

2023

# Bilan Annuel

DIRECTION DE LA MER MARTINIQUE

CENTRE RÉGIONAL OPÉRATIONNEL  
DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE  
ANTILLES-GUYANE



CROSS Antilles-Guyane  
16, boulevard de la Marne  
97200 Fort-de-France

---

Standard et urgences au "196"  
Radio VHF canal 16  
[fortdefrance.mrcc@mer.gouv.fr](mailto:fortdefrance.mrcc@mer.gouv.fr)

---

## **Bilan annuel 2023 du CROSS AG**

### **Rédacteurs et contributeurs :**

A1AM Mona Runfolà  
PM Thomas Rolland  
MT Florian Gemard  
MT Alexandre Ogier  
SM Arthur Barbier  
SM Tanguy Le Coq

### **Relecteurs :**

AC2AM Nicolas de Roland  
APAM David Girier  
A1AM Hélié Montané de La Roque

# Sommaire

*Chiffres clés 2023 (page 2)*

**1- Recherche et sauvetage (page 3)**

*Opérations marquantes 2023 (page 17)*

**2 - Surveillance maritime (page 19)**

**3 - Surveillance des pollutions (page 28)**

**4 - Renseignements de sécurité maritime (page 33)**

**Annexes (page 35)**



# Chiffres-clés

## 1991 mains courantes

### ÉVÉNEMENTS MARITIMES

Tout événement maritime porté à la connaissance du CROSS AG et pour lequel il réalise un suivi, une transmission d'informations ou la coordination d'une opération.

## 214%

### AUGMENTATION DEPUIS 2014

L'activité a donc doublé en 10 ans.

L'année 2023 confirme une tendance à l'augmentation de l'activité, déjà visible en 2022.

## 2 préfets

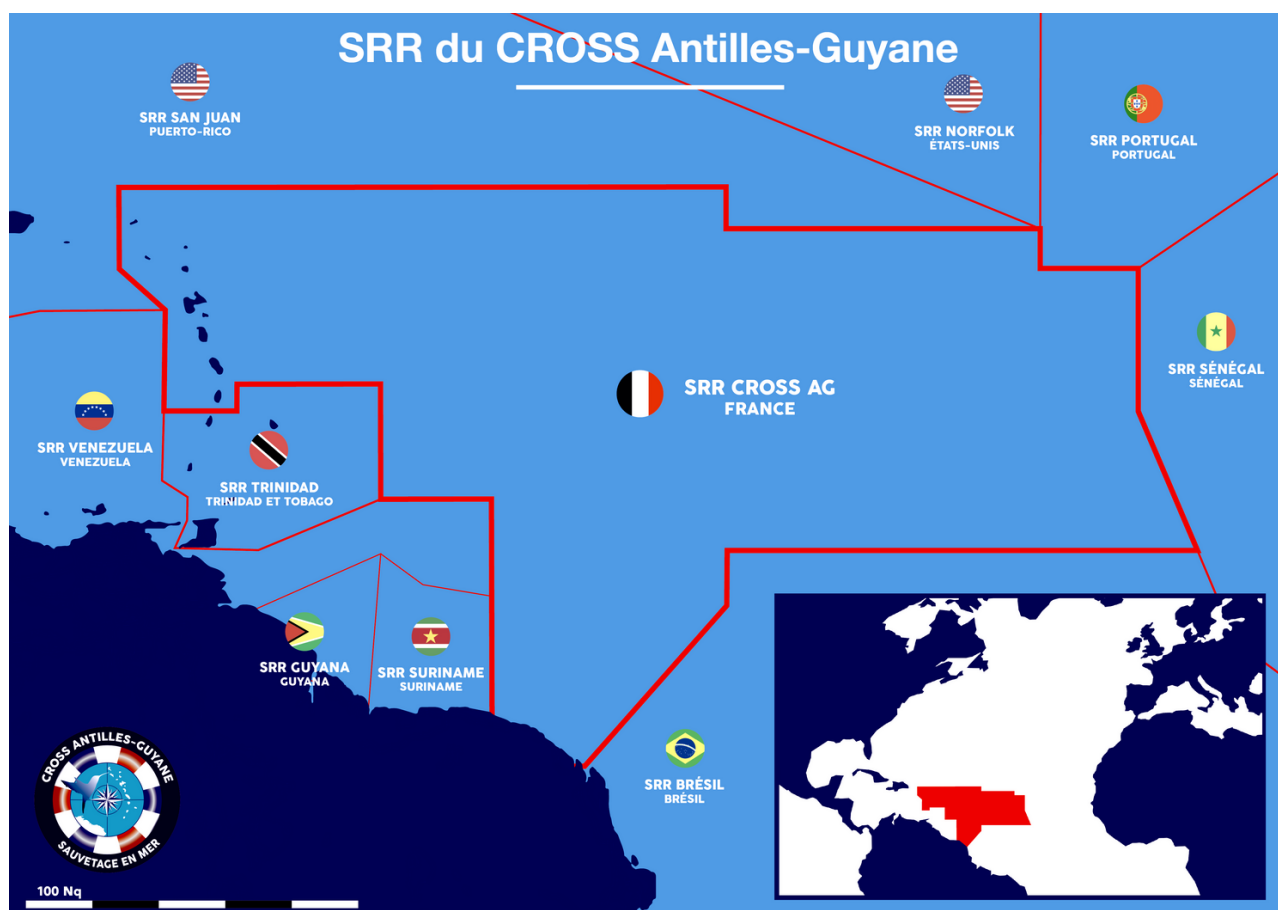
### AUTORITÉS OPÉRATIONNELLES

Le CROSS AG exerce ses missions sous l'autorité des préfets délégués du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles (préfet de la Martinique) et en Guyane (préfet de la Guyane).

## 2,5 millions de km<sup>2</sup>

### SEARCH AND RESCUE REGION

La zone de compétence du CROSS AG s'étend sur 2,5 millions de km<sup>2</sup> et inclut 14 Etats et territoires d'outre-mer.



# 1 - Recherche et sauvetage

## 1.1 Synthèse de l'année 2023

Le CROSS AG coordonne toutes les opérations d'assistance maritime et de sauvetage en mer dans sa zone de compétence. Cette zone (*Search and Rescue Region, SRR*) est définie au niveau international, dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le CROSS AG exerce sa mission sous l'autorité des préfets délégués du gouvernement pour l'action de l'État en mer (DDGAEM) aux Antilles (préfet de la Martinique) et en Guyane (préfet de la Guyane).

Le directeur du CROSS AG est le représentant permanent des deux préfets DDGAEM pour la conduite des missions d'assistance maritime et de sauvetage en mer (R742-6 du Code de la sécurité intérieure).

Le CROSS AG est un élément central du dispositif ORSEC maritime aux Antilles et en Guyane.

### 1.1.1. Evolution de l'activité depuis 2014

Les opérations coordonnées par le CROSS AG sont classées en quatre catégories :

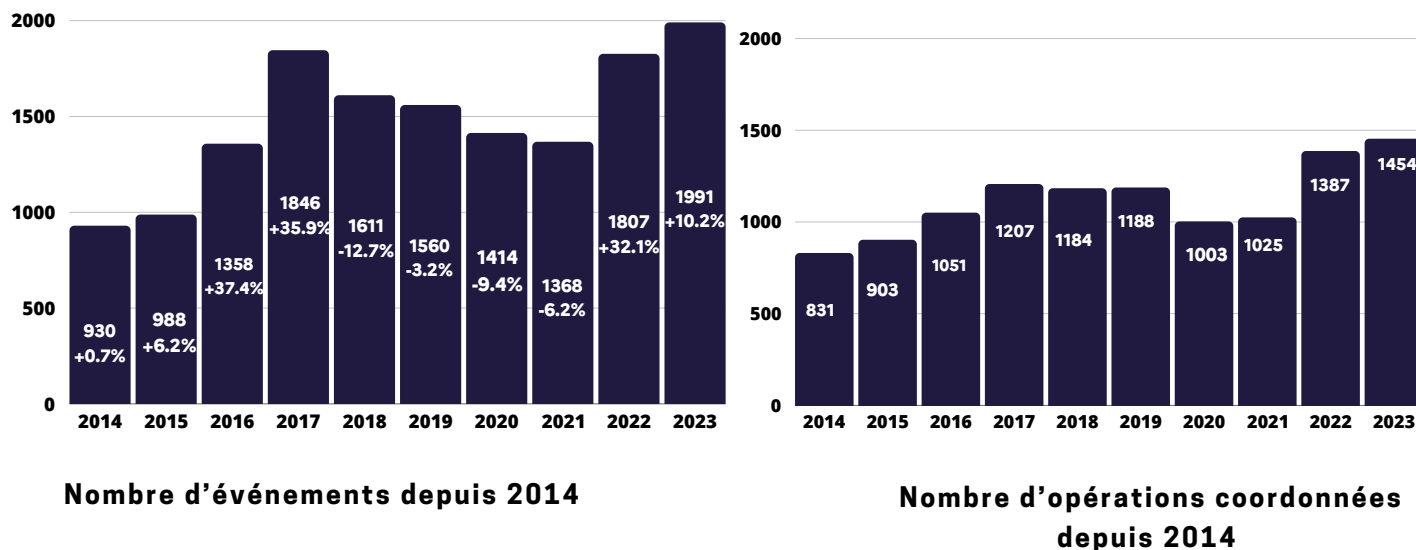
SAR : opérations de recherche et de sauvetage (notion de vie humaine ou d'intégrité physique en danger) ;

MAS : opérations d'assistance (notion d'avarie matérielle sans danger immédiat pour les personnes) ;

SUR : opérations liées à la sûreté des navires ou l'ordre public en mer ;

DIV : autres situations maritimes n'appartenant pas aux catégories précédentes.

Les « événements suivis » concernent les événements maritimes intéressant ou sollicitant directement le CROSS AG sans qu'ils ne relèvent de ses attributions propres ou de sa zone de compétence.



# 1 - Recherche et sauvetage

## 1.1.2 Synthèse selon le type d'opérations

Le bilan global fait apparaître une augmentation du nombre total d'événements, c'est à dire de main-courantes ouvertes par le CROSS AG.

L'augmentation du nombre d'opérations coordonnées est particulièrement forte en 2022, notamment par contraste avec les années 2020 et 2021, marquées par le Covid. La hausse se poursuit en 2023, avec de nombreuses opérations d'ampleur et une saison touristique animée.

|                                   | Activité générale du CROSS AG en 2023 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------------------------|---------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|                                   | 2013                                  | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| <b>Nombre total d'événements</b>  | 869                                   | 930  | 988  | 1358 | 1846 | 1611 | 1560 | 1414 | 1368 | 1827 | 1991 |
| <b>Opérations coordonnées</b>     | 826                                   | 879  | 903  | 1051 | 1207 | 1184 | 1188 | 1003 | 1025 | 1385 | 1437 |
| <b>Événements suivis (DIV SS)</b> | 18                                    | 10   | 63   | 266  | 320  | 249  | 211  | 228  | 223  | 279  | 520  |
| <b>Événements SURPOL</b>          | 25                                    | 41   | 22   | 41   | 20   | 24   | 33   | 33   | 24   | 28   | 34   |
| <b>Événements SURNAV</b>          | /                                     | /    | /    | /    | 226  | 96   | 87   | 112  | 71   | 46   | /    |
| <b>Événements RSM</b>             | /                                     | /    | /    | /    | 73   | 48   | 41   | 38   | 25   | 89   | /    |

Les opérations de type SAR représentent 41% du volume total de main-courantes ouvertes par le CROSS AG, un nombre relativement stable par rapport à 2022, où les opérations SAR représentaient 44% du nombre total d'événements. Les opérations de type DIV représentent 19% du nombre total d'événements, contre 16% en 2022, un pourcentage également stable.

En revanche, le pourcentage d'événements suivis passe de 15% en 2022 à 26% en 2023. Plusieurs éléments d'explications peuvent expliquer cette hausse :

- le classement de certains messages de balises dit "SINGLE PACKET" en DIV SS
- un meilleur transfert d'informations entre les administrations : ainsi, le CROSS AG est avisé d'un certain nombre d'opérations menées par d'autres centres opérationnels, dont il n'avait pas nécessairement connaissance auparavant.

Nombre d'événements selon leur type

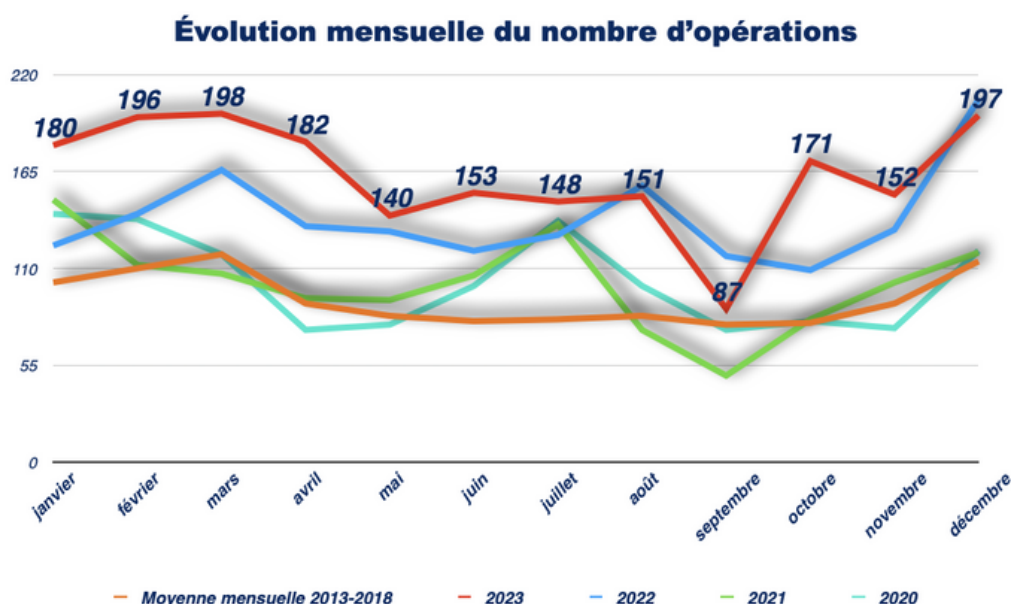
|                                        |                                                      | Martinique | Guadeloupe | Saint-Martin | Saint-Barthélemy | Guyane | SRR (zone de responsabilité) | Hors SRR | Non renseigné | TOTAL |
|----------------------------------------|------------------------------------------------------|------------|------------|--------------|------------------|--------|------------------------------|----------|---------------|-------|
| <b>Nombre d'opérations coordonnées</b> |                                                      | 437        | 363        | 61           | 39               | 49     | 330                          | 195      | /             | 1474  |
| <b>DONT</b>                            | <b>Opération de sauvetage (SAR)</b>                  | 185        | 174        | 29           | 20               | 29     | 213                          | 160      | /             | 810   |
|                                        | <b>Opération d'assistance (MAS)</b>                  | 84         | 76         | 3            | 4                | 8      | 57                           | 3        | /             | 235   |
|                                        | <b>Opération de sureté (SUR)</b>                     | 3          | 0          | 2            | 0                | 0      | 2                            | 1        | /             | 8     |
|                                        | <b>Opération de surveillance des pollution (POL)</b> | 7          | 1          | 1            | 1                | 3      | 21                           | 0        | /             | 34    |
|                                        | <b>Opération diverses (DIV)</b>                      | 158        | 112        | 26           | 14               | 9      | 37                           | 32       | /             | 388   |
| <b>Evénements suivis</b>               |                                                      | 190        | 119        | 16           | 9                | 16     | 102                          | 47       | 17            | 516   |
| <b>Nombre total d'événements</b>       |                                                      | 627        | 482        | 77           | 48               | 65     | 432                          | 243      | 17            | 1991  |

# 1 - Recherche et sauvetage

## 1.2.2 Bilan mensuel

L'activité opérationnelle du CROSS AG demeure marquée par une certaine saisonnalité. Les pics d'activité se situent normalement entre novembre et mars (saison touristique aux Antilles) et en été (grandes vacances). "Une période creuse" est constatée de septembre à octobre.

