

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 15 du 17 février 2023

TEXTE RÉGLEMENTAIRE PERMANENT

Texte 3

INSTRUCTION N° 59/ARM/EMM/MDR

relative à l'organisation générale de la sécurité classique dans la Marine.

Du 18 janvier 2023

INSTRUCTION N° 59/ARM/EMM/MDR relative à l'organisation générale de la sécurité classique dans la Marine.

Du 18 janvier 2023

NOR A R M B 2 3 0 0 2 1 0 J

Référence(s) :

Voir la liste des références en annexe VII.

Pièce(s) jointe(s) :

Sept annexes.

Texte(s) abrogé(s) :

Instruction N° 257/ARM/EMM/ALNUC du 27 juillet 2017 relative à l'organisation générale de la sécurité classique dans la marine (n.i. BO).

Classement dans l'édition méthodique :

BOEM [125.1](#).

Référence de publication :

SOMMAIRE

Préambule

1. DÉCLOISONNEMENT DES CHAINES DE RESPONSABILITÉ ET DES ACTEURS DE LA SÉCURITÉ CLASSIQUE DE LA MARINE

2. GÉNÉRALITÉS

2.1. Définition

2.2. Objectifs de la sécurité dans la Marine

2.3. Référentiel de sécurité de la Marine nationale

3. CHAMPS D'ACTION

4. ORGANISATION GÉNÉRALE

4.1. Chaîne de mise en œuvre

4.1.1. Prévention et protection contre les incendies (PPCI)

4.1.2. Intervention contre les sinistres

4.1.2.1. Enjeux

4.1.2.2. Adéquation des capacités d'intervention en mer et à terre

4.1.3. Gestion de crise

4.2. Fonction d'expertise

4.3. Fonction de soutien

4.4. Chaîne de contrôle

5. ORGANISATION DE LA CHAÎNE DE MISE EN ŒUVRE

5.1. L'échelon central de la Marine

5.1.1. Le chef d'état-major de la Marine

5.1.2. L'autorité de coordination centrale de la sécurité classique

5.1.3. Le bureau maîtrise des risques de l'état-major de la Marine

5.1.4. Les autorités de domaine d'expertise particulier (ADP)

5.1.5. Les autorités de domaine de compétence (ADC) et les autorités gestionnaires des emplois (AGE)

5.1.6. Coordination des fonctions transverses

5.1.7. Le pôle « plans programmes »

5.1.8. Le pôle « soutiens et finances »

5.2. L'échelon intermédiaire

5.2.1. Le commandant d'arrondissement maritime

5.2.2. L'autorité organique

5.2.3. Le service de soutien de la flotte (chaîne de mise en œuvre)

5.3. L'organisme

5.3.1. Le chef d'organisme d'implantation terrestre

5.3.2. Les services d'incendie et de secours de la Marine (SISM)

5.3.3. Le commandant de bâtiment (navires de surface et sous-marins)

5.3.4. Organisation de la sécurité pour les aéronefs de la Marine

5.3.5. Cas des organismes relevant de l'état-major de la Marine ou excentrés par rapport aux états-majors de commandement d'arrondissement maritime

5.3.6. Cas des organismes implantés en outre-mer et à l'étranger

6. LA FONCTION SOUTIEN

6.1. Le service de soutien de la flotte (SSF) : maîtrise d'ouvrage déléguée du MCO naval

6.2. Le service du commissariat des armées (SCA)

6.3. La structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres (SIMMT)

6.4. La direction de la maintenance aéronautique (DMAé)
7. LA FONCTION EXPERTISE
7.1. Le service de soutien de la flotte : expert technique du MCO naval
7.2. Le centre d'expertises des programmes navals
7.3. Le bataillon des marins-pompiers de Marseille
7.4. Expertise de conception DGA/SID
7.5. Autres experts
8. LA CHAÎNE DE CONTRÔLE
8.1. Le contrôle interne
8.2. Les inspections et contrôles externes
9. ABROGATION - PUBLICATION
Annexe I. DÉCLOISONNEMENT DE LA SÉCURITÉ CLASSIQUE DANS LA MARINE
Annexe II. ORGANISATION D'ENSEMBLE DE LA SÉCURITÉ CLASSIQUE DANS LA MARINE
Annexe III. COMITOLOGIE
Annexe IV. ENTRAÎNEMENT À LA SÉCURITÉ CLASSIQUE
Annexe V. RETOUR D'EXPÉRIENCE DE LA SÉCURITÉ CLASSIQUE
Annexe VI. GLOSSAIRE
Annexe VII. LISTE DES RÉFÉRENCES

Préambule

La présente instruction définit l'organisation de la sécurité classique dans la Marine nationale. Elle décrit l'organisation générale et les modalités de coordination de la sécurité classique, précise les responsabilités des grands acteurs et fixe les modalités d'organisation du soutien et du contrôle interne de ce domaine.

Pour le domaine de la prévention et de la protection contre l'incendie (PPCI), l'instruction est prise en application de l'arrêté de référence d) relatif à l'organisation de la prévention et de la protection incendie au ministère de la défense.

Elle prend en compte les attributions du chef d'état-major de la Marine en matière de sécurité maritime.

Cette instruction couvre également la préparation des forces sous l'angle du personnel et du matériel, décrit la doctrine d'intervention des unités ainsi que la gestion de crise en lien avec l'organisation de la réponse de sécurité civile (ORSEC).

L'instruction s'applique au personnel civil et militaire employé dans les établissements, organismes et formations de la Marine.

La présente instruction est publiée au *Bulletin officiel des armées*.

1. DÉCLOISONNEMENT DES CHAINES DE RESPONSABILITÉ ET DES ACTEURS DE LA SÉCURITÉ CLASSIQUE DE LA MARINE

Le retour d'expérience de sinistres majeurs dans les années 1980 avait conduit à décloisonner la sécurité classique à bord des navires de la Marine nationale en confiant à chaque membre de l'équipage un rôle de sécurité, faisant ainsi de chaque marin embarqué un acteur formé, équipé et entraîné.

Plus récemment, un sinistre de grande ampleur à bord d'un navire au bassin en arrêt technique majeur a montré que ce décloisonnement doit désormais être étendu à l'ensemble des acteurs étatiques et industriels concourant directement aux missions de la Marine.

Trois chaînes de responsabilité coexistent pour la sécurité classique, s'appuyant chacune sur un modèle spécifique :

- les forces navales, regroupant les états-majors organiques et les équipages des navires appliquant la doctrine de l'autorité de domaine d'expertise particulier (ADP) sécurité classique des navires ;
- les arrondissements maritimes regroupant les états-majors des commandants d'arrondissement maritime (CAM), les emprises et organismes à terre et les unités d'intervention composées de marins-pompiers militaires appliquant les doctrines de l'ADP sécurité des installations à terre et de l'ADP sécurité classique des navires lorsqu'ils interviennent à bord en renfort d'un équipage ;
- les chantiers de maintien en conditions opérationnelles (MCO) et installations mises en œuvre par des opérateurs industriels sous contrat avec le service de soutien de la flotte (SSF), ce dernier fixant les exigences de sécurité classique ; des pompiers d'entreprise peuvent, dans certains cas et sous couvert d'une convention, assurer les actions de prévention, de protection et d'intervention immédiate en attendant les services d'incendie et de secours et les renforts de l'emprise.

La singularité du statut du bataillon de marins-pompiers de Marseille (BMPPM), unité de la Marine nationale et service d'incendie et de secours de la ville de Marseille, justifie son fonctionnement autonome. Il agit cependant au profit de la Marine nationale en qualité d'expert pour les services d'incendie et de secours de la Marine.

Ces chaînes doivent ainsi impérativement interagir entre elles (cf. schéma de principe en annexe I.). Le partage permanent entre les acteurs de ces chaînes est la clef de l'efficacité globale de la sécurité classique pour un objectif commun : la sécurité des personnes, la préservation du patrimoine et la protection de l'environnement.

Pour cela, la présente instruction vise à décrire à travers l'organisation générale, l'ensemble des processus transverses (doctrine, gestion de crise, référentiels partagés de sécurité, entraînement, retour d'expérience, ...) permettant aux acteurs de se connaître, de travailler et de s'entraîner ensemble.

2. GÉNÉRALITÉS

2.1. Définition

La sécurité classique regroupe la prévention, la protection et la lutte contre toutes les formes de sinistres (voie d'eau, incendie, atmosphère délétère, etc.) à bord des navires ou dans les infrastructures à terre et quelle qu'en soit la cause :

- défaillance technique ou humaine ;

- évènements naturels et/ou exceptionnels ;
- acte de malveillance, agression de combat.

2.2. Objectifs de la sécurité dans la Marine

La sécurité classique dans la Marine a pour objectifs :

- d'identifier, recenser et prévenir les risques ;
- de garantir une forte résilience du personnel, des organisations et des équipements techniques face aux sinistres ;

et, en cas de sinistre, d'intervenir pour assurer :

- la sauvegarde du personnel ;
- la sauvegarde de l'élément et, selon le contexte, la restauration rapide de ses capacités opérationnelles ;
- la protection des biens et de l'environnement.

2.3. Référentiel de sécurité de la Marine nationale

Les décrets, arrêtés, instructions émanant du ministère des armées, de la direction des ressources humaines du ministère de la défense (DRH-MD) et de l'état-major des armées (EMA) fixent le cadre réglementaire au sein duquel l'organisation de la sécurité classique de la Marine et les textes qui en découlent s'intègrent.

L'annexe VII. regroupe les principaux textes relatifs à la sécurité classique.

Le référentiel de sécurité de la Marine nationale est constitué par l'ensemble des textes portant sur la sécurité classique et applicables aux formations de la Marine.

Ce référentiel regroupe en particulier :

- les instructions et directives générales décrivant les organisations de la sécurité classique dans la Marine, à terre, sur les bâtiments de surface et sous-marins ;
- les instructions permanentes sécurité des arrondissements maritimes et des autorités organiques ;
- les instructions et documents de doctrine, de formation, d'entraînement et d'entretien des installations ;
- les circulaires de description, d'organisation des procédures d'essai, d'acquisition, de soutien logistique et de dotation des matériels de sécurité⁽¹⁾.

Les textes portant sur la sécurité classique et signés par les autorités centrales de la Marine [état-major de la Marine (EMM) ou direction du service de soutien de la flotte (DCSSF)] sont regroupés dans le BOEM⁽²⁾ 801 et le BT⁽³⁾ titre B, mis à jour par la cellule Marine bulletin officiel (CMBO) et dont la cohérence est vérifiée par la section « sécurité classique » du bureau maîtrise des risques de l'état-major de la Marine.

Les instructions et actes techniques de la direction générale de l'armement (DGA) sont intégrés au référentiel technique de rigueur après adoption formelle par l'état-major de la Marine [référence u]).

Le référentiel de sécurité maritime (RSM) est constitué par l'ensemble des règles et dispositions de sécurité maritime particularisées à un navire ou une classe de navires de guerre (bâtiment de surface ou sous-marin). Il est approuvé par le président de la commission permanente des programmes et des essais (CPPE), en tant que délégué du chef d'état-major de la marine (CEMM), sur proposition de la commission de sécurité maritime (CSM). Il intègre, sous forme de référence, les textes *ad-hoc* du référentiel de sécurité de la Marine le concernant, en cohérence avec les procédures d'exploitation du navire et les qualifications de l'équipage. Les autorités organiques, au titre du suivi de la sécurité maritime, doivent s'assurer, jusqu'au retrait du service actif (RSA) du navire, du respect des exigences du RSM ainsi que des conditions imposées par le permis de navigation.

