



COMMANDANT DE LA ZONE MARITIME  
NOUVELLE-CALÉDONIE

CENTRE DE SAUVETAGE EN MER  
MRCC NOUMEA

# MRCC NOUMEA

Centre de coordination de sauvetage maritime  
de Nouvelle-Calédonie



## Bilan d'activité Année 2011

# SOMMAIRE

Mémento statistique 2011	3
<b>PRESENTATION GENERALE</b>	4
1 – Organisation et fonctionnement	4
2 – Fonctions internationales	4
3 – Transferts de compétence à la Nouvelle-Calédonie du SAR dans les eaux territoriales	5
4 – Moyens de communication	5
5 – Moyens d'intervention	6
<b>I – RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR)</b>	8
1 – Synthèse de l'année - Nombre d'opérations	8
2 – Bilan humain	8
3 – Bilan par activité	9
4 – Répartition géographique / Moyens d'alerte /Moyens engagés	12
5 – Faits marquants en 2011	16
6 – Conclusion du bilan SAR	17
<b>II – ASSISTANCE MARITIME (MAS)</b>	18
1 – La mission d'assistance maritime	18
2 – Opérations d'assistance aux navires en difficulté en 2011	18
<b>III – SURVEILLANCE ET LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS (SURPOL/POLMAR)</b>	19
1 – Missions SURPOL et POLMAR	19
2 – Exercice POLMAR TOTAL-SWAFEP 2011 à Wallis	19
3 – Exercice ORSEC maritime POLMAR KNS 2011 à Vavouto	19
<b>IV – ELABORATION DE L'INFORMATION NAUTIQUE (RSM)</b>	21
<b>CONCLUSION</b>	22
1 – Bilan des actions réalisées en 2011	22
2 – Objectifs pour l'année 2012	25
<b>ANNEXE – Glossaire des abréviations et acronymes</b>	27
<b>LISTE DE DIFFUSION</b>	29

# MEMENTO STATISTIQUE 2011

## MRCC NOUMEA

### RECHERCHE et SAUVETAGE

**184** dossiers opérationnels dont :

**164** opérations (165 en 2010)

- Assistance aux biens : 87 (53%)
- Recherche et sauvetage : 77 (47%)

**20** fausses alertes par balises de détresse

Secteurs d'activité concernés :

- **82%** plaisance et loisirs nautiques
- **13%** commerce
- **5%** pêche professionnelle

**378 personnes impliquées** (453 en 2010): **-17 %** dont :

- **284** personnes secourues ou assistées (315 en 2010)
- **17** retrouvées après recherches (8 en 2010)
- **71** tirées d'affaire seules (123 en 2010)
- **6** personnes décédées ou disparues (15 en 2010 soit **-60%**) dont :
  - 7 janvier : chute en zone côtière (embouchure cascade de Tao – Hienghène) : 1 disparue
  - 25 janvier : chute en zone côtière (falaise de Xodre à Lifou) : 1 décédé (noyade)
  - 2 mars : évacuation médicale paquebot COLOMBUS large île des Pins: 1 décédé (attaque cardiaque)
  - 23 mars : accident d'apnée - navire de plaisance EDELWEIS – passe de Dumbéa : 1 décédé
  - 30 mars : homme à la mer suite rupture d'aussière - remorqueur TAMANOU - baie de Boulari : 1 décédé

**151** navires et flotteurs impliqués (184 en 2010 soit **-17 %**) dont :

- 111 navires de plaisance (121 en 2010)
- 7 navires de pêche (23 en 2010)
- 19 navires de commerce (15 en 2010)
- 14 autres (loisirs nautiques) (24 en 2010)

**700 heures de missions de sauvetage** (629 en 2010 soit **+11%**)

- Moyens nautiques : 489h (467h en 2010)
- Moyens aériens : 89h (106h en 2010)
- Moyens terrestres : 122h (56 h en 2010)

### ASSISTANCE MARITIME (MAS)

Opérations majeures d'assistance aux navires de commerce en difficulté : **3**

### SURVEILLANCE ET LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS

Nombre de pollutions rapportées : **3**

### ELABORATION DE L'INFORMATION NAUTIQUE

**335** messages d'information nautique (371 en 2010) dont :

- 294 AVURNAV LOCAUX
- 27 AVURNAV NOUMEA
- 14 AVINAV

# PRESENTATION GENERALE

## 1 - Organisation et fonctionnement

Placé sous la responsabilité du Haut-commissaire de la République, délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, et sous l'autorité du commandant de zone maritime (CZM), le MRCC Nouméa<sup>1</sup> (*Maritime Rescue Coordination Centre / Centre de coordination de sauvetage maritime*) est, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2011, mis à la disposition de la Nouvelle-Calédonie qui exerce la responsabilité de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer dans les eaux territoriales.

Dirigé par un officier supérieur des affaires maritimes, le MRCC Nouméa est implanté au sein de la base navale de Nouméa. Il est armé par du personnel de la marine nationale. Il fonctionne avec 9 chefs de quart (dont 4 permanents) qui assurent la veille 365 jours par an, 24 heures sur 24.

12 officiers de permanence de la marine nationale et des affaires maritimes, coordonnateurs de mission de sauvetage, assurent la conduite des opérations dans la zone de responsabilité du MRCC Nouméa. Ils disposent pour cela de l'ensemble des moyens aéronavals, publics ou privés, civils ou militaires, français ou étrangers, disponibles dans la zone.

Le MRCC Nouméa constitue l'outil opérationnel privilégié pour la chaîne interministérielle de coordination de l'action des pouvoirs publics en mer et l'exercice de la fonction garde-côtes (FGC) dans les domaines suivants :

- la recherche et le sauvetage maritimes (**SAR-Search and Rescue**);
- le service d'assistance maritime (**MAS-Maritime Assistance Service**);
- la surveillance (**SURPOL**) et la lutte contre les pollutions marines (**ANTIPOL**);
- le recueil et l'élaboration de l'information nautique (**INFONAUT**) ;
- le dialogue avec le centre opérationnel de la fonction garde-côtes (**FGC**), dont il est le point de contact calédonien depuis sa création en 2010.

A noter que le MRCC Nouméa ne coordonne pas les missions de surveillance et de police des pêches maritimes (SURPECHE/POLPECHE) ni les missions de surveillance maritime (SURMAR). Ces missions sont coordonnées par le Centre Opérationnel Interarmées (CO-IA) des Forces Armées de Nouvelle-Calédonie (FANC).

## 2 – Fonctions internationales

Le MRCC Nouméa est un organisme bien implanté au niveau international dans le Pacifique. Il fait partie du réseau international des centres de coordination de sauvetage maritime (MRCC) institués par la Convention internationale de Hambourg du 27 avril 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime (SAR) sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI – organe de l'ONU).

La région de recherche et de sauvetage (SRR-*Search and Rescue Region*) sous responsabilité française dans le Pacifique sud-ouest est particulièrement vaste puisqu'elle s'étend sur une zone grande comme trois fois la métropole. Elle est entourée des zones de responsabilité de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie, des îles Salomon et de Fidji.

La coopération avec les MRCC voisins (JRCC Cambera pour l'Australie et JRCC Wellington pour la Nouvelle-Zélande) s'opère bien, et se manifeste régulièrement dans le cadre d'opérations conjointes, d'investigations ou de suivis de navigation.

Ainsi 20% des opérations ont eu lieu en eaux internationales, dans les zones de responsabilité française ou étrangères, et sur les 378 personnes impliquées dans les opérations SAR, 55 (15%) sont des marins étrangers.

La conférence sur la recherche et le sauvetage (Séoul, 1997) a rendu la France responsable d'une région de recherche et de sauvetage (SRR) incluant les espaces maritimes du Vanuatu. En vertu de l'accord bilatéral signé avec la France le 14 septembre 2004, le Vanuatu doit être apte à répercuter vers le MRCC Nouméa, les messages de détresse et à coordonner les moyens de secours locaux en mer. Au Vanuatu, le point de contact SAR du MRCC

---

<sup>1</sup> Communément appelé « PC secours en mer » par les Calédoniens.

est la Police Maritime Wing. Les moyens réels des autorités du Vanuatu restent très faibles (un à deux petits patrouilleurs).

Un renforcement de la présence française au sein du programme SAR de la commission du Pacifique sud (CPS) a été réalisé par la participation du chef du MRCC de Nouvelle-Calédonie au 4<sup>ème</sup> séminaire du sauvetage en mer organisé du 6 au 9 juin 2011 à Cairns (Australie) par la CPS et l'OMI (organisation maritime internationale). Ce groupe d'expert a pour mission d'aider les petits Etats insulaires du Pacifique (PICs - *Pacific Island Countries*) à développer leur propre organisation en matière de recherche et de sauvetage, en adaptant leurs méthodes de travail sur les standards internationaux.

A l'issue de ce workshop, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, les Etats-Unis et la France (Polynésie française et Nouvelle-Calédonie) ont décidé la constitution d'un groupe de travail restreint dénommé *Pacific Search And Rescue Discussion Group* (PACSAR DG), à l'image du QUAD, groupe de discussion réunissant ces quatre Etats dans le domaine militaire.

A noter que la France a informé les autorités néo-zélandaises de la constatation d'un recouvrement des zones de responsabilité de sauvetage en mer des deux pays enregistrées auprès de l'OMI. En effet, la délimitation de la SRR néo-zélandaise publiée par le circulaire SAR 8 OMI du 30 avril 2010 diffère de l'accord de coopération France-Nouvelle-Zélande publié par la circulaire SAR 6 OMI du 18 octobre 2002. Dans l'attente d'une clarification officielle de la part de la Nouvelle-Zélande, la coordination d'une opération SAR dans cette zone s'effectue en accord conjoint entre le MRCC Nouméa et le JRCC Wellington.

### **3 – Transferts de compétence à la Nouvelle-Calédonie de la sauvegarde de la vie humaine dans les eaux territoriales**

Conformément à l'accord de Nouméa, à la loi organique du 19 mars 1999 modifiée relative à la Nouvelle-Calédonie et à la loi de pays n°2009-10 du 28 décembre 2009, la Nouvelle-Calédonie est, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2011, compétente pour exercer la responsabilité de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer dans les eaux territoriales.

Le principe retenu pour ce transfert de compétence est la poursuite de l'action de l'actuel MRCC par la mise à disposition du service en tant que de besoin pour les opérations SAR en eaux territoriales, sans préjudice des responsabilités internationales de la France pour l'ensemble de la région de recherche et de sauvetage (SRR).

A l'issue de deux années de travaux préparatoires concertés entre le Haut-commissariat, les services de l'Etat et de la Nouvelle-Calédonie, et après avis des ministères concernés, une convention de mise à disposition de la Nouvelle-Calédonie du MRCC Nouméa pour l'exercice des compétences transférées a été validée au cours du comité de pilotage du 8 septembre 2011. Cette convention a pour objet de définir la chaîne de responsabilité pour le sauvetage dans les eaux territoriales et de préciser les modalités d'exercice de cette compétence par la Nouvelle-Calédonie.

Toutefois, un accord politique est encore attendu avant de pouvoir fixer le calendrier de signature des quatre conventions de transfert validées dans le domaine maritime (signalisation maritime, hydrographie, mise à disposition du service des affaires maritimes et du MRCC Nouméa). Dans ce contexte marqué par les responsabilités accrues de la Nouvelle-Calédonie en mer, une réunion de travail a été organisée le 26 septembre 2011 entre le Président du gouvernement de Nouvelle-Calédonie et le Commandant de Zone Maritime sur l'action des pouvoirs publics en mer. Des modalités provisoires d'exercice de la compétence sauvegarde de la vie humaine dans les eaux territoriales (information des autorités de la Nouvelle-Calédonie, communication médiatique) ont été arrêtées.

La majorité des opérations (114/164 soit 62%) se déroule dans les eaux territoriales désormais sous la responsabilité de la Nouvelle-Calédonie (12 nautiques mesurés à partir de la barrière de corail) et intérieures (lagon).

### **4 - Moyens de communication**

La Nouvelle-Calédonie étant déclarée en zone A3 du SMDSM (système mondial de détresse et de sécurité en mer), le MRCC assure une veille des alertes par satellites INMARSAT et COSPAS-SARSAT. Le MRCC dispose par ailleurs d'équipements radio de portée locale, lui permettant d'assurer des liaisons VHF dans le secteur de Nouméa et du lagon Sud.

En zone côtière, il s'appuie sur la station de radiocommunication maritime Nouméa radio de l'office des postes et télécommunications de Nouvelle-Calédonie (OPT NC) dont les émetteurs-récepteurs VHF couvrent une grande partie des côtes calédoniennes.

L'OPT de Nouvelle-Calédonie assure la veille radio pour la sécurité maritime en Nouvelle Calédonie, sur la base d'une convention financée annuellement à hauteur de 588 716 € par le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, (MEDDTL), chargé de la sécurité maritime.

L'Etat fait donc appel à l'OPT en qualité de prestataire et lui délègue, dans le domaine de la sécurité maritime, la partie relative à la gestion courante des communications radio. La station côtière de Nouméa radio assure la fonction de veille opérationnelle 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, par la mise en œuvre de moyens techniques et humains, notamment une équipe spécialisée d'opérateurs constituée à cette fin.

