

2024

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

Bilan annuel 2024 du CROSS AG

Rédacteurs et contributeurs :

A1AM Mona RUNFOLA
PM Mathieu LACHAUD
PM Elodie MONTEILS
MT Arthur BARBIER
MT Jérôme POGGI
MTS Sébastien VAQUERO
MT Alexandre OGIER
SM Tom FIEUX

Relecteurs :

AC2AM Amaury de GUILLEBON
APAM Samuel BIGOT
A1AM Fabien MAROCCO

Sommaire

Chiffres clés 2024 (page 2)

1- Recherche et sauvetage (page 3)

Opérations marquantes 2024 (page 17)

2 - Surveillance maritime (page 19)

3 - Surveillance des pollutions (page 28)

4 - Renseignements de sécurité maritime (page 32)

Annexes (page 33)



Chiffres-clés

2048 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.

220%

AUGMENTATION DEPUIS 2014

2 préfets

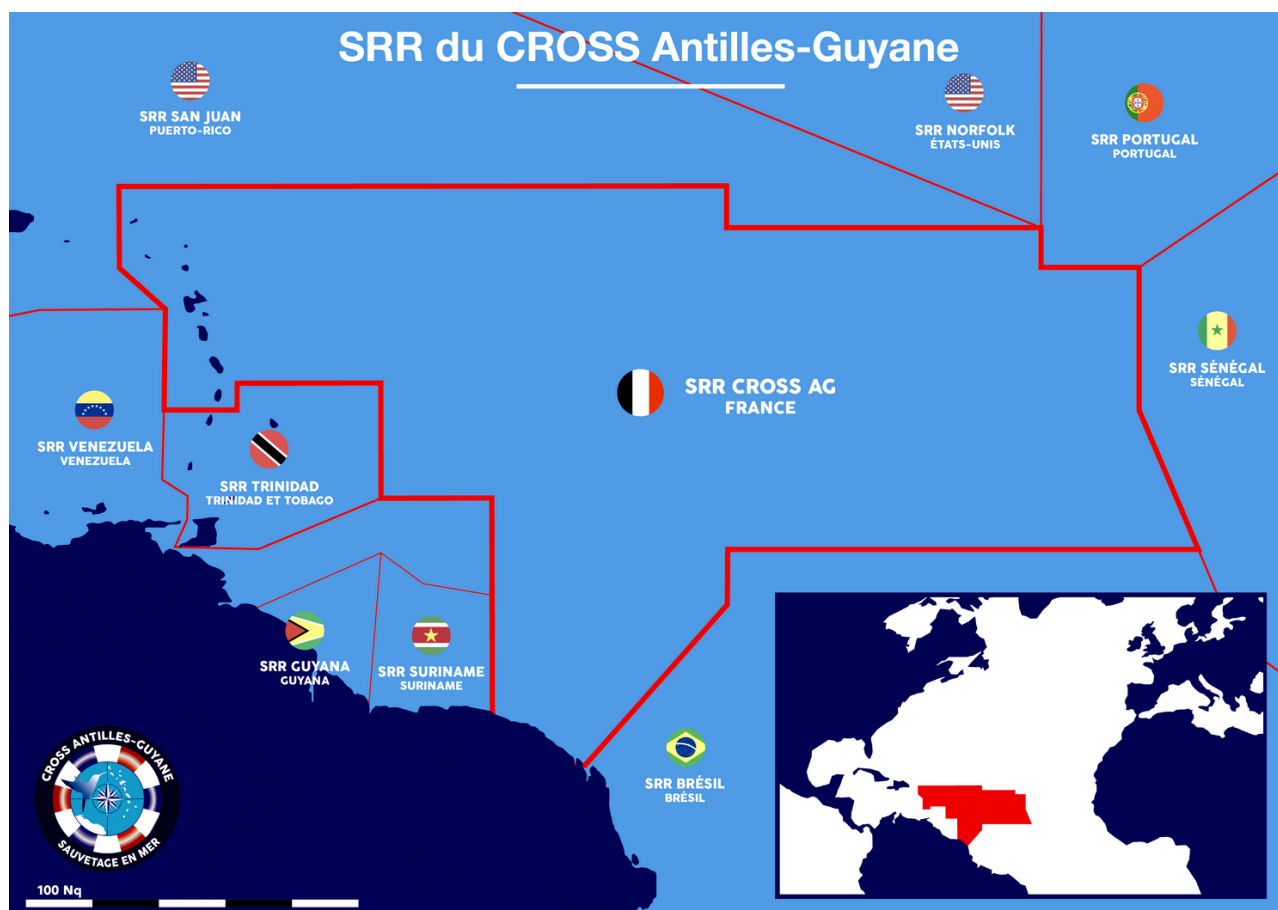
AUTORITÉS OPÉRATIONNELLES

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 km²

SEARCH AND RESCUE REGION

La zone de compétence du CROSS AG s'étend sur 2,5 millions de km² et inclut 14 Etats et territoires d'outre-mer.



1 - Recherche et sauvetage

1.1 Synthèse de l'année 2024

Le CROSS AG coordonne toutes les opérations de sauvetage en mer et d'assistance maritime 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 cinq catégories :

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

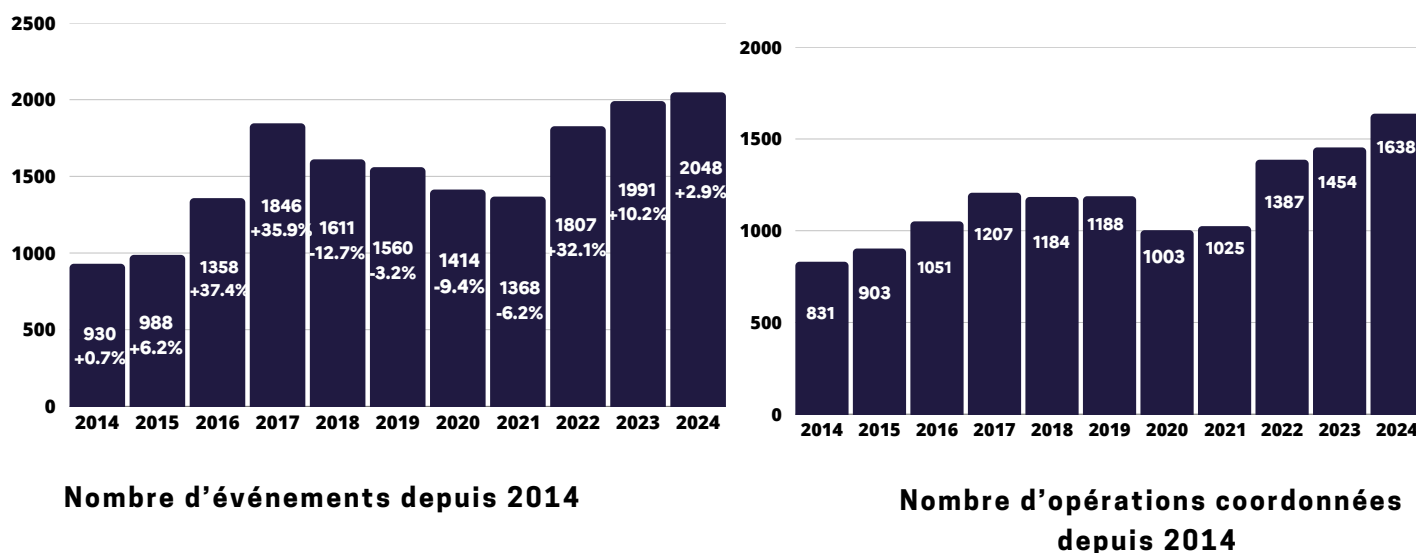
MAS : opérations d'assistance (notion d'avarie matérielle sans danger immédiat pour les personnes) ;

