

LES HELICOPTERES DE LA SECURITE CIVILE DANS LES MISSIONS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE EN MER

L'instruction ministérielle du 29 septembre 1992 modifiée le 31 mars 1994 relative à l'emploi des aéronefs du groupement des moyens aériens régit à l'heure actuelle l'utilisation des hélicoptères de la sécurité civile. Dans le cadre de missions de recherche et de sauvetage en mer, cette instruction, aujourd'hui obsolète, ne suffit plus à répondre correctement aux questions posées par les alertes reçues par les CROSS et les CODIS. En attendant la parution d'une nouvelle instruction ministérielle annoncée depuis plus d'un an, les équipes de sauveteurs en mer doivent continuer à agir. Cette période de transition administrative présente des aspects parfois inquiétants, tant pour les personnels des équipes de sauvetage qui travaillent dans un cadre inadapté, que pour l'accomplissement des missions durant lesquelles l'efficacité souffre de ce retard. En outre, l'absence d'une collaboration efficace entre hélicoptères sanitaires et hélicoptères de la sécurité civile ne semble toujours pas faire l'objet d'interrogations.

Dans le cadre de missions de recherche et de sauvetage en mer, les hélicoptères de la sécurité civile peuvent être mobilisés par les préfets afin de répondre aux alertes d'urgence. L'emploi de ces hélicoptères dépend, selon le type d'alerte de la responsabilité des Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Secours (CROSS) ou des Centres Opérationnels Départementaux d'Incendie et de Secours (CODIS) concernés. A cause de l'urgence dans laquelle ils agissent, des différents types de personnes embarquées à leur bord et de la multitude des services avec lesquels ils opèrent, ces hélicoptères nécessitent des cadres d'emploi stricts, afin que le processus décisionnel soit rapide et soucieux de la sécurité des équipages.

Les hélicoptères de la sécurité civile doivent avant leur départ être placés sous le contrôle de l'autorité compétente et munis du matériel et des équipes spécialisées afin de remplir au mieux leur mission. Ce sont autant de décisions à prendre rapidement par concertation entre les différents acteurs de ces missions et autant de problèmes possibles. L'instruction ministérielle du 29 septembre 1992 modifiée le 31 mars 1994 relative à l'emploi des aéronefs du Groupement des Moyens Aériens (GMA) définit aujourd'hui encore le cadre d'emploi de ces vecteurs, acteurs incontournables de la recherche et du sauvetage en mer. Cette instruction ne prend pas en compte les capacités des nouveaux hélicoptères de la sécurité civile, les Eurocopter EC 145, et souffre d'un manque de précision sur certaines questions aujourd'hui cruciales.

Prenons comme exemple d'étude la Zone de Défense Ouest. Sa large façade maritime la rend particulièrement représentative des problèmes que peuvent générer les missions de recherche et de sauvetage en mer. Elle est en lien avec les préfetures maritimes de l'Atlantique et de Manche-Mer du Nord et collabore avec quatre des cinq CROSS nationaux : Griz - Nez, Jobourg, Corsen et Etel .

Une coordination basée sur l'information réciproque

Des conventions signées entre les CROSS et les CODIS qui sont amenés à travailler ensemble régissent l'emploi des moyens aériens de la sécurité civile mis à la disposition des CROSS.

Dès réception d'une alerte par un CROSS ou un CODIS, une conférence téléphonique à trois entre le CODIS, le CROSS et le témoin de l'alerte est organisée afin de savoir si l'alerte est du ressort du CROSS ou du CODIS. Un message d'information est également envoyé au Centre Opérationnel de Zone (COZ).

Dans le cas où le CODIS est responsable, il gère l'alerte avec ses moyens mais peut demander des renforts si nécessaire. En revanche, si l'alerte est placée sous la responsabilité