Ces opérateurs radio assurent les communications

- sur sollicitation expresse du MRCC, afin d'acheminer les communications opérationnelles vers les navires
- en vue de la diffusion quotidienne des renseignements sur la sécurité maritime (RSM) à l'intention des navires en mer (bulletins météo spéciaux-BMS, avis de cyclones, météo locales, avis urgents aux navigateurs-AVURNAV).

## **5 - Moyens d'intervention**

Le MRCC reçoit tous les appels de détresse, les analyse et décide quels sont les moyens adaptés à chaque situation. Il dispose de l'ensemble des moyens aéronavals, publics ou privés, civils ou militaires, français ou étrangers, disponibles dans la zone. La SNSM (société nationale de sauvetage en mer), les moyens de l'Etat (marine, gendarmerie nationale et maritime, armée de l'air), les pompiers, ainsi que les moyens sur zone participent à ce dispositif.

On notera que depuis le transfert de compétence à la Nouvelle-Calédonie de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer dans les eaux territoriales, intervenu le 1<sup>er</sup> juillet 2011, les moyens du territoire ont naturellement vocation à participer à ce que l'on ne nomme plus uniquement l'action de l'Etat en mer (AEM) mais plus largement l'action des pouvoirs publics en mer. Dans le contexte calédonien de transfert de compétence, la mise en œuvre de la fonction garde-côtes se conçoit à en effet à partir d'une coopération de l'ensemble des pouvoirs publics présents ou agissant en mer, qu'ils relèvent de l'Etat, de la Nouvelle-Calédonie ou des Provinces (unités des gardes-nature et de protection du lagon).

Le 25 octobre 2011 a ainsi vu l'admission au service actif du navire multi-missions AMBORELLA (24 m), officialisée par une cérémonie de baptême présidée par le Président du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie. Cet événement marque une étape importante du développement des capacités hauturières de la Nouvelle-Calédonie.

Armé par le SMMPM-service de la marine marchande et des pêches maritimes de la Nouvelle-Calédonie, ce navire constitue un outil moderne et polyvalent au service des missions relevant de la Nouvelle-Calédonie (surveillance des aires marines protégées, formation professionnelle aux métiers de la mer, soutien à la filière pêche). Mais ses caractéristiques et son activité en haute-mer le désignent également pour concourir à la fonction garde-côtes (FGC) en Nouvelle-Calédonie (sauvetage en mer, assistance aux navires en difficulté et lutte contre les pollutions). La participation de l'AMBORELLA à l'exercice ORSEC maritime POLMAR KNS 2011 les 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre 2011 s'est parfaitement inscrit dans cet esprit de coopération.

Les conditions de participation de ce navire à l'action des pouvoirs publics en mer sont en cours de définition et pourraient faire l'objet d'un protocole.

### ***Dans la bande littorale des 300 m (zone de responsabilité communale)***

Les moyens nautiques des sapeurs-pompiers (un bateau de reconnaissance et de sauvetage BRS 200 et 2 jetskis à Nouméa, 3 semi-rigides à Bourail, Païta et Dumbéa) assurent la sécurité des baignades et de la plaisance légère. Le BRS 200 des sapeurs-pompiers de Nouméa devrait être remplacé par un semi-rigide courant 2012.

### ***En zone côtière (lagon) :***

Les opérations de sauvetage sont majoritairement assurées par les stations SNSM Société Nationale de Sauvetage en Mer) de Nouméa (vedette SNS 270 CROIX DU SUD et semi-rigide SNS 619 UTAH), de Koumac (semi-rigide SNS 705 KEHDEC) et de Wé à Lifou (semi-rigide SNS 706 HENRI LUEPACK). L'année 2011 a été marquée par la mise en service opérationnel de ces trois semi-rigides, à leur prise en main par les équipages et à la réalisation de leurs premières opérations de sauvetage.

La création d'une station de sauvetage permanente à THIO sur la côte Est, officialisée le 15 décembre 2011, constitue également une initiative extrêmement bienvenue permettant d'améliorer la couverture du territoire par la SNSM. Dans un premier temps cette station utilisera les moyens nautiques auxiliaires (privés) mis à sa disposition par ses membres, avant de se voir dotée en 2012 d'un moyen nautique dédié (semi-rigide).

Le MRCC s'appuie également sur les moyens nautiques de la gendarmerie nationale (vedette G9107 CALEDONIENNE de la brigade nautique de Nouméa ainsi que 17 vedettes réparties sur le territoire) et de la gendarmerie maritime (vedette P606 DUMBEA à Nouméa).

Enfin, les deux ECUREUILS AS350 B1 (FG90 et FG91) de la section aérienne de gendarmerie (SAG) de Nouméa permettent des interventions immédiates de jour sur tout le territoire, jusqu'à 20 nautiques en mer. Le Président de la République, lors de son déplacement en Nouvelle-Calédonie en aout 2011, a annoncé l'affectation d'un troisième hélicoptère à la SAG de Nouméa courant 2012.

### ***En haute-mer***

Seules les Forces Armées de la Nouvelle-Calédonie (FANC) disposent des capacités d'intervention nécessaires. L'armée de l'air avec ses deux avions CASA 235 et ses trois hélicoptères PUMA SA 330, ainsi que la marine nationale avec ses deux avions de patrouille maritime Falcon 200 GARDIAN, ont pour mission de localiser les naufragés, de leur larguer un canot de survie (chaîne SAR) et de guider les moyens de sauvetage jusqu'à leur récupération. L'ALOUETTE III 319B de la frégate de surveillance VENDEMIARE peut également être engagée pour des missions SAR.

Les bâtiments de la marine nationale stationnés en Nouvelle-Calédonie (frégate de surveillance VENDEMIARE et son hélicoptère embarqué Alouette III, bâtiment de transport léger (acronyme BATRAL) JACQUES CARTIER, patrouilleurs de 400 tonnes P400 MOQUEUSE et GLORIEUSE) peuvent être appelés à intervenir en haute mer lorsqu'ils se situent à proximité d'une détresse.

# BILAN STATISTIQUE

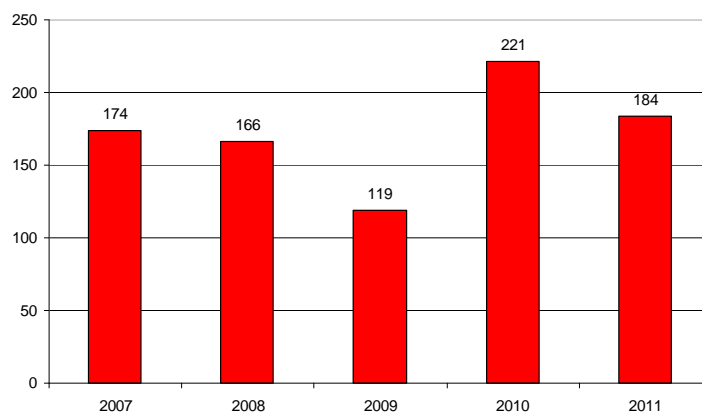
## I - RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR)

### 1 – Synthèse de l'année - Nombre d'opérations

Depuis 2010, la doctrine liée à la base de données statistique SECMAR WEB s'appuie sur une nouvelle classification des opérations visant un recensement exhaustif de l'activité opérationnelle des CROSS et MRCC. Une distinction est désormais établie entre les opérations SAR (*Search And Rescue* - recherche et sauvetage) dans lesquelles des personnes sont exposées à un danger ou susceptibles de l'être; MAS (*Maritime Assistance Service*) opérations relevant de l'assistance aux biens, SUR (sûreté) et DIV (divers) : toute autre activité.

En 2011, le MRCC Nouméa a enregistré **184 dossiers opérationnels** (221 en 2010 soit -17%) ayant donné lieu à **164 opérations de recherche, de sauvetage ou d'assistance** (164 en 2010) et au traitement de **20 fausses alertes par balises** de détresse. Ces opérations se répartissent de la manière suivante : **53% d'assistance aux biens (87)** et **47% d'opérations de recherche et de sauvetage (77)**.

EVOLUTION OPERATIONS



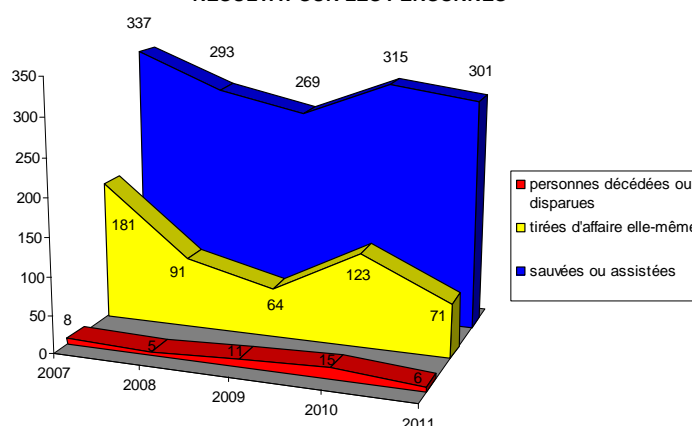
### 2 – Bilan humain

#### Résultat sur les personnes

En 2011, **378** personnes ont été impliquées (461 en 2010 soit **-18%**) dans une opération de sauvetage ou d'assistance coordonnée par le MRCC Nouméa, dont :

- **301** personnes secourues ou assistées (315 en 2010 soit - 5 %)
- **71** tirées d'affaire seules (123 en 2010 soit - 42 %)
- **6** personnes décédées ou disparues (15 en 2010 soit - 60 %)

RESULTAT SUR LES PERSONNES





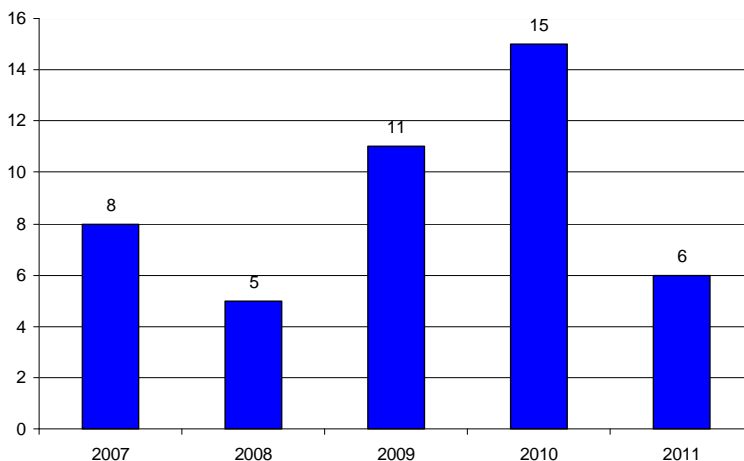
## Décès et disparitions en mer

Après une année 2010 marquée par une succession d'évènements particulièrement graves (chutes à la mer, chavirements, abordages, crash aérien), **la mortalité en mer a connu une baisse de 60% en 2011.**

**5 personnes sont décédées et une disparue** (contre 9 décès et 6 disparus en 2010) :

- 07 janvier : chute en zone côtière (embouchure cascade de Tao – Hienghène) : 1 disparue
- 25 janvier : chute en zone côtière (falaise de Xodre à Lifou) : 1 décédé (noyade)
- 02 mars : évacuation médicale paquebot COLOMBUS large île des Pins: 1 décédé (attaque cardiaque)
- 23 mars : accident d'apnée - navire de plaisance EDELWEIS – passe de Dumbéa : 1 décédé
- 30 mars : homme à la mer + blessure suite rupture d'aussière - remorqueur TAMANOU - Boulari : 1 décédé

DECES ET DISPARITION



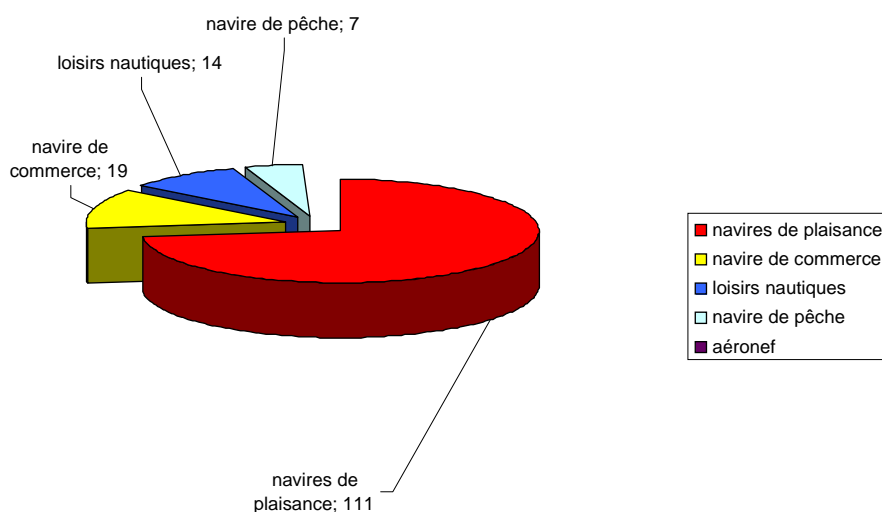
## 3 – Bilan par activité

### Répartition par type de navires impliqués

**151 navires et flotteurs ont été assistés en 2011 (184 en 2010 soit -17%).**

- **111 navires de plaisance** (121 en 2010), soit 73 %
- **7 navires de pêche professionnels** (23 en 2010), soit 4.5 %
- **19 navires de commerce** (15 en 2010), soit 13%
- **14 autres** (24 en 2010), soit 9%