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

POL : opérations liées à des suspicions de pollutions maritimes ;

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.

En 2024, la hausse entamée depuis 2022 se poursuit, bien que moindre qu'en 2023. On constate cependant que si le nombre d'événement géré a seulement augmenté de 2.9% par rapport à 2023, le nombre d'opérations coordonnées a augmenté de 12.7%.

	Activité générale du CROSS AG en 2024												
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Nombre total d'événements	869	930	988	1358	1846	1611	1560	1414	1368	1827	1957	2048	
Opérations coordonnées	826	879	903	1051	1207	1184	1188	1003	1025	1385	1437	1625	
Dont Événements SURPOL	25	41	22	41	20	24	33	33	24	28	34	35	
Évènements suivis (DIV SS)	18	10	63	266	320	249	211	228	223	279	520	423	

Les opérations de type SAR (sauvetage) représentent **46 % du volume total des main-courantes** ouvertes par le CROSS AG. A noter qu'une opération due à la réception d'un message de détresse réglementaire (SMDSM, signal pyrotechnique) est systématiquement catégorisée en opération "SAR".

Une part également importante des opérations sont qualifiées de "DIV", ce qui s'explique notamment par la veille opérationnelle continue du CROSS AG, qui l'amène à assurer le **suivi de nombreuses opérations** (ruptures de mouillages, signalements maritimes divers...).

Les événements dit "suivis" comprennent également les déclenchements de balises non corroborées (erreur techniques n'ayant pas de suite opérationnelle).

Nombre d'événements selon zone et type - 2024

		Martinique	Guadeloupe	Saint-Martin	Saint-Barthélemy	Guyane	SRR (zone de responsabilité)	Hors SRR	TOTAL
Nombre d'opérations coordonnées		505	405	90	51	44	373	157	1625
DONT	Opération de sauvetage (SAR)	237	225	44	34	23	257	124	944
	Opération d'assistance (MAS)	109	74	21	6	8	47	5	270
	Opération de sureté (SUR)	7	4	1	0	0	1	0	13
	Opération de surveillance des pollution (POL)	5	2	4	0	1	23	0	35
	Opération diverses (DIV)	147	100	20	11	12	45	28	363
Evénements suivis		167	86	14	9	13	106	28	423
Nombre total d'événements		672	491	104	60	57	479	185	2048

Le terme de SRR dans le tableau ci-dessus se réfère à la zone de responsabilité du CROSS AG au-delà des eaux territoriales françaises.

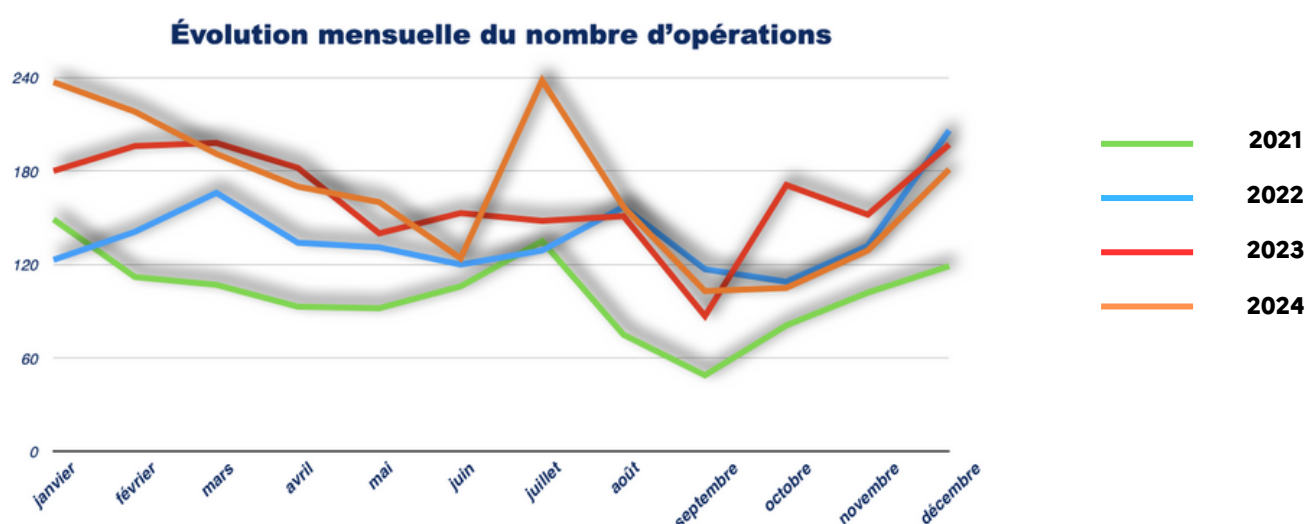
1 - Recherche et sauvetage

1.2.2 Bilan mensuel

L'activité opérationnelle du CROSS AG demeure marquée par une **saisonnalité particulière**, en raison notamment de l'existence d'une **saison cyclonique** dans les Antilles de mai à novembre.

Les pics d'activité se situent en général de fin octobre à fin mars (saison touristique aux Antilles) et en été (grandes vacances). "Une période creuse" est constatée de septembre à mi-octobre.

En 2024, les évolutions restent globalement dans cette tendance, avec pour différence un pic d'activité inhabituel en juillet 2024. Ce dernier s'explique notamment par la survenue de la tempête tropicale BERYL fin juin- début juillet. L'activité cyclonique peut en effet générer quelques **opérations d'envergure, accompagnées de nombreuses ruptures de mouillages ou signalements d'épaves**, donnant lieu à des levées de doute et à des suivis.