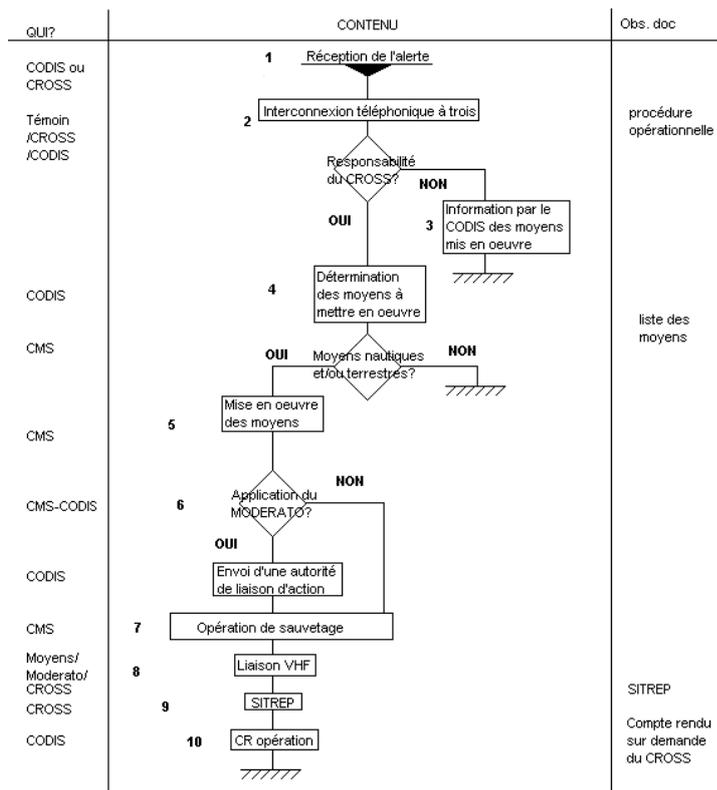


Figure 1 : schéma de la coordination CROSS - CODIS

du CROSS, celui-ci détermine avec le CODIS et à l'aide d'un Coordinateur de Missions de Sauvetage (CMS) les moyens à mettre en œuvre pour traiter l'alerte. Il doit notamment décider si l'intervention est une mission d'assistance médicale en mer. S'il estime une assistance médicale en mer appropriée, une conférence téléphonique à trois est organisée entre le CROSS, le Centre de Coordination Médical Maritime (CCMM) et le témoin. Sinon, la conférence entre le CROSS, le CODIS et le témoin continue. Dans le cadre de cette réflexion conjointe, il est décidé ou non de la mise en place d'un opérateur terrestre appelé « MODERATO ». Cet opérateur sert le cas échéant de relais entre le CROSS et les moyens envoyés sur place. Il est aussi chargé de veiller

visuellement à la sécurité des moyens engagés et d'informer le CODIS de l'engagement et du désengagement des moyens intervenant sous l'autorité du CROSS.

La décision concernant l'opérateur « MODERATO » étant prise, l'opération de sauvetage ou de recherche est menée sous l'égide du CMS. Les moyens engagés tiennent le CROSS au courant du déroulement de la mission. En fin de mission, un SITuation REPort (SITREP) est émis par le CROSS afin de tenir le CODIS et le COZ informés du déroulement des actions menées lors de cette mission. En dernier lieu, le CROSS peut demander au CODIS un compte-rendu de mission faisant état des forces et faiblesses de l'action menée.

Ces procédures de traitement d'alerte et de mise en œuvre des moyens aériens de la sécurité civile sont définies dans des protocoles d'accord et des accords de partenariat passés entre les différents acteurs du sauvetage maritime. Ces textes ont pour but de faciliter les procédures en les automatisant. Ainsi, chacun connaît ses tâches et l'efficacité de l'action en est renforcée.

En 2002, des protocoles d'accords entre le préfet de zone de défense Ouest et les préfets maritimes ont été signés sur les modalités de traitement d'alerte et d'emploi des moyens opérationnels aériens du COZ Ouest engagés par les CROSS.

Dans le cas de la préfecture maritime de Manche Mer du Nord, le protocole signé avec le préfet de la zone de défense Ouest détaille les modes de participation des CODIS concernés. Ainsi, des accords de partenariat supplémentaires entre CROSS et CODIS n'ont pas été jugés nécessaires. Les CROSS et CODIS en lien avec la préfecture de Manche Mer du Nord fonctionnent donc toujours sur la base du protocole de 2002 qu'ils complètent par des actes pris lors de réunions annuelles entre CROSS et CODIS.