Type de navires impliqués

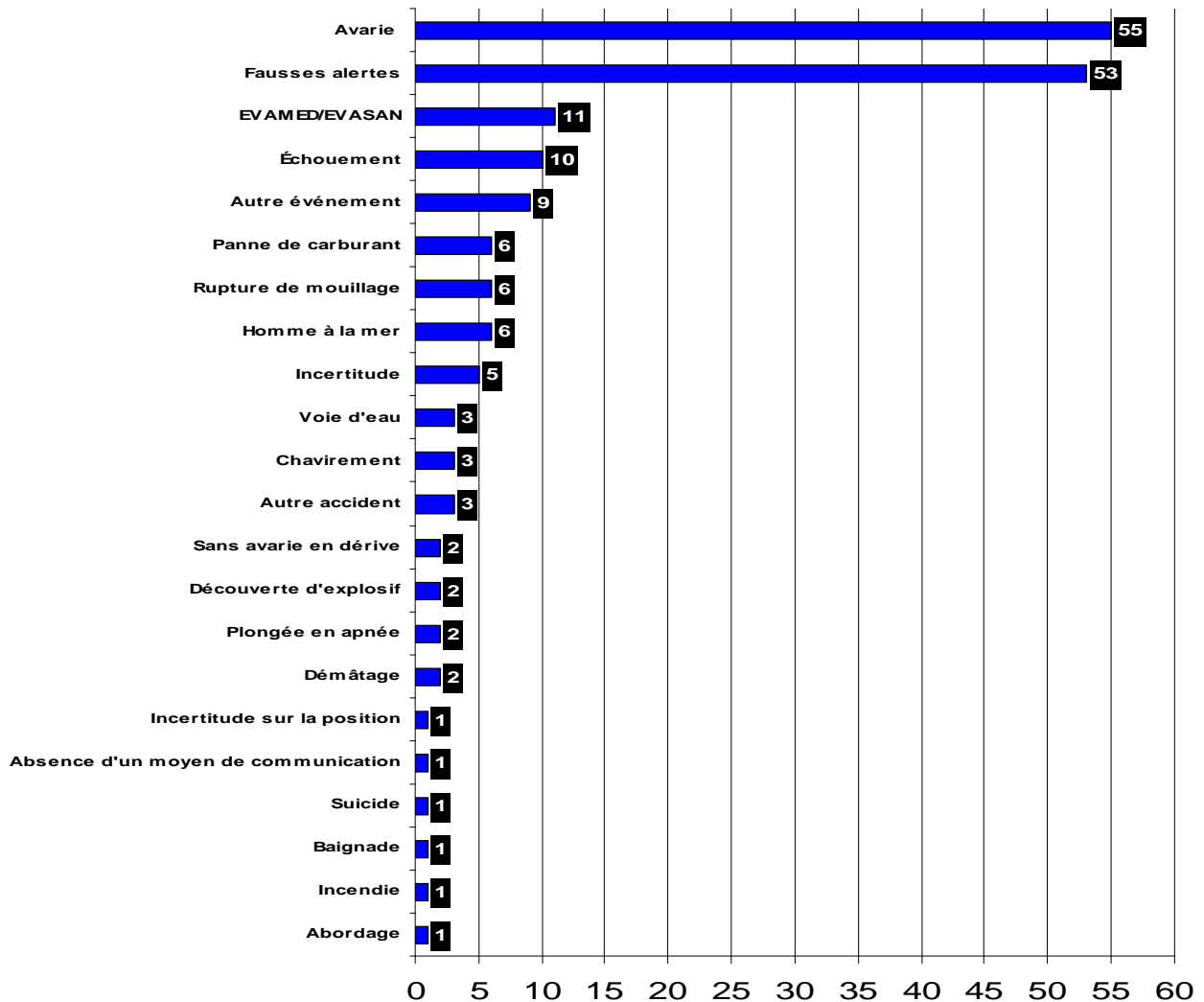


L'activité de recherche et de sauvetage et l'assistance aux biens concernent principalement des navires de plaisance à moteur (73 %) dont nombre de petites embarcations de type plate aluminium (adaptées à la navigation entre les « patates » de corail).

## Répartition par type d'évènement de mer

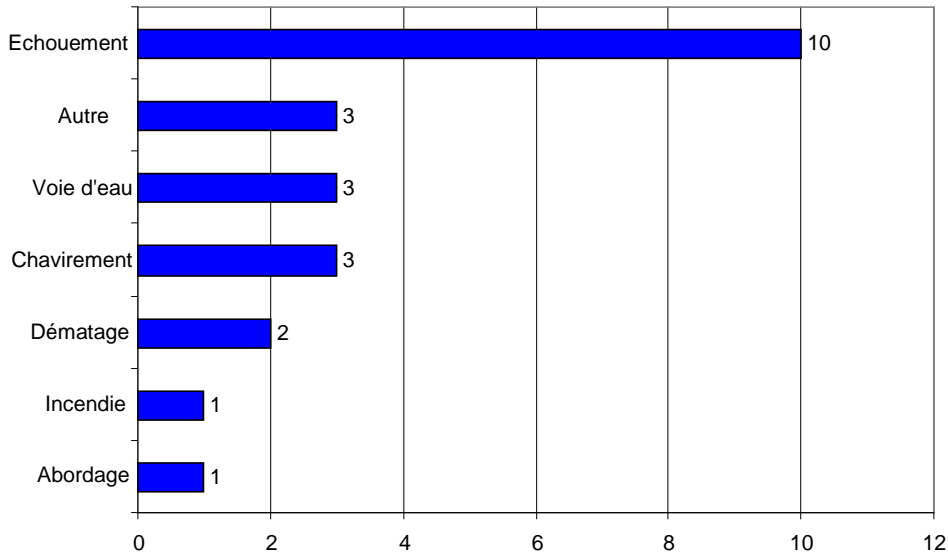
Les opérations se répartissent selon la typologie suivante :

- avaries de propulsion, par manque d'entretien du moteur
- inquiétudes, pour des navires ou embarcations non rentrés au port dans les délais impartis
- accidents de navigation (échouement - voie d'eau - chavirement...) ;
- blessés ou malades nécessitant une évacuation sanitaire ou médicale.



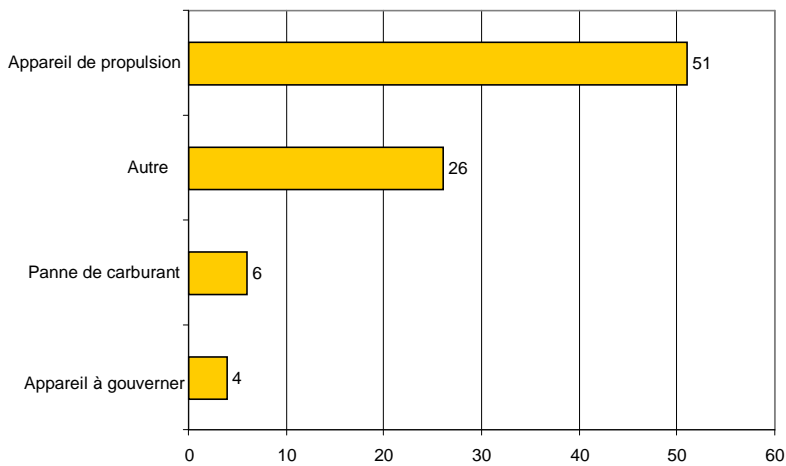
La première cause d'accident sur les navires est l'échouement.

**Accidents de navires**



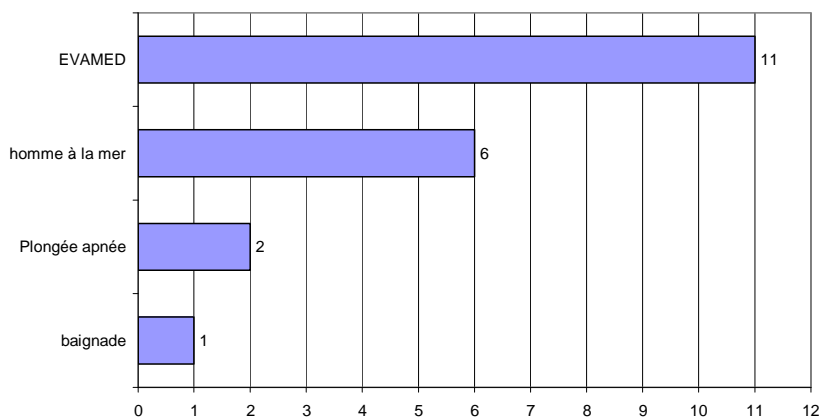
La première cause d'avarie sur les navires est l'avarie de propulsion (panne moteur).

**Avaries**



La première cause d'accident à personne est d'ordre médical (maladie ou blessure)

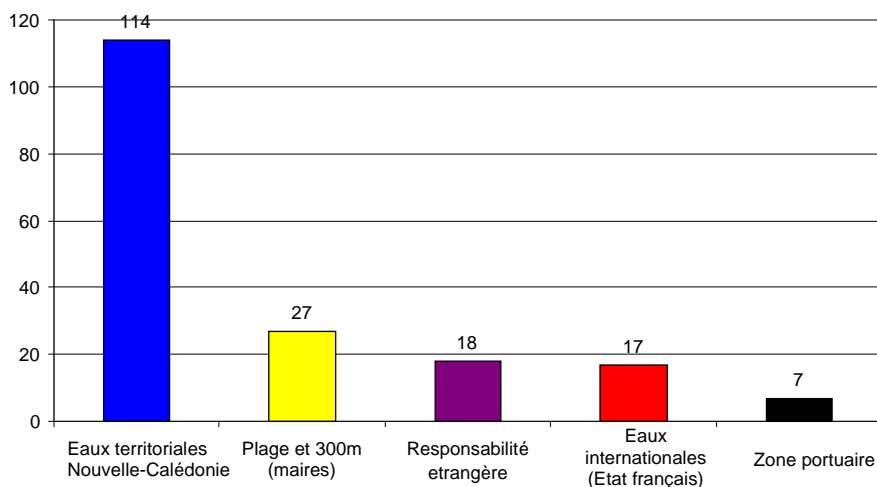
**accidents à personne**



## 4 – Répartition géographique - Moyens d'alerte – Moyens engagés

- La majorité des opérations (114 soit 62%) se déroule dans les eaux territoriales (12 nautiques mesurés à partir de la barrière de corail) et intérieures (lagon), désormais sous la responsabilité de la Nouvelle-Calédonie, principalement dans le lagon sud et aux abords de Nouméa.
- 27 opérations (15%) ont eu lieu dans la bande littorale des 300 m, de compétence municipale.
- Les opérations menées dans la zone sous responsabilité de l'autorité portuaire (7 soit 3%) résultent principalement de conditions météorologiques particulières (coups de vent d'ouest) mettant à mal les mouillages en baie de l'Orphelinat, à Nouméa.
- 17 opérations (10%) ont eu lieu en eaux internationales dans la zone de responsabilité française (compétence étatique).
- Enfin, 18 opérations (10%) ont eu lieu en zone de responsabilité étrangère (nombreuses fausses alertes par balises de détresse).

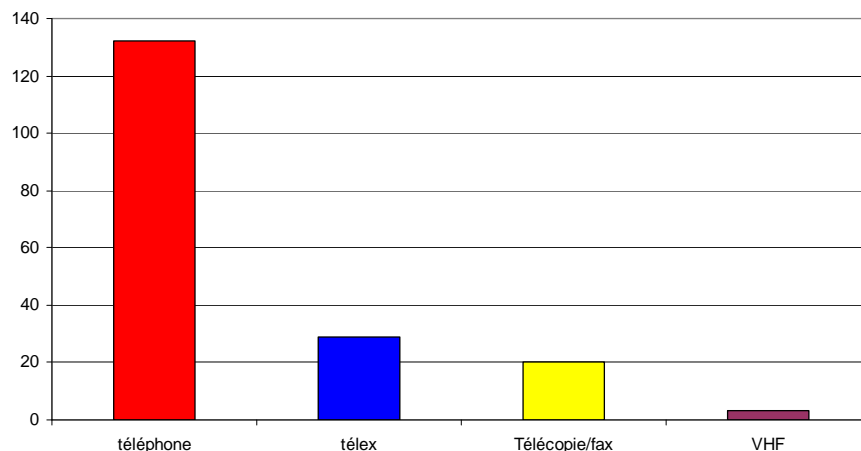
### LOCALISATION



## Moyens d'alerte

Une grande part des alertes provient d'alertes téléphoniques. La gendarmerie, bien implantée sur l'ensemble du territoire, joue un rôle prépondérant dans la transmission des alertes, en assurant le rôle d'intermédiaire entre le MRCC et les témoins qui signalent un événement côtier ou une inquiétude.