En 2023, les évolutions restent dans cette tendance, mais sont bien plus marquées. Ainsi, la période dense d'activité commence dès octobre, et se poursuit jusqu'en avril à un niveau soutenu. L'activité baisse ensuite en intensité, tout en maintenant un nombre d'opérations stable entre mai et août. La baisse de septembre 2023 est très marquée, tout comme le pic d'activité d'octobre 2023. L'activité s'établit à un fort niveau jusqu'en décembre.



## 1.2 Bilan humain

L'année 2023 est marquée par un bilan humain important.

La zone Antilles-Guyane présente en effet des facteurs aggravants:

- Alertes transmises tardivement, soit en raison d'un manque de connaissance du CROSS AG par les usagers, d'absence de matériel de communication à bord, ou de la nature illégale des activités pratiquées en mer. Ce retard dans la transmission d'information complique la prise d'alerte et les conditions de recherche pour les moyens nautiques et aériens engagés.
  - Absence de matériel de sécurité à bord de nombreux navires (pêche, plaisance...)
- Sous-estimation de la dangerosité de certaines plages (forts courants...) des Antilles .
- Complexité des opérations coordonnées au profit des Etats étrangers inclus dans la zone de responsabilité du CROSS AG aux Antilles.

# 1 - Recherche et sauvetage

Le nombre élevé de blessés et malades est généré par plusieurs activités :

- Navires de croisière à la clientèle souvent vieillissante
- Navires en transatlantique ou en traversées inter-îles dans les Caraïbes

La distance à la côte et donc les délais de mise en oeuvre d'une assistance médicale constituent des facteurs aggravants.

|                          | Évolution du nombre de victimes |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|--------------------------|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|                          | 2013                            | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| <b>DÉCÉDÉS</b>           | 24                              | 20   | 18   | 32   | 36   | 26   | 36   | 15   | 14   | 36   | 50   |
| <b>DISPARUS</b>          | 56                              | 17   | 19   | 16   | 10   | 17   | 16   | 32   | 28   | 17   | 41   |
| <b>BLESSÉS / MALADES</b> | 58                              | 83   | 84   | 69   | 125  | 114  | 149  | 120  | 111  | 140  | 232  |
| <b>TOTAL</b>             | 138                             | 120  | 121  | 117  | 171  | 157  | 201  | 167  | 153  | 193  | 323  |

L'activité baignade reste génératrice d'un grand nombre d'opérations, et de victimes. Les chavirements et chutes à la mer sont également à l'origine de pertes humaines, du fait de l'absence de port de matériel de sécurité, ou de transmissions d'alertes tardives.

A noter que le nombre élevé de disparus dans l'année 2023 est dû au chavirement d'un navire transportant des migrants. Le lieu de l'accident, l'absence de matériel de sécurité à bord et les conditions de mer difficiles ont conduit à un lourd bilan humain, malgré le déploiement d'un important dispositif de sauvetage sur zone.

Le tableau ci-dessous reprend le bilan humain selon le fait générateur. A noter que le nombre de décédés et disparus est plus important car il prend en compte également le résultat des opérations non coordonnées par le CROSS AG (remontées du CODIS pour la majorité).

**Bilan humain par fait générateur**

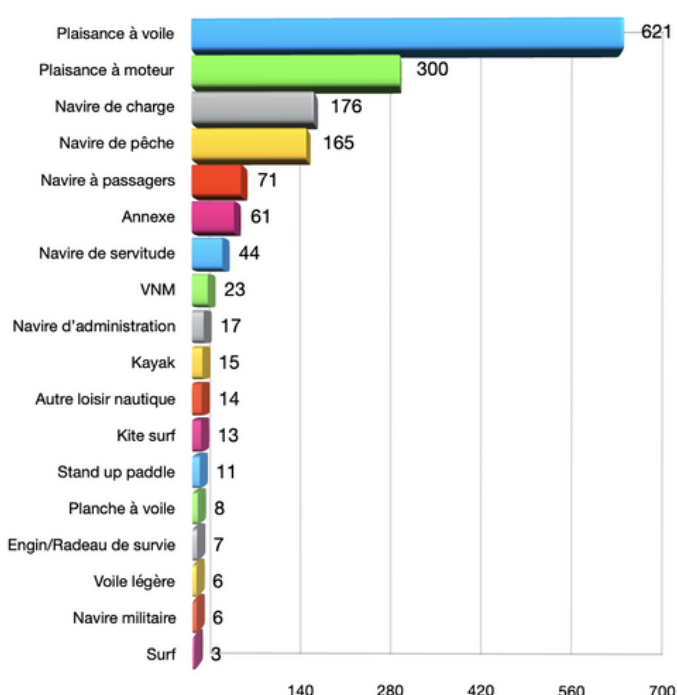
| Fait générateur               | Martinique |          | Guadeloupe |          | Saint-Martin |          | Saint-Barthélemy |          | Guyane  |          | SRR     |          | Hors SRR |          | TOTAL<br>(DCD+DSP) |
|-------------------------------|------------|----------|------------|----------|--------------|----------|------------------|----------|---------|----------|---------|----------|----------|----------|--------------------|
|                               | Décédés    | Disparus | Décédés    | Disparus | Décédés      | Disparus | Décédés          | Disparus | Décédés | Disparus | Décédés | Disparus | Décédés  | Disparus |                    |
| <b>Baignade</b>               | 3          | 1        | 11         |          | 1            |          |                  |          |         | 1        |         |          |          |          | 17                 |
| <b>Découverte de corps</b>    | 3          |          | 5          |          |              |          |                  |          |         |          | 1       |          |          |          | 9                  |
| <b>Naufrage</b>               |            | 1        | 3          |          |              |          |                  |          |         |          | 1       | 2        |          |          | 7                  |
| <b>Chasse sous-marine</b>     |            |          | 1          |          |              |          |                  |          |         |          |         |          |          |          | 1                  |
| <b>Chute à la mer</b>         | 3          |          | 2          | 1        |              |          |                  |          |         |          |         | 2        |          | 8        | 16                 |
| <b>Situation indéterminée</b> |            |          | 5          | 1        | 1            |          |                  |          |         |          | 2       | 5        |          |          | 14                 |
| <b>Problème médical</b>       | 2          |          |            |          |              |          | 1                |          | 1       |          | 1       |          | 1        |          | 6                  |
| <b>Chavirement</b>            |            |          |            |          |              |          |                  |          |         | 1        | 7       | 13       |          |          | 21                 |
| <b>Echouement</b>             | 1          |          |            |          |              |          |                  |          |         | 1        |         |          |          |          | 2                  |
| <b>Plongée autonome</b>       |            |          |            |          |              |          |                  |          |         |          | 1       |          |          |          | 1                  |
| <b>Avarie de propulsion</b>   |            |          |            |          |              |          |                  |          |         |          |         | 6        |          |          | 6                  |
| <b>Accident corporel</b>      | 1          |          |            |          |              |          |                  |          |         |          |         |          |          |          | 1                  |
| <b>Incendie</b>               | 1          |          |            |          |              |          |                  |          |         |          |         |          |          |          | 1                  |
| <b>Autre événement</b>        |            |          | 1          |          |              |          |                  |          |         |          |         |          |          |          | 1                  |
| <b>TOTAL</b>                  | 14         | 2        | 28         | 2        | 2            | 0        | 1                | 0        | 1       | 3        | 13      | 28       | 1        | 8        | 103                |
| <b>TOTAL Décédés</b>          | 14         |          | 28         |          | 2            |          | 1                |          | 1       |          | 13      |          | 1        |          | 60                 |
| <b>TOTAL Disparus</b>         |            | 2        |            | 2        |              | 0        |                  | 0        |         | 3        |         | 28       |          | 8        | 43                 |

# 1 - Recherche et sauvetage

## 1.3 Bilan par activité

### 1.3.1 Activité selon le type de flotteur

NOMBRE D'OPÉRATIONS SELON LE TYPE DE FLOTTEUR

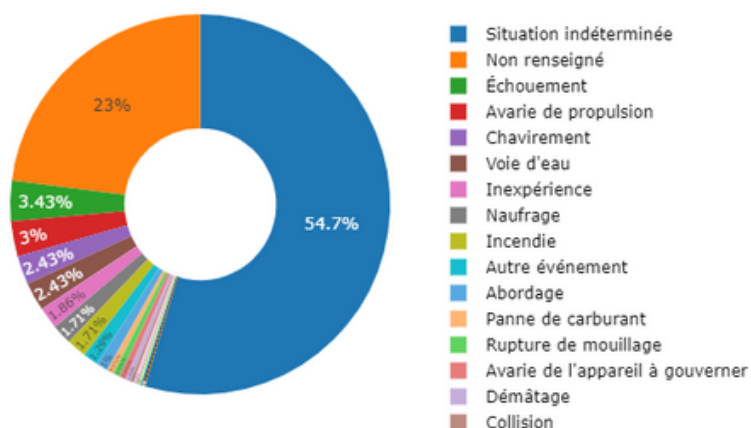


- Le type de flotteur impliqué reflète les caractéristiques de la navigation dans la zone : les navires de plaisance à voile sont les plus couramment impliqués, suivis par les navires de plaisance à moteur.
- Les navires de pêche représentent également un certain nombre d'opérations : en zone Antilles, l'activité de pêche est surtout pratiquée à partir de petits navires de type "yole", avec une accidentologie variée.
- Les navires de charge sont principalement des navires de commerce, fréquemment impliqués dans des déclenchement de balises COSPAS-SARSAT.
- La zone Caraïbes étant le premier pôle mondial en terme de navigation de croisière, les navires à passagers sont également fréquemment impliqués, surtout pour des opérations d'aide médicale en mer.

### 1.3.2 Répartition par fait générateur de l'alerte

#### • Fait générateur pour les véhicules

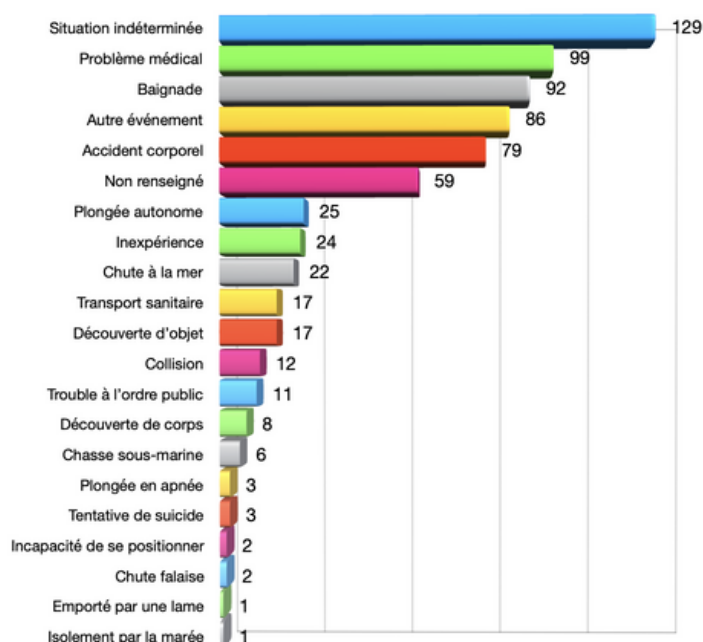
La répartition par fait générateur des alertes sur les véhicules représente l'activité de la zone Antilles : Ainsi, les nombreuses situations indéterminées sont alimentées entre autres par les réceptions des balises COSPAS-SARSAT de type EPIRB ou ELT, ainsi que par les opérations de type inquiétude.