Concernant le protocole d'accord signé par le préfet maritime de l'Atlantique avec le préfet de zone de défense Ouest, il a été estimé qu'il n'était pas assez précis sur le volet de la coordination entre CROSS et CODIS. Des projets d'accords de partenariat entre les CODIS, les CROSS, les DRAM de la zone Ouest ont donc été élaborés entre 2002 et 2003 afin de

formaliser et de préciser à l'échelon départemental ce qui avait été convenu avec la préfecture maritime. Ces accords de partenariat définissent les modalités d'emploi des moyens opérationnels des CODIS engagés par les CROSS dans le cadre d'opérations de recherche et de sauvetage en mer. Ils spécifient les responsabilités des CROSS et CODIS en cas d'alerte. Ces accords prévoient également une information réciproque entre CROSS et CODIS, que ce soit en cas d'alerte ou de manière régulière, afin que chacun connaisse les procédures et les moyens mis en œuvre par son interlocuteur. Ces projets d'accord n'ont pas tous été signés et l'on observe en conséquence des différences de procédures pour le traitement d'alerte selon les CODIS.

Un nouveau protocole d'accord entre le préfet de zone de défense Ouest et le préfet maritime de l'Atlantique traitant de la mise en œuvre des moyens opérationnels aériens pour le sauvetage côtier est en cours d'élaboration. Il clarifie le cadre d'emploi de ces moyens aériens ainsi que les modes de coordination avec le SAMU. Le texte similaire concernant la préfecture maritime Manche-Mer du Nord n'est pas établi.

L'Etat-Major de Zone Ouest travaille actuellement en vue d'une uniformisation des procédures afin que chaque acteur connaisse parfaitement son rôle lors du traitement d'alerte qui nécessite de travailler avec des interlocuteurs différents en fonction de la localisation et de la nature de l'alerte. Elle travaille donc à l'établissement d'un nouveau protocole d'accord avec le préfet maritime de Manche – Mer du Nord calqué sur celui élaboré avec la préfecture maritime de l'Atlantique ainsi qu'à la signature de conventions uniformes liant CROSS et CODIS sur la zone Ouest. Une clarification des procédures permettrait de gagner un temps précieux au profit des victimes.

Limites du cadre d'emploi de ces hélicoptères

Plusieurs axes de réflexion sont envisagés ces dernières années, afin d'améliorer l'emploi des vecteurs aériens de la sécurité civile lors de missions de recherche et de sauvetage en mer. En effet, les textes en vigueur restreignent l'utilisation des hélicoptères et dans le cadre d'une refonte de l'instruction ministérielle, plusieurs points cruciaux sont soulevés.

La révision de la couverture sociale des équipes médicales du SAMU et de celles de sapeurs-pompiers hélicoportés au delà de la bande des trois cent mètres s'impose comme étant de première nécessité. La DDSC a été saisie afin de définir clairement les protections sociales dont les intervenants en mer pourraient bénéficier. En effet, les fréquentes missions de sauvetage débouchent sur des interventions souvent dangereuses. Lors d'accidents en service commandés et à l'intérieur des eaux territoriales¹ les sapeurs-pompiers sont couverts. En revanche, un flou juridique règne pour les entraînements au delà de la bande des trois cent mètres ainsi que pour les interventions et entraînements en eaux extra-territoriales, ce flou étant notamment avéré dans le cadre des îles Anglo-Normandes. Aucun protocole n'est aujourd'hui établi concernant la couverture des sapeurs lors de telles missions. Ce déficit juridique a conduit à l'annulation d'exercices en 2006. Cette protection sociale est organisée localement par le biais de contrats d'assurance multirisques souscrits par les Services Départementaux d'Incendie et de Secours (SDIS). En pratique, il revient donc aux chefs de bases de s'assurer que les contrats souscrits sont adaptés tant aux missions qu'aux entraînements et que les personnels embarqués bénéficient d'une couverture sociale efficiente.