3. CHAMPS D'ACTION

Quatre champs d'actions sont considérés :

- les bâtiments de surface ;
- les sous-marins ;
- les aéronefs ;
- les éléments terrestres.

Pour chacun de ces champs d'actions, des moyens de prévention et d'intervention contre les sinistres sont définis, selon le niveau de risque présenté par les unités ou auquel elles sont exposées.

Pour les navires (bâtiments de surface et sous-marins), les dispositions techniques de conception liées à la sécurité classique à la mer constituent un domaine spécifique de la sécurité maritime⁽⁴⁾ [références e) et n)].

Pour les aéronefs et infrastructures terrestres, la sécurité classique intègre les préconisations propres à ces environnements.

4. ORGANISATION GÉNÉRALE

L'organisation de la sécurité classique dans la Marine nationale repose sur la chaîne de mise en œuvre. Celle-ci reçoit l'appui des services de soutien et des organes d'expertise.

La politique générale est fixée par le chef d'état-major de la Marine (CEMM).

Les objectifs annuels de la Marine en matière de sécurité classique sont suivis en comité de pilotage (COPIIL sécu classique) et en comité de pilotage restreint (COPIIL-R sécu classique), dont le fonctionnement est présenté en annexe III..

L'action de la chaîne de mise en œuvre est soumise aux dispositions du contrôle interne dans la Marine et aux contrôles externes des inspections spécialisées du contrôle général des armées (CGA) pour les domaines les concernant.

Les paragraphes ci-dessous définissent les responsabilités des différentes chaînes et fonctions. Par ailleurs, l'organigramme de l'organisation de la sécurité classique dans la Marine fait l'objet de l'annexe II..

4.1. Chaîne de mise en œuvre

La chaîne de mise en œuvre exerce les responsabilités liées :

- à la prévention et protection contre les incendies (PPCI) ;
- à l'intervention contre les sinistres de tout type pouvant survenir à bord des navires en toute situation et au sein des infrastructures à terre ;
- à la gestion de crise en cas de survenue d'un sinistre en lien, le cas échéant, avec les autorités civiles.

4.1.1. Prévention et protection contre les incendies (PPCI)

La PPCI est l'ensemble des mesures prises pour réduire la probabilité d'un départ de feu (prévention) et en limiter les conséquences (protection).

Les responsabilités en matière de prévention et protection concernent les actions :

- de prescription : définition et notification d'exigences (techniques, ressources humaines ou organisationnelles) ;
- d'exécution : mise en œuvre des exigences définies et des règles de l'art, sous tous leurs aspects : préparation, mise en œuvre, pilotage, surveillance et contrôle, gestion des écarts, capitalisation et exploitation du retour d'expérience (signaux faibles, incidents et accidents, etc.) ;
- de coordination des activités et des entités présentes simultanément sur une emprise en temps normal et période de crise ;
- de contrôle interne et de la qualité :
 - réalisation de l'autocontrôle, du contrôle de procédure, du contrôle technique ou du contrôle hiérarchique ;
 - réalisation des actions d'analyse, l'appui et le conseil au profit de la chaîne de mise en œuvre.
- de concertation et de promotion de la sécurité classique au sein des instances prévues à cet effet ;
- de conseil et de promotion de la prévention :
 - action d'éclairage et de renseignement sur une norme particulière, d'échange et de partage, d'orientation ou d'aide au commandement permettant d'affiner la décision et de minimiser les risques ;
 - actions de développement de la culture de prévention et de mise en œuvre des enseignements tirés de l'analyse des événements.

4.1.2. Intervention contre les sinistres

Afin de répondre aux exigences de sauvegarde des personnes et de protection des unités et infrastructures navales indispensables à l'accomplissement des missions opérationnelles, en premier lieu la fonction stratégique de dissuasion, la Marine nationale doit être en mesure d'intervenir contre tous les types de sinistres pouvant survenir à bord des navires, à la mer comme en escale ou au port base et au sein des infrastructures à terre. Pour ce faire, elle procède à une analyse des risques et des enjeux afin de mettre en place les moyens requis.

4.1.2.1. Enjeux

Les principaux enjeux vis-à-vis de la sécurité classique concernent :

- la sauvegarde des personnes ;
- les navires, moyens et installations concourant directement à la dissuasion et à la sécurité nucléaire – dont les systèmes nucléaires militaires (SNM), les installations nucléaires de base secrètes (INBS) et installations de soutien terrestre (IST) au sens de la sécurité nucléaire ;
- les autres navires et installations industrielles et portuaires (I2P) indispensables à leur soutien opérationnel ;
- les aéronefs et installations de soutien opérationnel des bases d'aéronautique navale ;
- les installations de soutien opérationnel spécialisé – dont dépôts de munitions et de carburant ;
- toutes les autres installations classées pour l'environnement (ICPE) au titre des nuisances potentielles sur l'environnement ;
- les postes de commandement opérationnels et centres de transmissions ;
- les autres installations et infrastructures de soutien spécifiques (ateliers, entreposage de rechanges, hébergement des serveurs, centrales, etc.) ;
- les autres infrastructures de soutien commun (restauration, hébergement, locaux tertiaires, autres établissements recevant du public, etc.) ;
- les structures à visée patrimoniale : archives, musées ;
- la protection de l'environnement et des populations alentours.

4.1.2.2. Adéquation des capacités d'intervention en mer et à terre

Pour les unités à la mer, l'intervention sécurité repose sur une organisation spécifique fondée sur l'exigence d'intervention en autonomie de l'unité. Chaque membre de l'équipage dispose d'un ou plusieurs rôles de sécurité pour lesquels il est formé, équipé et entraîné.

Dans les emprises terrestres hébergeant un service d'incendie et de secours de la Marine nationale (SISM), un schéma d'analyse et de couverture des risques et des enjeux (SACRE) et un règlement opérationnel (RO) garantissent la cohérence des moyens d'intervention avec les risques et les enjeux.

Les SACRE et RO concernent :

- les trois bases navales métropolitaines (et certaines emprises du ministère des armées et sites industriels stratégiques à proximité) et la base opérationnelle de l'Île Longue ;
- les quatre bases d'aéronautique navale.

Les projets de SACRE et de RO sont soumis au bataillon des marins-pompiers de Marseille (BMPPM) pour validation technique, approuvés par ALNUC et notifiés par le commandant d'arrondissement maritime à l'ensemble des unités et éléments concernés.

Le SACRE est révisé à l'occasion de chaque évolution importante des risques et des enjeux et *a minima* tous les cinq ans. Chaque modification du SACRE entraîne une mise à jour du RO en conséquence.

Les emprises non concernées par les SACRE doivent disposer d'une analyse des risques et des enjeux dans leur référentiel de sécurité, et ce même si les moyens d'intervention renforcée relèvent de secours civils.

Les doctrines d'intervention sont précisées par les ADP concernées.

4.1.3. **Gestion de crise**

La réponse de la Marine nationale aux incidents et accidents technologiques ou environnementaux est décrite dans l'organisation nationale de crise Marine (ONCM citée en référence z).

Cette organisation vise à garantir la sauvegarde des personnes, des biens et de l'environnement. Elle met à disposition du commandement militaire une organisation et des moyens d'intervention ainsi que la mobilisation des renforts militaires matériels et humains des bases, des arrondissements maritimes ou du territoire national. Elle prévoit les demandes de renforts des moyens de sécurité civile et l'interfaçage avec l'organisation de la réponse de sécurité civile (ORSEC).

4.2. **Fonction d'expertise**

La fonction d'expertise, constituée d'organismes experts et de groupes spécialisés, conduit des analyses techniques à la demande des différentes autorités et des responsables de la chaîne de mise en œuvre, ou de sa propre initiative. Elle n'a aucun rôle décisionnel, mais les avis qu'elle produit s'insèrent dans le processus décisionnel de la mise en œuvre, fournissant notamment des éléments d'appréciation technique et réglementaire permettant d'évaluer le niveau de performance et de pertinence des dispositions mises en œuvre.

Tout comme la chaîne de contrôle, elle se doit, dans la mesure du possible, d'être indépendante de la chaîne de mise en œuvre.

4.3. **Fonction de soutien**

La fonction de soutien fournit l'appui, les moyens et les prestations permettant à la chaîne de mise en œuvre d'assumer ses missions. À ce titre, elle exerce les responsabilités d'investissement, d'approvisionnement et de maintien en condition des installations ou des systèmes, installations et équipements mobiles.

4.4. **Chaîne de contrôle**

La chaîne de contrôle assure la vérification du respect des exigences prescrites pour la réalisation d'un processus ou d'une action d'exploitation, tant au cours de sa préparation que de son exécution, et de la conformité du résultat attendu de ce processus ou de cette action.

5. ORGANISATION DE LA CHAÎNE DE MISE EN ŒUVRE

5.1. **L'échelon central de la Marine**

5.1.1. **Le chef d'état-major de la Marine**

Le chef d'état-major de la Marine définit, notifie et coordonne les actions assurant la mise en œuvre de la politique ministérielle en matière de santé et sécurité au travail dans la Marine nationale [référence b)], en matière de prévention et de protection incendie [référence d)]. Il fixe la politique générale en matière d'interventions et de gestion de crise.

Il fixe par la présente instruction l'organisation de la sécurité classique dans la Marine ainsi que le rôle et les attributions des différents échelons.

Il s'appuie sur l'autorité de coordination centrale de la sécurité classique de la Marine.

5.1.2. **L'autorité de coordination centrale de la sécurité classique**

Cette fonction est exercée par l'officier général, autorité de coordination pour les affaires nucléaires, la prévention et la protection de l'environnement (ALNUC).

En tant qu'autorité de coordination centrale du domaine « sécurité classique » pour la Marine, ALNUC est chargé :

- de conduire la politique générale de sécurité de la Marine en prenant en compte les aspects opérationnels, techniques, organisationnels, financiers ou industriels ;
- de coordonner et de piloter les actions des ADP qui oeuvrent pour leur domaine respectif ;
- d'assurer la cohérence de la doctrine et des techniques de lutte ;
- d'assurer, en particulier pour les programmes neufs, la cohérence entre la conception et la doctrine (comprenant les techniques de lutte, l'évolution des matériels et de la formation du personnel ainsi que la doctrine relative aux ressources humaines) ;
- de veiller à la cohérence des ressources disponibles (ressources humaines, matériels et équipements, consommables...) avec les enjeux ;
- d'instruire, ou de déléguer à l'autorité organique, les dérogations opérationnelles au référentiel de sécurité pour la flotte en service.

Pour l'exercice de ses responsabilités, il est assisté par le bureau « maîtrise des risques » de l'état-major de la Marine.