# 1 - Recherche et sauvetage

## • Fait générateur pour les personnes

NOMBRE DE PERSONNES IMPLIQUEES PAR FAITS GENERATEURS



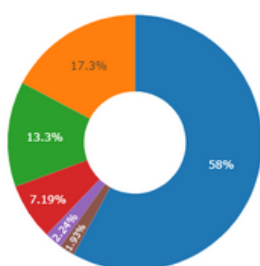
La répartition par fait générateur des alertes sur les personnes représente l'activité de la zone Antilles :

- Baignades, plongées de tous types et inexpériences témoignant de l'usage récréatif du littoral et de la forte fréquentation touristique
- Nombreuses situations indéterminées alimentées par les réceptions de PLB, de signaux pyrotechniques et surtout par le relais d'inquiétudes, que ce soit par des témoins ou des proches : ces opérations sont génératrices d'un travail d'enquête chronophage
- Accidents corporels ou problèmes médicaux à bord de navires de croisières, de NUC et de navires en traversée inter-îles ou en transatlantique

### 1.3.3 Catégories de personnes impliquées selon la zone

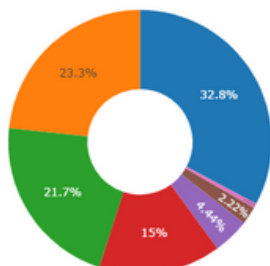
Les catégories de personnes impliquées selon la zone permettent d'affiner les différents profils de requérants selon la zone :

Zone Antilles



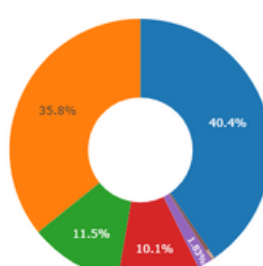
■ Plaisancier  
■ Marin professionnel  
■ Autre  
■ Pratiquant de loisir nautique  
■ Pêcheur professionnel  
■ Non renseigné

Zone Guyane



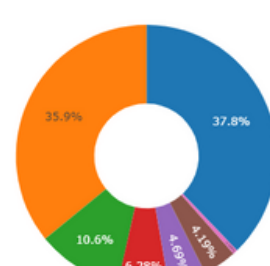
■ Autre  
■ Plaisancier  
■ Pêcheur professionnel  
■ Marin professionnel  
■ Migrant  
■ Pratiquant de loisir nautique  
■ Non renseigné

Hors SRR



■ Plaisancier  
■ Marin professionnel  
■ Autre  
■ Pêcheur professionnel  
■ Non renseigné  
■ Pratiquant de loisir nautique

SRR

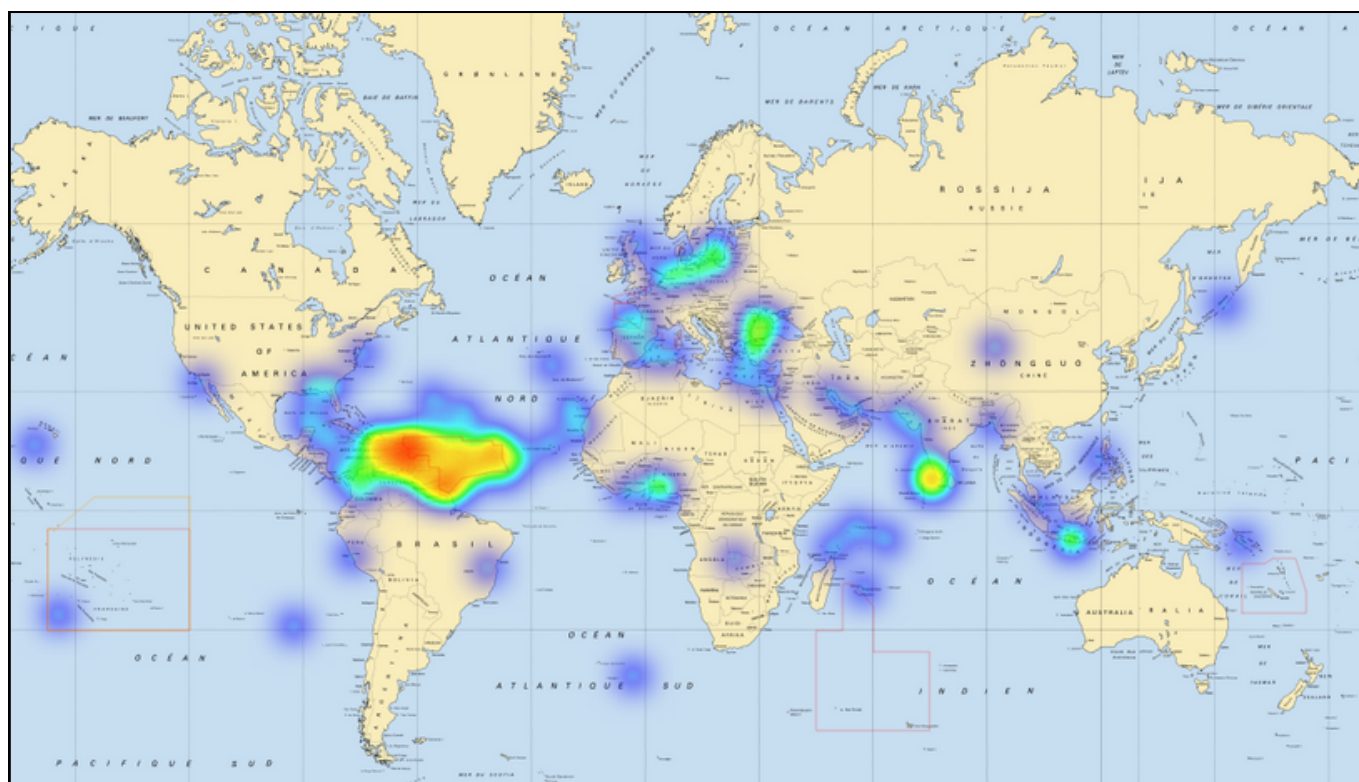


■ Plaisancier  
■ Marin professionnel  
■ Autre  
■ Pêcheur professionnel  
■ Non renseigné  
■ Migrant  
■ Pratiquant de loisir nautique

# 1 - Recherche et sauvetage

## 1.4 Répartition géographique des opérations

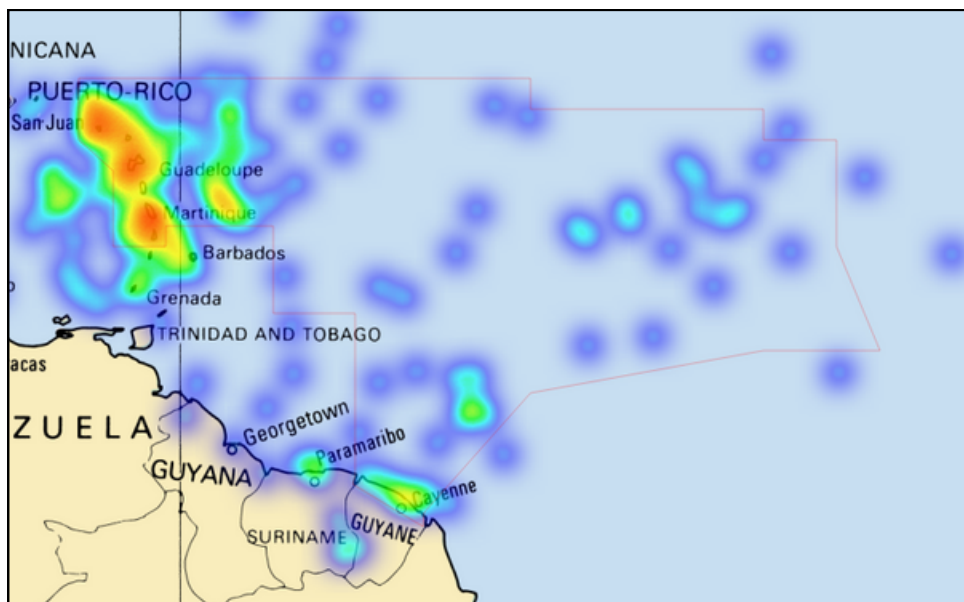
Les territoires français des Antilles et de la Guyane concentrent la grande majorité des opérations. Les alertes localisées dans les eaux des îles étrangères et en haute mer constituent également une sollicitation importante. La mission de point de contact (SPOC) pour les balises COSPAS-SARSAT des territoires français et de 7 territoires étrangers de sa SRR conduit le CROSS AG à coordonner des opérations partout dans le monde.



En cas de réception d'une alerte située en-dehors de sa zone de responsabilité, le CROSS AG cherchera à contacter le MRCC localement compétent. En l'absence de reprise de coordination par ce dernier, le CROSS AG devra coordonner l'opération.

A noter que 13% des opérations du CROSS AG se situent en-dehors de sa SRR.

# 1 - Recherche et sauvetage



La zone Antilles représente la majorité des opérations SAR. On constate cependant que les opérations situées à une grande distance des côtes restent fréquentes, et permettent notamment d'expliquer l'importance de la part de moyens privés engagés lors des opérations SAR.

La zone Guyane représente quant à elle moins d'opérations que la zone Antilles. Cependant, ces dernières cumulent souvent des facteurs aggravants : difficulté de mise en oeuvre des moyens due aux caractéristiques du littoral guyanais, faible nombre de moyens d'opportunité, relais tardif des alertes, absence de matériel de sécurité à bord des navires impliqués...

## Nombre d'opérations selon la répartition géographique

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| Terrestre                | 81  |
| Plage et 300m            | 440 |
| Port                     | 72  |
| Accès portuaire          | 52  |
| Plan d'eau salé          | 7   |
| Eaux territoriales       | 630 |
| Responsabilité étrangère | 411 |
| Responsabilité Française | 244 |

22% des opérations ont lieu dans le secteur des 300 m, 32% dans les eaux territoriales françaises, 21% dans la SRR du CROSS AG hors eaux territoriales françaises.

# 1 - Recherche et sauvetage

## 1.5 Bilan par moyen de transmission et d'alerte

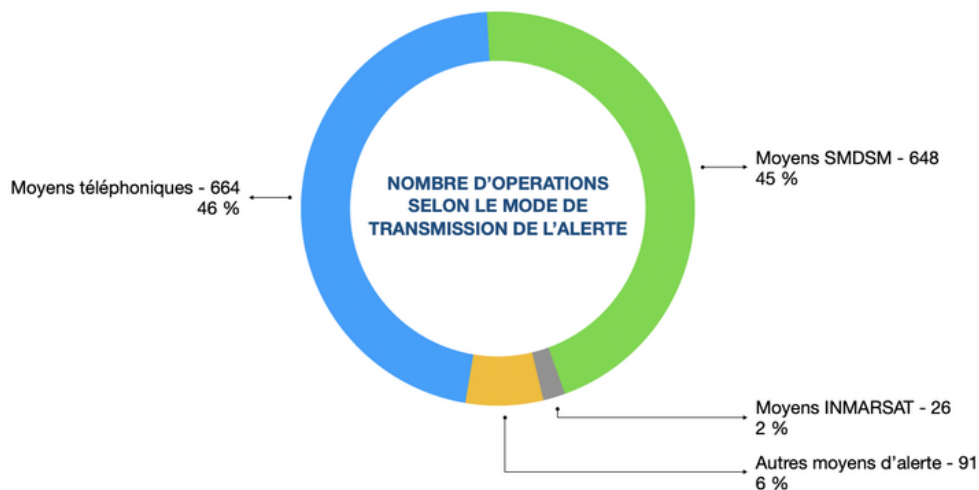
Les alertes parviennent de manière égale par la téléphonie et les moyens SMDSM.

Le type d'opérations est cependant différent :

en proche côtier, il arrive fréquemment que le CROSS soit contacté par moyens téléphonique.

L'importance des moyens SMDSM s'explique par son rôle de SPOC de zone et de pavillon.

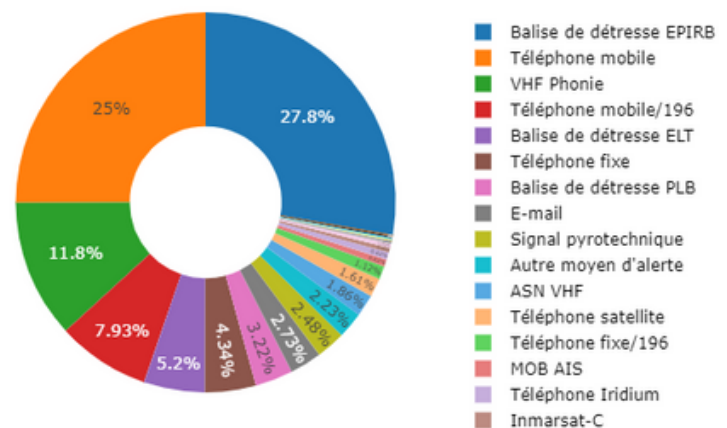
A noter le développement des échanges via l'application Whatsapp, qui permet d'obtenir aisément des requérants une géolocalisation ou des photographies, et d'effectuer des suivis d'opérations.



Lors des opérations SAR, on constate que la téléphonie mobile est le premier moyen d'alerte : 33% des alertes.

Le numéro d'urgence 196 représente seulement 10% du total des alertes SAR. Les balises de détresse EPIRB représentent 27.8% des alertes.

La VHF phonie représente 11.8%. Elle est assez peu utilisée dans la zone, qui est par ailleurs de norme A3. Le faible nombre d'alertes reçues par ce moyen s'explique par une faible utilisation et/ou veille de la VHF dans la zone.



# 1 - Recherche et sauvetage

## Nombre d'opérations liées à des balises COSPAS-SARSAT selon le pavillon

|                   |    |
|-------------------|----|
| FRANCE            | 61 |
| ANTIGUA & BARBUDA | 43 |
| ST KITTS ET NEVIS | 35 |
| USA               | 23 |
| DOMINIQUE         | 10 |
| HOLLANDE          | 8  |
| MARTINIQUE        | 6  |
| ANGUILLA          | 5  |
| GUADELOUPE        | 5  |
| ILES MARSHALL     | 5  |
| ROYAUME UNI       | 5  |
| LIBERIA           | 4  |
| MONTSERRA         | 4  |
| PANAMA            | 4  |
| BELIZE            | 3  |
| CANADA            | 3  |
| AUTRES            | 19 |

Le CROSS AG est SPOC de zone et de pavillon, ce qui signifie qu'il est amené à recevoir les alertes COSPAS-SARSAT émises dans sa zone de responsabilité, ainsi que les alertes émises par des navires battant pavillon des Etats de la zone.

Le CROSS AG est destinataire des messages d'alertes émanant des EPIRB, des ELT et des PLB.

Les alertes émanant d'EPIRB sont les plus fréquentes.

Le CROSS AG est aussi régulièrement en contact avec les ARCC et ARSC de sa zone, lors de la réception de balises ELT.

Les PLB sont plus rares (18 opérations en 2023).

Le sujet des fausses alertes est importante, au regard du nombre d'opérations transmises par balises COSPAS-SARSAT.

Dès que possible, le CROSS AG sensibilise les usagers à l'importance de prendre contact en cas de fausse alerte avérée dont ils auraient connaissance, pour ne pas occasionner de mobilisation de moyen.

## 1.6 Bilan des moyens d'intervention mobilisés

Singularité de l'organisation française de la sécurité maritime, les CROSS ne disposent pas de moyens propres. Le CROSS AG s'appuie donc sur l'ensemble des usagers de la mer et des administrations et institutions concourant à la "fonction garde-côte".