La formation des sapeurs-pompiers et équipes médicales est aussi actuellement sujette à questions. Elle devrait en effet être plus spécifique pour ces missions bien particulières car présentant à la fois des caractères maritimes et aériens. La DDSC forme par exemple ses

¹ La limite des eaux territoriales se situe à 12 Nautiques de la limite des eaux.

pilotes et mécaniciens de bord à réagir en cas d'accident d'hélicoptère intervenant en mer. Les autres personnels embarqués ne bénéficient pas de ces formations pourtant vitales. On peut aussi regretter l'absence de modules de formation aéronautique intégrés dans les formations de chef d'agrès, de groupe, de colonne, de site chez les sapeurs- pompiers. Chez les sapeurs-pompiers, seules les spécialités de sauveteurs et de plongeurs donnent lieu à des formations aéronautiques. Il y a ainsi une carence de culture aéronautique à tous les niveaux de responsabilité, y compris chez les chefs de salle et officiers de permanence CODIS. Ce simple constat met en exergue l'absence de culture, de formation et de raisonnement tactique opérationnel aéronautique des SDIS en général.

La composition des équipes embarquées de sapeurs-pompiers ne suit pas les instructions préconisées en terme de sécurité. Les équipes de sauvetage, normalement composées de trois sapeurs-pompiers, sont ramenées dans le cadre d'interventions héliportées à des binômes à cause des capacités d'embarquement limitées des EC 145. Ce contexte de travail induit une sécurité moindre pour les sauveteurs en mer .

L'aéronavale militaire requiert la présence de deux pilotes à bord de ses hélicoptères. L'aéronavale sanitaire la fixe comme objectif pour 2012. Les établissements de santé publics refusent pour l'instant d'envoyer des équipes de sauvetage en mer avec leurs hélicoptères, jugeant la présence d'un seul pilote à bord insuffisante et la mono motorisation de leurs aéronefs trop dangereuse, mais le renouvellement de leur parc d'hélicoptères et la future présence d'un deuxième pilote changera la donne. Du côté de la sécurité civile, l'instruction ministérielle de 1992 modifiée en 1994 n'émet aucune exigence concernant la présence d'un deuxième pilote. En conséquence, les EC 145, appareils bi-motorisés, sont envoyés en mission de recherche et de sauvetage en mer avec un seul pilote et un mécanicien à leur bord. Ainsi les CROSS sont conscients qu'il serait risqué de faire appel à eux dans le cadre de vols stationnaires nocturnes et leur préfèrent pour ces missions les hélicoptères militaires disposant de deux pilotes.

Par ailleurs, l'habitude a été prise entre CROSS et CODIS de laisser au CROSS la responsabilité des interventions nocturnes dans la bande des trois cent mètres². Cette habitude n'est pas contradictoire avec les accords de partenariat entre CROSS et CODIS, mais elle n'y est pas spécifiée. Les interventions dans la bande des trois cent mètres ne relèvent du CROSS qu'après une demande formulée par le maire ou son représentant qualifié de moyens autre que ceux dont celui-ci dispose. Il conviendrait donc d'établir formellement ce qui est effectué en pratique.

D'autre part, des interventions comme celle dernièrement menée au profit du chalutier ORCA le 14 novembre 2008 pose la question des limites du cadre d'action des hélicoptères de la sécurité civile. En effet, la sauvegarde de biens, si elle reste l'une des missions de la sécurité civile, ne s'inscrit que de manière floue dans l'instruction ministérielle 92-850 du 29 septembre 1992 modifiée le 31 mars 1994 comme pouvant justifier l'emploi d'un hélicoptère de la sécurité civile. « Le transport d'équipes de secours et de matériels spécialisés » dans le cadre de « missions de secours d'urgence et de sauvetage » peut-il concrètement se traduire en missions de sauvegarde de bien ? Il serait donc nécessaire de clarifier les instructions d'emploi sur ce point et qu'en cas de doute CROSS et CODIS se soumettent à un accord du COZ. Les protocoles en cours de validité devraient être éclaircis concernant les sujets de l'assistance aux navires en difficulté et de lutte contre la pollution afin de savoir dans quelle mesure ces missions relèvent des hélicoptères de la sécurité civile.

² Jusqu'à trois cent mètres des côtes, le préfet de département est responsable de la conduite des opérations tant qu'il peut conduire les opérations avec ses moyens. Au-delà de ces trois cent mètres, les opérations relèvent du préfet maritime et donc du CROSS. Mais les maires, représentants des préfets départementaux ne disposent pas de moyens suffisant pour traiter ces alertes nocturnes et font systématiquement appel aux CROSS.