5.1.3. **Le bureau maîtrise des risques de l'état-major de la Marine**

Le bureau EMM/MDR intervient dans tous les domaines de la sécurité classique : prévention et protection contre l'incendie (PPCI), relevant du domaine de la santé et sécurité au travail (SST), organisation de l'intervention et gestion de crise. Il comprend une section chargée des dossiers transverses « sécurité classique » pour l'état-major de la Marine. Il est chargé :

- d'élaborer, pour le compte d'ALNUC et en relation avec les principaux acteurs du domaine, la politique de la Marine nationale en termes de sécurité classique ;
- de traiter les dossiers transverses ou nécessitant une prise de décision au plan central ;
- d'animer le réseau d'expertise « sécurité classique » et de coordonner les travaux menés entre les différents acteurs de ce domaine ;
- de piloter le processus de retour d'expérience de la sécurité classique (cf. annexe V.) ;
- d'orienter les expérimentations de matériel sécurité ;
- d'organiser les comités de pilotage « sécurité classique » de la Marine (COPIL sécu classique et COPIL restreint sécu classique) ;

- de piloter l'instruction des référentiels de sécurité classique ;
- de dresser le bilan annuel de la situation en matière de PPCI ;
- de représenter la Marine nationale auprès de l'état-major des armées et au sein des groupes de travail interarmées.

Au niveau central, il s'appuie sur les bureaux et experts concernés des pôles plans-programmes [officiers correspondants d'état-major (OCEM) chargé de la sécurité classique des programmes futurs, officier de programmes sécurité classique du bureau « programmes » (BPROG)] et soutien-finances de l'EMM, les autorités de domaines transverses concernées, le SSF et les experts du BMPM.

5.1.4. Les autorités de domaine d'expertise particulier (ADP)

Conformément à l'instruction citée en référence o), la sécurité classique relève des autorités de domaine d'expertise particulier (ADP) suivantes :

- le commandant de la force d'action navale (ALFAN) est l'ADP « sécurité classique des navires » pour les bâtiments de surface et les sous-marins. Responsable de la rédaction et de la diffusion de la « directive générale sécurité »⁽⁵⁾ pour les bâtiments de surface et les sous-marins, elle s'appuie sur l'expertise du commandant des forces sous-marines et de la force océanique stratégique (ALFOST) pour les sujets relatifs aux sous-marins ;
- le commandant de l'arrondissement maritime méditerranée (CECMED) est l'ADP « sécurité des installations à terre », y compris les moyens spécifiques de prévention et d'intervention au sol contre les feux d'aéronefs [référence s)]. Cette ADP s'appuie sur l'expertise :
 - du commandant du bataillon de marins-pompiers de Marseille, pour les sujets relatifs aux marins-pompiers à terre ;
 - du commandant de la force de l'aéronautique navale (ALAVIA), pour les plates-formes aéronautiques terrestres.

En plus des responsabilités de pilotage de leur domaine, les ADP participent à l'organisation du retour d'expérience (annexe V.). Dans ce but, elles collectent les comptes rendus d'intervention sécurité (CRIS) et ceux relatifs aux événements constituant des signaux faibles⁽⁶⁾ pour la sécurité classique. Elles établissent, en lien avec les autorités territoriales et organiques, les indicateurs d'activité et d'interventions dans le domaine de la sécurité classique.

5.1.5. Les autorités de domaine de compétence (ADC) et les autorités gestionnaires des emplois (AGE)

En application de l'instruction citée en référence o), les autorités de domaines de compétences (ADC) sont :

- CECMED pour la spécialité « marins-pompiers de la flotte » (MARPO) ;
- ALFAN pour la spécialité « sécurité navire » (SECNAV) ;
- BMPM pour la spécialité « marins-pompiers de Marseille » (MAPOM).

Les ADC étudient, pour le compte de l'EMM et en lien avec la direction du personnel militaire de la Marine (DPMM), toutes les questions relatives au suivi des spécialités MARPO, SECNAV et MAPOM, en prenant en compte les besoins des formations, les propositions des autorités d'emploi, mais aussi, lorsqu'elles le jugent utile sous réserve de leur comptabilité avec les capacités mise en œuvre et le statut militaire, les besoins relatifs à l'application des doctrines d'emploi de sécurité civile et des qualifications professionnelles codifiées dans les référentiels nationaux de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion de crises (DGSCGC).

Les autorités gestionnaires des emplois (AGE) sont :

- CECMED pour la spécialité « marins-pompiers de la flotte » (MARPO) ;
- ALFAN pour la spécialité « sécurité navire » (SECNAV) ;
- BMPM pour la spécialité « marins-pompiers de Marseille » (MAPOM).

5.1.6. Coordination des fonctions transverses

CECMED et ALFAN cumulent chacun les fonctions transverses ADP, ADC et AGE de leur domaine respectif.

Ces échelons de responsabilités transverses constituent le niveau de cohérence de la doctrine et des moyens de la sécurité classique à terre et embarquée. Ils sont les interlocuteurs privilégiés des échelons centraux (EMM, DPMM) et des états-majors des unités concernées.

5.1.7. Le pôle « plans programmes »

Le pôle « plans et programmes » assure au profit de la chaîne de mise en œuvre [références i) et p)] :

- la conduite de la réflexion prospective et l'élaboration des besoins opérationnels à partir de l'analyse des menaces et des risques associés ; cette analyse est réalisée par l'OCO et les OCEM ;
- l'expertise technico-opérationnelle pour les programmes de bâtiments, d'aéronefs et d'équipements en développement ou à l'étude au profit de l'ensemble des bureaux de l'EMM ; il s'appuie pour cela sur le centre d'expertise des programmes navals (CEPN) et le centre d'expérimentations pratiques et de réception de l'aéronautique navale (CEPA/10S) ;
- l'application des exigences contractuelles en termes de sécurité classique pour la conception des équipements dans le cadre des opérations et programmes d'armement, *via* les équipes de programmes intégrées (EDPI) et en relation avec la DGA ;
- il propose au « sous-chef plans programmes » les modalités d'admission au service actif, d'adoption (prise en charge) et de mise en service opérationnel des programmes et équipements.

5.1.8. Le pôle « soutiens et finances »

Le pôle « soutien et finances » élabore les politiques générales de MCO et exprime auprès des services de soutien les besoins nécessaires au MCO des matériels et équipements en service. À ce titre, il valide les circulaires de dotation du matériel de sécurité classique, *via* le bureau « maintien en condition opérationnelle » de l'EMM (EMM/MCO).

5.2. L'échelon intermédiaire

5.2.1. Le commandant d'arrondissement maritime

Les responsabilités du commandant d'arrondissement maritime (CAM), pour les domaines de la prévention, de la protection contre les sinistres et de l'intervention vis-à-vis des formations de la Marine relevant de sa compétence territoriale, sont définies dans l'instruction citée en référence f).

Le CAM dispose au sein de son état-major, d'un « officier de sécurité de l'arrondissement », spécialement chargé des questions liées à la sécurité classique. Celui-ci veille à l'application des textes et décisions émanant de l'EMM et au respect des dispositions de prévention contre les risques d'incendie prévues par la réglementation.

Il s'assure également de la bonne coordination entre les différentes entités issues de la Marine nationale, des autres armées et directions et services et du ministère des Armées présentes dans l'arrondissement administratif qui interagissent dans le domaine de la sécurité classique.

Dans le cadre de ses responsabilités, il sollicite pour toute question liée à la sécurité classique l'avis de la commission territoriale de sécurité classique (CTSC), animée par l'officier de sécurité de l'arrondissement et présidée par l'adjoint territorial du CAM ou son représentant. Les attributions et la composition de la CTSC sont définies en annexe III.3.

Les moyens spécifiques d'entraînement et les moyens militaires d'intervention renforcée relèvent de sa chaîne de commandement.

Pour les emprises concernées de son arrondissement maritime, le CAM fait établir le SACRE par les SISM. En s'appuyant sur le SACRE validé, les SISM proposent au CAM un RO pertinent et adapté, fondé sur le triptyque « prévention, prévision, intervention ».

En cas de crise, le CAM met en œuvre l'ONCM ; il est l'interlocuteur des pouvoirs publics au niveau départemental. Il entretient à cet effet des échanges suivis avec le préfet et le SIS du département.

Il dispose d'une organisation locale définie dans le plan général d'alerte et de sauvegarde (PGAS). Ce plan général a pour objectif de mobiliser rapidement et de manière exhaustive l'ensemble des moyens pouvant concourir à la lutte contre un sinistre majeur. Il recense, d'une part, les effectifs, expertises et équipements situés dans l'aire géographique pouvant apporter un soutien en matière de sécurité classique et, d'autre part, planifie l'organisation prévue pour sa mise œuvre en cas de sinistre majeur (moyen de rappel, mise à disposition des compétences ou matériels, etc.).

En outre, au titre de l'appui au fonctionnement du ministère (AFM) [référence j)], le CAM concourt à la prévention et la protection contre l'incendie des implantations terrestres du ministère des Armées ne relevant pas de la Marine nationale et situées à l'intérieur ou à proximité des bases navales de Brest, Toulon et Cherbourg au sein de l'arrondissement administratif⁽⁷⁾ (circonscription administrative de l'État).

5.2.2. L'autorité organique

L'autorité organique est chargée de l'application des dispositions de sécurité classique aux formations à terre, navires (bâtiments de surface et sous-marins) et flottilles/escadrilles (aéronefs) placés sous sa responsabilité.

Dans chaque état-major d'autorité organique, les questions liées à la sécurité classique (doctrine, entraînement, gestion des compétences et ressources humaines, entretien et disponibilité du matériel) sont respectivement traitées au sein des divisions chargées de ces thématiques. Celles-ci veillent à la bonne application des textes et décisions émanant de l'état-major de la Marine et des ADP et s'assurent de la préparation organique et de l'entraînement des formations à terre ou embarquées relevant de leur responsabilité.

5.2.3. Le service de soutien de la flotte (chaîne de mise en œuvre)

Le SSF est prescripteur d'exigences dans le domaine de la sécurité (insérées dans le cahier des clauses techniques particulières CCTP) pour l'ensemble des contrats au profit du MCO et des installations à terre (INBS et I2P) dont il a la responsabilité. Il est à ce titre responsable de leur prise en compte.

— Avant le début de l'arrêt technique :

Sur appréciation du CAM, un avis de la CTSC est sollicité pour statuer sur le référentiel de sécurité et les mesures appliquées pour tout arrêt technique qu'il jugera dimensionnant.

Dans tous les cas, un point d'arrêt formel systématique est réalisé par le SSF en début d'arrêt technique pour vérifier la bonne prise en compte par l'opérateur industriel des exigences contractuelles dans le domaine de la sécurité.

— En phase d'exécution de l'arrêt technique :

Dans la phase de réalisation du chantier, le SSF est responsable du contrôle de l'application des mesures prévues dans le référentiel industriel de sécurité classique et s'assure que son applicabilité est conforme aux exigences contractuelles. Outre l'action permanente de ses bureaux prévention, maîtrise des risques et environnement (PMRE), il sollicite systématiquement le concours de l'autorité organique pour la mise à disposition d'une équipe responsable de bâtiments intégrés (ERBI) dimensionnée et compétente dont les prestations et les responsabilités font l'objet d'un protocole spécifique dans ce domaine. Il s'appuie également sur l'équipage du bâtiment le cas échéant et les ressources des SISM des bases navales (qui effectuent par ailleurs des visites opérationnelles) pour réaliser des visites régulières de chantier.

Il prend des dispositions adaptées complémentaires pour le cas des bâtiments en arrêt technique sans équipage hors du port base et en informe le CAM.

L'organisation industrielle de sécurité est également sollicitée régulièrement dans le cadre d'exercices d'entraînement avec la chaîne de sécurité classique.

