir et faire évoluer ses moyens techniques et humains. Elle garantit ainsi la conformité de ses prestations aux réglementations et aux exigences du client. Ces moyens comprennent notamment :

- les navires d'intervention de la société,
- les équipements et l'armement desdits navires,
- les équipages de marins professionnels compétents et spécialisés en plaisance, et,
- la disponibilité d'un personnel spécialisé, tel que celle d'un plongeur professionnel.

2.3. Les relations avec le CROSS et la SNSM

Afin de faciliter l'intervention des sociétés d'assistance, toute société de dépannage doit impérativement se faire connaître auprès du Préfet maritime, du Directeur départemental des affaires maritimes et des CROSS compétent(s) sur sa zone d'intervention. La société fournira toutes les informations relatives à ses modalités d'intervention, à ses capacités et ses moyens techniques et humains, dont :

- sa zone d'intervention,

ses horaires d'interventions et régime de veille,
les services proposés,
les capacités de ses bateaux : caractéristiques, puissance, armement,...
les capacités de l'équipage : nombre, formation...
la signature de la présente Charte.

Par la suite, la société tient le(s) CROSS concerné(s) informé(s) de toute évolution concernant ces éléments.

2.4. La déontologie des sociétés de dépannage en mer

Transparence :

La société de dépannage définit clairement les prestations proposées aux clients et leur précise le champ exact de ses capacités et limites d'interventions (zones – horaires – délais d'intervention – conditions de mer - types de dépannage – capacités de remorquage).

Elle fournit toutes les informations et les conseils nécessaires aux clients afin de réaliser sa prestation dans les meilleures conditions.

La tarification de toute prestation doit être spécifiée au client avant toute intervention d'une société de dépannage ou toute signature de contrat avec ladite société. En outre, l'ensemble de ces tarifs doit être affiché lisiblement sur tous les bateaux des dites sociétés.

Professionalisme :

La société de dépannage dispose d'un personnel ayant, outre sa qualification réglementaire, une grande expérience et connaissance technique des navires de plaisance, comme de la navigation de plaisance. La société de dépannage s'abstient d'accepter une demande de prestation, pour laquelle elle n'aurait pas les compétences ou les moyens techniques requis.

Sécurité :

La société de dépannage en mer respecte les procédures d'intervention présentées par la Charte. En aucun cas, elle ne met en cause la sécurité de ses clients. Elle travaille en bonne harmonie et communique toute information nécessaire aux différents acteurs du secteur, notamment ceux ayant compétence en matière de secours aux personnes.

Respect de la profession :

La société de dépannage, et son équipe, s'abstiennent de toute pratique tendant à porter préjudice à la profession et à son image. Aucune appréciation, aucun comportement défavorable ou irrespectueux, ne sauraient être portés à l'encontre de ses confrères ou tout autre acteur du secteur.

Intégrité :

Le gérant ou armateur de la société de dépannage ne doit pas avoir été condamné pour des faits contraires à la probité et aux bonnes mœurs. Il ne doit pas non plus avoir fait l'objet d'une interdiction de gestion.

3. Les domaines d'intervention des sociétés d'assistance en mer

Les domaines d'intervention en mer des sociétés de dépannage en mer sont limités aux prestations suivantes :

dépannage en mer des navires de plaisance,
remorquage des navires de plaisance, et
renflouement ou retraitement des épaves de navires de plaisance.

Ces activités sont des prestations de service, de droit privé, qui doivent respecter le principe de la libre concurrence.

Les sociétés d'assistance n'ont pas vocation à intervenir dans des opérations de secours aux personnes, sauf à intervenir au même titre que tout navire qui se trouverait sur zone ou à la demande expresse du CROSS

La participation aux opérations de secours aux personnes est en dehors de l'objet de cette charte.

3.1. La qualification des situations et des interventions en mer

3.1.1. La qualification des situations en mer par le CROSS

Les CROSS sont entièrement responsables de la qualification, de la conception et de la conduite des opérations entreprises dans le cadre d'une procédure de sécurité et de détresse radio- téléphonique de l'OMI (Mayday, Panpan, Sécurité Sécurité) de l'instant où ils la déclenchent, jusqu'au moment où ils annoncent explicitement à tous les acteurs qu'ils y mettent fin.