La collaboration avec les hélicoptères sanitaires

Au-delà des aspects procéduriers, juridiques ou pratiques actuellement examinés, la coordination entre les bases hélicoptères de la sécurité civile et celles du Service d'Aide Médicale Urgente (SAMU) dans le cadre des missions de recherche et de sauvetage en mer apporte un éclairage intéressant sur l'entente régnant entre les différents acteurs des ces missions.

Les modes de coordination entre les CROSS et les SAMU sont actuellement définis par des protocoles d'accord signés en 2002 entre le préfet de zone de défense et les préfets maritimes.

Lors de la réception par un CROSS d'une alerte nécessitant la mise en œuvre d'un hélicoptère du COZ Ouest, il est d'abord décidé du type de mission à accomplir.

Si celle-ci relève d'une mission d'assistance médicale en mer, une conférence téléphonique à trois est organisée entre le CROSS, le navire à secourir, et le CCMM. Les trois agents définissent alors le type d'intervention qui sera sanitaire (EVASAN) ou médicale (EVAMED). Dans ce dernier cas, il faut trancher sur l'embarquement à bord de l'hélicoptère d'un matériel médical adapté à la mission. Après la décision du type d'intervention et le choix du matériel embarqué le cas échéant, une conférence à trois est organisée entre le CROSS, le SAMU de Coordination Médicale Maritime (SCMM) concerné et le pilote de l'hélicoptère afin de déterminer le lieu et les modalités d'accueil de la victime. Le CROSS tient alors le CODIS et le COZ au courant de ces éléments.

Si celle-ci ne relève pas d'une mission d'assistance médicale en mer, on reste dans le cas d'une conférence à trois entre le CROSS, le CODIS et le témoin vu précédemment.

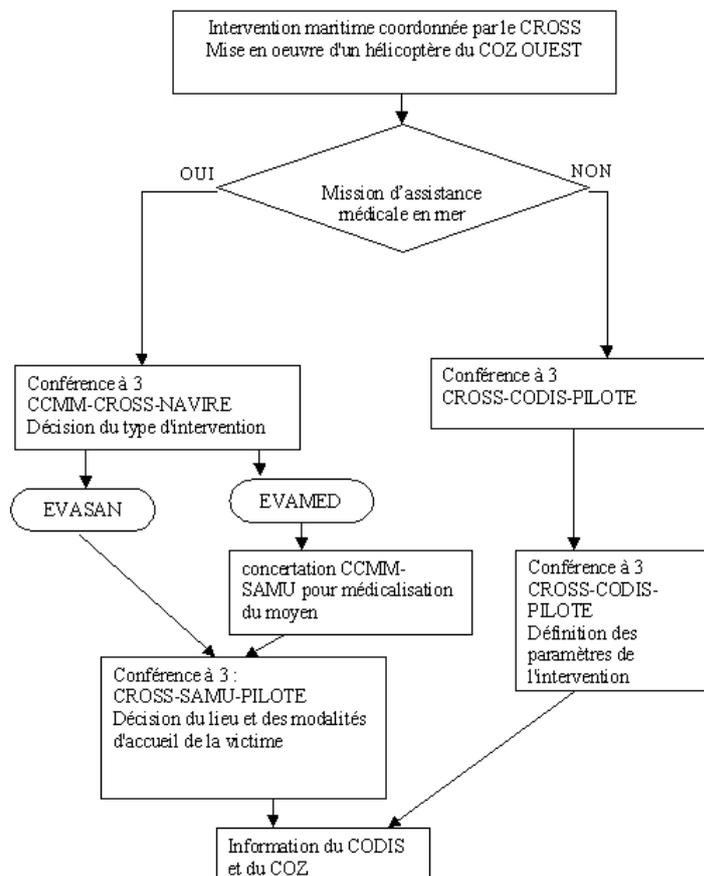


Figure 2 : la coordination CROSS - SAMU

Les moyens hélicoptères dont les SAMU disposent pourraient à terme, et un débat s'établit aujourd'hui sur la question, servir de moyens d'intervention pour des missions de recherche et de sauvetage en mer. Au cœur de ce débat réside un texte majeur sur la doctrine d'emploi des hélicoptères sanitaires paru récemment.