### Moyen de transmission de l'alerte

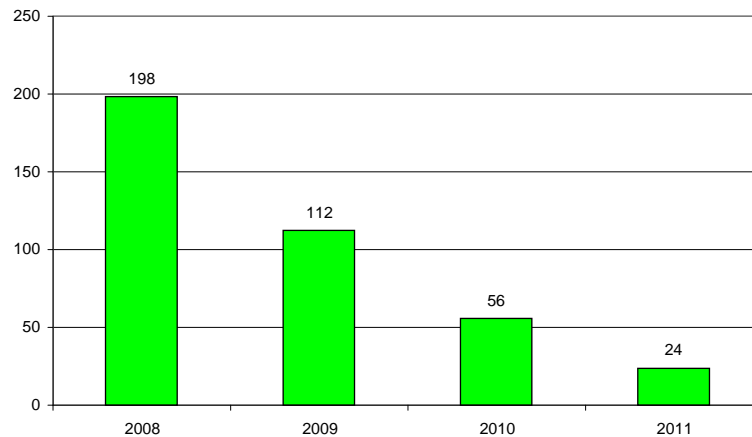


Le MCC (Mission Control Centre) australien de Camberra transmet par fax les alertes concernant les balises de détresse du système COSPAS-SARSAT.

**24** balises de détresse (406 MHz) ont été activées en 2011, généralement de façon intempestive ou accidentelle. **4** d'entre elles se sont avérées être de réelles alertes ayant donné lieu à des opérations SAR.

Le système semble nettement progresser en fiabilité, notamment depuis l'arrêt par COSPAS-SARSAT du traitement des fréquences 243 et 121.5 Mhz, en février 2010. Depuis 4 ans, le nombre de ces réceptions a été divisé par deux chaque année.

**BALISES DE DETRESSE**



## Fausses alertes

Sur les **53** fausses alertes reçues au MRCC en 2011 (68 en 2010), 20 proviennent de balises de détresse déclenchées inopinément (20/24), 12 de tirs de signaux pyrotechniques (12/16) et 21 d'inquiétudes sans fondement.

## Moyens d'intervention engagés

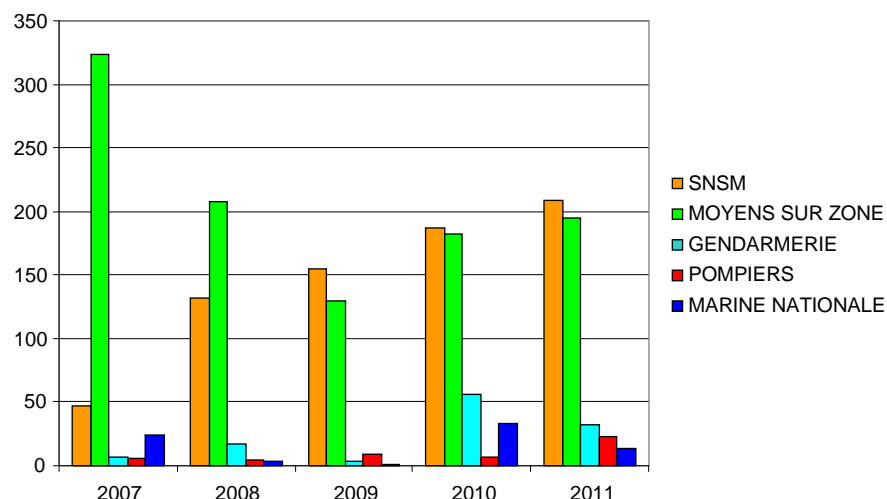
**700 heures de missions de recherche et de sauvetage** ont été réalisées en 2011 (629 en 2010 soit **+11%**).

## Moyens nautiques

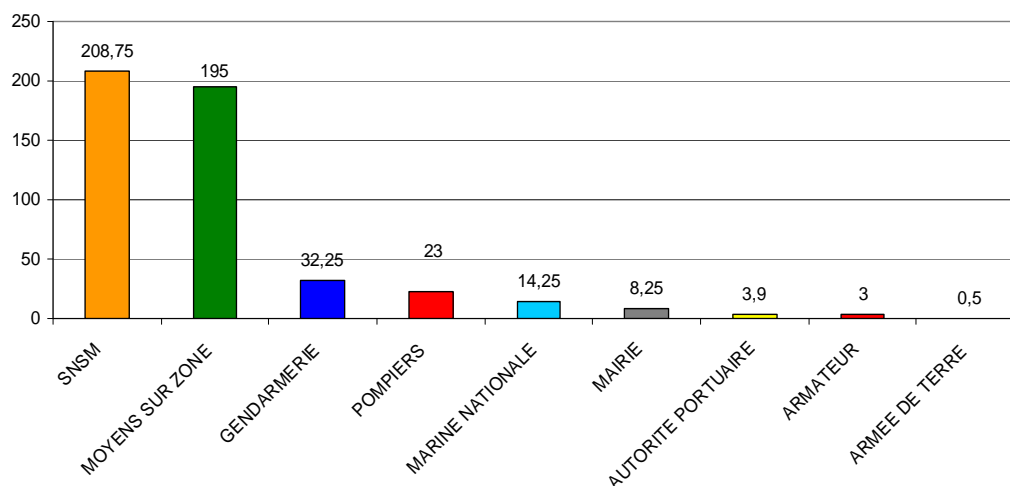
**489 heures de moyens nautiques** ont été utilisées en 2011 (467 h en 2010 soit **+5%**) réparties comme suit :

- SNSM : **209h** (187h en 2010)
- moyens sur zone : **195h** (183h en 2010)
- gendarmerie maritime et gendarmerie nationale: **32h** (56 h en 2010)
- sapeurs-pompiers : **23h** (7 h en 2010)
- marine nationale : **14 h** (33h en 2010)

**Temps d'emploi des moyens nautiques**



## emploi des moyens nautiques en heures en 2011



La SNSM et les moyens sur zone sont les principaux moyens nautiques employés.

La SNSM confirme son développement exponentiel depuis plusieurs années, résultat d'une disponibilité sans faille et du dévouement exceptionnel de ses équipages au service de la sauvegarde de la vie humaine en mer. Les bénévoles de la SNSM assurent désormais la majorité des interventions côtières, avec une très grande motivation et efficacité. Depuis sa création en 2004, la SNSM de Nouvelle-Calédonie a acquis une place déterminante et reconnue parmi les moyens institutionnels mis en œuvre. Grâce au dynamisme de ses membres, l'association cesse de croître et de se renforcer en moyens, en nombre de stations et en personnels. Elle met également en œuvre un important dispositif de formation interne (nombreux exercices, stages ...) pour maintenir le niveau de compétence de ses équipages bénévoles à un haut niveau professionnel.

En dehors du secteur de Nouméa, les opérations sont fréquemment conduites avec l'aide de moyens privés de proximité (navires sur zone).

## Moyens aériens

89 heures de moyens aériens ont été utilisées en 2011 (106 h en 2010), dont 43h30 de potentiel des Forces Armées de Nouvelle-Calédonie (FANC) (57h en 2010).

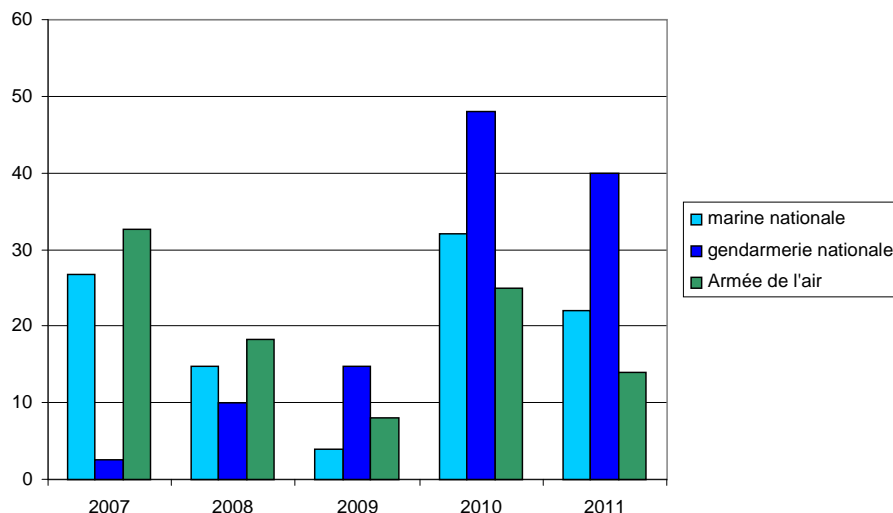
Après une année 2010 marquée par la survenance d'opérations hauturières répétées, mobilisant pendant plusieurs jours de lourds dispositifs au large des îles Loyauté et du Vanuatu notamment, l'utilisation des moyens aériens a diminué de 23%.

On note une prédominance de l'utilisation des hélicoptères de la section aérienne de gendarmerie (51% des heures de vol) du fait d'un nombre important d'évènements se produisant en bande côtière et de délais d'intervention très courts (5-10mn). L'engagement des hélicoptères de la SAG permet souvent de lever très rapidement le doute lors de recherches dans le lagon, notamment en cas d'inquiétude sur de petits flotteurs avant la tombée de la nuit. De ce fait, le nombre d'heures de vol de la SAG pour des missions SAR connaît une progression quasi continue depuis 5 ans.

La SAG de Nouméa s'est notamment distinguée par un sauvetage exceptionnel le 23 août 2011 à la suite du naufrage du voilier australien THUNDERBOLT, à l'extrémité du grand lagon nord de la Nouvelle-Calédonie. Cette intervention a valu à l'équipage de la SAG une remise de médaille pour acte de courage et de dévouement par le Haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie (Cf. I.5).

L'utilisation du Gardian de la marine nationale est également restée soutenue (25h en 2011, 32h en 2010), permettant d'intervenir à longue distance au Vanuatu (rameur solitaire désespéré à l'Est d'Efaté, naufrage d'un navire de pêche aux îles Banks), à Fidji (recherche d'un pêcheur à Kadavu) et au large de la Nouvelle-Calédonie (soutien EVAMED sur bâtiment civil - treuillage par PUMA de l'ETOM), recherche d'un pêcheur sud Belep, recherche d'un pêcheur sud île des pins) (Cf. I.5).

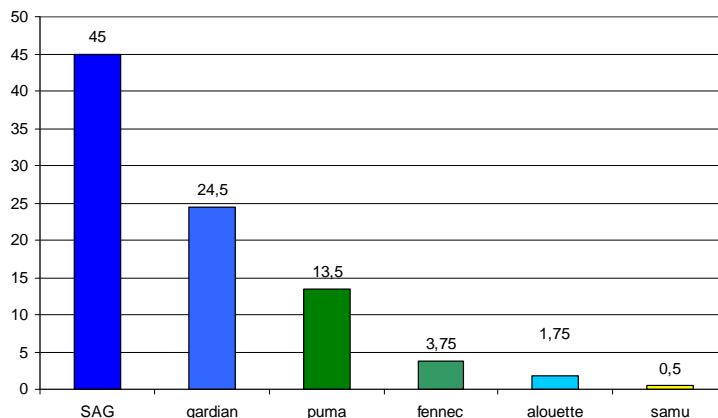
### Temps d'emploi des moyens aériens



Répartition des heures de vol :

- Gendarmerie (Ecoreuil) : 45 h soit 51%
- Marine nationale (Gardian et Alouette III) : 26 h soit 30%
- Armée de l'air (Puma et Fennec) : 17 h soit 19%
- SAMU : 30 mn soit 1%

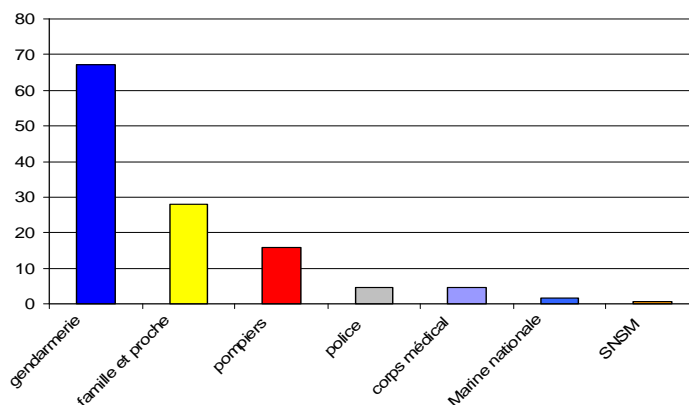
### Temps d'emploi des moyens aériens



## Moyens terrestres

122 heures de moyens terrestres ont été utilisées en 2011 (56 h en 2010 soit **+118%**). De part sa disponibilité et son implantation sur le territoire, la gendarmerie nationale est le moyen terrestre le plus fréquemment employé. A Nouméa, la police municipale et la police nationale accomplissent ces missions.

### emploi des moyens terrestres (en heure)



## 5 – Faits marquants en 2011

Sur les 164 opérations de recherche et de sauvetage en mer dirigées par le MRCC en 2011, six événements particulièrement marquants sont à signaler :

### **30 mars - Homme à la mer suite à une rupture d'aussière à bord du remorqueur TAMANOU - 1 décédé**

Le 30 mars, suite à une rupture d'aussière, un marin professionnel du remorqueur TAMANOU tombe à la mer au large de Boulari. Inconscient et blessé, l'équipage le ramène à Boulari où il est pris en charge par les pompiers et le SAMU. L'homme décède par la suite.