3.1.2. La qualification des interventions en mer :

Distinction entre l'assistance aux biens et les services de confort

L'intervention d'une société de dépannage en mer, si elle est qualifiée d'assistance aux biens, pourra, si le navire assisté est assuré et suivant les clauses du contrat d'assurance, être prise en charge au titre de ce contrat. La notion d'assistance aux biens se caractérise par l'existence d'un danger de perte du navire.

Au contraire, les prestations ou services dits de confort ne sont pas indemnisables au titre des polices d'assurance des navires de plaisance.

En cas de contestation, la qualification de l'intervention se fera notamment sur la base d'un rapport de mer rédigé par le plaisancier et visé par les DDAM. Il revient donc aux sociétés de dépannage, au titre de leur obligation de conseil, d'avertir leurs clients de la nécessité de rédiger un tel rapport.

3.2. Les domaines d'interventions autorisés des sociétés d'assistance

Le dépannage en mer, le remorquage, le renflouement et le retraitement d'épave, sont des activités de service ouvertes aux entreprises privées et soumises au principe de libre concurrence.

3.2.1. Le dépannage en mer

Le dépannage en mer est une prestation de service, par laquelle la société prestataire répond à la demande d'un client, de réaliser une intervention technique simple à bord d'un navire à flot, en présence d'au moins une personne à bord. Comme cela a été précisé, outre la résolution d'un problème technique simple, il vise à éviter une opération de remorquage qui pourra avoir lieu en cas d'échec du dépannage.

3.2.2. Le remorquage

Le remorquage est l'opération par laquelle un navire remorqueur accepte, à la demande du navire remorqué, d'assurer la direction et le contrôle d'un navire privé de capacité de manœuvre autonome, ou souhaitant simplement bénéficier d'un remorquage pour des raisons de convenance.

3.2.3. Le renflouement et retraitement d'épave

Il s'agit d'une opération consistant à prendre en charge un navire coulé ou abandonné, sans personne à bord.

3.3. Les domaines d'intervention exclus du champ des activités commerciales Le secours aux personnes en mer, est par principe exclu du champ des activités commerciales des sociétés d'assistance en mer.

3.3.1. Le secours aux personnes (SAR)

Si une situation en mer est qualifiée ou requalifiée par le CROSS comme relevant du secours aux personnes, il prendra alors la direction des opérations et déclenchera l'intervention des moyens qu'il juge nécessaires.

Les sociétés de dépannage n'ont pas pour vocation de participer au secours aux personnes, sauf :
en raison de l'obligation qui s'impose à tout capitaine de porter secours, autant qu'il se peut faire

sans danger sérieux pour son navire et son équipage, à toute personne en danger en mer, ou à la demande expresse d'un CROSS, en tant que moyen mis en oeuvre par lui au titre d'une opération de secours en mer.

L'obligation de porter secours couvre l'ensemble des opérations de secours, depuis la mise hors de péril immédiat de la personne sauvée, jusqu'à son arrivée dans un lieu sûr où elle est considérée comme définitivement hors de danger et prise en charge par les autorités compétentes.

Pour le propos de la présente Charte, on peut préciser que dès lors que des personnes se trouvent à bord du navire et qu'il existe un risque même faible de mise en danger de ces personnes, l'opération pourra être qualifiée ou requalifiée par le CROSS d'opération SAR.

3.3.2. Le secours aux personnes (SAR) impliquant une assistance au navire

En pratique, il est fréquent que le moyen chargé du secours aux personnes en détresse contribue simultanément au secours aux personnes et à l'assistance aux biens, à savoir au navire.

Dans ce cas de figure, le CROSS ne sera pas tenu d'appliquer le principe de libre concurrence à l'opération d'assistance au navire et de faire appel à des sociétés privées de dépannage. Il devra néanmoins s'assurer que l'intervenant requis aura les moyens nécessaires pour mener à bien l'assistance au navire (voir textes IAMSAR)

4. Les moyens d'intervention en mer des sociétés d'assistance

4.1. Les navires des sociétés de dépannage en mer et leur armement

Les navires des sociétés de dépannage sont soumis aux règles applicables aux navires de charge, auxquels s'applique la Division 222¹.