1.2 Bilan humain

L'année 2023 avait été marquée par un bilan humain lourd, dû à quelques opérations significatives. L'année 2024 affiche un bilan moins élevé, mais qui s'établit cependant au-dessus de ceux des années précédentes.

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

- Sous-estimation du caractère **accidentogène** de la zone Antilles : fort courants, plages non surveillées.
- Alertes transmises tardivement, soit en raison d'un manque de connaissance du CROSS AG par les usagers, de l'absence de matériel de communication à bord, ou de la nature des activités pratiquées en mer. Ce **retard et le caractère incomplet des informations transmises** lors des alertes compliquent les conditions de recherche pour les moyens nautiques et aériens engagés.
- **Absence de matériel de sécurité et de communication** à bord de nombreux navires (pêche, plaisance...).
- **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 de requérants blessés et malades a quant à lui beaucoup augmenté. A partir de 2023, ce nombre a plus que doublé par rapport aux années antérieures.

Le rôle du CROSS dans les opérations d'aide médicale en mer est détaillé dans l'Instruction SGmer du 28 juillet 2021. Les situations rencontrées dans la zone sont très variées :

- mise en oeuvre de moyens d'accueil à quai ;
- suivi médical ;
- mise en oeuvre de moyens d'intervention ou d'évacuation sanitaire ou médicale.

La zone présente quelques **facteurs de risques** :

- navires de croisière : moyenne d'âge élevée des passagers, poly-pathologies, distance à la côte
- plaisance : équipage restreint, matériel médical limité à bord
- éloignement des côtes : un suivi médical sur plusieurs jours, assuré par le CCMM, en lien avec le CROSS AG et le SCMM, est parfois nécessaire avant l'arrivée du navire requérant en portée des moyens d'évacuation.

	Évolution du nombre de victimes											
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
DÉCÉDÉS	19	15	13	32	35	24	36	15	13	36	62	41
DISPARUS	28	15	19	16	9	17	16	27	13	16	43	22
BLESSÉS / MALADES	52	78	82	61	114	93	137	118	99	132	258	306
TOTAL	99	108	114	109	158	134	189	160	125	184	363	369

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 ce tableau prend en compte également le résultat des opérations non coordonnées par le CROSS AG (remontées du CODIS pour la majorité).

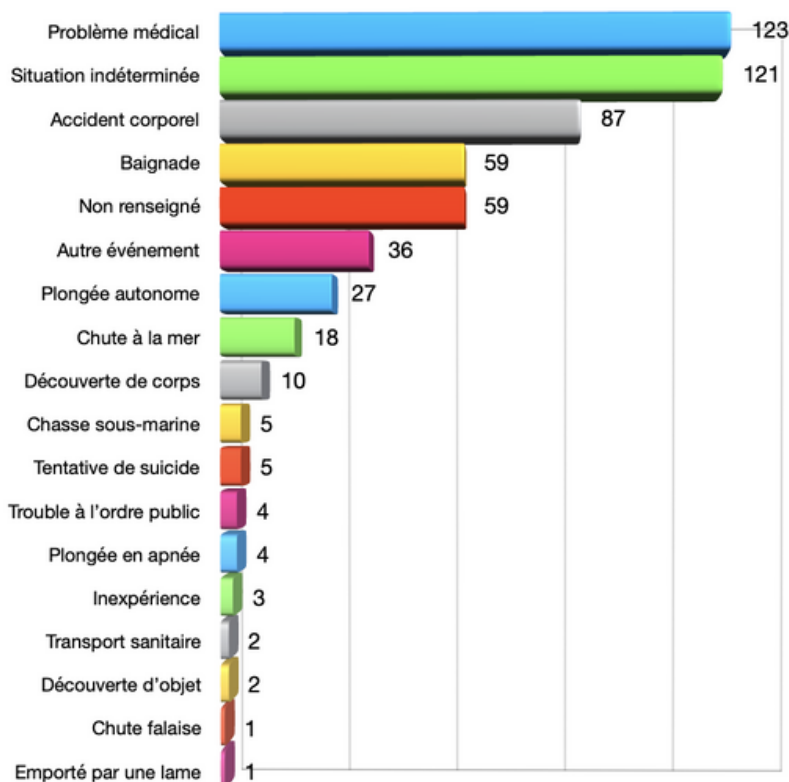
Fait générateur	Martinique		Guadeloupe		Saint-Martin		Saint-Barthélemy		Guyane		SRR		Hors SRR		TOTAL (DCD+DSP)
	Décédés	Disparus	Décédés	Disparus	Décédés	Disparus	Décédés	Disparus	Décédés	Disparus	Décédés	Disparus	Décédés	Disparus	
Baignade	5		7								1				13
Découverte de corps	3		5												8
Chasse sous-marine	2														2
Chute à la mer	4	1										1			6
Situation indéterminée	1	1		3								10		1	16
Suicide			1												1
Chavirement			1						3						4
Plongée autonome	1														1
Accident aéronautique													6		6
Heurt			1												1
Problème médical											2				2
Autre événement			1									2			3
TOTAL	16	2	16	3	0	0	0	0	0	3	3	13	6	1	63
TOTAL DCD															41
TOTAL DSP															22

1 - Recherche et sauvetage

1.3 Bilan par activité et fait générateur

• Fait générateur pour les personnes

NOMBRE D'OPERATIONS PAR FAIT GENERATEUR

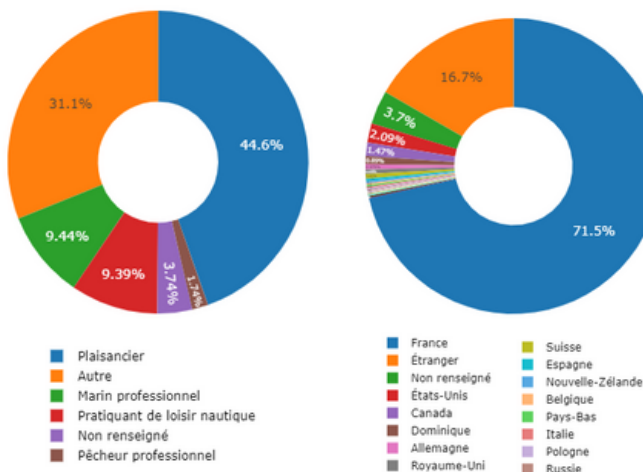


La répartition par fait générateur des alertes sur les personnes représente l'activité de la zone Antilles :