### **24-27 juin 2011 – Rameur en solitaire en difficulté – 4 jours d'assistance**

Le 24 juin, le rameur français Serge Jandaud, parti en juin 2010 du Pérou pour une traversée du Pacifique à la rame sur une embarcation de 6m, est désespéré dans le gros temps à 100 Nq à l'est de l'île d'Efaté au Vanuatu. Il demande à un remorqueur du Vanuatu de l'assister sur sa fin de traversée. Le 25 juin, il déclenche sa balise de détresse. Le Gardian de la 25F décolle, localise difficilement l'embarcation puis guide le remorqueur vanuatais NACATO sur zone. Après quelques heures, la remorque casse et se prend dans les hélices du remorqueur. Le canot part à la dérive. Un second remorqueur appareille pour porter assistance au NACATO. Les deux remorqueurs arrivent à Port Vila le 27 juin au soir. Le canot CLINIQUE PASTEUR est récupéré plusieurs jours plus tard. Rappelons que M. Jandaud avait déjà été secouru à Wallis en novembre 2010 par la frégate de surveillance PRAIRIAL de la marine nationale. Il se trouvait à la dérive face à de forts courants.

### **28-30 juillet – Recherches d'une plate durant 3 jours au large des Iles Belep (Province nord)**

Une vaste opération de recherche en mer est déclenchée le 28 juillet, pour retrouver un homme à bord d'une plate, parti la veille de Koumac pour rejoindre les îles Belep. Des investigations à terre à Koumac et Poum sont menées par la gendarmerie pendant que la Mairie de Belep organise les recherches sur les différentes îles. Le 29, durant toute la journée, le semi-rigide SNS 705 KEHDEC de la station SNSM de Koumac investigue le lagon et ses nombreux îles et îlots. Un avion Gardian de la marine nationale effectue deux patrouilles. Le 30, alors que la SNSM recherchait à nouveau l'embarcation dans le secteur de Poum, un pêcheur retrouve le disparu à terre, sain et sauf, sur les îles Daos à 2,5 nautiques des îles Belep. L'intéressé était tombé en panne d'essence le 27 au cours de sa traversée Koumac-Poum. Le semi-rigide SNS 705 KEHDEC de la station SNSM de Koumac a parcouru près de 200 Nq au cours de cette opération.

### **01-02 août 2011 – Recherches du navire de pêche JEAN BAR à la dérive depuis 6 jours au Sud du lagon.**

Le 1<sup>er</sup> août, une inquiétude est transmise au MRCC. Le navire JEAN BAR, parti en pêche le 25 juillet n'est pas rentré. Son retour était prévu le 30 juillet. Une zone de pêche probable est établie dans le secteur du banc de la torche à 12 nautiques au sud de l'île des Pins. Après une heure de recherches, le Gardian de la marine nationale repère le navire de pêche de 10 m à la dérive depuis une semaine dans le grand coude, à l'extrémité sud du lagon calédonien. Le yacht de 35 m CRYSTAL LADY se dérouta pour lui porter assistance pendant que la vedette de la gendarmerie maritime DUMBEA appareille de Nouméa pour le remorquer. L'hélicoptère de la gendarmerie hélitreuille le patron du navire de pêche.

### **13 août 2011 – Naufrage du navire de pêche SUN LOVER au Vanuatu**

Le 13 août, le SUN LOVER, un navire de pêche ni-vanuatu de 15 m déclenche sa balise de détresse aux abords de l'île Uréparapara, à 100 Nq au nord de l'île d'Esperitu Santo au Vanuatu. Un avion Gardian de la marine nationale décolle et localise le navire en détresse, qui s'est échoué sur un platier suite à une erreur de navigation. La dizaine de membres d'équipage a été recueillie saine et sauve par la vingtaine d'habitants du village le plus proche. Le SUN LOVER sera déséchoué mais, fragilisé par une voie d'eau, coulera lors de son remorquage.

### **23 août 2011 – Naufrage du voilier THUNDERBOLT à l'extrémité du grand lagon Nord**

Le 23 août, le MRCC Nouméa reçoit le signal de la balise de détresse du voilier australien THUNDER BOLT (10,5 m) sur le récif des français à l'extrémité du grand lagon nord, à 70 km au Nord des îles Belep. A son bord, M. Bob STARKENBURG, un navigateur solitaire américain de 70 ans, parti de Nouméa pour rejoindre l'Australie. Le MRCC Cambera (Australie) reporte un appel reçu par la police maritime de Sydney, par lequel le skipper indique que son voilier est échoué et a une voie d'eau. Privé d'énergie, le voilier n'est plus joignable. Le MRCC Nouméa déclenche aussitôt l'hélicoptère Ecureuil de la section aérienne de gendarmerie. L'hélicoptère décolle de Nouméa avec un plongeur à son bord, pour cette intervention à très longue distance, à l'extrémité du territoire. Il arrive sur zone à midi et hélitreuille immédiatement le naufragé. L'homme est sain et sauf. Il s'est perdu à proximité du récif la veille au soir, à la suite d'une avarie de son GPS et de son traceur de carte. Entièrement sous l'eau au petit matin, il a déclenché sa balise de détresse. Le voilier THUNDER BOLT, complètement détruit par le ressac, est irrécupérable. C'est la première fois que l'hélicoptère de la gendarmerie intervient aussi loin de sa base (260 Nq soit près de 500 km). Cette opération périlleuse a été effectuée dans des conditions de vol rendues difficiles par des paramètres météorologiques exécrables et la mission a été réalisée à la limite des capacités opérationnelles de la machine. Pour n'avoir à aucun moment hésité à se mettre en danger pour porter secours à un navigateur en proie à un péril grave et l'avoir sauvé d'une mort quasi certaine, l'équipage de la section aérienne de gendarmerie de Nouméa s'est vu décerner, par le Haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie, la médaille pour acte de courage et de dévouement.



## 6 – Conclusion du bilan SAR

L'année 2011 est une année de relative stabilité en matière d'opérations de recherche et de sauvetage. Leur nombre (164) est quasi identique à celui de l'année précédente (165). Le nombre d'heures de missions de recherche et de sauvetage est en progression de 11% malgré un nombre de personnes et de navires impliqués respectivement en recul de 18 et 17%. On retiendra surtout le recul de -60% de la mortalité en mer, après une année 2010 marquée par une succession d'évènements particulièrement graves.

L'activité quotidienne du MRCC Nouméa permet néanmoins de mettre en évidence les grandes tendances et les spécificités de l'accidentologie maritime en Nouvelle-Calédonie, préalable à toute action de prévention. Ainsi, on observe que sur le territoire, la grande majorité des opérations (62%) se déroule dans le lagon, principalement aux abords de Nouméa. L'essentiel de l'activité est effectuée au profit de la plaisance et des loisirs nautiques (82%).

53% des interventions sont des opérations d'assistance aux biens (remorquage de navires en avarie). Elles consistent le plus souvent, en une mise en sécurité d'équipages en difficulté du fait de problèmes mécaniques. La première cause d'avarie sur les navires est l'avarie de propulsion (panne moteur). Elle est le plus souvent due à un défaut d'entretien du moteur. Ceci témoigne d'un défaut de préparation des navires ou d'une insuffisance dans la maîtrise technique et mécanique des navires, source de pannes qui pourraient être aisément évitées.

La première cause d'accident de navigation est l'échouement. Cet accident fait souvent suite à défaut de maîtrise de la navigation dans un lagon parsemé d'îlots, de platiers et de récifs coralliens. Ceci témoigne d'un niveau de qualification nautique insuffisant de la part de beaucoup de plaisanciers, que la détention de matériels d'aide à la navigation (GPS, sondeur) ne permet pas de compenser.

47% des interventions sont des opérations de recherche et de sauvetage. La première cause d'accident à personne est d'ordre médical ; suit l'homme à la mer, l'accident d'apnée et l'accident de baignade. Une grande majorité des interventions concerne également des opérations de recherche de navires non rentrés, déclenchées à la suite d'inquiétudes, qui pourraient être facilement évitées par une information des proches sur la navigation effectuée. Ces opérations sont particulièrement difficiles à traiter lorsqu'elles concernent de petites embarcations ou des pratiquants de loisirs nautiques, souvent dépourvus de moyen de communications (VHF ou téléphone portable) et de repérage lumineux, lorsque l'alerte est donnée tardivement à la tombée de la nuit et lorsque l'évènement se produit dans des secteurs dépourvus de moyen de sauvetage (côte Est, îles Loyautés, Sud de la Grande Terre ou province Nord). Ces opérations nécessitent alors le déploiement de très lourds dispositifs de recherche (PUMA, Gardian).

Les difficultés rencontrées proviennent également des spécificités de la navigation lagonaire, qui permet à de toutes petites embarcations (plates alu) de circuler entre les îlots jusqu'à la barrière de corail. Rappelons que le lagon calédonien, qui s'étend dans certains endroits à plus de 20 nautiques des côtes de la Grande Terre, est le plus large du monde. L'élongation géographique est donc particulièrement importante et la durée moyenne des interventions (4 h) plus du double de celles de la métropole

Les moyens SAR nautiques et aériens implantés à Nouméa et à La Tontouta permettent de répondre efficacement à la plupart des besoins dans le lagon sud. En revanche, dans le nord, sur la côte est ou dans les îles Loyauté, le faible nombre de moyens d'intervention rend parfois l'exercice difficile. Le premiers secours dans ces secteurs repose pour l'instant sur les moyens nautiques des brigades de gendarmerie et la solidarité des moyens privés. La création en 2008 des stations SNSM de Koumac (province Nord) et de Wé (Lifou - province des îles), suivie en décembre 2011 de celle de Thio (côte Est) permet de pallier pour partie ces insuffisances.

## **II - ASSISTANCE MARITIME (MAS)**

### **1 – La mission d'assistance maritime**

Conformément à la résolution A. 950 (23) de l'Organisation maritime internationale relative aux services d'assistance maritime adoptée à Londres le 5 décembre 2003 et au décret n°2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime, le MRCC Nouméa assure un service d'assistance maritime (MAS - Maritime Assistance Service). A ce titre, il organise l'information, l'aide et l'assistance des navires à la suite d'un incident ou d'un accident.

Le MRCC Nouméa est désigné comme interlocuteur des navires pour la transmission et la réception des informations relatives à la sécurité des navires ou de la navigation. Il est fait obligation au capitaine de tout navire d'informer le MRCC de tout incident ou accident dont il a connaissance, y compris ceux susceptibles de porter atteinte au milieu marin.

Dans ce cadre, le MRCC Nouméa assure :

- la réception des comptes rendus et notifications obligatoires prévus par les conventions internationales ou les résolutions prises pour leur application en cas d'incident ou d'accident survenu à un navire ;
- le suivi de la situation du navire lorsque ces comptes rendus et notifications révèlent une situation dans laquelle le navire serait susceptible de nécessiter une assistance ;
- le contact entre le capitaine et le préfet maritime ou une autre autorité maritime, lorsque la situation du navire nécessite des échanges d'informations entre ceux-ci ;
- le contact entre les participants à toute opération d'assistance maritime dont le Haut-commissaire de la République assure la coordination.

### **2 – Assistance aux navires de commerce en difficulté en 2011**

Trois opérations d'assistance maritime à des navires de commerce en difficulté ont nécessité un suivi particulier par le MRCC et le pôle Action de l'Etat en Mer du Haut-commissariat de la République en Nouvelle-Calédonie en 2011, en lien avec les industriels du nickel du territoire :

#### **09 au 30 avril 2011 - Opération TAOKAS WISDOM**

Du 11 au 30 avril 2011, la cargaison de soufre (9871 t) du vraquier TAOKAS WISDOM a fait l'objet d'un suivi régulier par les autorités maritimes. Une présence d'acide sulfurique en fond de cales et un dégagement de sulfure d'hydrogène a été constatée lors de son déchargement dans le port de VALE NC. Deux équipes d'évaluation mixte marine nationale / affaires maritimes ont été envoyées à bord du navire sur ordre du commandant de zone maritime. Le respect du protocole de déchargement préparé par la société VALE Nouvelle-Calédonie a permis de séparer sans incident ou dommage pour l'environnement la cargaison de l'acide sulfurique présent en fond de cales. Les différentes expertises ont permis d'autoriser le débarquement du reliquat de cargaison. Le navire a finalement quitté la Nouvelle-Calédonie le 4 mai 2011.

#### **18 août 2011- Opération MARCEL VIRATELLE**

Echouement d'une barge remorquée par le MARCEL VIRATELLE à destination de KNS au niveau de la passe Duroc. Si aucune pollution n'est à déplorer, une partie du récif a été endommagée.

#### **18 au 21 octobre 2011 – Opération COSMO VERDE**

Le 18 octobre 2011, le minéralier COSMO VERDE (propriété de la Société Le Nickel) a été victime d'une détérioration accidentelle de son hélice au cours d'une opération de chargement de minerai à Paagoumene (Province nord). Suite aux expertises maritimes appuyées par un courrier du commandant de zone maritime, la SLN a affrété un remorqueur pour escorter ce navire jusqu'à Nouméa le 21 octobre 2011.