5.3. L'organisme

5.3.1. Le chef d'organisme d'implantation terrestre

Au sein d'une implantation terrestre, le chef d'organisme est, selon le décret de référence b), responsable de la prévention et de la protection contre les sinistres dans les infrastructures relevant de son autorité⁽⁸⁾.

Il précise par une instruction permanente, l'organisation sécurité de son organisme [référence r)].

Pour l'aider dans ses attributions, il dispose d'un conseiller incendie.

La prévention, la détection, la mise en alarme pour l'évacuation du personnel, l'alerte sans délai des secours et l'intervention immédiate sont effectuées par le personnel militaire ou civil, employé au sein de la formation. L'intervention renforcée est du ressort d'organismes spécialisés (marins-pompiers, services d'incendie et de secours de la collectivité, etc.), suivant l'organisation définie par le CAM dans lequel est implantée la formation.

La détection initiale peut être humaine ou automatique. Dans tous les cas, elle donne lieu immédiatement à l'alarme d'évacuation et l'alerte des services de secours. Tout délai dans l'alarme et l'alerte des secours entraîne potentiellement des risques importants pour les personnes et les biens.

Tout écart à ces règles, en particulier la décision de temporisation automatique de l'alarme d'évacuation, doit être préalablement soumis à un avis de la CTSC.

Les responsabilités du chef d'emprise sont définies dans le texte en référence r).

5.3.2. Les services d'incendie et de secours de la Marine (SISM)

La prise en compte des enjeux de sécurité classique dans ses bases a conduit historiquement la Marine à entretenir des unités d'intervention dans les ports militaires et dans les bases opérationnelles et d'aéronautique navale.

Les services d'incendie et de secours de la Marine (SISM) composés de marins-pompiers, ont pour mission d'assurer la sécurité des personnes et des biens, en particulier le renfort de l'unité pour l'intervention à bord des bâtiments de surface, des sous-marins et des aéronefs se trouvant dans l'arrondissement maritime ainsi que l'intervention renforcée pour les navires sans équipage, les infrastructures nucléaires et industrielles-portuaires, immobilières et toutes autres installations industrielles concourant directement aux missions de la Marine (dépôts de munitions, de carburant, entrepôts de rechanges, ateliers etc.). En phase d'urgence du sinistre, ils mettent en œuvre les dispositions adaptées vis-à-vis du risque environnemental, notamment celles prévues par les plans d'opération interne (POI) pour les installations SEVESO.

Ces unités sont en particulier formées, entraînées et équipées pour la lutte contre les sinistres en milieu clos à bord des navires.

Les SISM peuvent, par convention mutuelle, prêter leur concours aux services d'incendie et de secours (SIS) dans les départements d'implantation des bases navales où ils sont affectés et ce dans le cadre de conventions entre le CAM et le représentant local des pouvoirs publics. Ces actions participent à maintenir l'entraînement, garantir l'interopérabilité et la connaissance mutuelle des procédures d'intervention avec la chaîne de sécurité civile. Elles ne doivent pas dégrader le niveau de la réponse opérationnelle attendue pour l'emprise militaire concernée.

Dans les bases navales hors métropole continentale non dotées ou insuffisamment dotées de marins-pompiers, la couverture des risques est réalisée par le service d'incendie et de secours territorialement compétent.

5.3.3. Le commandant de bâtiment (navires de surface et sous-marins)

Tout commandant de bâtiment de surface⁽⁹⁾, de groupement d'unités navigantes ou de sous-marin est responsable de la prévention, de la protection et de l'intervention contre les sinistres pour le navire placé sous son autorité dans toutes les situations, à l'exception des arrêts techniques sans équipage hors port base.

À ce titre, il s'appuie sur une organisation sécurité dont le principe est défini dans une directive de l'ADP « sécurité classique des navires ». Cette organisation est précisée par une instruction permanente adaptée à chaque bâtiment ou type de bâtiment.

Pour l'aider dans ses attributions de chef d'organisme, le commandant de formation dispose d'un conseiller incendie (adjoint sécurité) au sein de son unité.

Pour les bâtiments de surface et sous-marins en mer, sous l'autorité du commandant, le personnel militaire présent à bord conduit les actions de prévention, de détection, de protection et de lutte contre les sinistres (à travers les interventions immédiates et renforcées).

Pour les bâtiments de surface et sous-marins à quai :

- dans les bases navales de métropole, les actions de prévention, de détection de protection et les interventions immédiates contre les sinistres sont conduites par le personnel militaire de service et présent à bord, sous l'autorité du commandant. Dès confirmation d'un sinistre, un appel aux moyens d'intervention spécialisés de la base navale est obligatoirement effectué. Les SIS ou le BMPM sont également appelés en renfort sur appréciation du commandant des opérations internes (COI) en fonction de l'ampleur du sinistre ;
- dans le cas d'une intervention sécurité en métropole hors base navale, le commandant de formation s'appuie systématiquement sur le SIS du département ;
- dans les bases navales outre-mer ou à l'étranger, l'organisation prend en compte les moyens d'intervention renforcée locaux, en coordination avec le commandant supérieur des forces armées (COMSUP) ou le commandant des forces françaises (COMFOR) local ;
- en escale à l'étranger, le commandant de formation est seul responsable de la bonne coordination entre l'intervention menée par l'équipe de service et l'équipage et les éventuels moyens d'intervention renforcée mis à sa disposition par le pays hôte.

Lorsque le navire est mis à disposition d'un industriel pour un arrêt technique (cas des navires armés), le commandant apporte son concours au SSF pour vérifier la bonne application des exigences contractuelles de sécurité par l'opérateur industriel.

5.3.4. Organisation de la sécurité pour les aéronefs de la Marine

La sécurité classique des aéronefs de l'aéronautique navale en vol, sur base ou sur un bâtiment de la force d'action navale (bâtiments porte-hélicoptères ou porte-avions), obéit à un référentiel de sécurité spécifique, dont les règles sont édictées par le commandant de la force de l'aéronautique navale (ALAVIA), en coordination avec la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et le commandant de la force d'action navale (ALFAN).

Au sein de l'état-major d'ALAVIA, un officier est spécialement chargé des questions relatives à la sécurité classique dans le domaine aéronautique.

5.3.5. Cas des organismes relevant de l'état-major de la Marine ou excentrés par rapport aux états-majors de commandement d'arrondissement maritime

Les organismes ou formations de la Marine qui relèvent territorialement du commandement de la Marine à Paris (COMAR Paris) ou qui sont excentrés par rapport aux états-majors de commandement d'arrondissement maritime appliquent, en matière de prévention et de sécurité incendie, les directives de leurs autorités organique et territoriale en recherchant, pour leur mise en œuvre, le soutien des états-majors de la zone de défense ou de la base de défense où ils sont implantés

[référence q]].

5.3.6. **Cas des organismes implantés en outre-mer et à l'étranger**

Les organismes et formations à terre de la Marine implantés outre-mer et à l'étranger appliquent, en matière de prévention et de sécurité incendie, les directives de leur autorité organique.

Pour la mise en œuvre des dispositions de prévention et de protection incendie, les organismes s'appuient sur le concours et le soutien interarmées local, conformément aux mesures fixées par les commandants interarmées hors du territoire métropolitain (COMIA) : COMSUP, COMFOR, etc.

6. LA FONCTION SOUTIEN

En liaison avec les acteurs de la chaîne de mise en œuvre et, au besoin, avec la fonction expertise, les organismes de soutien assurent, dans le domaine de la sécurité classique, le soutien des installations et des matériels relevant de leur domaine de responsabilité, conformément aux référentiels techniques et réglementaires en vigueur.

6.1. **Le service de soutien de la flotte (SSF) : maîtrise d'ouvrage déléguée du MCO naval**

Le service de soutien de la flotte (SSF) assure les missions de maîtrise d'ouvrage déléguée en matière de maintien en condition opérationnelle naval (MCO naval). Le SSF est chargé d'approvisionner et de renouveler⁽¹⁰⁾ les matériels mobiles de sécurité, en relation avec EMM/MCO, le centre d'expertise des programmes navals (CEPN) et les ADP concernées.

Le SSF fixe, approuve et met en œuvre les règles générales de maintien en condition opérationnelle du matériel naval.

Pour le matériel naval en service, le service de soutien de la flotte fait évoluer les allocations⁽¹¹⁾ en fonction des besoins émis en particulier par les autorités organiques au profit des éléments de force maritime.

Il détermine les besoins de réapprovisionnement et de réparation de ce matériel. Il est chargé du réapprovisionnement du matériel naval en service et le fait réparer. Il est responsable des ravitaillements des éléments de force maritime. Il veille au maintien des niveaux prescrits du stock militaire naval et en prononce ou propose la réforme, selon les modalités fixées par arrêté du ministre de la défense.

6.2. **Le service du commissariat des armées (SCA)**

Le SCA assure les missions d'approvisionnement, d'entretien et de renouvellement des tenues et compléments de sécurité, en relation avec l'administration soutien commun (EMM/ASC), le CEPN et les ADP concernées.

6.3. **La structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres (SIMMT)**

La SIMMT assure les missions d'acquisition, de renouvellement, de soutien technique et de maintien en condition opérationnelle des véhicules et matériels de sécurité incendie à terre n'étant pas utilisés par ailleurs sur les unités embarquées (alors gérés par SSF). Il assure ses missions en relation avec EMM/MCO/LOG GEN et l'ADP sécurité des installations à terre.

6.4. **La direction de la maintenance aéronautique (DMAé)**

La DMAé assure les missions d'acquisition, de renouvellement, de soutien technique et de maintien en condition opérationnelle des véhicules et matériels de sécurité incendie et des émulseurs répondant à des contraintes aéronautiques propres aux bases d'aéronautique navale. Il assure ses missions en relation avec EMM/MCO/AÉRO, ALAVIA et l'ADP sécurité des installations à terre.

7. LA FONCTION EXPERTISE

En liaison avec la chaîne de soutien, les organismes d'expertise fournissent aux acteurs de la chaîne de mise en œuvre les éléments d'appréciation technique et réglementaire leur permettant d'évaluer le niveau de prévention et le cas échéant de l'optimiser, voire de l'améliorer. Ils peuvent par ailleurs être sollicités par l'échelon central de la Marine ou les ADP pour apporter une expertise.

Les différents organismes d'expertise veillent par ailleurs à assurer une concertation régulière entre eux afin d'échanger sur leurs travaux et garantir une amélioration continue de leur niveau d'expertise.

7.1. **Le service de soutien de la flotte : expert technique du MCO naval**

Pour le matériel naval, le SSF définit et fait exécuter la maintenance, fait appliquer les évolutions décidées par les commissions de modifications, mène les expertises techniques, fixe les règles techniques de la sécurité en utilisation et instruit les demandes de dérogation.

Il est garant de la conformité technique et de la configuration des matériels fixes et semi-fixes de sécurité des navires en service et des matériels mobiles de sécurité de sa responsabilité.

En particulier, la sous-direction technique du SSF a pour rôle, vis-à-vis des installations et matériels de sécurité des navires en service :

- l'expertise technique ;
- l'instruction des dérogations techniques ;
- l'examen des évolutions de ces matériels ;
- le suivi et la mise à jour du référentiel d'entretien.

Il s'appuie au besoin sur la direction technique de la DGA et les organismes experts de la Marine, comme le CEPN.

Pour le matériel naval, le service de soutien de la flotte :

- définit et fait exécuter la maintenance ;
- fait appliquer les évolutions décidées par les commissions de modifications ;
- mène ou fait mener les expertises techniques.