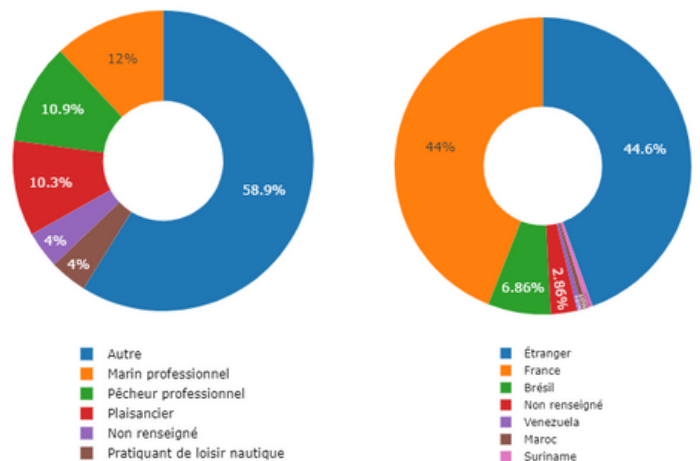
- Les **problèmes médicaux et accidents corporels** sont à l'origine de nombreuses opérations. Le nombre d'opérations liées à l'un ou l'autre de ces faits générateurs a fortement augmenté, **passant de 160 opérations en 2023 à 209 en 2024 (+30,6%)**. Cette augmentation a un **impact sur l'utilisation des moyens, notamment aériens**.
- Le nombre élevé de situations indéterminées peut recouper différents types d'opérations :
 - 1.inquiétudes relayées par les proches
 - 2.déclenchement par erreur de balises de détresse COSPAS-SARSAT
- En 2024, 59 opérations sont liées à des **baignades**, une baisse significative par rapport à 2023 (92 opérations). Cependant, cette activité reste à l'origine d'un lourd bilan humain.

• Typologie et nationalité des requérants

Zone Antilles

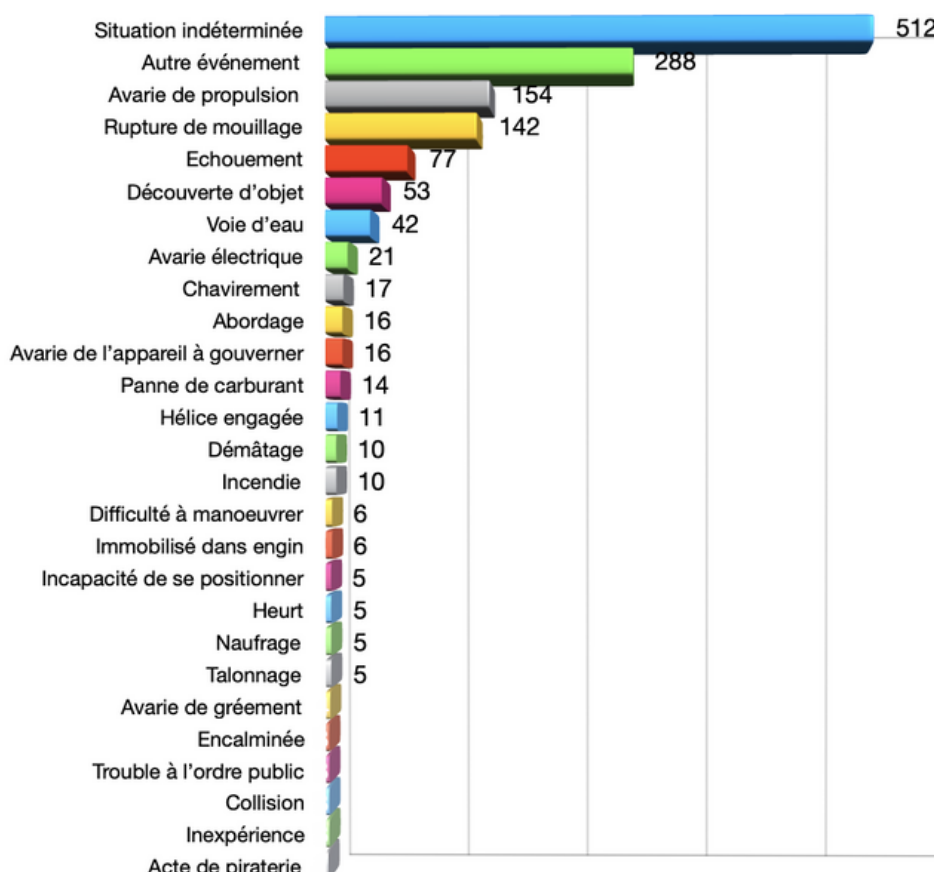


Zone Guyane



1 - Recherche et sauvetage

• Fait générateur pour les véhicules



Les faits générateurs pour les véhicules sont en premier lieu des situations indéterminées, qui reflètent aussi la forte part d'opérations de type "DIV" dans le bilan du CROSS AG, les faits générateurs les plus courants sont les avaries de propulsion, les ruptures de mouillage, et les échouements (surtout dans le Grand cul de sac marin en Guadeloupe et dans une moindre mesure sur la côte Atlantique de la Martinique).

Même s'ils représentent un nombre bien plus faible, certains faits générateurs font d'emblée craindre une opération d'ampleur présentant un risque pour la sauvegarde de la vie humaine (chavirement, heurt, naufrage, incendie...).