4.1.1. La construction des navires des sociétés d'assistance

4.1.1.1. Les titres de sécurité obligatoires des navires des sociétés de dépannage en mer

La Division 222 implique pour l'obtention des titres de sécurité, à savoir le permis de navigation et éventuellement le certificat de franc-bord, une approbation par le Centre de sécurité des navires, dès la conception des plans et le suivi de la construction. Par la suite, le Centre de sécurité procédera à une visite annuelle pour décider du maintien des titres de sécurité.

Toute société d'assistance en mer doit détenir des titres de sécurité en cours de validité.

4.1.1.2. Les recommandations pour la conception des navires des sociétés de dépannage

Pour les besoins de la présente Charte, l'utilisation de navires semi-rigides est recommandée pour réaliser des dépannages en mer, car ils apparaissent particulièrement adéquats à ce type.

¹ La base juridique de la réglementation nationale est la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer. Le décret d'application est le décret n° 84-810 du 30 août 1984, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution. L'arrêté du 23 novembre 1987, relatif à la sécurité des navires, fixe les dispositions auxquelles doivent satisfaire les navires et leurs équipements, en application du décret de 1984. Ces dispositions font l'objet du Règlement annexé à cet arrêté, qui est composé de 6 volumes : le Volume 3 est applicable aux sociétés de dépannage en mer. Il concerne les navires à passagers effectuant des voyages nationaux, et s'applique aux navires de charge de jauge brute inférieure à 500 et aux navires d'un type particulier d'intervention.

Toutefois, si les spécificités liées au bassin de navigation ou au type de bateaux de plaisance l'exigent, d'autres types d'embarcations peuvent être utilisés.

4.2. L'armement des navires des sociétés de dépannage en mer

Quant à l'armement des navires, la Division 222 prévoit 6 catégories de navigation. Une société de dépannage en mer doit détenir au minimum un classement en 5ème catégorie de navigation. En outre, les navires des sociétés de dépannage doivent être en capacité d'assurer le remorquage d'un bateau de plaisance d'une longueur d'au moins 10 mètres. Outre l'armement obligatoire, ils doivent être équipés d'un VHF ASN fixe, d'un GPS, et d'un émetteur A.I.S.

4.3. La formation de l'équipage d'intervention des sociétés de dépannage

Les navires des sociétés de dépannage pratiquent une navigation maritime et à ce titre, leurs équipages sont constitués de marins professionnels. Les sociétés de dépannage en mer sont considérées comme effectuant une navigation côtière. Cette qualification détermine le niveau de formation des gens de mer embarqués à bord de leur navire.

4.3.1. Le titre de navigation : le rôle d'équipage

Le titre de navigation attribué aux navires des sociétés de dépannage est un rôle d'équipage². En effet, il s'agit du titre délivré aux navires pratiquant une navigation maritime et dont l'équipage comprend des marins professionnels. Ces formalités sont à effectuer auprès de la Direction départementale des affaires maritimes.

4.3.2. La formation des gens de mer employés par les sociétés de dépannage en mer

Les sociétés de dépannage en mer sont considérées comme effectuant une navigation côtière. Cette qualification détermine le niveau de formation des gens de mer embarqués à bord de leur navire.

4.3.2.1. La formation du capitaine de bord : le capitaine 200

La formation requise pour tout capitaine de bord d'un navire d'une société de dépannage en mer est au minimum le brevet de Capitaine 200. La formation au brevet de capitaine 200 (ancien patron de petite navigation) prépare à des fonctions de responsabilité sur de petites unités *armées au commerce* - navires de jauge brute de < 200 UMS ou 100 tjb, de puissance < 250 kW et ne s'éloignant pas à plus de 20 milles des côtes.

4.3.2.2. Formation des marins du bord : le certificat d'initiation nautique

La formation au certificat d'initiation nautique prépare aux tâches liées à la fonction de matelot, à bord des navires de pêche ou de commerce. Le titulaire du CIN est appelé à s'acquitter des tâches qui peuvent lui être confiées dans le cadre d'un engagement en qualité de matelot.

² Le texte applicable est la loi n°42-427 du 1 avril 1942 relative aux titres de navigation maritime.

4.3.2.3. La formation complémentaire

Le personnel d'intervention des sociétés de dépannage doit posséder une bonne connaissance des bateaux de plaisance et de la navigation de plaisance, tant d'un point de vue technique que réglementaire. Il doit en outre avoir une bonne connaissance de la zone d'intervention.