Pour ce matériel, à partir d'une étape dans leur utilisation définie en accord entre le délégué général pour l'armement et le chef d'état-major de la Marine, le service de soutien de la flotte :

- gère leurs états physique et fonctionnel ;
- conduit, en s'appuyant en tant que de besoin sur l'expertise de la direction générale de l'armement, les études relatives à l'amélioration de leur disponibilité, de leur sécurité et de leur fiabilité, à l'évolution de leurs configurations, de leur mise en oeuvre technique et de leur maintenance ;
- fixe les règles techniques de la sécurité en utilisation et leurs dérogations.

7.2. Le centre d'expertises des programmes navals

Organisme directement rattaché au bureau « programmes » de l'état-major de la Marine (BPROG), le centre d'expertise des programmes navals (CEPN) est le référent pour la Marine de l'expertise technico-opérationnelle dans tous les domaines Surface et Sous-Marin (hors domaine nucléaire et plongée).

Le secteur sécurité du CEPN apporte son expertise au profit d'ALNUC pour les matériels liés à la sécurité des unités navigantes.

À ce titre, il est chargé de :

- la veille technologique et la direction des expérimentations des matériels et équipements sécurité destinés aux unités embarquées ;
- l'expertise technico-opérationnelle en vue de la définition et de l'évaluation des installations fixes, semi-fixes et mobiles au profit des officiers de programme ;
- la conduite des travaux d'expertise et d'évaluation des nouveaux matériels fixes, semi-fixes et mobiles, à leurs différents stades de définition et de développement, sur demande d'EMM/PP ou du COPIL Sécurité classique, d'EMM/MCO, du SSF ou de l'ADP concernée.

Il contribue, sur demande des autorités signataires (EMM, ADP et SSF), à la rédaction et la mise à jour documentaire des textes relatifs aux équipements de sécurité équipant les unités de la marine nationale.

Le CEPN n'est pas concerné par les matériels de sécurité réservés exclusivement aux unités à terre.

7.3. Le bataillon des marins-pompiers de Marseille

Formation de la Marine nationale à compétence territoriale particulière investie à titre permanent d'une mission de sécurité civile, le BMPM est chargé de la prévention et de la protection des personnes, des biens et de l'environnement sur le territoire de la commune de Marseille, dans le Grand port maritime de Marseille et sur l'emprise de l'aéroport Marseille-Provence [référence a]).

Il peut également apporter son concours aux représentants de l'État (dont les préfets maritimes) pour l'exécution de leurs missions relevant de l'action de l'État en mer (AEM), ou à la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC), en cas de catastrophe en France ou à l'étranger.

Ces missions ne relèvent pas du champ de cette instruction.

Via l'école des marins-pompiers de la Marine (EMPM), il participe à la formation professionnelle des marins-pompiers affectés dans les unités à terre de la Marine.

Au titre de son expertise dans le domaine de la sécurité civile il est un interlocuteur privilégié de l'EMM et de l'ADP sécurité des installations à terre pour les questions de doctrine, de matériels, de formation et d'entraînement à terre.

L'amiral commandant le BMPM est désigné « expert technique aux services d'incendie et de secours de la Marine » et assume les fonctions suivantes :

- expert « intervention de sécurité civile » de la Marine en lien avec CECMED dans sa fonction d'ADP sécurité des installations à terre, notamment pour :
 - l'organisation des SISM ;
 - la doctrine, les matériels, l'entraînement et la formation.
- expert « prévention et protection contre l'incendie » (PPCI) au profit d'ALNUC ;
- contrôleur interne de niveau 2 pour les SISM au profit des autorités organiques ;
- expert métier pour la formation des marins-pompiers à terre au profit de l'ADC MARPO.

Le BMPM détient par ailleurs des expertises dans les domaines suivants :

- « prévention et protection contre l'incendie » (PPCI) au profit d'ALNUC ;
- l'intervention à bord des navires, domaine pour lequel il est référent national auprès de la DGSCGC ;
- recherche des causes et circonstances d'incendie (RCCI) pour les unités à terre ou embarquées ;
- prévention batimentaire contre les risques d'incendie et de panique notamment dans les établissements recevant du public, les immeubles de grande hauteur, les locaux soumis au code du travail ;
- intervention face aux risques technologiques ;
- sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs ;
- sauvetage sous décombres et déblaiement ;
- dépollution terrestres ;
- gestion de crise majeures ;
- les secours en milieux périlleux ;
- les feux de forêts et d'espaces naturels ;
- les feux en milieux urbains et/ou industriels.

Toute saisine du BMPM pour expertise, hors entité identifiée ci-dessus, est validée par ALNUC.

7.4. Expertise de conception DGA/SID

La DGA et le SID disposent respectivement dans les domaines de plateformes navales et des infrastructures d'une compétence d'expertise et de conception. Ils sont à même d'apporter un avis technique en cas de modification du référentiel de l'installation.

Pour les navires en service, la demande d'avis est sollicitée par le SSF sur les sujets d'ordre technique et par l'EMM sur les sujets relevant de l'exploitation.

Pour les installations à terre, la demande d'avis est faite par l'adjoint du CAM, au titre de ses fonctions de commandant de la base de défense, à l'unité du service infrastructure de la défense (USID) locale en informant le bureau EMM/INFRA.

7.5. Autres experts

Dans des cas particuliers, d'autres services disposant d'un domaine d'expertise non cité préalablement sont susceptibles d'être sollicités au regard de la problématique à traiter (CEPPOL, CEPHISMER, etc.).

8. LA CHAÎNE DE CONTRÔLE

La chaîne de contrôle assure la vérification du respect des exigences prescrites pour la réalisation d'un processus ou d'une action d'exploitation, tant au cours de sa préparation que de son exécution, et de la conformité du résultat attendu de ce processus ou de cette action.

8.1. Le contrôle interne

En matière de sécurité classique, le contrôle interne est défini par l'instruction citée en référence k).

Se déclinant en trois niveaux de responsabilité, il est activé par chaque niveau de la chaîne de mise en œuvre.

Le niveau 1 (niveau d'exécution) est réalisé par le conseiller (adjoint sécurité) ou correspondant incendie de l'unité, au profit du chef d'organisme.

Le niveau 2 (niveau de conduite) est réalisé par les officiers de sécurité des arrondissements maritimes, les officiers chargés de la sécurité classique au sein des états-majors d'autorité organique, les autorités de domaines particuliers, ou, dans le cadre de ses attributions, par des officiers du BMPM.

Le niveau 3 (niveau de conception, de synthèse et de pilotage) est mis en œuvre par ALNUC, la CPPE ou tout autre service central de la Marine compétent, sur sollicitation de l'EMM.

8.2. Les inspections et contrôles externes

L'inspection de la marine nationale (IMN) s'assure de l'effectivité du contrôle interne mis en place dans la chaîne de mise en œuvre.

Par ailleurs, conformément aux dispositions du décret de référence b) et de l'arrêté de référence c) fixant les attributions de l'inspecteur technique de la protection contre l'incendie, le contrôle général des armées (CGA) réalise des missions de contrôle externe de la chaîne « incendie » dans le domaine de la PPCI.

Il s'assure particulièrement :

- de l'application des mesures réglementaires de prévention et de protection contre l'incendie adoptées pour la construction et l'exploitation des infrastructures ;
- de l'efficacité des dispositifs de PPCI mis en place.

Dans le périmètre de ses prérogatives définies par le code du travail en matière de PPCI et en liaison avec les commissions de sécurité compétentes, l'inspecteur du travail dans les armées peut procéder à des missions de contrôle dans les formations de la Marine à terre et embarquées.

Enfin, dans le cadre du contrôle de la sécurité maritime [références e) et n)] et pour le domaine de la sécurité classique à bord des bâtiments de surface et sous-marins, la CPPE, en s'appuyant sur les commissions compétentes :

- contrôle la conformité des bâtiments à leur référentiel de sécurité maritime et aux autres spécifications relatives à la sécurité classique dans leurs phases d'armement ou de renouvellement du permis de navigation ;
- s'assure de la cohérence des dispositions matérielles de sécurité, prévues dans le référentiel de sécurité maritime, avec les doctrines de lutte appliquées dans la Marine nationale.

9. ABROGATION - PUBLICATION

L' instruction N° 257/ARM/EMM/ALNUC du 27 juillet 2017 relative à l'organisation générale de la sécurité classique dans la marine est abrogée (n.i. BO).

La présente instruction est publiée au *Bulletin officiel des armées*.

*Le vice-amiral d'escadre,
major général de la Marine,*

François MOREAU.

Notes

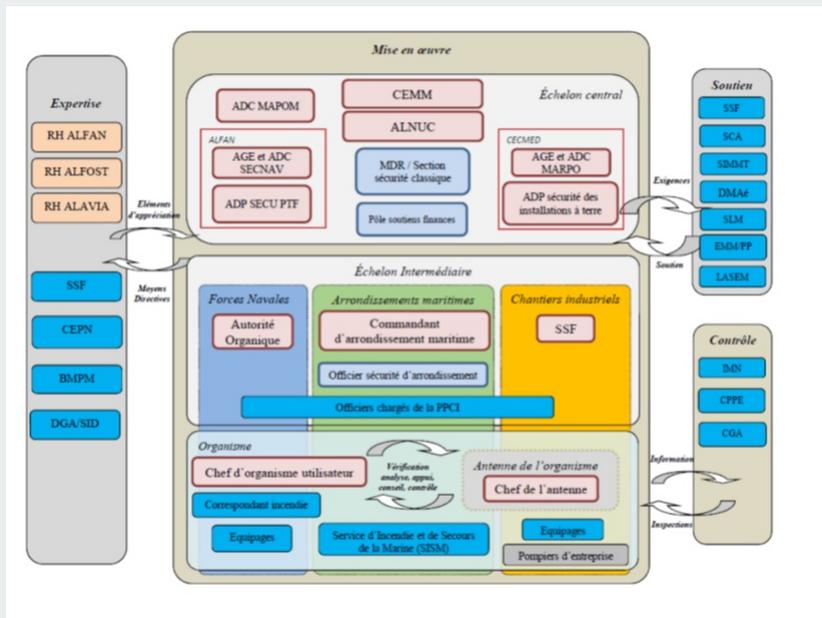
- ⁽¹⁾ Pour les navires de surface et sous-marins, les dotations sont intégrées avec le référentiel de sécurité maritime des unités.
- ⁽²⁾ BOEM : bulletin officiel des éditions méthodiques. BOEM 801 (ex 106/T) : sécurité classique et défense NRBC dans la Marine. Hygiène, sécurité et conditions de travail. Prévention et protection de l'environnement.
- ⁽³⁾ BT : bulletin technique. Titre B : sécurité classique et défense NRBC (nucléaire, radiologique, biologique et chimique).
- ⁽⁴⁾ Défini dans l'arrêté du 22 juin 2020 relatif aux règles et dispositions de sécurité maritime applicables à la conception, à la construction et à l'exploitation des navires de guerre de la Marine
- ⁽⁵⁾ Ce document précise l'organisation de la sécurité et la doctrine d'intervention à bord des bâtiments de surface et des sous-marins, en mer et à quai.
- ⁽⁶⁾ Le signal faible est un élément ou fait de nature à générer ou aggraver potentiellement un sinistre soit par modification des éléments combustibles, comburants et énergie d'activation du système soit par dégradation des performances des moyens de détection ou d'intervention.
- ⁽⁷⁾ [L'instruction N° 101/ARM/CAB du 15 décembre 2021 relative au commandement zonal et territorial des armées.](#)
- ⁽⁸⁾ *Via* une convention d'emprise, ses responsabilités peuvent être partiellement transférées au chef d'emprise.
- ⁽⁹⁾ Ou tout chef d'organisme dont relève un bâtiment sans armement propre au sens de l'[instruction N° 30/DEF/EMM/ORG du 26 juillet 2016 relative aux missions des bases navales](#) (le service des moyens portuaires (SMP) inclut notamment les unités navigantes. (...)) Le SMP est chef d'organisme.
- ⁽¹⁰⁾ Le renouvellement est relatif à une expression de besoin existante.
- ⁽¹¹⁾ Les allocations pour les rechanges sont définies par le SSF. Pour les matériels mobiles, les allocations sont fixées par EMM/MCO.