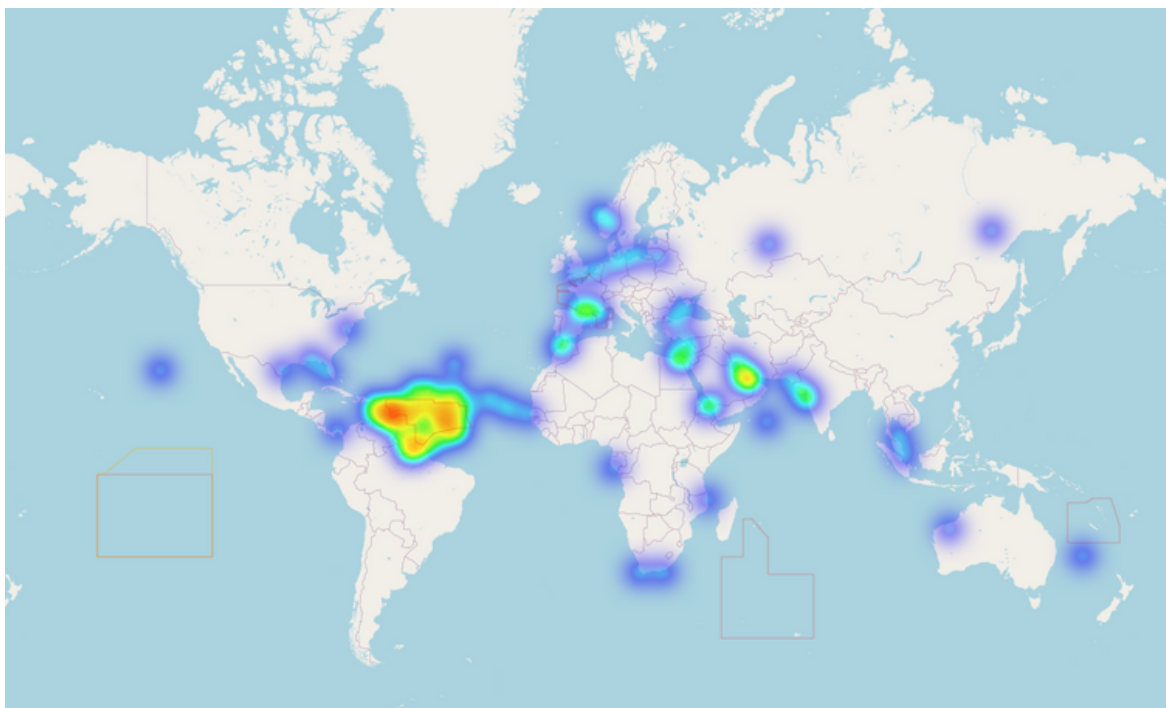
Certaines opérations peuvent passer de l'assistance aux biens à de l'assistance aux personnes, du fait de quelques facteurs aggravants :

- faible nombre de moyens "lourds" dans la zone capables d'assurer un remorquage à forte distance des côtes ;
- forte fréquentation de plaisanciers, parfois peu expérimentés ;
- conditions de navigation dégradées (avarie importante, conditions météorologiques compliquées...).

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 9 territoires étrangers de sa SRR conduit le CROSS AG à coordonner des **opérations dans le monde entier**.

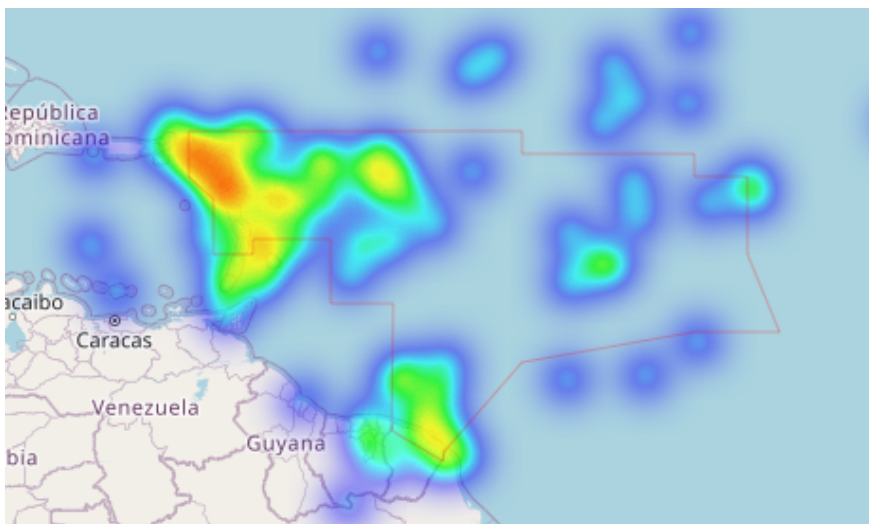


En cas de réception d'une alerte située en-dehors de sa zone de responsabilité, le CROSS AG cherchera à contacter le MRCC localement compétent, afin de s'assurer de la bonne réception de la détresse et de lui faire valider le transfert de coordination. En l'absence de reprise de coordination par ce dernier, le CROSS AG devra coordonner l'opération.

A noter que **10% des opérations du CROSS AG se situent en-dehors de sa SRR.**

Certaines opérations se situent à terre (déclenchement de balises ELT ou d'EPIRB en déchetterie ou au domicile des propriétaires...).

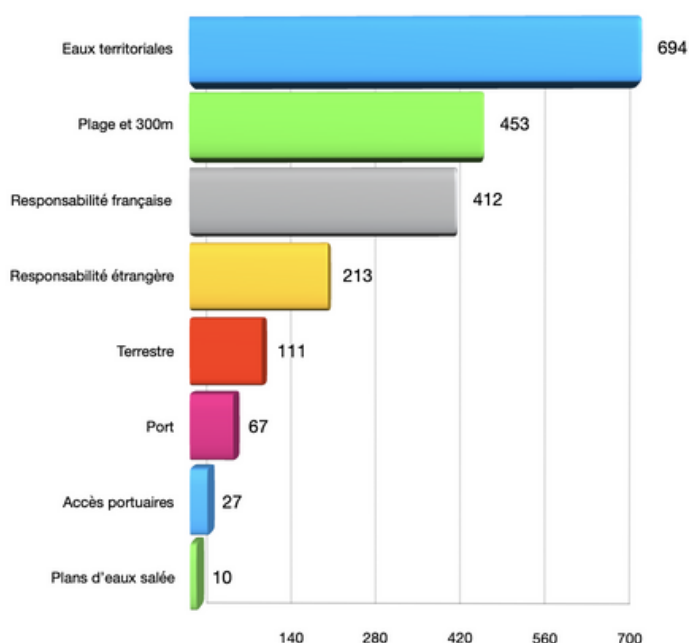
1 - Recherche et sauvetage



La zone Antilles représente la majorité des opérations. 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 (d'opportunité) 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 nautiques 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'OPERATIONS SELON LA ZONE DE RESPONSABILITE



La grande majorité des opérations se situe dans les eaux territoriales françaises (**56%**), dont 22% du total des opérations dans la zone de moins de 300m.

Les opérations en-dehors des eaux territoriales françaises, **mais toujours dans la SRR du CROSS AG, représentent 20% des opérations.**

10% des opérations sont sous responsabilité étrangère, hors de la SRR.