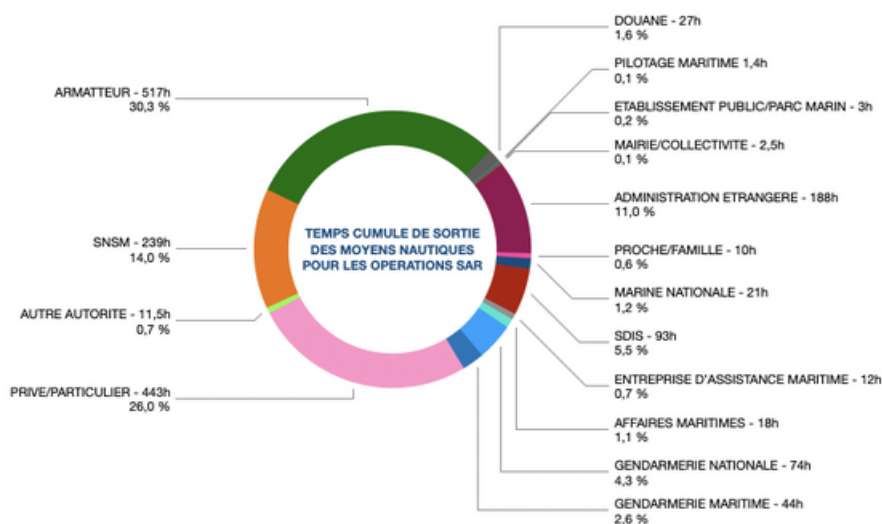
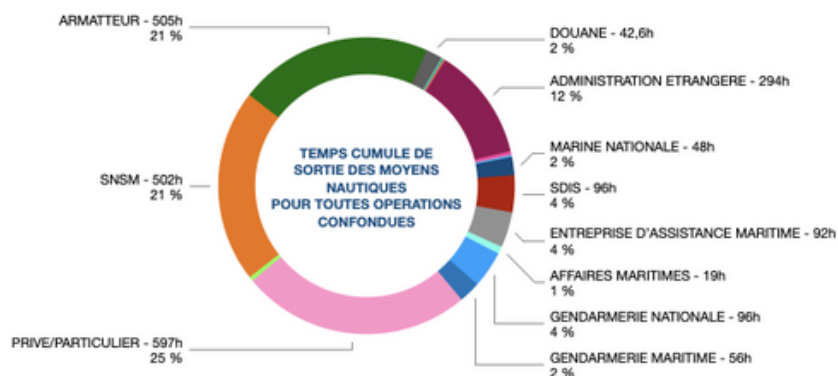
Dès lors qu'un moyen est engagé par le CROSS AG, celui-ci en assure le contrôle opérationnel jusqu'à ce que l'opération soit close ou jusqu'au moment où liberté de manœuvre est donnée au moyen.

# 1 - Recherche et sauvetage

## 1.5.1 Moyens nautiques engagés

Comme chaque année, les moyens privés (professionnels et particuliers) constituent le premier vecteur d'intervention du CROSS AG, suivi par les embarcations des bénévoles de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM), seule institution dédiée exclusivement au sauvetage et à l'assistance en mer.

Cette répartition, qui diffère de celles de nombreux CROSS métropolitains est notamment due à la superficie de la SRR. La zone au large se situe hors de portée de nombreux moyens nautiques, ce qui implique de faire appel à des moyens d'opportunité, souvent privés.



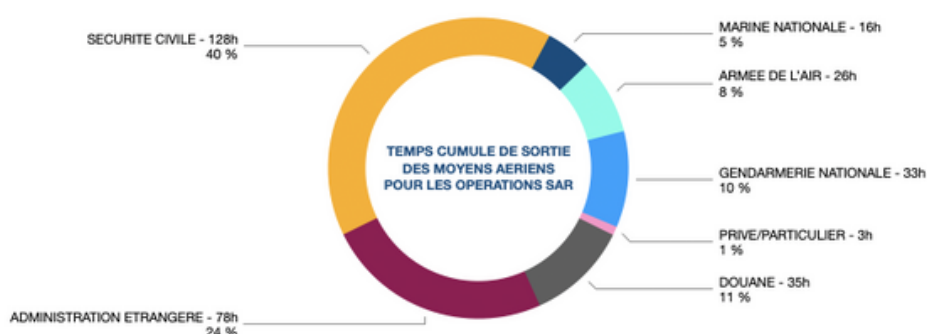
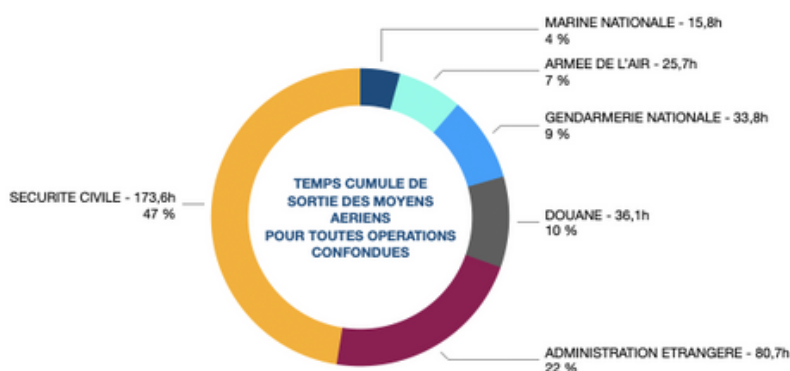
# 1 - Recherche et sauvetage

## 1.5.2 Moyens aériens engagés

Les hélicoptères DRAGON de la sécurité civile de Martinique, Guadeloupe et Guyane arrivent en première place des moyens aériens engagés par le CROSS AG, conformément aux ordres zonaux régissant l'emploi des hélicoptères d'Etat. Les hélicoptères GRIFFON de la gendarmerie nationale, l'avion GALAXY et les hélicoptères RACAM des Douanes sont aussi souvent mobilisés sur des opérations.

Les moyens aériens de l'Armée de l'air en Guyane sont également régulièrement sollicités.

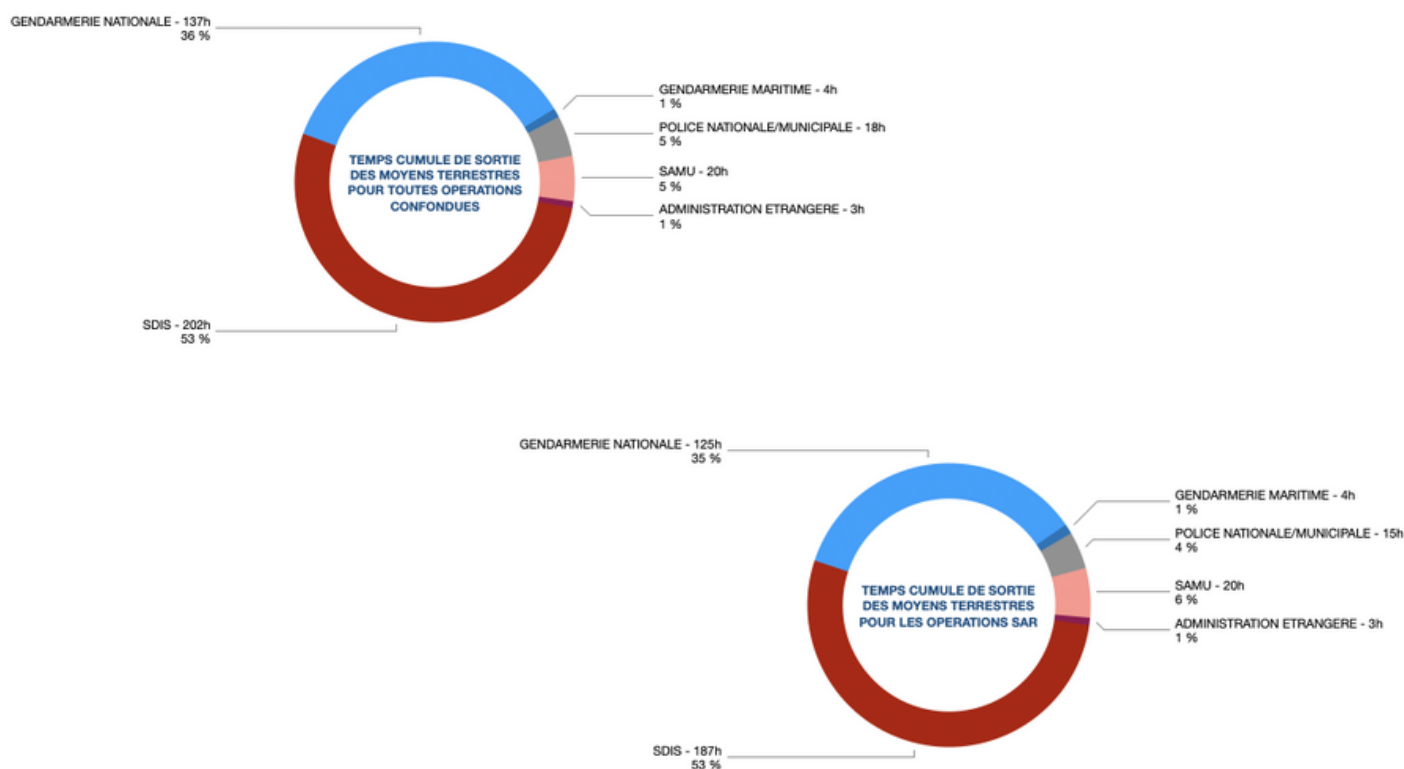
Une particularité est la forte sollicitation des avions des gardes-côtes néerlandais (basés à Curaçao), du C-130 des gardes-côtes américains basé à San Juan et des avions du *Regional Security System* (basés à la Barbade), dans le cadre d'opérations nécessitant de couvrir de vastes zones de recherche.



# 1 - Recherche et sauvetage

## 1.5.3 Moyens terrestres engagés

L'engagement de moyens terrestres (patrouilles côtières, investigations au domicile ou dans les marinas, etc.) représente un vecteur d'action essentiel du CROSS AG, notamment dans le cadre des levées de doute. Les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) et la gendarmerie constituent les principaux relais du CROSS AG, de par leur réactivité et leur maillage sur le territoire. Les équipes du SDIS interviennent également dans la chaîne opérationnelle de l'aide médicale en mer, lorsque des victimes sont débarquées pour une prise en charge à quai par un VSAV, selon les préconisations du Centre de consultation médicale maritime (CCMM) et les orientations du SAMU de coordination médicale maritime (SCMM).



# 1 - Recherche et sauvetage

## 1.5.4 Moyens étrangers

La SRR du CROSS AG englobe 9 territoires étrangers, appartenant à 6 Etats . Le CROSS AG s'appuie sur un interlocuteur unique dans chacun de ces territoires, appelé poste d'alerte central, ou central alerting post (CAP). Les échanges opérationnels entre le CROSS AG et les CAP sont fréquents, en phase d'incertitude, d'alerte ou de détresse avérée.

Les moyens nautiques et aériens des CAP sont ainsi engagés de manière régulière.

### Nombre d'opérations par CAP

| Pays                 | CAP<br>(Central Alerting Post)                  | Nombre d'opération |
|----------------------|-------------------------------------------------|--------------------|
| Sint Marteen         | Dutch Caribbean Coast Guard                     | 19                 |
| Saint-Lucie          | Sainte-Lucia Marine Police Unit                 | 15                 |
| Dominique            | Dominique Marine Police Unit                    | 14                 |
| Antigua & Barbuda    | Antigua & Barbuda Defence Force Coast Guard     | 5                  |
| Anguilla             | Anguilla Fire and Rescue Service                | 4                  |
| Saint-Kitts-et-Nevis | Saint-Kitts-and-Nevis Defence Force Coast Guard | 4                  |
| Montserrat           | Montserrat Marine Police Unit                   | 2                  |
| Total                |                                                 | 63                 |

# 1 - Recherche et sauvetage

## 1.7 Opérations marquantes

- OP SAR 108 - Plongée autonome - Disparition de 2 plongeurs signalée par le support de plongée. Engagement du THAZARD de l'ULAM 972 et du Dragon 972 de la sécurité civile, du semi-rigide BEKIN de la gendarmerie maritime, du THAZARD de l'ULAM et de la vedette de la SNSM 256 du Marin, qui retrouva les personnes saines et sauvées.
- OP SAR 0550- 28/03/2023 - Chavirement - Naufrage de LA BELLE MICHELLE II à 16 nq de St-Kitts- 32 personnes à bord, immigration illégale -Important dispositif de recherches par moyens aériens (Douanes FR et NL) et nautiques (navires de commerce, St-Kitts-et-Nevis Coast Guard) durant trois jours. 13 disparus et 3 décédés.
- OP SAR 0813 - 13/05/2023 - Naufrage du "SE KON SA NOU YE" dans le Canal de Ste Lucie - Recherches effectuées par SNSM 716, SNSM 227, Dragon 972, C26 - 8 naufragés retrouvés sur la coque retournée du navire, 1 décédé.
- OP SAR 1013 - 22/06/2023 - Naufrage du catamaran "BAHIA", à 100 nq des côtes de la Martinique, en pleine tempête tropicale BRET, ce qui a fortement limité l'accès des moyens à la zone. Les naufragés ont réussi à monter dans le radeau de survie, et y ont passé la nuit avant d'être secourus par l'hélicoptère Dragon 972, assisté par le PANTHER DET du 36F, le DIXMUDE. Le FRONT DEFENDER s'était également dérouté sur zone - 4 personnes secourues.
- OP SAR 1168 - 26/07/2023 - Accident corporel - Agression à la hache par son coéquipier de l'un des deux membres d'équipage du voilier "OLLIVER", à 400 nautiques des côtes de la Guyane. Le blessé a été récupéré par le cargo "PORT TOKYO", qui s'est dérouté, avant d'être évacué par l'hélicoptère PUMA des FAG vers l'hôpital de Cayenne.
- OP SAR 1798 - 06/12/23 - Incendie à bord du LA PERLA - Réception de l'alerte par balise de détresse - Équipage a réussi à rallier le radeau de survie, avant d'être récupéré par le navire de commerce "SEA HOPE", dérouté vers la position. A 100 nq de la position du sinistre, il était le navire le plus proche de la zone.
- OP SAR 1553 - 21/10/2023- Naufrage du navire EXPERIENCE à 600 nq des côtes de la Martinique- Engagement du yacht MIA ELISE II, des cargo STENA SUNRISE, SMEW, ENDLESS SUMMER, TRAMMO MARYCAM, ELANDRA FJORD et du BOKALIFT. 1 personne secourue par ce dernier, 2 disparus.
- OP SAR 1840 - 12/12/2023 - Avarie de l'appareil de propulsion du LADY IONA en SRR Venezuela, à 50 nq des Iles Aves. Repéré par le DASH 8 des DCCG, un navire de commerce, le MAPLE TULIP et le POURQUOI PAS, navire de recherche océanographique seront déroutés vers le navire en détresse. Après une première tentative du MAPLE TULIP, infructueuse du fait des conditions météorologiques, les naufragés pourront être récupérés par le POURQUOI PAS.
- OP SAR 1880 - 18/12/2023 - Crash aéronef aux Saintes - Mobilisation de moyens nautiques et aériens (DRAGON, GRIFFON, DASH 8) - Relocalisation de l'épave à 44 m de profondeur - 5 décédés

# 1 - Recherche et sauvetage

## 1.7 Conclusion bilan SAR

L'activité du CROSS Antilles-Guyane demeure marquée par les spécificités de ses responsabilités et de sa zone de compétences :

- La zone Antilles concentre la majorité des opérations. Ces dernières sont de nature très **diverses**, la zone se caractérisant par une **forte fréquentation touristique** (activités nautiques près des côtes et croisières au large), des traversées inter-îles et transatlantiques, et une pratique traditionnelle de la pêche. La présence d'activités illégales dans la zone influe également l'activité, en augmentant la partie consacrée à la phase d'enquête (INCERFA) lors des opérations.
- Le nombre d'opérations en zone Guyane est moins élevé. Cependant, ces dernières cumulent souvent des **facteurs aggravants** : alertes tardives et incomplètes, absence de matériel de sécurité à bord, faible nombre de moyens sur zone, nombre élevé de naufragés (navires de pêche ou immigration illégale), géographie du littoral guyanais limitant l'accessibilité de certaines zones par des moyens terrestres et nautiques. Les moyens aériens, notamment des FAG, sont donc fortement sollicités.
- La responsabilité internationale du CROSS AG est un enjeu majeur. Elle est une réalité d'abord de part son rôle de **SPOC de zone et de pavillon**. Elle est également visible dans les échanges opérationnels quotidiens avec les postes d'alertes centraux de la zone. Maintenir la bonne connaissance de la zone et des moyens des partenaires est donc un enjeu de court terme permettant de dénouer de nombreuses situations complexes.
- A moyen terme, l'importance de la formalisation des échanges avec les MRCC des zones adjacentes a conduit à la signature d'un **accord tripartite** entre les Dutch Caribbean Coast Guard, les United States Coast Guard et l'autorité maritime Française. Cet accord permettra :
  - la formalisation d'une coopération déjà bien ancrée sur le plan opérationnel
  - la réalisation d'exercices internationaux et inter-administrations
  - La rédaction de procédures opérationnelles
  - La préparation à l'enjeu commun du sauvetage maritime de grande ampleur (SMGA)
- A long terme, les objectifs du CROSS AG, sont le **renforcement de la coopération régionale**, l'animation du réseau de partenaires du secours en mer, et la participation au renforcement de la sécurité maritime dans une zone Antilles-Guyane caractérisée par des capacités d'intervention et d'accueil à terre inégales, et par une nécessaire interdépendance entre les territoires.