Le livre blanc de l'hélicoptère sanitaire en France a été rédigé par M.Nicolas Letellier, président de l'Association Française des Hélicoptères Sanitaires Hospitaliers (AFHSH), puis validé en mai 2008 par les SAMU de France. Celui-ci reflète la volonté des établissements publics de santé de constituer un maillage dense de bases d'hélicoptères sanitaires, afin de répondre autant que possible aux alertes. Cette vue transparait tout au long de ce livre blanc.

Il préconise par exemple la présence d'un deuxième pilote à bord de l'hélicoptère. Cette contrainte financière forte laisse déjà penser à l'obligation de rentabilisation des pilotes que le SAMU aura. On risque ainsi de voir, après une évolution lente de l'équipement de ces hélicoptères, la frontière entre les missions de soin et les missions de secours franchie.

On y trouve aussi la définition de l' « appareil de référence » qui doit être d'un poids inférieur à 3175 kg, ce qui permet au SAMU d'exclure le poser possible sur leurs bases des appareils équipant la sécurité civile, les EC 145 pesant 3585 kg. Toujours dans cette vision, l'AFHSH affirme que le coût de ses hélicoptères est principalement lié aux charges fixes et qu'il faut en conséquence utiliser au maximum les hélicoptères sanitaires dès qu'ils sont sur site dans un souci de rentabilisation, au détriment de ceux de la sécurité civile.

Le livre blanc traite aussi de projets d'implantation de bases d'hélicoptères sanitaires que l'on installera sans tenir compte de la présence éventuelle des bases de la sécurité civile déjà existantes. On observe d'ores et déjà de nombreuses redondances dans la répartition des bases hélicoptères du SAMU et de la sécurité civile. Le texte souligne aussi pour les hélicoptères de la sécurité civile les carences juridiques sur la protection sociale des agents embarqués. De leur côté, les équipes médicales sont elles aussi faiblement couvertes et des assurances multirisques sont prises par les établissements publics de santé afin de garantir une couverture sociale minimale à leurs agents. L'une des solutions trouvées par les ces établissements afin de garantir une protection sociale efficiente à leur personnel embarqué à bord d'aéronefs militaires consiste à les engager à contracter des engagements réservistes. Ainsi, ils sont assurés en tant que militaires dès leur embarquement à bord d'aéronefs militaires.

La problématique de la facturation interfère donc sur la coordination des moyens opérationnels qui devrait être mise en place entre le SAMU et la sécurité civile. Ainsi, l'hélicoptère du SAMU devant être rentabilisé, il est engagé dès que possible sur les départs de secours, les vols étant remboursés par la sécurité sociale. On en arrive à des situations où ce dernier étant en mission de secours, les hélicoptères de la sécurité civile se voient missionnés par le SAMU sur des vols ambulances et sont donc indisponibles pour d'autres missions de secours.

Concernant les équipes médicales embarquées, les volumes horaires des formations aéronautiques varient du simple au quadruple selon les SCMM. Ce constat marque bien que le manque d'uniformisation dans ce domaine qui n'est pas propre à la sécurité civile.

La mise en place de SMUR maritime, véritables unités destinées à l'action maritime et littorale, va renforcer les capacités d'intervention des établissements de santé publics. Elle semble s'effectuer sans consultation préalable de la carte des bases d'hélicoptères de la Marine nationale, de la sécurité civile ou de la Gendarmerie.

Les établissements de santé publics affichent donc une volonté de capacité d'action indépendante et la collaboration avec les hélicoptères de l'Etat n'est envisagée qu'en pis aller. Le chapitre 10 du livre blanc de l'hélicoptère sanitaire en France qui traite de la collaboration avec ces hélicoptères d'Etat se contente d'énoncer les difficultés d'usage de ces hélicoptères

et d'indiquer qu'une collaboration ne « doit être recherchée [qu']en l'absence d'hélicoptère dédié à la santé disponible». La conclusion de ce chapitre évoque des ressentiments aux couleurs de concurrence : « L'absence de facturation directe peut inciter les établissements à rechercher cette collaboration " providence " (*avec les hélicoptères d'Etat*) au détriment de moyens propres (*hélicoptères sanitaires*) qui offriraient par nature une prestation dédiée et donc alignée sur les besoins sanitaires. »

Les hélicoptères de la sécurité civile se verront donc probablement confrontés à une concurrence avec les appareils sanitaires dans les années à venir pour les missions de recherche et de sauvetage en mer. En revanche les hélicoptères de la sécurité civile garderont comme champ d'action la lutte contre les pollutions maritimes et l'aide aux navires en difficulté dans le cadre du plan ORSEC maritime.