ANNEXES

ANNEXE I. DÉCLOISONNEMENT DE LA SÉCURITÉ CLASSIQUE DANS LA MARINE



ANNEXE II. ORGANISATION D'ENSEMBLE DE LA SÉCURITÉ CLASSIQUE DANS LA MARINE



ANNEXE III. COMITOLOGIE

1. COMITÉ DE PILOTAGE DE LA SÉCURITÉ CLASSIQUE

Organisé annuellement, le comité de pilotage plénier (COPIL sécu classique) a pour objectif de définir la politique générale et les objectifs annuels de la Marine en matière de sécurité classique. Il constitue également l'occasion d'étudier les thèmes innovants dans ce domaine. Il suit les recommandations et actions initiées précédemment.

Le comité de pilotage est constitué :

- d'ALNUC (président) ;
- de l'amiral commandant le BMPM ou son représentant ;
- de l'officier traitant chargé des affaires « sécurité classique » au sein du bureau MDR de l'EMM (secrétaire) ;
- de l'officier correspondant d'état-major (OCEM) « projection/mobilité/soutien » ;
- de l'officier de synthèse « plate-forme - petits bâtiments » du bureau « cohérence organique » de l'EMM ;
- d'un représentant du bureau MDR de l'EMM ;
- d'un représentant du bureau « maintien en condition opérationnelle » (MCO) de l'EMM ;
- d'un représentant de la commission permanente des programmes et des essais (CPPE) ;
- d'un représentant du bureau PMRE de chaque CAM ;
- des officiers du CEPN chargé des questions de « sécurité classique » ;
- des officiers d'ALFAN et de CECMED respectivement chargés des domaines particuliers « sécurité des navires » et « sécurité des installations à terre » ;
- de l'officier d'ALAVIA chargé de la « sécurité des aéronefs » ;
- de l'officier d'ALFOST responsable du bureau « sécurité classique, survie sauvetage, plongée humaine » ;
- des officiers chargés des domaines de compétence « marins-pompiers » (MARPO) et « sécurité navire » (SECNAV) ;
- de l'officier chargé du domaine de compétence « marins-pompiers de Marseille » (ADC BMPM) au sein du BMPM ;
- des représentants des organismes de formation et d'entraînement : DPMM/Form, pôle écoles Méditerranée (PEM) et centres de formation pratique et d'entraînement à la sécurité (CFPES) ;
- des représentants des services d'acquisition et de soutien : SSF, SLM, SCA, SIMMT, DMAé ;
- d'un représentant de la gendarmerie maritime (COMGENDMAR) ;
- d'un représentant de la direction technique de la DGA (DGA/DT).

Des représentants de l'EMA peuvent y être conviés.

2. COMITÉ DE PILOTAGE RESTREINT DE LA SÉCURITÉ CLASSIQUE

Le comité de pilotage restreint (COPIL-R sécu classique) suit la mise en œuvre des actions décidées au cours du COPIL sécu classique. Il se réunit autant que de besoin et *a minima* trimestriellement.

Le COPIL-R sécu classique est constitué :

- d'ALNUC (président) ;
- de l'amiral commandant le BMPM ou de son représentant ;
- de l'officier traitant chargé des affaires « sécurité classique » au sein de l'EMM (secrétaire) ;
- de l'officier de synthèse « plate-forme - petits bâtiments » du bureau « cohérence organique » de l'EMM ; d'un représentant du bureau MDR de l'EMM ;
- des officiers d'ALFAN et de CECMED respectivement chargés des domaines particuliers « sécurité des navires » et « sécurité des installations à terre » ;
- d'un officier du CEPN chargé des questions de « sécurité classique » ;
- des membres du COPIL chargés des sujets traités en séance.

3. COMMISSION TERRITORIALE DE SÉCURITÉ CLASSIQUE

La commission territoriale de sécurité classique est chargée de s'assurer de la cohérence d'ensemble des dispositions de prévention et d'intervention adoptées au sein de l'arrondissement maritime.

Réunie à la demande du CAM, cette commission émet des avis consultatifs qui peuvent, le cas échéant, être accompagnés de recommandations. Elle examine, en particulier, la cohérence des dispositions de prévention et d'intervention lorsque celles-ci requièrent des mesures de coordination impliquant à la fois la chaîne organique des forces navales, la chaîne industrielle sous maîtrise d'ouvrage déléguée du SSF et la chaîne du commandement territorial comprenant les unités d'intervention des marins-pompiers (SISM). Préalablement à la CTSC et pour éclairer son avis, une visite *in situ* est réalisée par un membre du bureau PMRE du CAM.

Les principes d'organisation sont définis dans un document spécifique [référence w]).

4. JOURNÉE SÉCURITÉ CLASSIQUE (JSC)

Afin d'améliorer le partage et les échanges entre les différents acteurs, spécialistes ou non, une journée est annuellement consacrée à la sécurité classique.

Elle vise à favoriser le décloisonnement entre les acteurs locaux de la sécurité classique.

L'ordre du jour est défini par le coordonateur central à la sécurité classique afin de permettre à chacun des intervenants des chaînes de mise en œuvre, de soutien, d'expertise ou de contrôle de faire part de leur travaux ou projets majeurs.

Elle est organisée par les CAM en lien avec les acteurs locaux de la chaîne sécurité classique et suivant les orientations définies par le coordonateur central à la sécurité.

5. COMMISSION DE SÉCURITÉ CLASSIQUE DES UNITÉS

Chaque organisme à terre ou embarqué dispose d'une commission de sécurité classique dont les missions et modalités d'organisation sont définies par les ADP chacun dans leur domaine.

1. GÉNÉRALITÉS

L'entraînement à la sécurité classique constitue un facteur clef de réussite dans la lutte contre les sinistres en complément des dispositions organisationnelles et matérielles prises dans le cadre de la prévention et la protection contre l'incendie.

L'entraînement a pour objectifs :

- de développer les compétences individuelles et collectives ;
- de vérifier les capacités d'intervention et la cohérence de bout en bout de la chaîne de secours (fonctionnement et organisation) ;
- de développer les connaissances des SISM relatives aux installations à risques, qu'elles soient ou non de la responsabilité de la Marine ;
- de favoriser les échanges entre les acteurs et les organisations : équipages, compagnies de marins-pompiers des ports, pompiers d'entreprises et marins-pompiers de Marseille.

2. ENTRAÎNEMENT INDIVIDUEL

Les normes d'entraînement individuel sont définies par les ADP. L'entraînement s'inscrit dans une logique de formation initiale puis de maintien de compétence par la réalisation d'exercices et de travaux pratiques au sein de l'unité ou au CFPES.

2.1. Centres de formation pratique et d'entraînement à la sécurité (CFPES)

Les CFPES permettent l'acquisition et le maintien en compétence de l'ensemble des intervenants de la Marine. Ils organisent, au profit des forces et des écoles de l'arrondissement maritime des stages et travaux pratiques dans les domaines de la sécurité classique et du NRBC. Ils peuvent participer à des essais de matériels.

Dans le cadre d'accords spécifiques, les CFPES, en lien avec l'ADP sécurité des installations à terre et le SSF, peuvent mettre à disposition leurs installations pour réaliser des entraînements communs entre « primo intervenants industriels » et compagnies de marins-pompiers.

2.2. Pompiers d'entreprise

Le SSF s'assure que les pompiers d'entreprise disposent des compétences requises pour les missions assignées dans le cadre du référentiel de sécurité classique des installations et des chantiers externalisés.

2.3. Unités d'intervention

Des échanges de personnels entre les unités d'intervention (SISM/BMPM) permettent de développer et d'entretenir les compétences techniques et les connaissances par la pratique en intervention. Ces dispositions peuvent atteindre plusieurs jours par an. Après accord entre unités, les échanges sont validés par l'ADP sécurité des installations à terre.

3. ENTRAÎNEMENT COLLECTIF ET TRANSVERSE

3.1. Entraînement collectif

À bord des navires, l'efficacité globale de l'intervention par la chaîne fonctionnelle sécurité repose sur un entraînement permanent et rigoureux. Les normes, fréquences et objectifs des équipages sont définis par l'autorité organique en lien avec l'ADP sécurité classique des navires.

Les normes, fréquences et objectifs de l'entraînement des personnels aux actions de sauvegarde de la PPCI et à l'intervention renforcée relèvent de la doctrine de l'ADP sécurité des installations à terre (guide SECUREX à terre) déclinée sous la responsabilité des chefs d'organisme. Cela concerne en particulier les installations et chantiers externalisés.

3.2. Entraînement transverse

Conformément à l'ONCM, un point d'attention doit être porté sur la continuité de la lutte. Ainsi, lors d'un sinistre, l'intégration des moyens des SISM doit être rigoureuse et rapide.

Pour ce faire, l'entraînement collectif à la lutte contre un sinistre majeur passe par la réalisation d'entraînements croisés impliquant les moyens du SISM et les organismes (navires ou installations à terre) concourant ainsi l'entraînement transverse.

Des exercices inter-unités sont planifiés en concertation avec les autorités pour atteindre au moins :

- un exercice annuel par unité (comme unité soutenue ou soutenante) ;
- un exercice semestriel mettant en œuvre le poste de sécurité au niveau de l'emprise (base navale ou base de l'aéronautique navale) ;
- un balancement annuel du poste de sécurité territorial au niveau du commandement d'arrondissement maritime.

3.3. Fonction transverse « entraînement à la sécurité classique »

L'ADP sécurité des installations à terre coordonne la fonction transverse entraînement à la sécurité classique et établit un référentiel et une norme d'entraînement pour les sinistres de grande ampleur (installations à terre et navires à quai) en lien avec les autorités organiques.

L'ADP sécurité classique des navires apporte son concours pour la formalisation des *scenarii* des sinistres de grande ampleur sur les navires et la définition de la norme d'entraînement propre aux unités navigantes.

3.4. Entraînement avec les services d'incendie et de secours des départements (SIS)

La participation du SIS à certains exercices majeurs doit être recherchée afin de développer les compétences et mécaniser les interfaces entre les organisations civiles et militaires. Un rythme trimestriel d'entraînement doit être privilégié à un engagement annuel, même massif.

3.5. Entraînements avec le BMPM

Pour les mêmes raisons, les entraînements conjoints avec le BMPM doivent être recherchés sur la base d'une participation annuelle à un exercice majeur sur la base navale de Toulon.