# 2 - Surveillance maritime

## 2.1 Rappel des objectifs réglementaires spécifiques à la zone

Conformément aux dispositions du décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 modifié, le CROSS AG est chargé du **suivi du trafic maritime** dans l'ensemble de sa SRR. A ce titre, il recueille et exploite toute information utile et accessible relative aux conditions de navigation, aux navires et aux marchandises transportées, afin de disposer d'une connaissance permanente aussi complète que possible de la circulation maritime dans la zone. **Service d'assistance maritime**, le CROSS AG suit les situations à risque.

Dans la **zone maritime Antilles**, l'arrêté « **SURNAV** » du 18 décembre 2017 réglemente la navigation afin de prévenir les pollutions en mer et pour garantir la sécurité des personnes et des biens. Intégré par l'ensemble des acteurs du trafic maritime régional, l'arrêté oblige notamment certains types de navires à :

- **se signaler** au CROSS AG **avant toute entrée/sortie** des eaux territoriales françaises (message « SURNAV ») ;
- **informer** sans délai le CROSS AG **en cas d'évènement sanitaire** susceptible de constituer un risque pour la santé publique (déclaration maritime de santé - DMS) ;
- **transiter à une certaine distance de la côte**, notamment à plus de 2 milles nautiques de la côte pour les navires à passagers et 7 milles nautiques pour les navires transportant des marchandises dangereuses.

Il constitue un arrêté cadre pour l'adoption des arrêtés des préfets de département réglementant le **mouillage** des navires en dehors des zones régulées par les autorités portuaires.

L'arrêté « **mouillage** » du 22 novembre 2018 organise le mouillage le long du littoral de la Martinique et crée notamment **18 zones de mouillage** en dehors desquelles le mouillage des navires de plus de 50 mètres est interdit. Le mouillage le long du littoral de la Guadeloupe et des îles du Nord (Saint-Martin et Saint-Barthélemy) n'est à ce jour pas organisé mais est à l'étude par la direction de la mer de la Guadeloupe.

Dans la **zone maritime Guyane**, l'arrêté du 22 novembre 2018 réglemente la navigation et les mouillages et s'est pleinement imposé pour la régulation du trafic dans cette zone, à l'instar des Antilles.

Pour autant, ces textes ne sont pas figés et peuvent faire l'objet d'une mise à jour à la lumière de l'expérience tirée de leur mise en œuvre. C'est notamment le cas de l'arrêté « **mouillage** » du 22 novembre 2018, pour lequel, après plus de six ans d'application, une réflexion est en cours sur les améliorations pouvant y être apportées, avec notamment l'encadrement à venir du système de positionnement dynamique des navires.

# 2 - Surveillance maritime

## 2.2 Synthèse générale de l'activité opérationnelle SURNAV



**4916**

**MESSAGES "SURNAV" ENVOYÉS**

par le CROSS AG via l'application Trafic 2000.

**2036**

**MESSAGES "SURNAV"**

ont concerné des navires à destination d'un port français.

**234 MAS**

**POUR L'ANNÉE 2023**

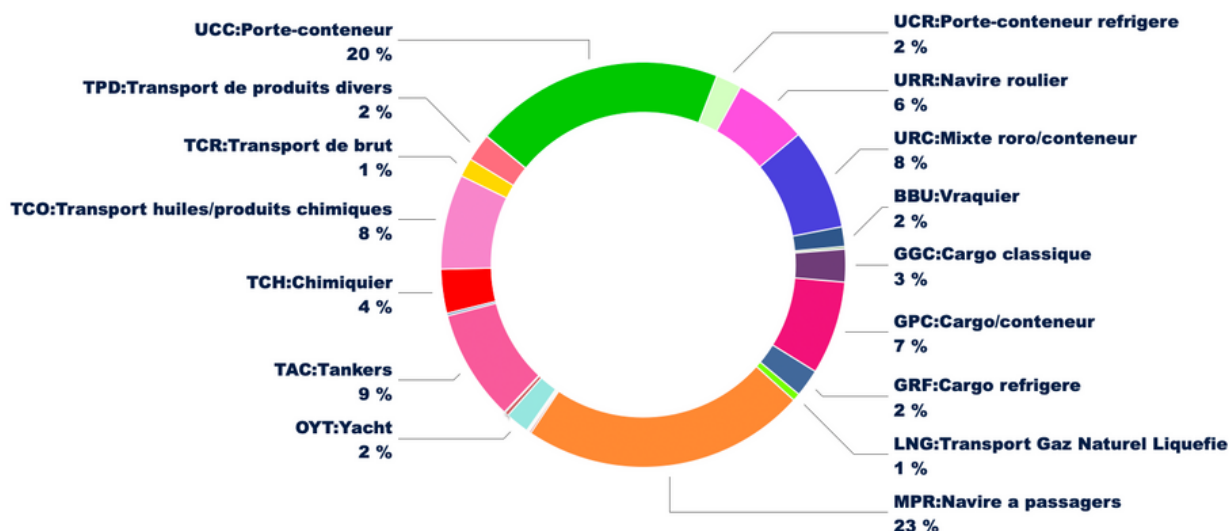
Sur les 1991 mains courantes ouvertes, 12 % des opérations sont des opérations d'assistance aux navires.

**552**

**PERSONNES ASSISTÉES**

dans le cadre d'une opération d'assistance.

**Répartition du transit maritime par type de navires**



# 2 - Surveillance maritime

## 2.3 Suivi du trafic maritime

### Veille

Le CROSS AG assure une veille attentive grâce aux différents outils mis à sa disposition. La veille est réalisée 24/7 par le personnel de quart, renforcé depuis septembre 2023 par un **réserviste** en heures ouvrables.

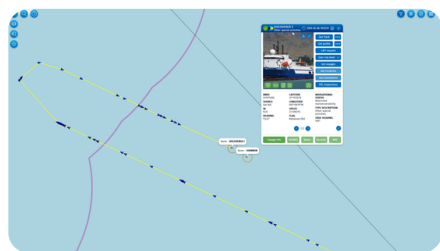
La mission de surveillance de la navigation maritime se décline par des actions de contrôle à plusieurs niveaux :

- Surveillance du trafic au large pour détecter les navires en avarie et surveiller ceux placés sous vigilance ;
- Surveillance du trafic dans les ZEE françaises pour détecter toute atteinte à la souveraineté française ;
- Réception et contrôle des messages déclaratifs des navires entrant et sortant des ET françaises ;
- Surveillance par la couverture AIS côtière du CROSS du respect des distances limites de transit et des routes dangereuses par les navires faisant route à proximité des côtes françaises ;
- Attribution et enregistrement des mouillages en Martinique et en Guyane ;
- Suivi d'activités soumises à déclaration (campagnes de recherches scientifiques marines, travaux sous-marin, clapage, etc.) ou de navires d'intérêt au profit d'autres administrations.

Pour ce faire, le CROSS AG s'appuie principalement sur **trois outils** :

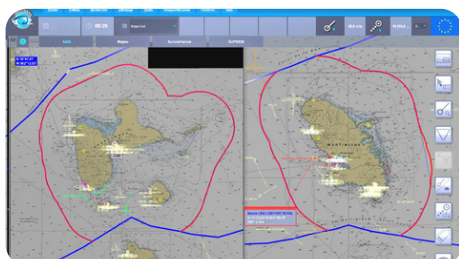
#### SEG (SafeSeaNet Ecosystem Graphical User Interface)

Interface web commune de l'agence européenne de sécurité maritime (AESM/EMSA) permettant notamment au CROSS AG de suivre via la donnée AIS l'ensemble de la navigation maritime dans sa zone de compétence.



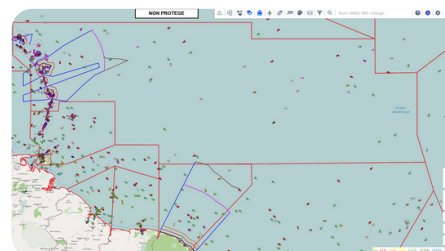
#### SPATIONAV

Système national de surveillance permettant un suivi exhaustif et en temps réel de la situation surface dans les eaux territoriales françaises des navires de commerce et autres navires équipés AIS grâce au réseau des récepteurs du CROSS AG déployés dans la zone Antilles-Guyane.



#### AN AIS

Outil étatique adapté aux acteurs du monde maritime comprenant une cartographie complétée d'un ensemble de données (pistes AIS des navires, différents fonds de cartes, zones maritimes etc).

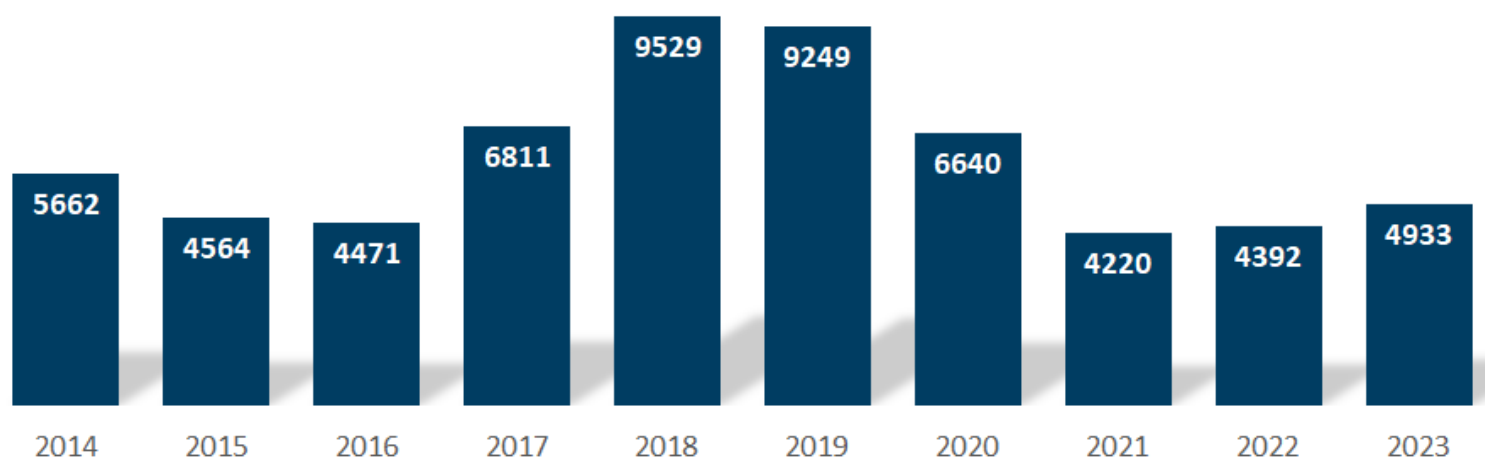


# 2 - Surveillance maritime

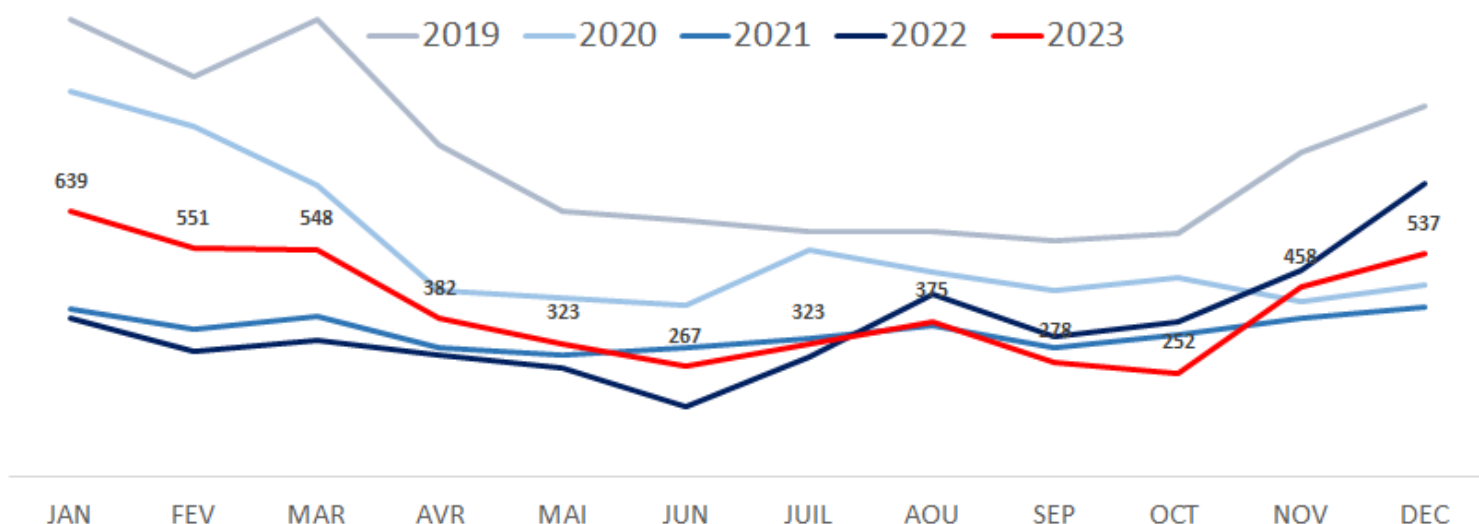
## Bilan des messages "SURNNAV" et "MOUVINF"

En 2023, le CROSS AG a traité **4933 messages** « SURNNAV » et « MOUVINF » (17) contre 4392 en 2022, soit une augmentation de **12 %** par rapport à 2022.