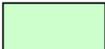
Concernant la zone de défense Ouest, elle participe par le biais de son chef d'état-major à un groupe de travail relatif aux secours hélicoptérés mis en place en septembre 2008 menant notamment une réflexion sur le volet relatif aux emplois d'hélicoptères en mer dans le cadre des objectifs du plan ORSEC maritime par projection de sapeurs pompiers des SDIS et d'équipes médicales du SAMU.

L'état-major de la zone de défense Ouest est actuellement en cours de préparation d'un règlement zonal relatif à l'emploi des hélicoptères de la sécurité civile, qui sera finalisé dès la parution de l'instruction ministérielle remplaçant l'instruction n° 92-850 du 29 septembre 1992 modifiée le 31 mars 1994. Cette dernière fait encore référence jusqu'à la parution de la nouvelle instruction malgré son obsolescence.

Les problématiques actuelles liées à l'emploi d'hélicoptères de la sécurité civile dans le cadre de missions de recherche et de sauvetage en mer sont ainsi envisagées aux échelons nationaux et zonaux afin d'améliorer cet emploi.

Etat des lieux des conventions sur l'emploi d'hélicoptères de la sécurité civile en zone Ouest

PREMAR Atlantique							PREMAR Manche Mer du Nord			
date de signature	04/01/2002						16/08/1999 modifié le 30/10/2002			
signataires	PREMAR Atlantique - PDSD						PREMAR MMN - PDSD			
	ETEL				CORSEN			JOBOURG		GRIZ-NEZ
SDIS	85	44	56	29	29	22	35	50	14	76
date de signature	08/08/2003	05/11/2003	25/08/2003	22/09/2003	11/10/2002	22/05/2003	non signé	non	non	non
signataires										
PREMAR	x	x	x	x	x	x				
DRAM	x	x	x	x	x	x				
DirCROSS	x	x	x	x	x	x				
DSIS	x	x	x	x	x	x				
PDSD	x	x	x	x						
Les points convergents										
Conférence CROSS - CODIS - témoin	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Le CMS décide avec chef du CODIS des moyens à mettre en œuvre.	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Le CODIS engage des moyens sur demande du CROSS.	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Le contrôle opérationnel est assuré par le CMS.	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Le CROSS informe le COZ après la mise en œuvre des moyens.	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Les points divergents										
Le CROSS envoie un SITREP au CODIS et au COZ en fin d'intervention.	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non	oui	oui	oui
Rédaction d'une FAQ en cas de dysfonctionnement	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non	oui	oui	oui
Le chef de bord de l'aéronef reste juge de la faisabilité de la mission.	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non	non	non
Le chef d'équipe de sapeurs - pompiers est le seul habilité à juger des actions à engager par cette équipe.	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non	non	non
Emploi d'un opérateur moderato	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non
Comptes-rendus réguliers des moyens engagés pendant l'opération	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non
Le CODIS envoie un CR de l'opération au CROSS sur demande de celui-ci.	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non
Evocation du cadre de prompt secours dans la bande des 300m	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non	non	non
Emploi des hélicoptères soumis à l'approbation du COZ	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non	non	non
Le CROSS informe le CODIS en cas d'intervention susceptible d'engager les moyens du SDIS.	oui	oui	oui	oui	non	non	non	oui	oui	oui
Lorsqu'une opération revêt une sensibilité particulière (opérationnelle ou médiatique), un contact direct et régulier est établi entre le CMS et l'officier CODIS afin de recaler les informations obtenues et de se concerter sur les stratégies à mettre en œuvre.	non	non	non	non	non	non	non	oui	oui	oui
En cas d'opération conjointe CROSS – CODIS de recherche de personne infructueuse, le CMS et l'officier CODIS se concertent avant de procéder à l'arrêt formel des recherches et de proposer un basculement vers une opération de recherche de corps (mission judiciaire relevant de la gendarmerie ou de la police).	non	non	non	non	non	non	non	oui	oui	oui
	85	44	56	29	29	22	35	50	14	76
	ETEL				CORSEN			JOBOURG		GRIZ-NEZ
	PREMAR Atlantique						PREMAR Manche Mer du Nord			