Pour les bases navales de Cherbourg et Brest, des exercices ponctuels peuvent être réalisés avec le BMPM, par exemple dans le cadre de l'engagement de la capacité nationale de renfort pour l'intervention à bord des navires (CAPINAV) ou d'expertise à distance.

ANNEXE V. RETOUR D'EXPÉRIENCE DE LA SÉCURITÉ CLASSIQUE

1. GÉNÉRALITÉS

La prise en compte du retour d'expérience est un facteur clé de l'amélioration des organisations et de l'efficacité opérationnelle. Le retour d'expérience s'organise selon trois phases : collecte du retour d'expérience, analyse du retour d'expérience et mise en œuvre des prescriptions d'amélioration.

La déclaration des écarts ou anomalies est une nécessité pour la génération du retour d'expérience et ne doit pas faire l'objet de censure. L'objectif demeure l'amélioration de la sécurité classique sans visée répressive. Une absence de remontée d'information d'une unité ne peut être en aucun cas être corrélé avec un bon niveau de sécurité classique.

2. CHAMP D'APPLICATION

Le retour d'expérience en sécurité classique s'applique aux événements intéressant la sécurité classique (EISC) dans la marine nationale, qu'ils surviennent à bord d'un navire ou dans une installation à terre. En complément des analyses du retour d'expérience émises au sein de la chaîne de mise en œuvre, les acteurs de la fonction expertise (CEPN, BMPM et SSF) peuvent aussi proposer des recommandations techniques en fonction du retour d'expérience des travaux ou essais conduits dans leur domaine.

3. ÉVÈNEMENTS INTÉRESSANT LA SÉCURITÉ CLASSIQUE (EISC)

Les événements à prendre en compte concernent :

- les incidents ou accidents ayant donné lieu à une activation de la chaîne de sécurité pour l'intervention renforcée ;
- mais aussi tout événement survenant au titre des « signaux faibles » et constituant une altération réelle ou potentielle de la sécurité classique dans l'ensemble de son spectre : prévention, protection et moyens d'intervention contre les sinistres.

En conséquence, une déclaration doit être faite pour tout événement entraînant des conséquences réelles ou potentielles sur le niveau de sécurité classique et visant les risques :

- d'intégrité physique des personnes ;
- d'indisponibilité d'un matériel concourant directement à la sécurité : système de détection, de mise en alarme ou d'alerte des secours, de protection ou d'intervention contre les sinistres ;
- de fragilisation par le facteur organisationnel ou humain (FOH) ;
- et plus généralement d'élévation du niveau de vulnérabilité.

Les déclarations à réaliser sont :

- CRIS : lors d'un incident ou accident ayant donné lieu à une activation de la chaîne de sécurité pour l'intervention renforcée ;
- « CREISC⁽¹⁾ – compte rendu événement intéressant la sécurité classique » pour tout événement survenant au titre des « signaux faibles ».

La prise en compte des signaux faibles conformément au guide en référence y) permet d'agir en amont au titre de la prévention et diminuer en conséquence l'occurrence d'événements de gravités supérieures.

4. MODALITÉS DE DÉCLARATION DES ÉVÈNEMENTS INTÉRESSANT LA SÉCURITÉ CLASSIQUE

4.1. Unités navigantes

Le commandant est en même temps :

- chef d'organisme, et à ce titre responsable de la prévention et de protection contre l'incendie (PPCI - déclaration des signaux faibles) ;
- responsable de la sécurité de son élément, et à ce titre responsable de l'intervention à bord (compte-rendu d'intervention sécurité).

4.1.1. En cas d'intervention de la chaîne fonctionnelle sécurité à bord

Le commandant émet un compte-rendu d'intervention « sécurité », détaillant les éléments du retour d'expérience de l'intervention mais également une analyse des origines et des causes du sinistre. Ces éléments sont transmis à l'autorité organique et ALFAN/ADP sécurité classique des navires selon le formalisme et les modalités définis par ce dernier. Le bureau maîtrise des risques de l'EMM est mis en copie de ce message.

Le CRIS est émis par le commandant d'unité sous un délai de deux jours ouvrés.

Lorsque des éléments complémentaires d'analyse ont été obtenus, un compte-rendu détaillé peut être rédigé et émis dans un délai de 2 mois.

Les bilans quantitatifs et qualitatifs sont présentés annuellement en COPIL « sécurité classique ».

4.1.2. **Au titre des signaux faibles**

La remontée d'information sur les signaux faibles se fait par message d'autorité « CREISC – compte rendu évènement intéressant la sécurité classique » à destination de l'autorité organique (ADP sécurité classique des navires) selon le modèle défini au paragraphe 4.3.

Le CREISC est émis par le commandant d'unité sous un délai de deux jours ouvrés suite au constat d'un signal faible.

Lorsque des éléments complémentaires d'analyse ont été obtenus, un compte-rendu détaillé est rédigé et émis dans un délai de 2 mois.

L'ADP transmet une synthèse semestrielle des évènements à EMM/MDR par message d'autorité. Les bilans quantitatifs et qualitatifs sont présentés annuellement en COPIL « sécurité classique ».

4.2. **Unités à terre**

Le chef d'organisme est responsable de la prévention et de protection contre l'incendie (PPCI - déclaration des signaux faibles).

S'agissant des installations industrielles et portuaires (I2P), l'exploitant (au sens de la référence v) émet les comptes rendus d'évènement dans la chaîne de mise en œuvre.

L'intervention renforcée relève des SISM ou des secours civils (compte-rendu d'intervention sécurité).

4.2.1. **En cas d'intervention dans une installation à terre**

Les unités d'intervention de marins-pompiers rendent compte auprès de l'autorité organique et CECMED (ADP sécurité des installations à terre) de toute intervention sécurité par un CRIS.

Le CRIS est émis par le commandant du SISM sous un délai de deux jours ouvrés. Lorsque des éléments complémentaires d'analyse ont été obtenus, un compte-rendu détaillé peut être rédigé et émis dans un délai de 2 mois.

Le chef d'organisme, occupant ou exploitant d'une installation à terre rend compte à travers d'une fiche incendie au sens de la note en référence r).

Les bilans quantitatifs et qualitatifs sont présentés annuellement en COPIL « sécurité classique ».

4.2.2. **Au titre des signaux faibles**

Le format de remontée d'information des signaux faibles se fait par message d'autorité « CREISC – compte-rendu évènement intéressant la sécurité classique ».

Les éléments de retour d'expérience sont adressés par le chef d'organisme ou l'occupant majoritaire de l'immeuble et/ou l'exploitant de l'installation concernée lorsque celle-ci est confiée par contrat à un opérateur technique.

Le CREISC est adressé vers l'autorité organique et CECMED (ADP sécurité des installations à terre).

La remontée d'information des signaux faibles et des interventions se fait par message d'autorité selon le modèle défini au paragraphe 4.3.

Le CREISC est émis sous un délai de deux jours ouvrés suite au constat d'un signal faible.

Lorsque des éléments complémentaires d'analyse ont été obtenus, un compte-rendu détaillé peut être rédigé et émis dans un délai de 2 mois.

L'ADP transmet une synthèse semestrielle des évènements à EMM/MDR par message d'autorité. Les bilans quantitatifs et qualitatifs sont présentés annuellement en COPIL « sécurité classique ».

4.3. **Message CREISC « compte-rendu évènement intéressant la sécurité classique »**

Le message de compte rendu se conformera au modèle suivant :

FM Chef d'organisme utilisateur/responsable de mise en œuvre)

TO

ADP concernée (CECMED – ALFAN)

Autorité organique

Commandant d'arrondissement maritime (CAM)

Commandant opérationnel (pour les navires à la mer)

INFO

DIFFUSION RESTREINTE

MCA/SECU

OBJ/ CRIESC – Titre synthétique

ALFA – lieu – date – heure

BRAVO – situation du navire ou de l'installation :

Précision concernant les mesures de prévention, protection contre l'incendie en vigueur.

CHARLIE – découverte des faits ou prises de conscience du signal faible

Manifestation de l'écart, du dysfonctionnement, mesures conservatoires et réactions immédiates...

DELTA – rappel historique et description de l'intervention

Chronologie ante/post découverte de l'évènement, déroulement des faits...

Dans le cas des installations à terre, préciser, le cas échéant :

- les moyens de secours mis en œuvre par l'organisme avant l'arrivée des secours externes (type/nombre) ;
- les heures d'appel et d'arrivée des secours (internes et externes) ;
- la date et l'heure de l'extinction complète de l'incendie.

ECHO – analyse causale initiale :

Causes directes et concourantes (Conception/Maintenance/Compétence/Organisation)

FOXTROT – analyse selon les aspects liés au facteur organisationnel et humain (FOH)

Dysfonctionnement ayant pour origine des erreurs, des transgressions, une organisation imparfaite...

Préciser si le FOH est à l'origine de l'évènement ou intervient en cause concourante.

GOLF – conséquences réelles et potentielles

Conséquences sur le personnel (séparer le cas échéant civils/militaires), le matériel et impact en termes de disponibilité.

Dans le cas de installations à terre, pour le matériel, préciser mobilier/immobilier, la nature des dommages et la valeur estimée.

HOTEL – dispositions prises pour poursuivre l'exploitation postérieurement à l'évènement

Mesures conservatoires, actions court/moyen/long termes décidées...

INDIA – proposition de classement

Suivant référence x).

JULIETT – proposition de CR Détaillé (OUI/NON)

Éléments complémentaires attendus (OUI/ NON) à préciser si connus.

4.4. Cas particulier des systèmes nucléaires (SNM), des installations nucléaires de base secrètes (INBS) et des installations de soutien à terre (IST)

Dans le cas où l'évènement intéresse à la fois la sécurité nucléaire et la sécurité classique, le responsable d'installation (RI) au sens de la sécurité nucléaire (arrêté exploitant) rend compte dans le cadre de la chaîne de sécurité nucléaire (compte-rendu d'évènement intéressant la sécurité nucléaire – CREISN) selon le processus prévu par l'exploitant délégué (instruction 10 ALNUC).

5. ANALYSE DES ÉVÈNEMENTS ET PRESCRIPTIONS

L'analyse de premier niveau est faite par le commandant d'unité, le chef d'organisme utilisateur ou l'exploitant dans le cadre de la rédaction du compte-rendu (référence y). Les ADP centralisent l'ensemble des comptes rendus.

L'analyse de deuxième niveau est réalisée par le groupe de retour d'expérience de la sécurité classique de la Marine (GREX-Sécu), dans le cadre du mandat qui lui est confié (référence x).

Le GREX-Sécu a pour missions :

- enregistrer et tenir à jour la liste des événements survenus (CRIS et CREISC) ;
- effectuer le bilan et la revue semestrielle des événements afin de filtrer et identifier les besoins d'analyses détaillées lorsque le retour d'expérience le justifie ;
- rédiger un compte rendu semestriel au profit de la section EMM/MDR/SECU détaillant le bilan, les analyses et visant le cas échéant à proposer des actions ou recommandations vers le comité de pilotage de la sécurité classique (COPIL-Sécu)⁽²⁾.

Par ailleurs, le GREX peut se réunir autant que de besoin, sur demande de l'ADP, de l'autorité organique ou de l'EMM, en particulier en cas de sinistre majeur nécessitant une analyse et un avis spécifiques au titre du retour d'expérience.