Enfin, il doit faire preuve de bonnes qualités de communication et de présentation dans ses rapports avec la clientèle et les autres acteurs du secteur.

5. Les procédures d'intervention des sociétés d'assistance en mer

5.1. Traitement des demandes émanant directement de particuliers

5.1.1. L'information du CROSS en cours d'intervention

En raison du pouvoir exclusif des CROSS pour qualifier les situations en mer, la société de d'assistance doit avertir, sans délais, le CROSS compétent par téléphone, de toute demande d'intervention qui lui est faite, et lui préciser avant d'intervenir :

- le nom et le type du navire,
- le lieu d'intervention,
- la nature de l'évènement,
- le nombre et l'état des personnes à bord,
- le service demandé,
- son HPA.

Le Cross est informé de la position de son embarcation par l'émetteur A.I.S.

5.1.2. Le suivi par le CROSS

La société d'assistance en mer doit tenir le CROSS informé de l'évolution de l'assistance jusqu'à la fin de la prestation, dans un seul but de sécurité. Il doit ainsi être informé de son arrivée effective sur zone, de la réalisation de son service, de la fin de l'intervention, le cas échéant, du retour à quai du navire.

5.2. Traitement des demandes émanant de particuliers vers les CROSS

Le demandeur appelle le Cross sur le canal 16. Le CROSS met en contact le client avec toute unité ou société ayant répondu. Lorsqu'une société ou une autre unité a passé un contrat de service avec le plaisancier, le CROSS informe les autres unités qu'elles ne sont plus concernées.

Lorsqu'elle est mise en contact avec le client par le CROSS, la société d'assistance peut proposer ses services au plaisancier requérant un appui technique.

Elle doit préciser au client qui accepte ou non la prestation :

- la nature de la prestation proposée,
- son horaire prévu d'arrivée, et
- le tarif de sa prestation.

Le plaisancier peut choisir librement le prestataire de son choix conformément aux règles de droit privé. Il peut avoir recours aux services d'une société privée, comme à l'intervention d'un navire sur zone.

Le CROSS doit être tenu informé par la société d'assistance de l'évolution de l'assistance jusqu'à la fin de la prestation, dans un seul but de sécurité. Il doit ainsi être informé de son arrivée effective sur zone, de la bonne réalisation de la prestation, de la fin de l'intervention, le cas échéant, du retour à quai du navire.

6. Le cadre contractuel des services des sociétés de dépannage

Les services proposés par les sociétés de dépannage sont des prestations de service régies par le droit privé. Contrairement au secours aux personnes, ils n'impliquent pas une obligation d'intervention pour les sociétés de dépannage qui restent libres d'intervenir ou non.

Les interventions des sociétés de dépannage ne sont pas non plus soumises à une obligation de résultat, mais elles doivent mettre en œuvre tout les moyens nécessaires afin de mener à bien leur intervention. Elles peuvent intervenir dans le cadre d'un contrat d'abonnement ou bien être rémunérées à l'intervention.

6.1. Les contrats d'abonnement entre une société de dépannage et un plaisancier

Des contrats d'abonnement peuvent être proposés par les sociétés de dépannage. Le principe d'un tel contrat est qu'il permettra au client de bénéficier gratuitement ou à coût réduit des services de la société de dépannage.

Ces contrats doivent notamment préciser :

- l'identification de la société prestataire,
- la durée de l'abonnement,
- la description des prestations proposées,
- les conditions de réalisation de ces prestations : type de navires, horaires, zone d'intervention, capacités,
- clause libératoire relative aux conditions météo,
- la non vocation de la société à traiter les situations de secours aux personnes,
- les tarifs ou la gratuité de toute prestation,
- les responsabilités de la société,
- les modalités de résiliation ou de modification des abonnements.

En outre, à chaque intervention, la société de dépannage soumet un formulaire d'intervention, même en cas de gratuité. Ce formulaire décrit les éléments de l'intervention, et précise notamment les horaires des étapes de l'intervention. Le formulaire sera à faire signer par le client en double exemplaire au moment de l'intervention. Une copie lui sera remise et la société de dépannage conservera la seconde.