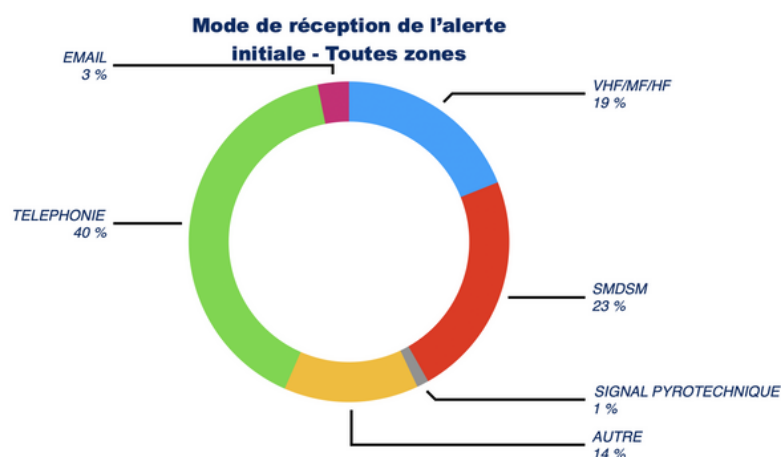
1 - Recherche et sauvetage

1.5 Bilan par moyen de transmission et d'alerte

L'importance de la part des moyens SMDSM (Système Mondial de Détresse et de Sauvetage en Mer), qui comprend notamment les alertes transmises par **balises de détresse COSPAS-SARSAT**, s'explique par le rôle SPOC de zone et de pavillon du CROSS AG.

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.

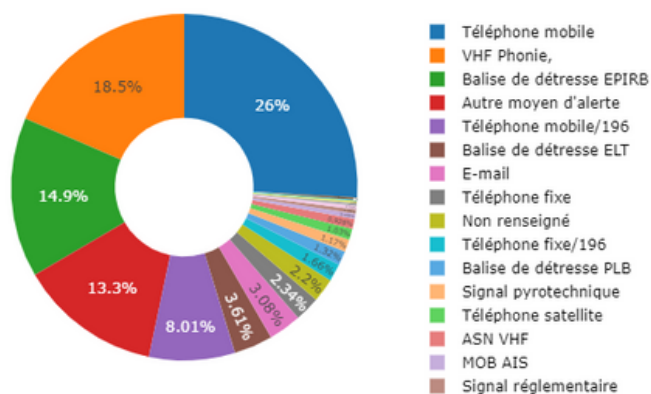
L'emport par les requérants de **moyens de communication inadaptés** au type de navigation pratiqué (éloignement des côtes, sortie hors du réseau téléphonique français), ainsi que l'**absence de redondance**, peut conduire au report d'inquiétudes de la part des proches, ou être un facteur aggravant lors des opérations.



Lors des opérations SAR, on constate que la **téléphonie mobile est le premier moyen d'alerte**: 34% des alertes, un pourcentage fixe par rapport à 2023 (33%).

Le numéro d'urgence 196 représente en revanche seulement 8% du total des alertes SAR. Cela s'explique à la fois par la méconnaissance du numéro d'urgence au niveau local, et par le fait que ce dernier n'est utilisable que depuis les îles étrangères. **Les balises de détresse EPIRB représentent 15% des alertes**, un pourcentage en diminution par rapport à 2023.

La VHF phonie représente 18.5%, contre seulement 11% en 2023. Elle est cependant assez peu utilisée dans la zone, qui est par ailleurs de norme A3.



1 - Recherche et sauvetage

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

FRANCE	109
USA	47
ST KITTS ET NEVIS	44
AUTRES	36
ANTIGUA & BARBUDA	31
GADELOUPE	9
ROYAUME UNI	7
DOMINIQUE	6
ANGUILLA	5
SAINTE LUCIE	5
SURINAME	5
SAINT VINCENT ET LES GRENADINES	5
MARTINIQUE	4
LIBERIA	4
PAYS-BAS	2
MONTSERRAT	2
BVI	1
USVI	1

Le CROSS AG est **SPOC de zone et de pavillon**, ce qui signifie qu'il est amené à recevoir à la fois les alertes COSPAS-SARSAT émises dans sa zone de responsabilité SPOC, 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.

Pour les EPIRB, **le pavillon influe sur le type d'opération** : si les pavillons français, US ou locaux appartiennent souvent à des navires de plaisance ou de pêche, le pavillon Saint-Kitts et Nevis est souvent associé à des navires de commerce.

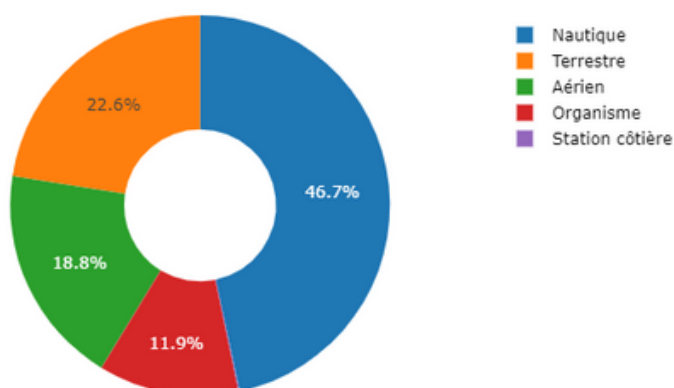
Le CROSS AG est aussi régulièrement en contact avec les ARCC et ARSC de sa zone, lors de la réception de balises ELT. Ces derniers sont en effet chargés de la responsabilité générale des opérations SAMAR, et, à ce titre, doivent investiguer et, en cas d'accident, fournir une zone probable d'accident au CROSS AG, ainsi que toutes les informations nécessaires à la conduite de l'opération.

La réception de balise de type PLB est plus rare.

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.