# III - SURVEILLANCE ET LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS

## 1 – Mission

Le MRCC reçoit toute alerte concernant une pollution marine. Selon l'importance de l'opération, le Haut-commissaire de la République, directeur des opérations de secours (DOS) peut activer le dispositif ORSEC maritime volet POLMAR (pollution marine). Le MRCC s'arme alors en PC POLMAR MER et assure les fonctions d'Equipe de Gestion d'Intervention (EGI).

En 2011, 3 pollutions mineures (niveau 1) ont été détectées et traitées, sans nécessiter l'activation de ce dispositif.

## 2 – Exercice POLMAR TOTAL-SWAFEP 2011 à Wallis

Ce premier exercice POLMAR organisé à Wallis en collaboration avec l'administration supérieure et le dépôt pétrolier de la SWAFEP (filiale de Total) a mobilisé l'ensemble des moyens locaux publics et privés utilisables dans le domaine de l'antipollution (6 vedettes et 2 barrages de 200 m).

Les points positifs soulignés par les différents acteurs sont la collaboration entre les services et administrations, le professionnalisme des équipes et la qualité du matériel acquis par Total et le déploiement rapide du barrage côtier et la disponibilité des moyens antipollution.

Les points perfectibles sont le personnel limité pour mettre en place une relève, l'inadaptation des EPI et leur nombre insuffisant, la mise en œuvre du barrage hauturier (nécessité de prévoir une embarcation dédiée).

Riche d'enseignements, cet exercice a permis notamment de définir un lot d'urgence antipollution aérotransportable depuis Nouméa. Le chef du service antipollution de la base navale de Nouméa sera envoyé chaque année à Wallis pour assurer une formation du personnel. Un exercice de mécanisation sera organisé en 2012 en collaboration avec TOTAL.

## 3– Exercice majeur ORSEC maritime POLMAR KNS 2011 à Vavouto

L'exercice annuel ORSEC maritime d'assistance à un navire en difficulté (ANED) et de lutte contre les pollutions maritimes (POLMAR) a été organisé les 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre 2011 en partenariat avec les sociétés KNS (Koniambo Nickel Services) et COTRANSMINE/SMSP.

Cet exercice réalisé a mobilisé d'importants moyens des FANC (base navale, EEI, 1 hélicoptère PUMA, VCSM DUMBEA, GSBDD), 2 remorqueurs de COTRANSMINE/SMSP et 2 embarcations de KNS, le navire multi-missions AMBORELLA du Service de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes, le semi-rigide de la station SNSM de Koumac, les moyens des gardes-nature de la de la Province Nord. L'expertise de multiples services a également été sollicitée (Pilotage - CEDRE - CEPOL - SHOM/GOP - IFREMER - Météo France – IRD).

Il s'est déroulé en 2 phases successives :

- 30 novembre : mise en œuvre des procédures d'assistance à un navire en difficulté – navire plastron victime d'une avarie;
- 1<sup>er</sup> décembre : opérations de lutte contre la pollution en mer par moyens publics et privés.

L'objectif général de cet exercice était de valider le nouveau dispositif ORSEC maritime Nouvelle-Calédonie en cours de finalisation. Compte tenu du contexte local caractérisé par un risque maritime important et une forte sensibilité environnementale, ce type d'exercice revêt une importance primordiale pour éprouver et améliorer la capacité de gestion de crise des différents acteurs.

L'exercice avait également pour objectifs l'évaluation de la coordination entre les acteurs étatiques, territoriaux et privés (cellule de crise KNS), la mise en place de l'équipe de gestion de crise ORSEC maritime à la base navale Nouméa avec constitution du comité de dérive, l'activation du centre opérations du haut-commissariat et mise en place d'officiers de liaison, l'envoi de l'équipe d'évaluation de Nouméa, l'entraînement des équipes d'intervention au confinement et à la récupération des hydrocarbures., la sollicitation de l'Australian Maritime Safety Authority (AMSA) pour demande de concours dans le cadre de l'accord de partenariat franco-australien et la médiatisation de la thématique de la lutte contre les pollutions en mer.

Les enseignements principaux soulignés par les différents acteurs sont :

- la validation opérationnelle du nouveau dispositif ORSEC Maritime Nouvelle-Calédonie. La dissociation équipe de gestion de crise (EGC) / équipe de gestion d'incident est particulièrement adaptée à la direction et à la conduite d'une crise de sécurité civile en mer ;
- la pertinence d'utilisation du portail interministériel d'échange d'informations « SYNERGI-fonction garde-côtes » qui permet d'alimenter les autorités centrales et les correspondants locaux sous un mode continu de diffusion de l'information ; la nécessité de préciser par une instruction permanente CZM l'organisation et le fonctionnement de l'équipe de gestion crise ;
- la qualité du matériel et la bonne préparation des équipes antipollution de l'usine KNS ;
- la polyvalence et l'adaptation du navire AMBORELLA du service de la marine marchande et des pêches maritimes de la Nouvelle-Calédonie à ce type de mission ;
- le souhait des acteurs locaux de poursuivre par une phase terrestre l'exercice de lutte contre les pollutions.

Cet exercice a notamment permis de valider le nouveau dispositif ORSEC maritime Nouvelle-Calédonie et les capacités de lutte antipollution du nouveau navire multi-missions de la Nouvelle-Calédonie, l'AMBORELLA. Le CEPPOL a profité de cet exercice pour conduire un audit du service antipollution de la base navale Chaleix.

A la suite de cet exercice, la réunion annuelle du comité antipollution de la Nouvelle-Calédonie, associant les pouvoirs publics et les industriels du territoire, a été organisée à la base navale le 8 décembre. Elle a été l'occasion de faire un point de situation sur les moyens antipollution publics et privés présents en Nouvelle-Calédonie et de tirer les principaux enseignements des opérations et exercices conduits en 2011.

Les prochains exercices ORSEC maritime POLMAR seront organisés en partenariat avec l'usine VALE Nouvelle-Calédonie en 2012 et avec la centrale thermique ENERCAL à Népoui en 2013.

Le CEDRE a organisé sur le territoire, du 11 au 22 avril 2011 deux stages de formation pratique et état-major/gestion de crise POLMAR à Nouméa au profit des industriels et services publics concernés par la lutte antipollution en mer et à terre (50 participants). Compte-tenu de la qualité de ces stages et des besoins locaux de formation, le bureau AEM est chargé de mettre en relation les membres du comité et le CEDRE pour l'organisation de deux nouveaux stages au printemps 2012.

## IV - ELABORATION DE L'INFORMATION NAUTIQUE (RSM)

La mission de recueil, d'élaboration et de diffusion de l'information nautique consiste à fournir aux navigateurs à la mer les Renseignements de Sécurité Maritime (RSM) dont ils ont besoin pour orienter leur action dans les domaines de la navigation.

Dans le cadre du service mondial d'avertissements de navigation (SMAN), l'océan mondial est découpé en 21 zones NAVAREA (*Navigational Area*). Chaque zone est placée sous la responsabilité d'un État coordonnateur de zone. En France, les fonctions de coordonnateur national pour le recueil et la diffusion de l'information nautique sont exercées par le SHOM (Service Hydrographique et Océanographique de la Marine). Elles sont déléguées à des coordonnateurs nationaux délégués (CND). Chaque CND est chargé de recueillir, analyser et transmettre l'information de zone aux coordonnateurs de zone NAVAREA et d'assurer la diffusion de l'information côtière dans sa région.

Dans le Pacifique Sud-Ouest, les fonctions de CND sont déléguées au commandant de la zone maritime Nouvelle-Calédonie. Sa zone de responsabilité est divisée en deux régions qui sont les suivantes : NOUVELLE-CALEDONIE, située dans sa plus grande partie en zone NAVAREA X (coordonnateur Australie), la partie est étant située en zone NAVAREA XIV (coordonnateur Nouvelle-Zélande) ; WALLIS ET FUTUNA, située en zone NAVAREA XIV.

Sous l'autorité du commandant de zone maritime, le MRCC Nouméa assure le recueil, l'élaboration et la diffusion de l'information nautique dans sa zone de responsabilité. Au contact des différents organismes locaux chargés de rechercher l'information nautique, le MRCC NOUMEA centralise cette information, vérifie son exactitude et rédige un avertissement de navigation côtier ou local, si nécessaire. Il travaille également en étroite liaison avec les coordonnateurs NAVAREA X (Australie) et XIV (Nouvelle-Zélande).

Il dispose d'une station INMARSAT-C, configurée pour le satellite POR (*Pacific Ocean Region*), permettant de contrôler la diffusion sur ce réseau des avertissements de zone et des avertissements de navigation côtiers.

- Les avertissements de zone NAVAREA sont diffusés par le système SafetyNET d'INMARSAT, en langue anglaise, par le coordonnateur NAVAREA concerné.
- Les avertissements de navigation côtiers (AVURNAV NOUMEA) sont diffusés par SafetyNET par le MRCC et par VHF par Nouméa radio. Ils sont également retransmis par message, fax, courrier électronique et télex aux bâtiments présents dans la zone et aux autorités et services à terre.
- Les avertissements de navigation locaux (AVURNAV LOCAL NOUMEA) traitent des informations nautiques concernant les eaux territoriales et intérieures. Ils sont émis en français et diffusés par VHF par Nouméa radio.

Les informations qui ne justifient pas une diffusion urgente mais rapide font l'objet d'avis aux navigateurs (AVINAV) et sont reprises par les groupes d'avis aux navigateurs (GAN), fascicules de correction et réédition d'ouvrages nautiques publiés par le SHOM. L'ensemble de l'information nautique en vigueur est consultable sur le site du MRCC NOUMEA à l'adresse : [www.mrcc.nc](http://www.mrcc.nc) mis à jour à chaque diffusion d'un AVURNAV ou AVINAV.

En **2011**, le MRCC a élaboré et diffusé **335** messages d'information nautique (371 en 2010) :

- 27 avertissements de navigation côtiers (AVURNAV NOUMEA)
- 294 avertissements de navigation locaux (AVURNAV LOCAL NOUMEA)
- 14 avis aux navigateurs (AVINAV)

# CONCLUSION

## 1- Bilan des actions réalisées en 2011

L'organisation en matière de sauvetage maritime s'est concentrée en 2011 sur les objectifs suivants :

- **Le transfert effectif des compétences en matière de recherche et de sauvetage en mer à la Nouvelle-Calédonie, intervenu le 1<sup>er</sup> juillet 2011** (Cf. Présentation générale -Titre 3) ;
- **La mise en place d'une planification ORSEC maritime en Nouvelle-Calédonie**, qui se substitue aux anciens Plan de Secours à Naufragés (2005) et Plan POLMAR (2008).

En Nouvelle-Calédonie, l'organisation de la réponse de sécurité civile en mer (ORSEC maritime) est définie par l'ordonnance n°2006-172 du 15 février 2006 modifiée le 29 octobre 2009 portant actualisation et adaptation du droit applicable en matière de sécurité civile en Nouvelle-Calédonie. L'ORSEC maritime, à l'exception du niveau 1 SAR transféré à la Nouvelle-Calédonie depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2011 dans les eaux territoriales et intérieures, relève de la compétence de l'Etat et de la responsabilité du Haut-commissaire de la République.

Les principales évolutions introduites par ce nouveau dispositif sont la formalisation d'une posture de veille permanente induisant la disparition de la phase de déclenchement du plan, la création d'un système de gestion d'incident dissociant les équipes de gestion de crise (EGC) et de gestion d'intervention (EGI), la gradation du dispositif autour de 3 niveaux de crise, la création de réseaux ORSEC avec un centre référent (MRCC Nouméa) et la disparition de la planification thématique : sauvetage en mer, lutte contre les pollutions et assistance aux navires en difficulté.

Ce dispositif a été validé à l'occasion de l'exercice ORSEC maritime organisé en partenariat avec l'usine KNS les 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre 2011. La finalisation du dispositif ORSEC maritime et la consultation des différents services permettent d'envisager une signature du plan au cours du premier semestre 2012. Il convient également de garder à l'esprit que le transfert de la compétence sécurité civile à la Nouvelle-Calédonie au 1<sup>er</sup> janvier 2014 (date à officialiser par une loi de Pays) devra également intégrer l'ORSEC maritime dans les eaux territoriales.

- **La mise en place d'une collaboration avec les armateurs des navires de croisière dans le domaine de la recherche et du sauvetage:**

Avant même que ne survienne le naufrage du paquebot COSTA CONCORDIA survenu en Italie le 13 janvier 2012, les autorités maritimes des Etats du Pacifique se sont préoccupés des risques liés aux grands navires de croisière et des problèmes du secours maritime de masse.

Ce sujet a notamment été à l'ordre du jour du 4<sup>ème</sup> séminaire SAR organisé du 6 au 9 juin 2011 à Cairns (Australie) par la Commission du Pacifique Sud et l'OMI (organisation maritime internationale), en présence des responsables de la sécurité du groupe américain Carnival Corporation & PLC. Leader mondial de la croisière, Carnival Corporation possède plus d'une centaine de paquebots et de nombreuses filiales (Carnival Cruises Lines, Princess Cruises, Holland America, Costa Croisières, AIDA, P&O, Cunard, P&O Australia, Seabourn et Ibero). Le groupe transporte chaque jour environ 270.000 personnes, soit 8,5 millions de passagers par an.