6.2. Les interventions hors abonnement des sociétés de dépannage

Hors abonnement, les sociétés de dépannage peuvent se faire rémunérer leurs services sur la base d'un tarif horaire ou bien à la prestation. Dans la plupart des cas, l'accord du client sur l'intervention de la société

et sur son tarif se fera oralement, par téléphone ou par VHF. Après quoi, la société décidera d'intervenir et se présentera sur zone.

Il est conseillé aux sociétés de disposer d'un simple formulaire d'intervention prévoyant ces différents types d'intervention et précisant ses tarifs. Comme pour les abonnés, le formulaire sera à faire signer par le client en double exemplaire à la fin de l'intervention. Une copie lui sera remise et la société de dépannage conservera la seconde.

Les tarifs de la société de dépannage devront en outre être lisiblement affichés sur tous les bateaux d'intervention des dites sociétés.

Dans le cadre du renflouement ou retraitement d'épave, les sociétés de dépannage pourront proposer un tarif horaire ou forfaitaire dans le cadre d'une prestation de services. Il est en outre conseillé de travailler sur devis en absence d'urgence.

7. L'amélioration de la qualité de service

La société de dépannage s'engage à évaluer régulièrement la satisfaction de ses clients en mettant en place par exemple une boîte à idées, des enquêtes de satisfaction, des fiches d'évaluation clients, un cahier de suggestion.

Elle s'engage à enregistrer, étudier et répondre à toutes les réclamations, verbales ou écrites, exprimées. Elle s'engage enfin à effectuer une analyse périodique des réclamations ou suggestions reçues, des évaluations faites par les clients (acheteur ou vendeur) afin de définir et mettre en œuvre les actions d'amélioration de la qualité du service.

8. Les droits et obligations des signataires de la Charte

Après s'être engagées à respecter les engagements de la présente Charte en devenant signataires, les sociétés d'assistance reçoivent un certificat établi par l'organisme désigné à cet effet. Le certificat précise :

- le nom de la société de la personne labellisée,
- la date d'effet de signature de la Charte.

Si la Charte venait à évoluer, la société devrait signer la nouvelle Charte afin de conserver son certificat. Une liste des sociétés signataires est tenue à la connaissance du public et des acteurs du secteur par l'organisme désigné.

La société signataire pourra également faire apparaître dans sa communication qu'elle est signataire de la présente Charte. Elle ne doit pas utiliser cette adhésion de façon trompeuse et n'en faire état que dans les limites de sa portée. Toute référence incorrecte ou tout usage abusif de la Charte pourra remettre en cause son adhésion à cette dernière.

Le sauvetage d'épave est régi par le droit privé maritime, sauf lorsqu'il s'agit du sauvetage d'un bien culturel. Les textes s'y appliquant sont les suivants :

- la loi n°61-1262 du 24 novembre 1961,
- la loi n°89-874 du 1er janvier 1989 relative aux biens culturels,
- le décret n°61-1547 du 26 décembre 1961,
- le décret n°91-1226 du 5 décembre 1991, et
- l'arrêté du 4 février 1965.

Annexes

Annexe I :

Formation au brevet du Capitaine 200

Textes applicables :

Décret n°99-439 modifié du 25 mai 1999 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice des fonctions à bord des navires de commerce et de pêche, ainsi que des navires de plaisance armés avec un rôle d'équipage ;

Arrêté du 25 avril 2005 relatif aux conditions de formation et de délivrance du brevet de capitaine 200 ;

Arrêté du 1er juillet 1999 relatif aux conditions de prise en compte du service à bord d'un navire pour la délivrance et la revalidation des titres de formation professionnelle maritime pour la navigation au commerce ;

Arrêté du 15 juillet 1999 relatif aux prérogatives et aux conditions de délivrance des titres nécessaires à l'exercice des fonctions relatives aux radiocommunications dans le cadre du SMDSM.

Conditions d'admission

âge : 20 ans révolus ;

aptitude physique : les candidats doivent être reconnus aptes à la profession de marin par un médecin des gens de mer avant l'accès à la formation, conformément à l'arrêté du 16 avril 1986.