	Protocole d'accord PREMAR - COZ		Accords de partenariat CROSS - CODIS
---	---------------------------------	---	--------------------------------------

INDEX

AFHSH	Association Française des Hélicoptères Sanitaires Hospitaliers
CCMM	Centre de Coordination Médicale Maritime
CMS	Coordinateur de Mission de Sauvetage
CODIS	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
COZ	Centre Opérationnel de Zone
CROSS	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Secours
CTA	Centre de Traitement des Alertes
DDSC	Direction de la Défense et de la Sécurité Civile
DRAM	Direction Régionale des Affaires Maritimes
EMZ	Etat-Major de Zone
EVAMED	EVAcuation MEDicale
EVASAN	EVAcuation SANitaire
GMA	Groupement des Moyens Aériens
PREMAR	Préfet Maritime
ORSEC	Organisation de la Réponse de SEcurite Civile
SAMU	Service d'Aide Médicale Urgente
SCMM	SAMU de Coordination Médicale Maritime
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SITREP	SITuation REPort

Bibliographie

[1] Instruction ministérielle n° 92-850 du 29 septembre 1992 modifiée le 31 mars 1994 relative à l'emploi des aéronefs du groupement des moyens aériens.

[2] Projet portant sur les règles statutaires apportant des garanties en matière de protection sociale.

[3] Le Livre Blanc de l'hélicoptère sanitaire en France rédigé par Nicolas Letellier suite aux travaux de l'Association Française des Hélicoptères Sanitaires Hospitaliers et validé en mai 2008.

[4] Accord de partenariat avec le COZ Ouest entre le DRAM, le préfet de zone de défense Ouest, le directeur du CROSS Etel et le préfet maritime de l'Atlantique en date du 29/10/08

[5] Protocole d'accord relatif aux modalités de mise en œuvre des moyens aériens de la Sécurité Civile pour les opérations de sauvetage côtier dans la zone de défense Ouest, visé à Brest le 03/12/01 par le préfet de maritime de l'Atlantique et le 04/01/02 par le préfet délégué pour la sécurité et la défense.

[6] Accords de partenariat signés entre :

- le CODIS 29, le CROSS Etel, le DRAM, le DSIS 29, le préfet délégué pour la sécurité et la défense et le préfet maritime de l'Atlantique en date du 13/03/03.
- le CODIS 44, le CROSS Etel, le DRAM, le DSIS 44, le préfet délégué pour la sécurité et la défense et le préfet maritime de l'Atlantique en date du 13/03/03.
- le CODIS 56, le CROSS Etel, le DRAM, le DSIS 56, le préfet délégué pour la sécurité et la défense et le préfet maritime de l'Atlantique en date du 13/03/03.
- le CODIS 85, le CROSS Etel, le DRAM, le DSIS 85, le préfet délégué pour la sécurité et la défense et le préfet maritime de l'Atlantique en date du 13/03/03.

[7] Accords de partenariat signés entre :

- le CODIS 22, le CROSS Corsen, le DRAM, le DSIS 22, le préfet délégué pour la sécurité et la défense et le préfet maritime de l'Atlantique en date du 22/05/03.
- le CODIS 29, le CROSS Corsen, le DRAM, le DSIS 29, le préfet délégué pour la sécurité et la défense et le préfet maritime de l'Atlantique en date du 11/10/02.
- le CODIS 35, le CROSS Corsen, le DRAM, le DSIS 35, le préfet délégué pour la sécurité et la défense et le préfet maritime de l'Atlantique jamais signé.

[8] Projet d'accord de partenariat entre le DRAM, le préfet de zone de défense Ouest, le directeur du CROSS ETEL et le préfet maritime de l'Atlantique.

[9] -Modification du protocole particulier entre le préfet délégué et le préfet maritime de Manche-Mer du Nord datant du 30/10/02.

-Protocole particulier entre le préfet délégué et le préfet maritime de Manche-Mer du Nord datant du 16/08/99.