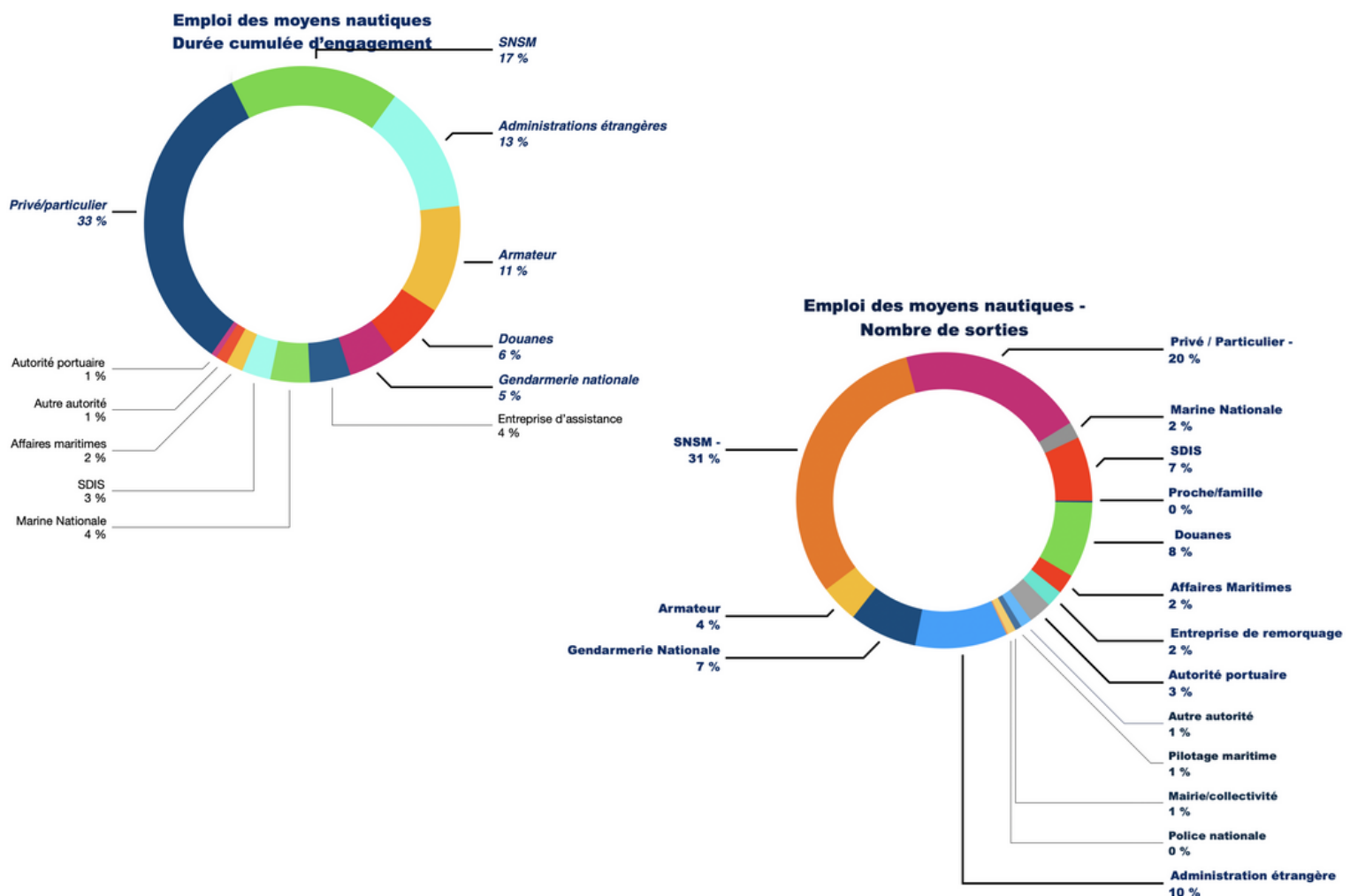


1 - Recherche et sauvetage

1.5.1 Moyens nautiques engagés

En termes de durée d'engagement, 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. Les moyens nautiques des Administrations étrangères arrivent en troisième position : ces derniers sont les **moyens nautiques des postes d'alertes centraux de la zone**.

En termes de nombre de sorties en revanche, on constate que la **SNSM est le premier partenaire du CROSS AG**. Les moyens privés arrivent en deuxième position. Les **moyens étrangers, des douanes, de la gendarmerie nationale et du SDIS réalisent des nombres de sorties comparables**.



1 - Recherche et sauvetage

1.5.2 Moyens aéronautiques engagés

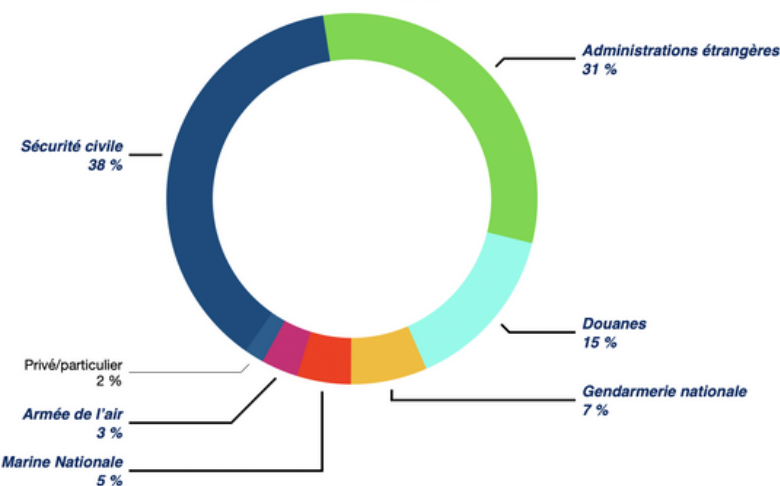
Les hélicoptères DRAGON de la sécurité civile de Martinique, Guadeloupe et Guyane arrivent en première place des moyens aéronautiques engagés par le CROSS AG, conformément aux ordres zonaux régissant l'emploi des hélicoptères d'Etat. Les moyens aériens des **Douanes** sont aussi souvent mobilisés sur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

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

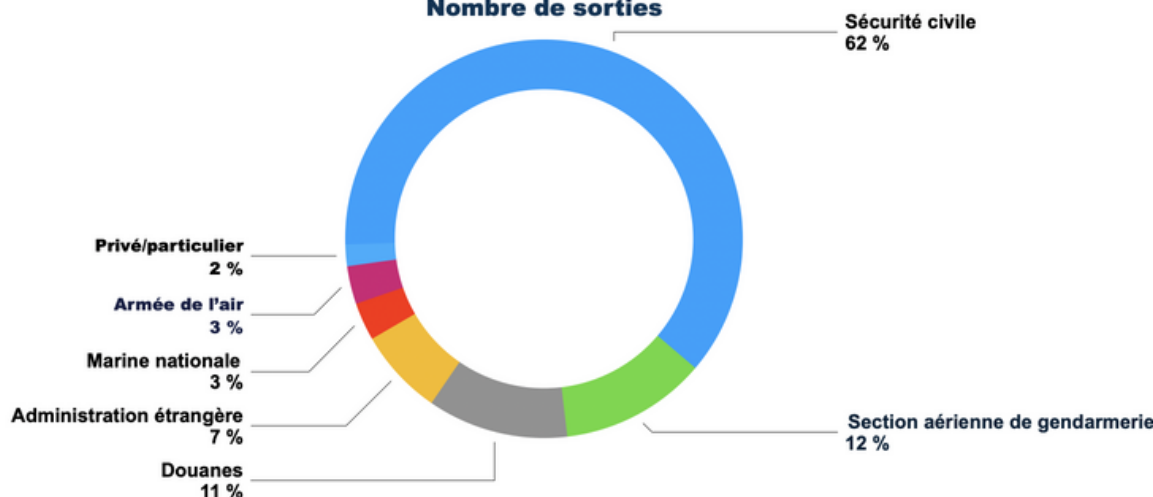
En **termes de durée d'engagement**, les **moyens aériens étrangers** arrivent en deuxième place : Ces moyens sont l'avion DASH 8 des gardes-côtes néerlandais (basés à Curaçao), les RAVEN d'Antigua et Barbuda, et l'avion du Regional Security System (basés à la Barbade).