Évolution du nombre total de messages transmis pour les Antilles et la Guyane



Evolution mensuelle du nombre de message SURNNAV & MOUVINF

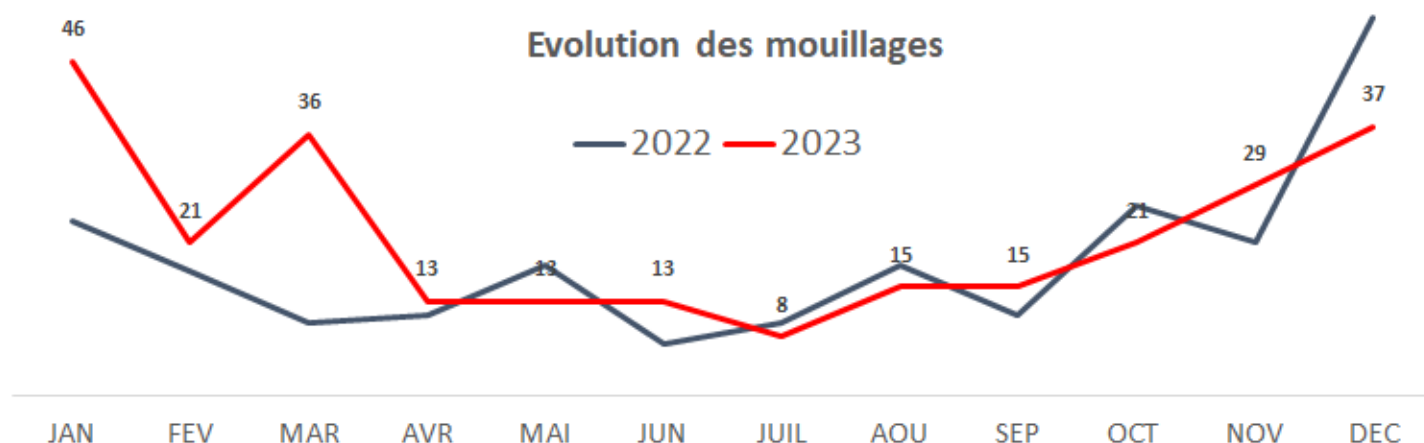


# 2 - Surveillance maritime

## Gestion des demandes de mouillage

En 2023, **267 prises de mouillage** ont été traitées, soit une **augmentation de 18 %** par rapport à 2022.

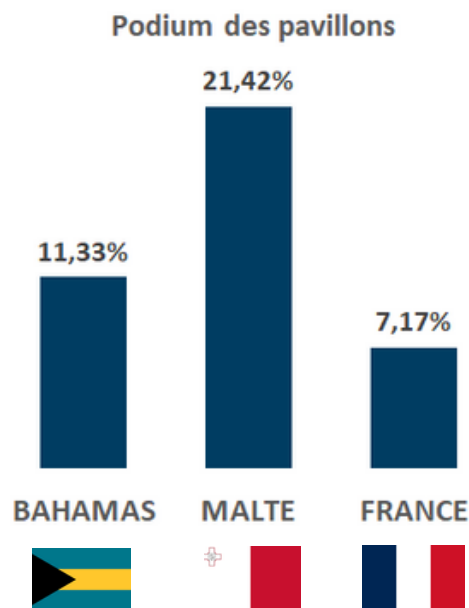
**145 navires** ont mouillé en zone maritime **Guyane**, **123 navires** en **Martinique**. Ces chiffres ne sont pas représentatifs en raison de l'absence d'arrêté réglementant le mouillage en Guadeloupe et dans les îles du Nord. Pour la zone Antilles, les mouillages en dehors des zones régulées par les autorités portuaires concernent principalement les **navires de croisière et la grande plaisance** hors période cyclonique.



## Liste des pavillons ayant des intérêts dans la zone

Les navires de **32 pavillons différents** ont transité dans la zone de responsabilité du CROSS AG.

Le pavillon français occupe la troisième place de ce classement, du fait notamment de la desserte régulière des porte-conteneurs aux Antilles et en Guyane.



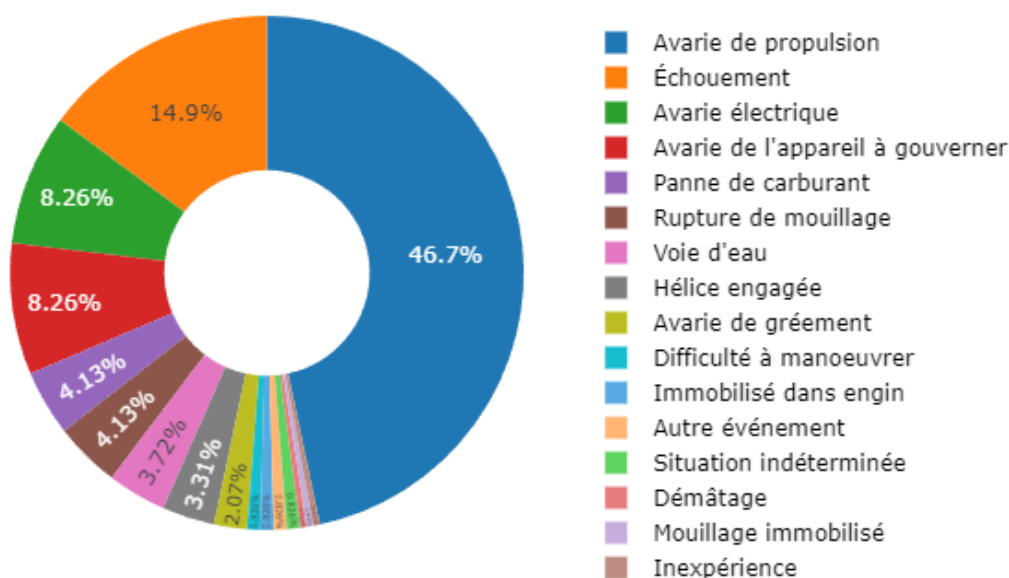
# 2 - Surveillance maritime

## 2.4 Service d'assistance maritime (MAS)

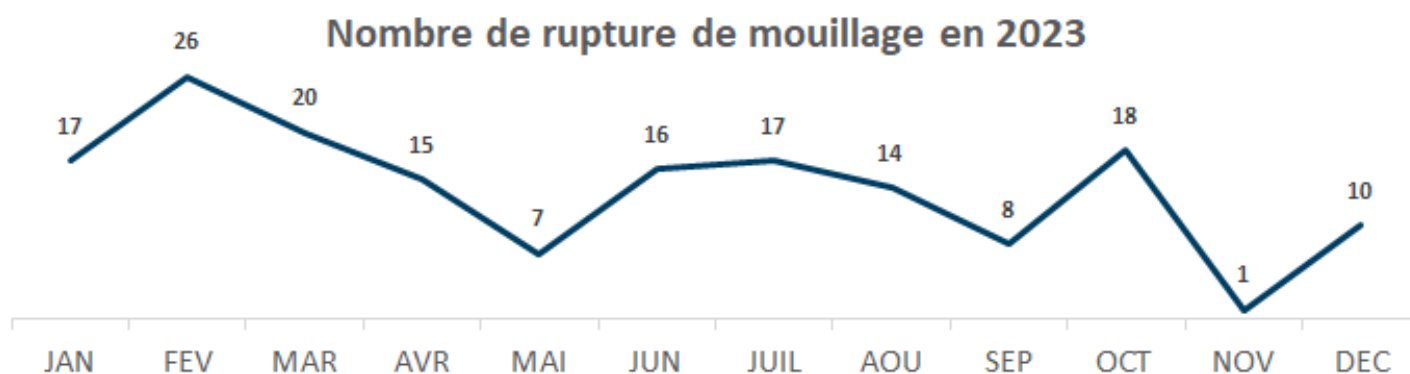
**Service d'assistance maritime**, le CROSS AG suit les situations à risque dans sa zone de responsabilité, notamment tous les événements liés à une **opération d'assistance aux navires** quel que soit le type de flotteur.

En 2023, le CROSS AG a traité **234 opérations "MAS"**, soit une **diminution de 12%** par rapport à 2022. Cela représente **875 personnes impliquées** dont 69% de nationalité française (plaisanciers ou professionnels de la mer). Les opérations MAS représentent **12 % du volume total** des mains courantes ouvertes par le CROSS AG .

L'avarie technique (propulsion, électrique ou appareil à gouverner) est le principal fait générateur des opérations d'assistance aux navires (63,22%).

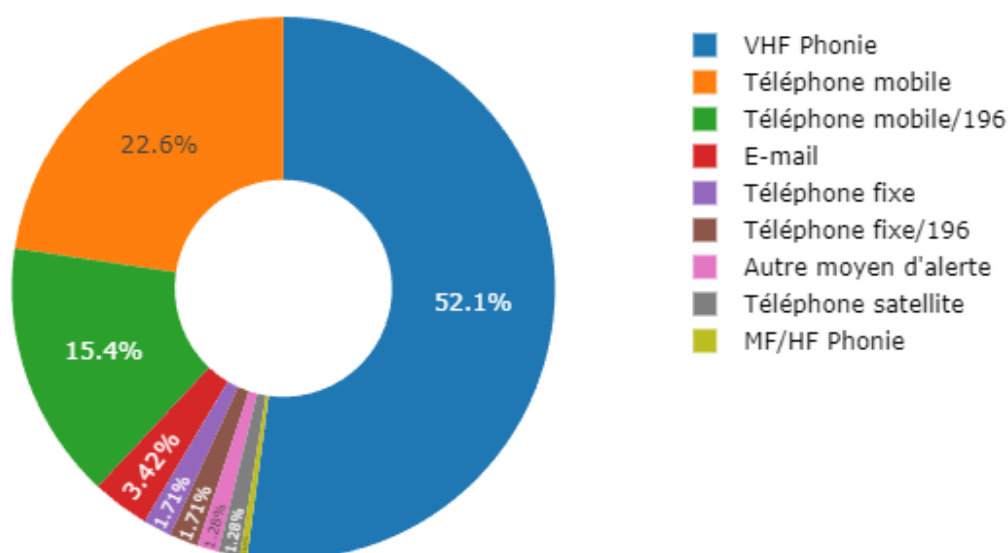


Les **ruptures de mouillage** ont concerné **169 opérations** avec une recrudescence lors des épisodes météorologiques provoquant une houle ou des vents inhabituels côté Mer des Caraïbes, sous le vent de la côte.



## 2 - Surveillance maritime

La **VHF en phonie** est le premier moyen d'alerte. L'utilisation du numéro d'urgence "**196**" n'est pas encore rentré dans l'habitude des usagers de la mer.



### 2.5 Synthèses sur les contrevenants

En 2023, les navires en non-conformité ont systématiquement fait l'objet de **rappels à l'ordre**, et **aucun procès-verbal** n'a été dressé par le CROSS AG.

### 2.6 Fait marquants

#### Navires à passagers

Si la saison 2022 a marqué la reprise de la croisière dans la Caraïbe, la saison 2023 a confirmé ce regain avec une augmentation significative du nombre d'escale dans les îles françaises. Cette année, **336 navires à passagers ont fait escales dans des ports français**.

En 2023, ce sont **1210 navires de croisières** qui ont transité dans la zone de responsabilité du CROSS AG soit une **augmentation de 63 %** par rapport à 2022 représentant 742 navires supplémentaires.

# 242 484

#### PASSAGERS DE CROISIÈRES

déclarées dans les messages SURNAV à destination d'un port français en 2023.

# 5

#### COMPAGNIES

ont choisi la Martinique en tête de ligne.

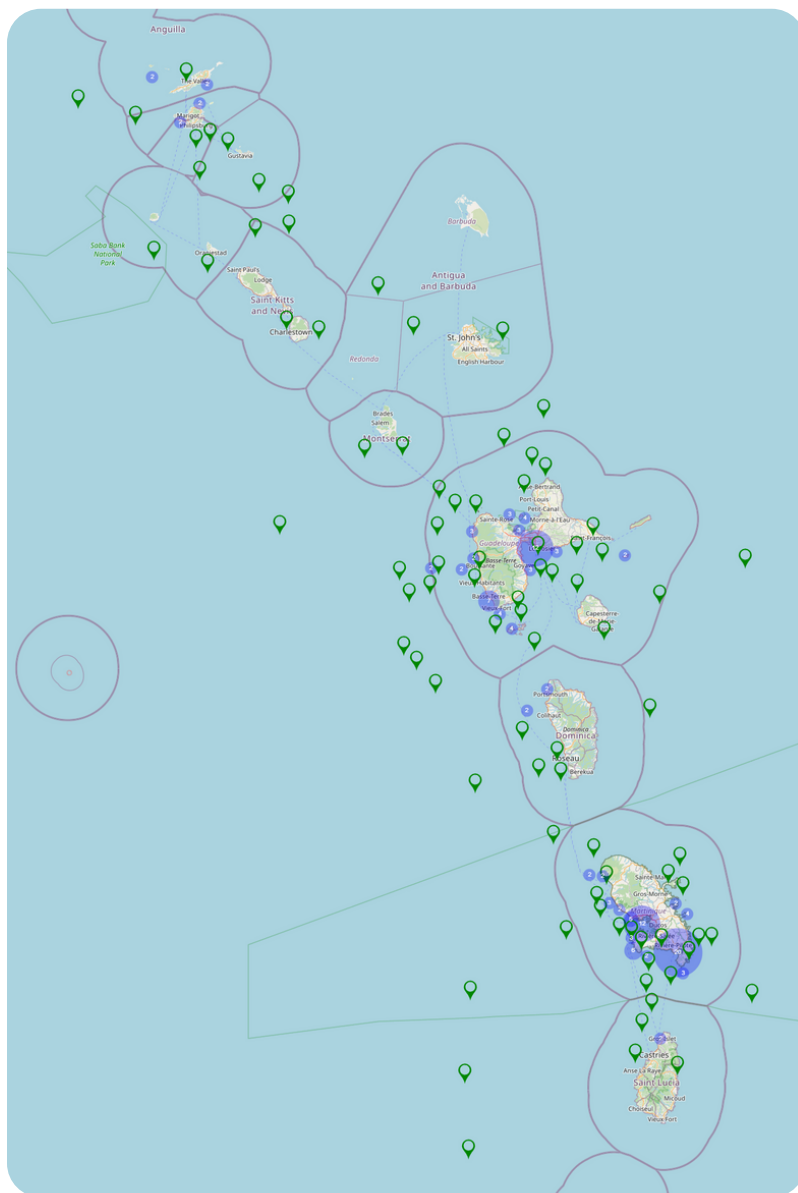
# 2 - Surveillance maritime

## Localisation & Moyens

La grande majorité des opérations MAS sont localisées à proximité des îles caribéennes.