Le développement exponentiel du marché de la croisière se traduit en effet par un accroissement considérable du nombre d'escales de navires de forte capacité (3000 à 4000 passagers et 1000 membres d'équipage) dans les îles du Pacifique Sud. En Nouvelle-Calédonie, cette croissance se traduira par 400 escales en 2012 (Nouméa, Ile des Pins, Lifou et Maré).

La sécurité sur les navires de croisière a fait l'objet d'une mission d'une équipe australienne de planification des risques consulaires (*Contingency Planning Assistance Team*) du 17 au 19 août 2011 à Nouméa. Elle avait pour objectif de mieux connaître les dispositifs mis en œuvre en Nouvelle-Calédonie dans le cadre de la planification et la gestion des risques et urgences naturelles ou industrielles.

Par ailleurs, une réunion s'est tenue le mardi 8 novembre 2011 au MRCC Nouméa, réunissant l'agence maritime Kenua en charge de l'accueil des navires de croisière en Nouvelle-Calédonie, les responsables de la sécurité du groupe américain Carnival et de la société Princess Cruise (filiale de Carnival pour les paquebots opérant depuis l'Australie). Princess Cruises a montré un fort intérêt pour notre organisation SAR et une coopération mutuelle a été engagée : accès aux plans de coopération SAR des navires, accès au portail opérationnel de gestion de crise de la société, prévision d'exercices à quai lors des escales à Nouméa, visite de paquebots pour le personnel d'intervention et les responsables de gestion de crise.

- **La refonte des dispositifs d'alerte cyclonique** (ordre base navale du 22 décembre 2011) **et tsunami** (création d'un plan ORSEC Tsunami, ordre permanent CEMIA du 18 janvier 2012). Le déclenchement de l'alerte cyclonique rouge le 14 janvier 2011 lors du passage de la tempête tropicale forte VANIA (7 voiliers ou embarcations coulés ou échoués), ainsi que l'alerte Tsunami, déclenchée le 11 mars 2011 en Nouvelle-Calédonie, suite au séisme survenu au Japon montre que le risque est réel dans la zone Pacifique sud.
- **L'entraînement aux évènements majeurs, par des exercices multiples, dont deux ORSEC maritime :**
  - **8 mars : exercice ORSEC maritime SAR BETICO 2011 de secours maritime de grande ampleur sur un navire à passagers aux abords de Nouméa**  
Cet exercice réalisé à partir du ferry BETICO II de l'armement SAS SUDILES, simulant un incendie et un poste d'abandon, a mobilisé d'importants moyens des FANC (P400 LA GLORIEUSE, Puma, VCSM DUMBEA, base navale), de la gendarmerie (SAG, brigade nautique) et de l'ensemble des acteurs du sauvetage en mer (SAMU, Sécurité civile, SNSM, associations de protection civile..). La présence d'un plastron de plus de 80 personnes et d'un poste médical avancé ont permis de donner un réalisme certain à cet exercice. Les principaux retours d'expérience sont la nécessité d'améliorer l'échange d'informations entre les acteurs, le rôle fondamental de l'équipe d'évaluation et d'intervention et l'importance du dialogue avec la direction des secours médicaux.
  - **7 avril : exercice POLMAR TOTAL-SWAFEP 2011 à Wallis** (Cf. III.2)
  - **6 mai : exercice majeur de secours à naufragés à Nouméa**, organisé par la SNSM (Cf. supra)
  - **21 et 22 novembre : exercice SECMAR entre la station SNSM de Lifou et les FANC** (Cf. supra)
  - **30 novembre-1<sup>er</sup> décembre: exercice ORSEC maritime POLMAR KNS 2011 à Vavouto** (Cf. III.3).
  - **2 au 14 décembre: exercice cyclone AGATHE 2011**, d'état-major (papier) par le HC et l'EMIA.
- **La formation continue du personnel** (organisation du 5 au 15 septembre 2011 d'une formation des officiers coordonnateurs de mission de sauvetage nouvellement affectés, journée de présentation des moyens SAR aériens et nautiques le 15 septembre 2011, refonte de l'instruction sur la mise en œuvre des équipes d'évaluation et d'intervention (EEI) pour l'assistance aux navires en difficulté et entraînement hélitreuillage de ces équipes). Par ailleurs, le CEDRE a organisé à Nouméa, du 11 au 22 avril 2011 deux stages de formation pratique et état-major/gestion de crise POLMAR au profit des industriels et services publics concernés par la lutte antipollution en mer et à terre (50 participants).
- **Le soutien au développement des capacités d'intervention de la SNSM en Nouvelle-Calédonie :**  
La société nationale de sauvetage en mer (SNSM - association loi 1901) est devenue l'acteur majeur du sauvetage côtier en Nouvelle-Calédonie et un acteur important de la fonction garde-côtes. Elle s'appuie sur environ 70 bénévoles assurant une astreinte H24/365 jours par an avec un délai d'appareillage de 15 mn. La SNSM fait preuve d'une réactivité et d'un professionnalisme remarquables dans les opérations de sauvetage.

En 2011, elle a consacré 209 heures d'activité aux opérations de sauvetage au cours de 70 interventions, soit 43% du volume total des moyens nautiques engagés par le MRCC Nouméa au cours de l'année. Elle assure également des prestations privées d'encadrement des manifestations nautiques.

Il convient de souligner la qualité de la collaboration entre la SNSM et ses partenaires, notamment le MRCC et les Forces Armées de Nouvelle-Calédonie (FANC) pour la mise en œuvre des moyens ainsi que l'Ecole des Métiers de la Mer, très impliquée dans la formation des équipages SNSM. Cette activité n'est possible qu'avec l'aide de l'Etat et des collectivités : Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, Provinces, Mairies qui contribuent largement à l'équipement et au fonctionnement des stations. En effet, si le sauvetage de la vie humaine en mer est, conformément aux usages internationaux, totalement gratuit pour les usagers, il a néanmoins un coût non négligeable pour la collectivité. Le budget 2011 des stations SNSM de Nouvelle-Calédonie était de 17 millions de francs CFP (141 500€), dont 90% couverts par des aides publiques.

L'année 2011 a été marquée pour la SNSM par une activité très soutenue. Outre l'organisation de très nombreuses manifestations, entraînements et stages (navigation, secourisme, incendie, météo, comptabilité...), on retiendra notamment :

**La mission du 2 au 10 mai 2011 du CA (2s) François Célerier, inspecteur général de la SNSM pour l'Outre-mer** dans le cadre d'une inspection des stations SNSM de Koumac (Province nord) et Lifou (Province des îles). A cette occasion ont été réalisés :

- le baptême du semi-rigide SNS 619 UTAH de la station de Nouméa le 5 mai 2011 en présence du CA (2s) Célerier, du député Gaël Yanno, de M. Gérard Mineur, nouveau président de la station de Nouméa, de la marraine du bateau et des autorités civiles et militaires
- le baptême du semi-rigide SNS 705 KEHDEC de la station de Koumac le 8 mai 2011

- l'organisation, le 6 mai 2011 à Nouméa, d'un exercice majeur de secours à naufragés, en collaboration avec le MRCC. Cet exercice, à la couverture médiatique importante (presse audio, écrite et TV) a mobilisé un dispositif exceptionnel (un hélicoptère Fennec de l'Armée de l'Air, un avion Gardian de la marine nationale, un hélicoptère Ecureuil de la gendarmerie), de la gendarmerie maritime (une vedette), des pompiers (une embarcation), de la SNSM (un canot, deux semi-rigides et un plastron de 15 pax), du SAMU, ainsi que des moyens privés (2 catamarans à moteur).

Le déplacement au mois de mai 2011, à l'occasion du tour du monde du voilier PLANET SOLAR, du photographe et peintre de marine Philip Plisson, qui a réalisé un reportage photographique complet sur les interventions de la station SNSM de Nouméa et l'exercice du 6 mai.

#### **La sécurité des Jeux du Pacifique NC 2011 du 27 août au 11 septembre 2011 :**

Cet évènement majeur, dont la cérémonie d'ouverture a été présidée par le Président de la République Nicolas Sarkozy a réuni, du 27 août au 11 septembre 2011, tous les pays du Pacifique Sud à l'exception de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Naturellement positionnée sur la surveillance des épreuves nautiques (courses de Va'a - pirogue polynésienne - et de voile à Nouméa), la SNSM a également assuré, par convention avec l'organisateur NC 2011, la sécurité des cérémonies d'ouverture et de clôture de ces Jeux.

#### **La mission du 9 au 15 novembre 2011 du VAE (2S) Yves Lagane, Président de la SNSM :**

A cette occasion ont été réalisés :

- le jumelage avec la RNZCG, Royal New-Zealand Coastguard (10 novembre 2011)
- le baptême du semi-rigide SNS 706 HENRI LUEPACK de Lifou le 12 novembre 2011
- la création d'une première station sur la côte Est à Thio : après celles de Nouméa en 2004, Koumac (province nord) et de Wé (Lifou) en 2008, la création d'une station de sauvetage permanente à Thio sur la côte Est, officialisée le 15 décembre 2011, permet d'améliorer la couverture du territoire
- l'étude du projet d'acquisition d'un canot tout temps (850.000 €) ou d'une vedette de 1<sup>ère</sup> classe nouvelle génération (670 000 €) pour la station de Nouméa
- l'évaluation de l'incidence de la participation SNSM aux opérations humanitaires dans le Pacifique.

**L'organisation les 21 et 22 novembre 2011 d'un exercice SECMAR entre la station SNSM de Lifou et les FANC.** Cet exercice a mobilisé durant 2 jours un avion CASA et un hélicoptère PUMA de l'Armée de l'Air, le semi-rigide de la station SNSM, des plongeurs et des moyens terrestres de la gendarmerie. Elle a été l'occasion d'un échange entre le chef du MRCC et les autorités coutumières locales.

#### **Perspectives de développement de la SNSM :**

L'emploi de la SNSM est aujourd'hui limité par le rayon d'action, l'autonomie ou la tenue à la mer de ses moyens. Des interventions à l'extérieur du lagon ne sont envisageables que par conditions météorologiques très favorables et à moins de 20 Nq des côtes. Compte-tenu de l'étendue du territoire calédonien, de l'absence de moyens spécialisés dans l'assistance aux navires de faible tonnage à l'extérieur du lagon et d'une activité nautique en forte croissance, le projet de la SNSM Nouvelle-Calédonie de se doter d'un moyen plus conséquent et de transférer à Koumac le canot SNS 270 CROIX DU SUD est cohérent et répond à un besoin opérationnel confirmé par l'actualité récente. Cette augmentation des capacités d'intervention seraient par ailleurs bienvenues alors que les moyens de l'Etat seront bientôt moins nombreux. Le développement de la station de sauvetage de Thio nécessitera également la dotation en 2012 d'un moyen nautique dédié (semi-rigide et remorque tractée par un véhicule 4x4).

La montée en puissance de la SNSM Nouvelle-Calédonie passe par un soutien financier de la Nouvelle-Calédonie, désormais compétente pour la sauvegarde de la vie humaine dans ses eaux territoriales. L'attribution par la Nouvelle-Calédonie des subventions nécessaires, en complément de la dotation du siège de la SNSM (financement étatique indirect), serait un excellent moyen de donner du sens à ce récent transfert de responsabilité.

- **La coopération SAR internationale avec les Etats du Pacifique** (Cf. Présentation générale - Titre 2)

Un renforcement de la présence française au sein du programme SAR de la commission du Pacifique sud (CPS) a été réalisé par la participation du chef du MRCC Nouvelle-Calédonie au 4<sup>ème</sup> séminaire du sauvetage en mer organisé du 6 au 9 juin 2011 à Cairns (Australie) par la CPS et l'OMI (organisation maritime internationale).



## 2– Objectifs pour l'année 2012

- **Déménagement du MRCC à l'EMIA programmé pour le 1<sup>er</sup> août 2012**

Dans le cadre de la réorganisation du commandement des forces armées en Nouvelle-Calédonie, le commandant de la zone maritime prendra les fonctions d'adjoint interarmées le 15 février 2012, date à laquelle sera organisée l'installation du CZM et du bureau Action de l'Etat en Mer à l'état-major interarmées (EMIA). Afin de préserver la cohérence du pôle AEM, un projet de transfert au 1<sup>er</sup> août 2012 du MRCC Nouméa de la base navale vers l'emprise de l'EMIA a été élaboré. L'étude de ce projet se poursuit en lien avec le SG Mer, l'état-major des armées et la direction des affaires maritimes.

- **Approfondissement de la coopération internationale :**

- **Viso-conférences tous les 6 mois du PACSAR Discussion Group (AUS, NZ, US, FR)**

La première téléconférence s'est tenue le 4 octobre 2011. La seconde aura lieu le 31 janvier 2012 dans le but de préparer la rencontre régionale organisée par la CPS mi-mars à Canberra.