Notes

⁽¹⁾ Les signaux faibles sont de natures multiples : récurrence d'un évènement ayant entraîné un risque (défauts de consignations, non application des dispositions sécurité conforme au BTR/bon de feu...), détection incendie ou voie d'eau inopérante sans prise de mesure compensatoire, point chaud non surveillé suite travaux de soudure, dépassement des échéances de visite des extincteurs détectée à la mer, etc. Ils traduisent notamment un « évènement évité de justesse ».

⁽²⁾ De façon générale, les prescriptions dont le traitement dépasse le cadre des unités ou des autorités organiques concernées sont mises à l'ordre du jour du COPIL-R sécu classique. Celles-ci sont inscrites et suivies dans le cadre du plan d'action général de la sécurité classique de la Marine nationale (identification des pilotes, livrables et échéances).

ANNEXE VI. GLOSSAIRE

ADC	Autorité de Domaine de Compétence
ADP	Autorité de Domaine d'expertise Particulier
ADP/SECUTERRE	Autorité de Domaine Particulier/Sécurité des installations à terre
ADP/SECU-PTF	Autorité de Domaine Particulier/Sécurité classique des navires – Conduite des plateformes de surface
AEM	Action de l'État en Mer
AFM	Appui au Fonctionnement du Ministère
AGE	Autorités Gestionnaires des Emplois
ALAVIA	Commandant de la Force de l'Aéronautique Navale
ALFAN	Commandant de la Force d'Action Navale
ALFOST	Commandant de la Force Océanique Stratégique
ALNUC	Autorité de coordination centrale de la sécurité classique de la Marine

BMPM	Bataillon des Marins-Pompiers de Marseille
BPROG	Bureau Programmes
CAM	Commandant d'Arrondissement Maritime
CAPINAV	CAPacité nationale de renfort pour l'Intervention à bord des NAVires
CCTP	Cahier des Clauses Techniques Particulières
CECLANT	Commandant d'arrondissement maritime Atlantique
CECMED	Commandant d'arrondissement maritime Méditerranée
CEMM	Chef d'État-Major de la Marine
CEPA/10S	Centre d'Experimentation Pratique et de réception de l'Aéronautique navale
CEPHISMER	Cellule Plongée Humaine et Intervention Sous la MER
CEPN	Centre d'Expertise des Programmes Navals
CEPPOL	Centre d'Expertise Pratiques de lutte antiPOLLution
CFPES	Centre de Formation Pratique et d'Entraînement à la Sécurité
CGA	Contrôle Général des Armées
CMBO	Cellule Marine Bulletin Officiel
CMP	Compagnie de Marins-Pompiers
COI	Commandant des Opérations Internes

COMAR	Commandant de la Marine
ComBdD	Commandant de Base de Défense
COMFOR	COMmandant des FORces françaises
COMGENDMAR	Commandant de la Gendarmerie Maritime
COMIA	Commandant Inter-armée
COMNORD	Commandant de la zone et de l'arrondissement maritime Manche
COMSUP	Commandant Supérieur des Forces Armées
COFIL	Comité de Pilotage
COFIL-R	Comité de Pilotage Restreint
CPPE	Commission Permanente des Programmes et des Essais
CREISC	Compte-Rendu d'Evènement Intéressant la Sécurité Classique
CRIS	Compte-Rendu d'Intervention Sécurité
CSM	Commission de Sécurité Maritime
CTSC	Commission Territoriale de Sécurité Classique
DCSSF	Direction Centrale du Service de Soutien de la Flotte
DGA	Direction Générale de l'Armement
DGA/DT	Direction Générale de l'Armement/Direction Technique
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile

DGSCGC	Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion de Crises
DMAé	Direction de la Maintenance Aéronautique
DPMM	Direction du Personnel Militaire de la Marine
DRH-MD	Direction des Ressources Humaines du Ministère de la Défense
EDPI	Équipe de Programme Intégrée
EISC	Évènement Intéressant la Sécurité Classique
EMA	État-Major des Armées
EMM	État-Major de la Marine
EMPM	École des Marins Pompiers de la Marine
ERBI	Équipe Responsable de Batiment Intégré
FOH	Facteurs Organisationnels et Humains
GMP	Groupement de Marins-Pompiers
GREX	Groupe Retour d'Expérience
HSCT	Hygiène, Sécurité et Conditions de Travail
I2P	Installation Industrielle et Portuaire
ICPE	Installation Classée Protection de l'Environnement
IMN	Inspection de la Marine Nationale
INBS	Installation Nucléaire de Base Secrète

INFRA	Bureau Infrastructures de la Défense
IST	Installation de Soutien à Terre
JO	Journal Officiel
JSC	Journée de la Sécurité Classique
MAPOM	Spécialité Marins-Pompiers de Marseille
MARPO	Spécialité Marins Pompiers de la Flotte
MCO	Maintien en Conditions Opérationnelles
MDR	Bureau Maîtrise des Risques
NRBC	Nucléaire Radiologique Bactériologique Chimique
OCEM	Officier Correspondant d'Etat-Major
OCO	Officier de Cohérence Opérationnelle
ONCM	Organisation Nationale de Crise Marine
ORSEC	Organisation de la réponse de sécurité civile civile
PEM	Pôle Écoles Méditerranée
PGAS	Plan de Général d'Alerte et de Sauvegarde
PMRE	Prévention, Maîtrise des Risques et Environnement
POI	Plan d'Opération Interne
PPCI	Prévention et Protection Contre l'Incendie

RCCI	Reconnaissance des Causes et Circonstances d'Incendie
RETEX	Retour d'Expérience
RI	Responsable d'Installation
RO	Règlement Opérationnel
RSA	Retrait du Service Actif
RSM	Référentiel de Sécurité Maritime
SACRE	Schéma d'Analyse et de Couverture des Risques et Enjeux
SCA	Service du Commissariat des Armées
SECNAV	Spécialité Sécurité Navire
SECUREX	EXercice SECURité
SID	Service Infrastructure de la Défense
SIMMT	Structure Intégrée de Maintien en condition opérationnel des Matériels Terrestres
SIS	Service d'Incendie et de Secours (de département)
SISM	Service d'Incendie et de Secours de la Marine
SLM	Service Logistique de la Marine
SMP	Service des Moyens Portuaires
SNM	Système nucléaire Militaire
SSF	Service de Soutien de la Flotte

SSIS	Service de Sécurité Incendie et Sauvetage (BAN)
SST	Santé Sécurité au Travail
USID	Unité du Service Infrastructure de la Défense

ANNEXE VII. LISTE DES RÉFÉRENCES

- a) Code général des collectivités territoriales (articles R. 2513-5 à R. 2513-14) ;
- b) Décret N° 2012-422 du 29 mars 2012 relatif à la santé et à la sécurité au travail au ministère de la défense (JO n° 77 du 30 mars 2012, texte n° 16) ;
- c) Arrêté du 8 avril 2008 fixant les attributions de l'inspection technique de la protection contre l'incendie (JO n° 95 du 22 avril 2008, texte n° 14) ;
- d) Arrêté du 30 décembre 2014 relatif à l'organisation de la prévention et de la protection contre l'incendie au ministère de la défense (JO n° 14 du 17 janvier 2015, texte n° 20) ;
- e) Arrêté du 22 juin 2020 relatif aux règles et dispositions de sécurité maritime applicables à la conception, à la construction et à l'exploitation des navires de guerre de la marine nationale (JO n° 156 du 25 juin 2020, texte n° 12) ;
- f) [Instruction N° 335/DEF/EMM/PL/ORA du 26 juin 1995 relative au commandement maritime à compétence territoriale](#) ;
- g) [Instruction N° 379/DEF/EMM/PL/ORA du 29 juillet 1999 relative à la sécurité dans les organismes de la marine à terre](#) ;
- h) [Instruction N° 53/DEF/EMM/ROJ du 08 février 2013 relative aux procédures d'enquêtes à mettre en œuvre en cas d'évènement grave ou important - enquêtes de commandement](#) ;
- i) [Instruction N° 0-2364-2014/DEF/EMM/BPROG/SURF du 10 février 2014 relative à l'organisation de la sécurité à bord des bâtiments de la marine nationale](#) ;
- j) [Instruction N° 1/DEF/EMA/PERF/PMRE du 21 septembre 2015 relative à l'organisation et à la coordination interarmées en matière de prévention, maîtrise des risques et environnement](#) ;
- k) [Instruction N° 1576/ARM/EMM/PIL du 26 septembre 2017 relative au cadre général du contrôle interne dans la Marine nationale](#) ;
- l) [Instruction N° 1618/ARM/CAB du 15 février 2019 relative au déroulement des opérations d'armement](#) ;
- m) [Instruction N° 144/ARM/CAB du 28 février 2019 relative aux missions et attributions du commandant de base de défense](#) ;
- n) [Instruction N° 1364/ARM/CEMM du 24 juillet 2020 relative à la sécurité maritime dans la Marine](#) ;
- o) [Instruction N° 5/ARM/EMM/PS/PIL du 26 juillet 2021 relative à la structure transverse dans la Marine nationale](#) ;
- p) [Instruction N° 102/ARM/EMM/MGM du 13 octobre 2021 relative à l'organisation et au fonctionnement de l'échelon central de la Marine](#) ;
- q) [Instruction N° 101/ARM/CAB du 15 décembre 2021 relative au commandement zonal et territorial des armées](#) ;
- r) [Instruction N° 310066 /ARM/SGA/DRH-MD du 12 juillet 2022 relative aux modalités de mise en œuvre de l'arrêté du 30 décembre 2014 relatif à l'organisation de la prévention et de la protection contre l'incendie au ministère de la défense](#) ;
- s) [Décision N° 374/DEF/EMM/PL/ORA du 14 juin 2004 relative à l'autorité du domaine d'expertise particulier «sécurité des installations à terre»](#) ;
- t) [Décision N° 0-1650-2013/DEF/EMM/ORI du 21 janvier 2013 portant création du centre d'expertise des programmes navals et dissolution de l'antenne de l'état-major de la marine à Toulon](#) ;
- u) Lettre N° 655/DEF/CEMM/NP du 20 avril 2017 relative au référentiel technique du pôle architecture des systèmes navals (ASN) ;
- v) Note N° 16441/DEF/EMM/INFRA/NP du 30 juin 2015 relative à l'exploitation des infrastructures industrielles et portuaires des bases navales de Brest, Toulon et Cherbourg et base opérationnelle de l'île Longue ;
- w) Note provisoire N° 717/ARM/EMM/ALNUC/NP du 29 avril 2021 relative à la commission territoriale de sécurité classique (CTSC) ;

x) Note N° 715/ARM/EMM/ALNUC/NP du 30 avril 2021 relative aux missions et organisation du groupe de retour d'expérience sécurité classique ;

y) Note provisoire N° 1043/ARM/EMM/MDR/NP du 23 juin 2021 relative au guide d'identification des signaux faibles en matière de sécurité incendie ;

z) Note N° 1797/ARM/EMM/MDR/NP du 07 décembre 2021 relative à l'organisation de crise Marine pour les crises technologiques et environnementales ;

aa) Protocole N° 643/EMM/OPL/STN/NP du 26 juillet 2006 relatif au partage de responsabilités entre la direction la DGA et le SSF (n.i. BO) ;

bb) Protocole cadre N° 2017-24949/DCSSF/-- du 06 novembre 2017 relatif à l'expertise pour au soutien du maintien en conditions opérationnelles des éléments de force maritime.