La Formation :

La scolarité se déroule sur 15 à 17 semaines. A l'issue de la formation, le titulaire du brevet de capitaine 200 a acquis des connaissances et développé des savoir-faire professionnels dans les domaines :

- de la navigation et carte marine ;
- de la météorologie régionale ;
- de la manoeuvre ;
- de la sécurité ;
- du balisage, des signaux, des règles de barre ;
- des machines marines et auxiliaires ;
- de la réglementation ;
- des radiocommunications ;
- de certains soins médicaux.

Condition d'obtention :

Le brevet de capitaine 200 est délivré aux candidats âgés de 20 ans révolus, ayant suivi la formation et ayant été admis à l'examen. Ils doivent en outre être titulaires du certificat restreint d'opérateur (CRO) et avoir accompli 12 mois de navigation effective.

Les titulaires du brevet de patron de petite navigation se voient délivrer un brevet de capitaine 200 lors de la revalidation de leur titre.

Certains candidats titulaires d'un titre de formation professionnelle maritime en cours de validité ou ayant suivi avec succès depuis moins de 5 ans les formations menant à la délivrance de certains titres de formation professionnelle maritime (permis de conduire les moteurs marins 250 kW, permis de conduire les moteurs, certificat de capacité, brevet de capitaine 200 voile, diplôme de chef mécanicien 750 kW, BEPM pêche, BEPM marin du commerce) peuvent se voir dispensés de certains modules de la formation conduisant au brevet de capitaine 200 dans les conditions prévues par l'article 5 de l'arrêté du 25/04/05 relatif au brevet de capitaine 200.

Prérogatives :

Le brevet de capitaine 200 permet en outre de naviguer à bord des navires armés au commerce ou à la plaisance professionnelle dont la jauge brute est inférieure à 200, allant, au plus, à 20 milles des côtes, dans les fonctions suivantes :

- capitaine, second capitaine ou officier chargé du quart à la passerelle ;
- capitaine polyvalent, second polyvalent ou officier polyvalent.

Il permet également d'exercer les fonctions de chef mécanicien, second mécanicien ou officier chargé du quart à la machine sur des navires armés au commerce ou à la plaisance professionnelle dont la puissance propulsive est inférieure à 250 kW.

Annexe II

Certificat d'initiation nautique

Conditions d'admission :

âge : 20 ans au moins au premier jour de l'examen ;
niveau d'études : justifier d'un CAP ou d'un BEP validé ou non par un diplôme ;
aptitude physique : les candidats doivent être reconnus aptes à la profession de marin par un médecin des gens de mer avant l'accès à la formation, conformément à l'arrêté du 16 avril 1986.

Scolarité

La scolarité se déroule sur 8 semaines. A l'issue de la formation, le titulaire du CIN a acquis des connaissances et développé des savoir-faire professionnels dans les domaines :

- de la navigation ;
- du service de quart passerelle à la mer ;
- de la connaissance du navire ;
- du maintien et du rétablissement de la sécurité du navire et de l'équipage ;
- du balisage, des signaux, des règles de barre ;
- de la manoeuvre ;
- de la météorologie ;
- de l'environnement marin.

Conditions d'obtention

Le certificat d'initiation nautique est délivré aux candidats ayant suivi la formation et ayant été admis à l'examen.

Source

Référentiel des activités professionnelles du certificat d'initiation nautique - arrêté du 14/01/92.

4. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
AEM	Action de l'Etat en mer
CESAM	Centre d'études et de services des assureurs maritimes et transports
CMS	Coordinateur mission sauvetage
CNSNPSP	Conseil national supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques
CROSS	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
DAM	Direction des affaires maritimes
DIRM	Direction interrégionale de la mer
FIN	Fédération des industries nautiques
MAS	Maritime assistance service
MEDDE	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
MRCC	Maritime rescue coordination center (CROSS)
PREMAR	Préfecture maritime
RNLI	Royal national lifeboat
SAR	Search and rescue (recherche- secours et sauvetage des personnes en détresse en mer)
SITREP	Situation report : compte rendu de situation, rédigé par le CROSS pour chaque opération menée.
SNSM	Société nationale de sauvetage en mer
TMML	Travaux maritimes et mécaniques du Lavandou
UNAN	Union nationale des associations de navigateurs

**Ministère de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie**

**Conseil général de
l'environnement
et du développement durable**

7e section – secrétariat général

bureau des rapports
et de la documentation

Tour Pascal B - 92055 La
Défense cedex
Tél. (33) 01 40 81 68 73