Seules **8 MAS** ont eu lieu en Guyane.

La SNSM est le moyen le plus employé pour l'**assistance** aux biens.



# 2 - Surveillance maritime

## 2.8 Conclusion bilan SURNAV

L'année 2023 a été marquée par le **recrutement d'un réserviste "opérateur surveillance de la navigation"** qui est venu renforcer les équipes de quart en heures ouvrables.

L'année 2023 a vu une augmentation du nombre de **messages** "SURNAV" et "MOUVINF" **(+12%)** ainsi que du nombre de **mouillage** accordés **(+18%)** par rapport à 2022.

La zone de responsabilité du CROSS AG est une **zone de transit importante pour le trafic de la croisière** dans les Caraïbes. Les années précédentes ont été marquées par la crise sanitaire, provoquant l'arrêt puis la reprise progressive de la navigation de croisière. 2023 est venu confirmer cette reprise, avec une augmentation significative du nombre de navires de croisières et le choix de 5 compagnies de croisière de faire de la Martinique une destination tête de ligne.

Bien qu'un grand nombre de navires de croisières transitent ou font escale dans les îles françaises, aucun navire n'a demandé d'assistance de type MAS en 2023.

**Les opérations liées à une assistance aux navires ont concerné en majorité la navigation de plaisance.** Contrairement à l'augmentation du nombre total d'opérations traitées par le CROSS Antilles-Guyane, le volume d'opérations d'assistance a diminué de 12% en 2023.



# 3 - Surveillance des pollutions

## 3.1 Cadre réglementaire

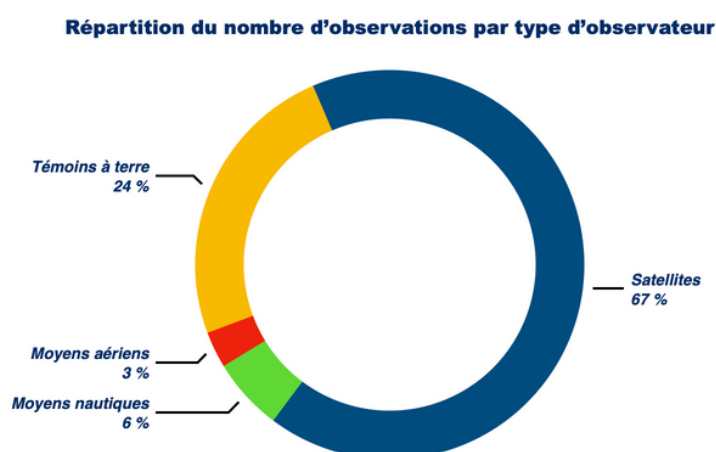
L'instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plates-formes confie au CROSS AG « *le soin de centraliser [dans les eaux sous juridiction française] les informations recueillies, quelle que soit leur origine, et d'assurer [...] la coordination des interventions de recherche et de constatation des infractions nécessaires pour engager des poursuites* ».

Les instructions permanentes « **REPREFOL** » (répression de la pollution) élaborées par les préfets DDGAEM des zones maritimes Antilles et Guyane déclinent ces instructions dans leurs zones de compétence respectives. Elles précisent notamment la procédure de recherche et de constat des pollutions (champs d'application, agents habilités, preuves de l'infraction) et le mode opératoire d'information des autorités, notamment judiciaires.

## 3.2 Bilan général des observations

En 2023, **33** signalements de possibles pollutions ont été rapportés au CROSS AG, contre **28** pour l'année 2022, et dont **3** en dehors de la ZEE française.

**67%** des signalements proviennent des rapports de passages satellitaires "CleanSeaNet", le service européen de détection satellitaire de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (European Maritime Safety Agency - EMSA). En 2023, le CROSS AG a reçu **105** rapports relevant **19** détections de possibles pollutions.



# 3 - Surveillance des pollutions

Dans ses attributions, le CROSS AG a notamment pour mission d'engager des moyens afin d'investiguer les signalements rapportés et de constater, le cas échéant, une pollution ; étant entendu que seuls des observateurs habilités peuvent constater la réalité d'une pollution et en établir les caractéristiques principales.

Sur les **33** signalements rapportés au CROSS AG en 2023, des moyens ont pu être engagés sur 10 d'entre eux : **4** pollutions ont ainsi été confirmées et **6** infirmées. En outre, parmi les 19 détections satellitaires rapportées, **1** a pu être confirmée et **1** a été infirmées par des moyens aériens.

Pour les signalements restants, la superficie négligeable du signalement rapporté, l'éloignement à la côte, l'absence de menace directe et immédiate pour les territoires ou l'indisponibilité de moyens sont autant de facteurs qui permettent d'expliquer l'absence de reconnaissance par un agent habilité. Ces signalements sont alors classifiés comme indéterminés.

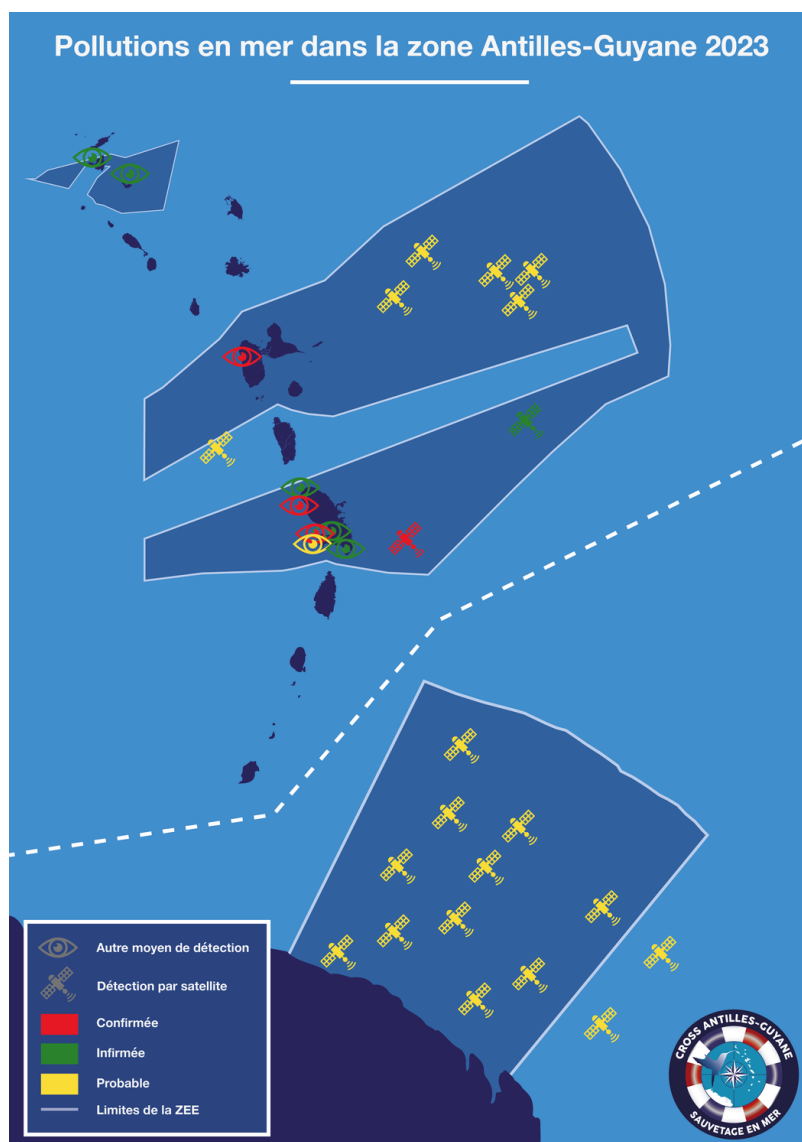
| Classification | 2020      | 2021      | 2022      | 2023      |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| confirmées     | 10        | 6         | 11        | 4         |
| infirmées      | 9         | 4         | 3         | 6         |
| indéterminées  | 13        | 14        | 14        | 23        |
| <b>Total</b>   | <b>32</b> | <b>24</b> | <b>28</b> | <b>33</b> |

# 3 - Surveillance des pollutions

## 3.3 Bilan géographique des observations

### 3.3.1 Vue générale des pollutions

Certaines détections satellites couvrent des surfaces dépassant les eaux sous juridiction française. Dans ce cas, le CROSS AG relaie les informations vers l'État côtier concerné, au Brésil exclusivement.



# 3 - Surveillance des pollutions

## 3.3.2 Zone maritime Antilles

En Martinique, **9** pollutions (contre 11 en 2022) ont été signalées, dont **3** confirmées à proximité immédiate de la côte. En Guadeloupe, **6** pollutions ont été signalées (contre 4 en 2022), dont **1** confirmée. Dans les Îles du Nord, **2** pollutions ont été signalées puis infirmées (contre 1 en 2022).

Le **25/04/2023** la Police Municipale de Saint-Pierre (972 ) relaie un témoin observant une nappe d'origine inconnue. Le CROSS AG engage des moyens pour prélèvement et analyse et sollicite le concours du Cedre pour expertise.

Résultat : une pollution d'origine naturelle de type algues sargasses.



Le 21/11/2023 un satellite de la constellation de "CleanSeaNet" détecte une possible pollution dans le canal de Sainte-Lucie. L'aéronef de la Douane " GALAXY " alors en mission est dérouté par le CROSS AG afin de relocaliser la nappe et a pu constater la présence d'une nappe de type huile végétale, ce que le Cedre, sollicité pour expertise, confirma par la suite.



## 3.3.3 Zone maritime Guyane

En Guyane, **13** pollutions ont été signalées (contre 10 en 2022), dont **12** issues de détections satellitaires. Sur l'ensemble des pollutions rapportées la majorité des pollutions demeure de nature indéterminée dû à la distance à la côte à laquelle la pollution a été rapportée.

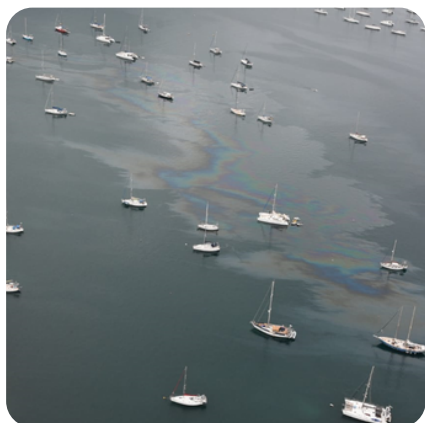
# 3 - Surveillance des pollutions

## 3.4 Conclusions du bilan "surveillance des pollutions"

Aucune pollution maritime majeure n'a été signalée cette année. Les pollutions signalées au CROSS AG et investiguées se répartissent en deux catégories :

- **Des pollutions par hydrocarbures légers (gasoil, kérosène) de faible ampleur en zone côtière**, généralement liées à des accidents ou à la submersion d'épaves. Ces pollutions peuvent être constatées par des agents habilités et dispersées par brassage naturel ou mécanique.
- **Des pollutions d'origine organique, essentiellement dues à la prolifération des algues sargasses**. Ces pollutions généralement détectées au large ne peuvent pas systématiquement être confirmées par un agent habilité.

Le CROSS AG a participé à une journée de formation à la recherche et la répression de la pollution en mer organisée par la division "Action de l'État en mer" des Antilles. Ce fut l'occasion de réunir l'ensemble des acteurs et de redéfinir les rôles et obligations de chacun dans ce domaine.



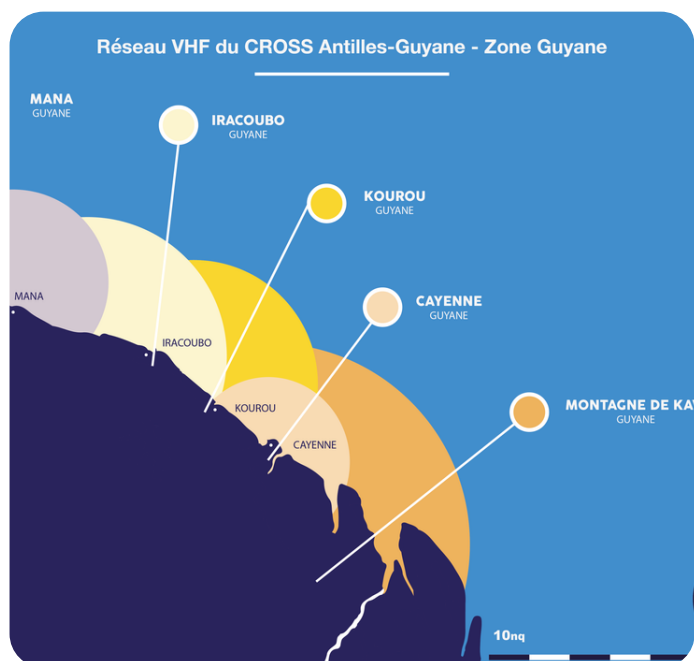
# 4 - Renseignements de sécurité maritime

## 4.1 Bilan général

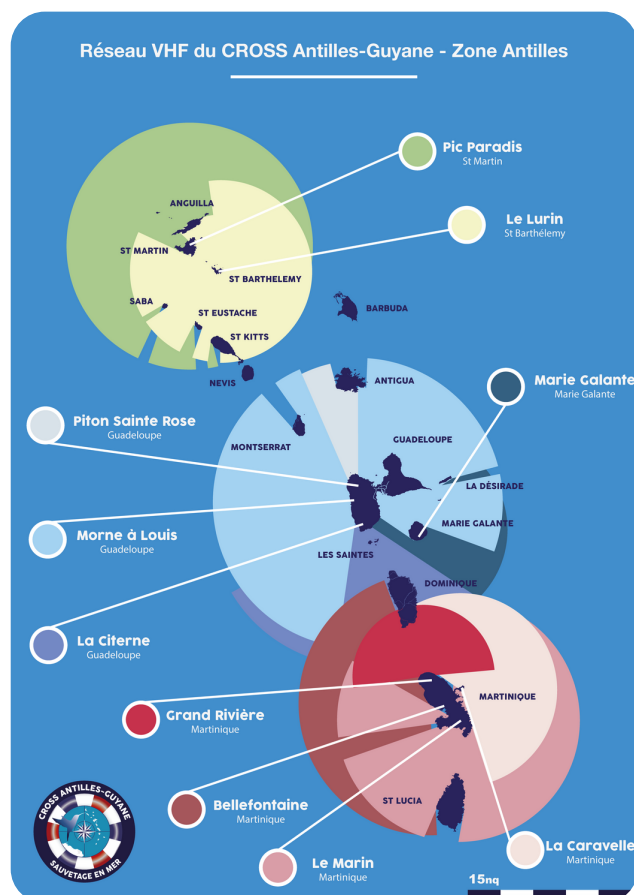
Le CROSS AG diffuse tous les jours **quatre bulletins météorologiques côtiers (BMC)** sur ses émetteurs **VHFVHF**, répartis dans l'arc antillais (10) et en Guyane (5). Pour la zone large des Antilles, le CROSS AG diffuse **deux bulletins quotidiens via son émetteur MF/HF**.