- **Organisation d'un forum régional sur le sauvetage maritime et la lutte anti-pollution en mer**

Du 14 au 17 février 2012 aura lieu à Nouméa une rencontre tripartite avec les agences australienne et néo-zélandaise de sécurité maritime sur les coopérations en vigueur dans les domaines du sauvetage en mer et de la lutte anti-pollution (AMSA - *Australian Maritime Safety Authority*, tutelle du JRCC Canberra et MNZ *Maritime New-Zealand*, tutelle du *Marine Pollution Response Service* et du JRCC Wellington RCCNZ).

L'objectif est de dynamiser la coopération régionale dans les domaines du SAR et du POLMAR. Les axes de coopération envisagés concernent la refonte des accords de coopération existants (accord du 29 juillet 1999 SAR et POLMAR avec l'Australie, accord coopération régionale du 11 juillet 2005 pour le SAR (maritime et aérien) avec la Nouvelle-Zélande) et la relance d'un *projet* d'accord POLMAR avec la Nouvelle-Zélande. Il s'agira également d'effectuer un retour d'expérience des dernières grandes opérations (naufage du porte-conteneur RENA en Nouvelle-Zélande en 2011 et échouement du cargo SHEN NENG 1 en Australie en 2011) et d'échanger sur les coopérations possibles : stages des personnels des MRCC, exercices, escales de P400 en Australie ou NZ ...)

- **Réunions intermédiaires du PACSAR Discussion Group** : 3 jours à Canberra sur la période 1er mars 2012 -30 mai 2012 coordonnée avec l'Australian SAR Consultative 1-Day

- **Préparation du workshop SAR 5 de la CPS en 2013** (5 jours à Auckland ou Fidji sur la période Sep-Nov 2013)

- **Planification des exercices pour la Zone Maritime Nouvelle-Calédonie en 2012 :**

**Secours à nombreuses victimes d'un accident impliquant un transporteur à passagers :**

- Exercice ORSEC maritime 2012 avec le nouveau navire à passagers (réception en mai) de la société minière VALE INCO sur le site industriel de Prony (Grand Sud) en juin 2012 ou décembre 2012 (à déterminer). 1 jour volet SECMAR / 1 jour volet ANED/POLMAR
- Exercices de communication avec les paquebots de croisière de la société P&O/Princess Cruise (filiale du groupe américain Carnival) - Dates à déterminer par l'armateur

**Entraînements / exercices à portée plus limitée associant les secouristes locaux :**

- SNSM : 4 exercices majeurs (avec concours moyens Forces Armées et administrations) programmés en 2012 : stations de Lifou (avril 2012 sous réserve), Nouméa, Koumac (province Nord) et Thio (Côte Est). Dates à déterminer
- Armée de l'Air : entraînements SAMAR/SECMAR (PUMA+ CASA + concours moyens nautiques SNSM ou gendarmerie) Périodicité programmée : 1/mois - Premier exercice à Poindimié (Côte Est) les 23-24 janvier, île des Pins en février ... etc.
- Marine Nationale : entraînements largage chaînes SAR GARDIAN 25F / base navale. Périodicité programmée : 1/trimestre

**Secours à nombreuses victimes d'un accident impliquant un avion de ligne**

- ARSC LA TONTOUTA (Aviation Civile) : 1 exercice SAR (SAMAR/SATER) budgétisé pour 2012. Date à déterminer

- **Elargissement des protocoles opérationnels avec les communes littorales pour le secours en mer dans la bande des 300 m.**

15% des opérations ont eu lieu dans la bande littorale des 300 m, de compétence municipale.

Le code des communes de la Nouvelle-Calédonie rappelle que le maire exerce, dans la bande littorale des 300 mètres, la police des baignades et des activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins de plage et des engins non immatriculés. Le maire pourvoit d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours. A cette fin, les postes de plage, quand ils sont armés, et les centres de secours des sapeurs-pompiers sont habilités par le maire pour mettre en œuvre les moyens municipaux dans la zone de responsabilité communale ou pour demander au MRCC les concours nécessaires.

Les principes de coordination et les modalités de mise en œuvre de ces moyens font l'objet de protocoles. A ce jour, seule la commune de Nouméa dispose d'un tel protocole (signé le 20 février 2006 entre le Haut-commissaire de la République et le maire de Nouméa). L'utilisation de plus en plus fréquente des moyens nautiques des sapeurs-pompiers de Dumbéa, Païta et Bourail justifie la signature de nouveaux protocoles. Du fait du transfert de compétence à la Nouvelle-Calédonie de la coordination du secours en mer dans les eaux territoriales, il n'appartient plus à l'Etat mais au gouvernement de la Nouvelle-Calédonie de signer de tels accords avec les communes littorales.

# ANNEXE

## GLOSSAIRE DES ABREVIATIONS ET ACRONYMES

Les sigles suivants désignent :

AEM :	Action de l'Etat en Mer
AGA :	Appel de Groupe Amélioré du système INMARSAT (EGC - <i>Enhanced Group Calling</i> )
ANTIPOL :	Lutte contre les pollutions marines
ARSC (ou RSC) :	<i>Air Rescue Sub Centre</i> - centre secondaire de sauvetage aéronautique
AVINAV :	Avis aux Navigateurs
AVURNAV :	Avis Urgents aux Navigateurs
BMS :	Bulletins Météorologiques Spéciaux
BRS :	Bateau de Reconnaissance et de Sauvetage (sapeurs-pompiers)
CCMM :	Centre de Consultation Médicale Maritime (à Toulouse)
CMS :	Coordonnateur de Mission de Sauvetage
CND :	Coordonnateur National Délégué
CoFGC :	Centre Opérationnel de la Fonction Garde-Côtes (à Paris)
COMGEND :	Commandant de la Gendarmerie en Nouvelle-Calédonie
COMSUP :	Commandant Supérieur interarmées en Nouvelle-Calédonie
COSPAS-SARSAT :	Système international de satellites pour la recherche et le sauvetage  L'acronyme russe COSPAS veut dire <i>Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudow</i> (système spatial pour la recherche des navires en détresse)  L'acronyme anglais SARSAT veut dire <i>Search and Rescue Satellite-Aided Tracking</i> (localisation par satellite pour les opérations de recherche et sauvetage (SAR)).
CROSS :	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
CZM :	Commandant de Zone Maritime
DDG AEM:	Délégué du Gouvernement pour l'Action de l'Etat en Mer
DIV :	Divers - activité ne relevant pas des catégories d'opérations SAR, MAS ou SUR
FANC :	Forces Armées de la Nouvelle-Calédonie
FGC :	Fonction Garde-Côtes
FMCC :	<i>French Mission Control Centre</i>  Centre français de contrôle de mission COSPAS-SARSAT (à Toulouse)
GAN :	Groupe d'Avis aux Navigateurs
HC ou Haussaire :	Haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie
INFONAUT :	Information Nautique
INMARSAT :	<i>International maritime satellite organization</i>  Organisation internationale de télécommunications maritime par satellite, fondée en 1979, devenue compagnie privée de télécommunications par satellite en 1999.
IRD :	Institut de Recherche et de Développement  Etablissement de recherche public français
MAS :	<i>Maritime Assistance Service</i> – service d'assistance maritime  Opérations relevant de l'assistance aux biens
MCC :	<i>Mission Control Centre</i> - Centre de contrôle de mission COSPAS-SARSAT
MEDDTL :	Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement
MRCC :	<i>Maritime Rescue Coordination Centre</i> / Centre de coordination de sauvetage maritime
NAVAREA :	<i>Navigational Area</i> – Zone de navigation définie par l'OMI pour la diffusion des RSM

OMI :	Organisation Maritime Internationale – IMO : <i>International Maritime Organisation</i>
OPT NC :	Office des Postes et Télécommunications de Nouvelle-Calédonie
ORSEC maritime :	Organisation de la Réponse de Sécurité Civile – domaine maritime
OSC :	<i>On Scene Coordinator</i> – coordonnateur sur les lieux
PICs :	<i>Pacific Island Countries</i> - pays insulaires du Pacifique
POLMAR:	Pollution Maritime
POR :	<i>Pacific Ocean Region</i> - Satellite géostationnaire INMARSAT couvrant la ROP (région de l’océan pacifique)
RSM :	Renseignement de Sécurité Maritime (MSI - <i>Maritime Safety Information</i> )
SafetyNET :	Service d’émissions coordonnées et de réception automatique des renseignements de sécurité maritime diffusés par les stations côtières INMARSAT-C au moyen de l’appel de groupe amélioré AGA
SAG :	Section Aérienne de Gendarmerie
SAMAR :	Secours Aérien MARitime
SAR :	<i>Search And Rescue</i> – recherche et sauvetage maritimes (acronyme international) Opérations dans lesquelles des personnes sont exposées à un danger ou susceptibles de l’être;
SECMAR WEB :	Base de données nationale dédiée au recueil statistique du secours en mer
SECMAR :	Secours maritime (acronyme français) Organisme d’études et de coordination pour la recherche et le sauvetage
SG MER :	Secrétariat Général de la Mer
SHOM :	Service Hydrographique et Océanographique de la Marine
SMAN :	Système Mondial d’Avertissements de Navigation (WWNWS : <i>World-Wide Navigational Warning Service</i> )
SMDSM :	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (GMDSS - <i>Global Maritime Distress and Safety System</i> )
SNSM :	Société Nationale de Sauvetage en Mer
SRR :	<i>Search and Rescue Region</i> – région de recherche et de sauvetage
SSP :	Société et Services Pétroliers (MOBIL)
SUR :	Sûreté maritime (piraterie, terrorisme, trouble à l’ordre public en mer)
SURPOL :	Mission de surveillance des pollutions marines
VCSM :	Vedettes Côtières de Surveillance Maritime (gendarmerie maritime)
VHF:	<i>Very High Frequency</i> - Très haute fréquence

## LISTE DE DIFFUSION

SECRETARIAT GÉNÉRAL DE LA MER / ORGANISME SECMAR  
CENTRE OPERATIONNEL DE LA FONCTION GARDE-COTES-COFGC

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

- INSPECTION GENERALE DES AFFAIRES MARITIMES (IGAM)
- DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES (DAM)/ SOUS-DIRECTEUR DE LA SECURITE MARITIME/ BUREAU SM1  
MISSION DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE
- E-CFDAM/ DIRECTEUR/CHARGE DE FORMATION CROSS
- CMVOA

MINISTERE DE LA DEFENSE ET DES ANCIENS COMBATTANTS/ETAT MAJOR DE LA MARINE/AEM

MINISTÈRE DE L'OUTRE MER

HAUT-COMMISSARIAT DE LA REPUBLIQUE EN NOUVELLE-CALEDONIE  
HC / DIRCAB / SG / COM / SECURITE CIVILE

GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-CALEDONIE  
PROVINCES SUD – NORD - ILES

COMSUP NOUVELLE-CALEDONIE / CAB / CEMIA/ ADJ AIR / ADJ MER / DIVOPS / OPS MER

COMMANDANT DE LA ZONE MARITIME NOUVELLE-CALEDONIE  
CZM / BUREAU ACTION DE L'ETAT EN MER (AEM) / OFFICIER DE COMMUNICATION/ CAB

SERVICE DES AFFAIRES MARITIMES DE NOUVELLE-CALEDONIE /  
SERVICE DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PECHES MARITIMES DE NOUVELLE-CALEDONIE

SERVICE DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS DE NOUVELLE-CALEDONIE

DIRECTION REGIONALE DES DOUANES DE NOUVELLE-CALEDONIE

MARINE NATIONALE / BASE NAVALE / BAN TONTOUTA-DET AERO /FLOTILLE 25 F  
« VENDEMIARE », « JACQUES CARTIER », « MOQUEUSE » « GLORIEUSE»

ARMEE DE L'AIR/ ETOM 0052

GENDARMERIE NATIONALE / COMGEND NOUMEA / BRIGADE NAUTIQUE NOUMEA / SAG

GENDARMERIE MARITIME

SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)  
SIEGE (PARIS)/ INSPECTEUR SNSM POUR L'OUTRE-MER  
DELEGUE DE LA SNSM POUR LA NOUVELLE-CALEDONIE - DELEGUE ADJOINT  
PRESIDENTS DE STATIONS : NOUMEA – We - KOUMAC

SAPEURS-POMIERS / CENTRE DE SECOURS PRINCIPAL DE NOUMEA

SERVICES D'AIDE MEDICALE URGENTE / . CCMM TOULOUSE / . SAMU NOUMEA

AVIATION CIVILE/ RSC LA TONTOUTA

OPT NC / NOUMEA RADIO  
SHOM / GOP  
PILOTAGE MARITIME NOUMEA  
ECOLE DES METIERS DE LA MER

CROSS /MRCC GRIS-NEZ, JOBOURG, CORSEN, ETEL, ANTILLES – GUYANE, RÉUNION - PAPEETE

CENTRE DE CONTROLE DE MISSION (FMCC) TOULOUSE

PRESSE ÉCRITE ET AUDIOVISUELLE /LES NOUVELLES CALEDONIENNES – CALEDONIE PREMIERE – RRB - RFO RADIO  
– NRJ – OCEANE FM