Il diffuse également des bulletins météorologiques spéciaux (**BMS**) lorsque le vent atteint ou dépasse la force de 7 Beaufort et des **bulletins de suivi de vigilance** « fortes pluies et orages », « vagues-submersion », « vent violent » et « cyclone ».

Chaque émission de bulletin météorologique est suivie de la **diffusion des informations nautiques (AVURNAV)**, c'est-à-dire des messages informant les navigateurs de toute situation susceptible de représenter un danger pour la navigation, que cela soit accidentel (objet à la dérive, feu éteint, bouée déradée, etc.) ou programmé (chantier maritime, entraînement, etc.). À ces diffusions s'ajoutent des messages dits « SECURITE », d'information générale des navigateurs.



**AVERTISSEMENT** : Les portées représentées sur ces cartes sont des portées théoriques. Par ailleurs, la zone représentée est une zone A3 du système mondial de détresse et de sécurité en mer.



# 4 - Renseignements de sécurité maritime

## 4.2 Nombre de bulletins diffusés en 2023

**5475**

**BMC DIFFUSES**

**133**

**BMS DIFFUSES**

**295**

**AVURNAV DIFFUSES**

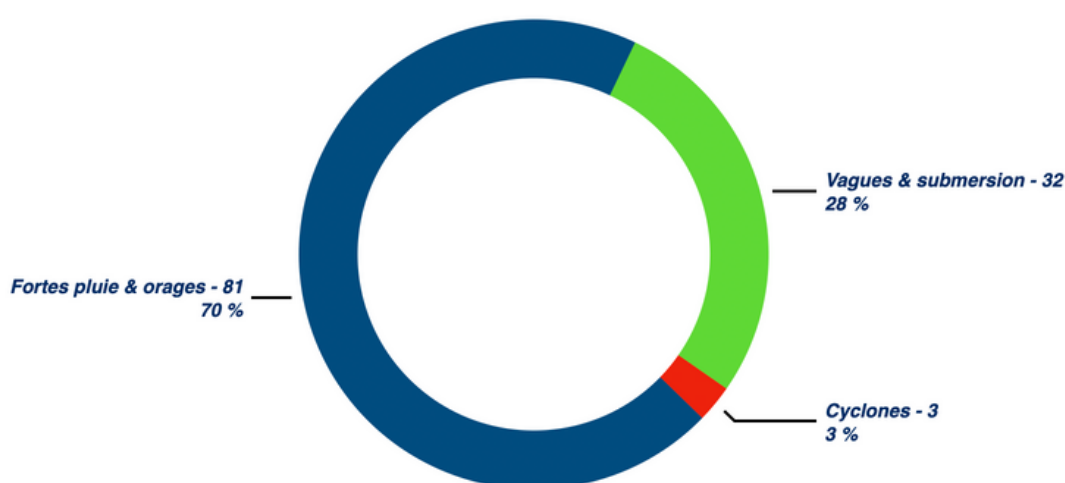
Augmentation de 26% par rapport à 2022

**116**

**SUIVI DE VIGILANCE**

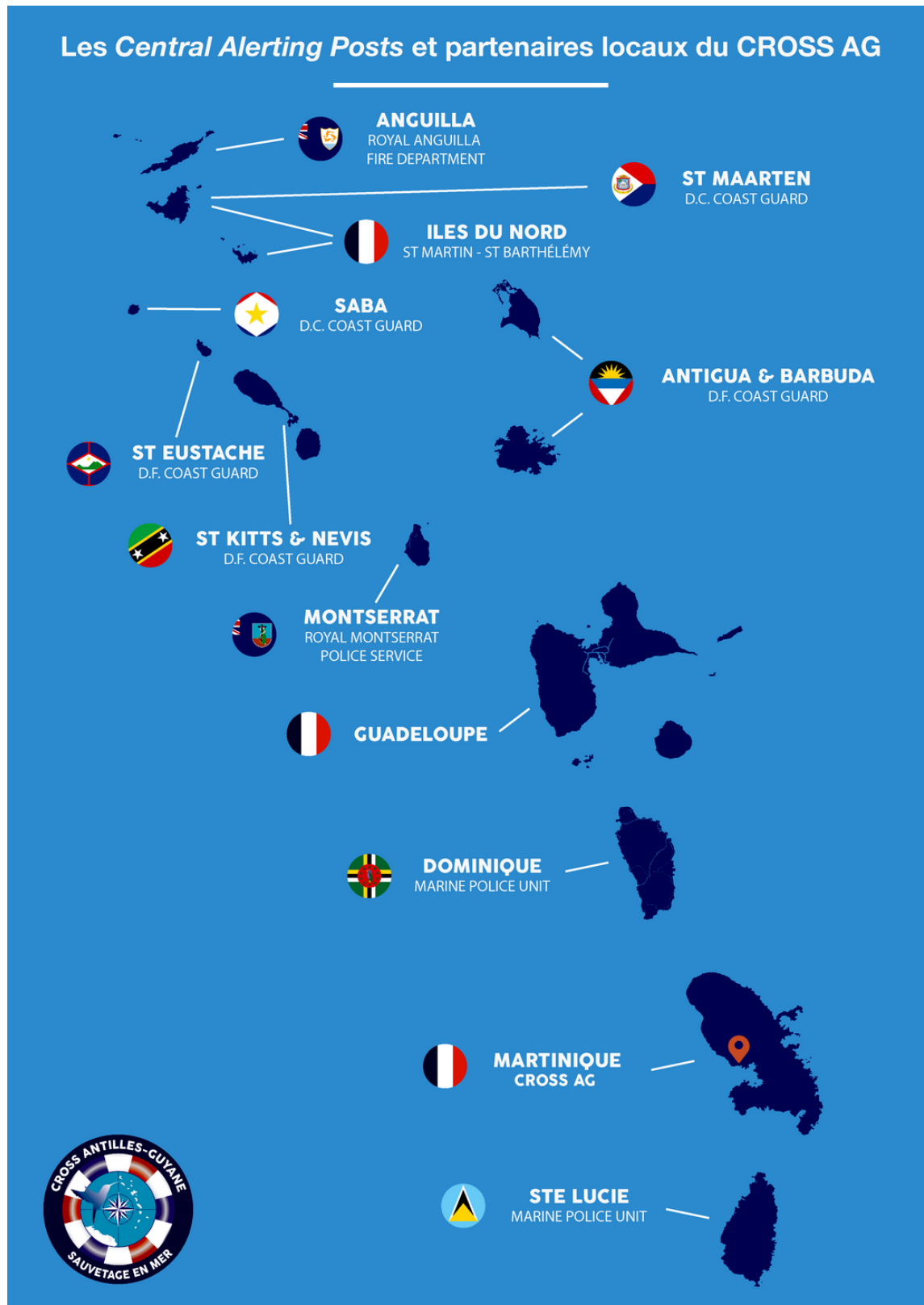
Soit la diffusion de 609 bulletins (+ 26% par rapport à 2022)

Répartition des bulletins de vigilance suivant le type

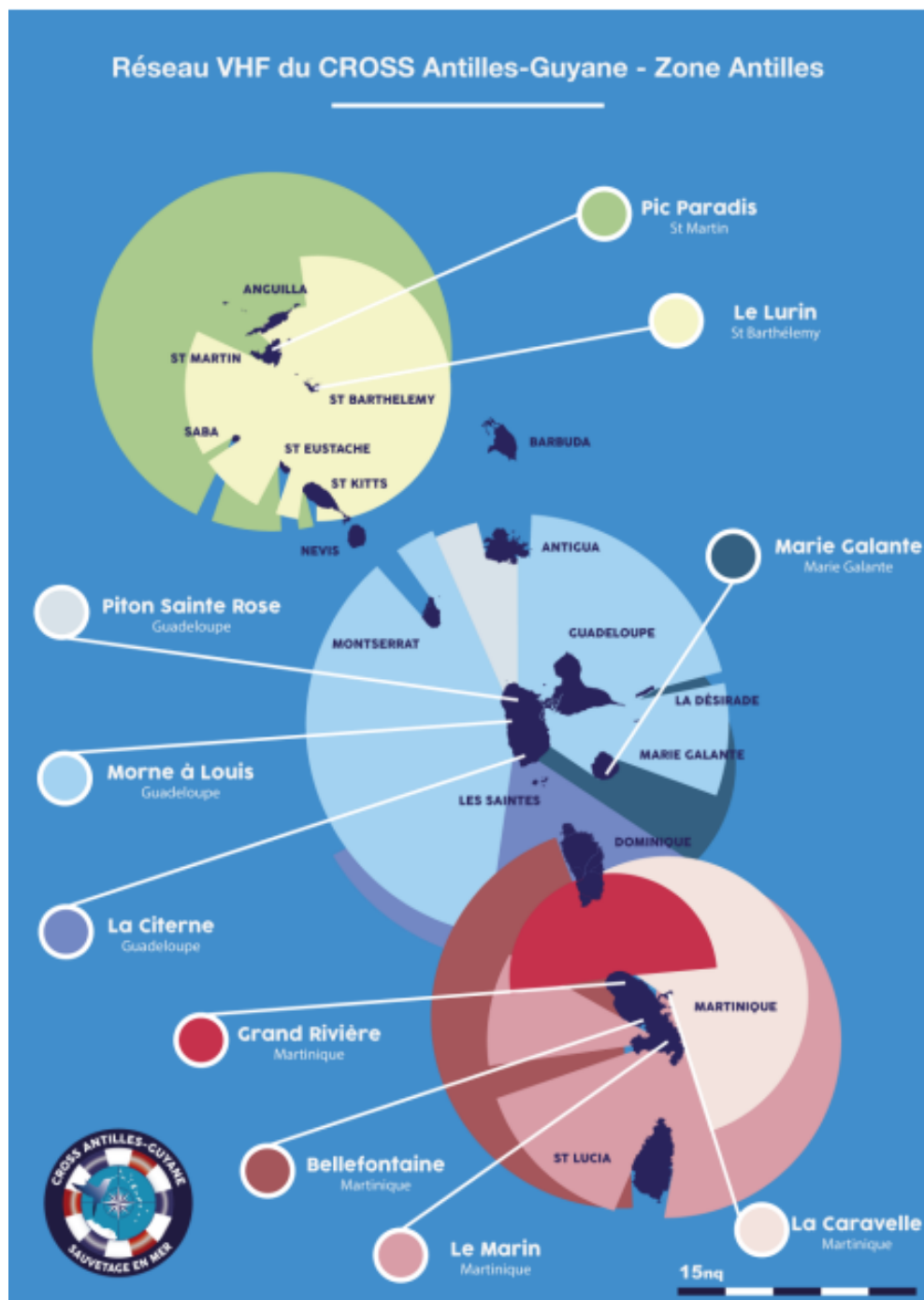


La saison cyclonique 2023 a été marquée par **deux phénomènes cycloniques majeurs** : la tempête « **BRET** » en juin 2023 et l'ouragan « **TAMMY** » en octobre 2023. Il a d'ailleurs été observé une diminution de 43 % du nombre de BMS « Côte » et une augmentation de 97 % du nombre de BMS « Large ».

# Annexes

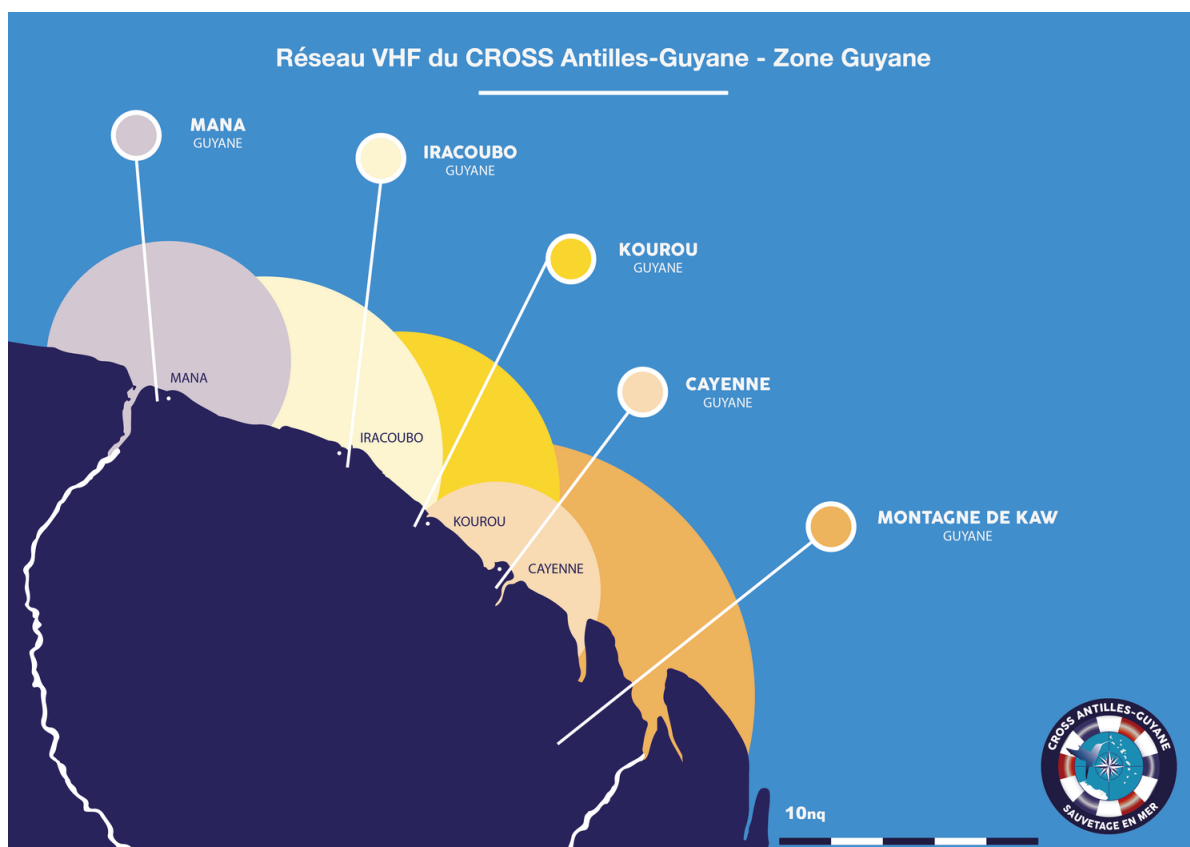


# Annexes



**AVERTISSEMENT :** Les portées représentées sur cette carte sont des portées théoriques. Par ailleurs, la zone représentée est une zone A3 du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

# Annexes



**AVERTISSEMENT :** Les portées représentées sur cette carte sont des portées théoriques. Par ailleurs, la zone représentée est une zone A3 du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