L'augmentation du nombre d'EVASAN et d'EVAMED en zone Antilles et en zone Guyane a conduit à une **forte sollicitation des moyens aériens**, seuls adaptés au vu de la nature des navires, de leur éloignement de la côte et du degré d'urgence des opérations. Ces opérations ont pu concerner des navires de commerce ou de pêche en zone Guyane, et des navires de croisière en zone Antilles.

Emploi des moyens aériens
Durée cumulée d'engagement



Emploi des moyens aériens -
Nombre de sorties

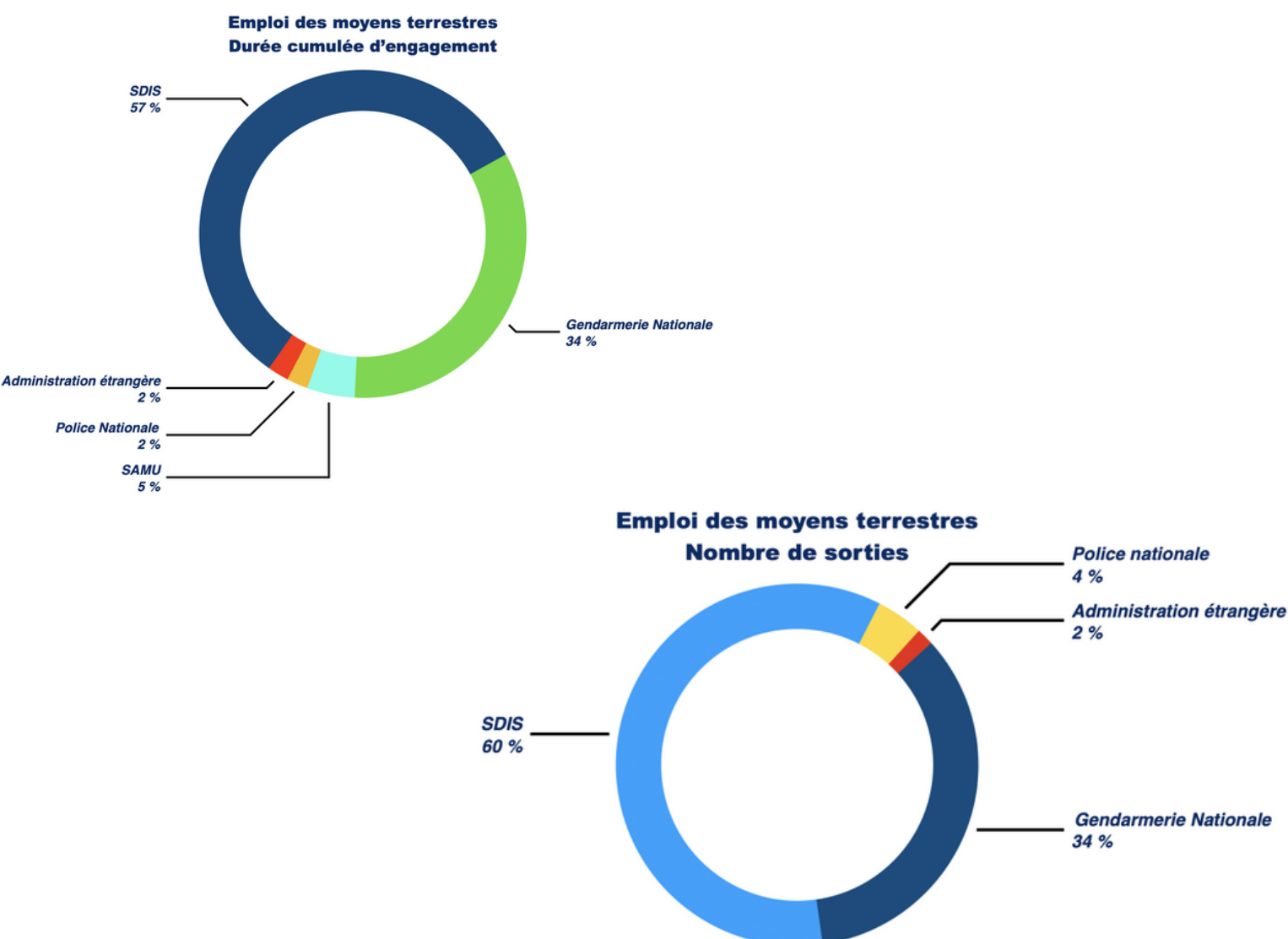


1 - Recherche et sauvetage

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 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**).

Les échanges avec ces partenaires sont essentiels dans le cadre d'une action cohérente et d'un lien terre/mer efficace.



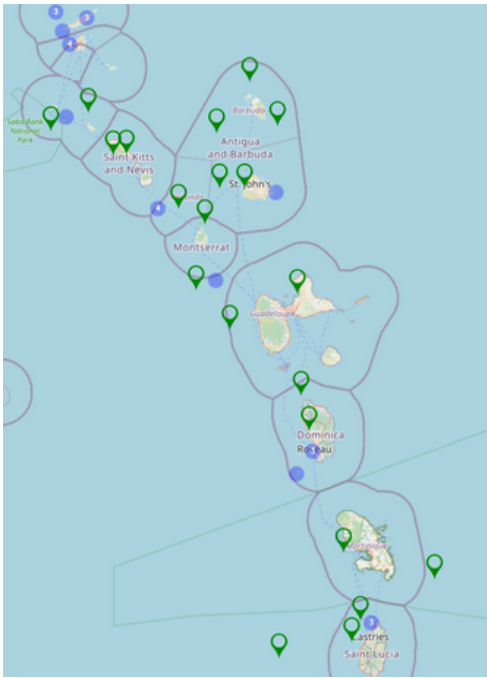
1 - Recherche et sauvetage

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 par le CROSS AG, qui peut en retour être sollicité dans le cadre par ces Etats partenaires dans le cadre d'une opération SAR.

En 2024, les moyens nautiques, aériens, voire terrestres des CAP ont effectué **76 sorties, dans le cadre de 55 opérations**. La typologie des opérations est très **variable** : levée d'inquiétude, remorquage, ou recherches dirigées concernant des inquiétudes ou des naufragés. Du fait de la **complexité** de certaines situations, une seule opération peut conduire à plusieurs sorties de moyens aériens et nautiques, parfois sur une période de plusieurs jours.



Nombre d'opérations par CAP

Pays	CAP (Central Alerting Post)	Nombre d'opérations
Antigua & Barbuda	Antigua & Barbuda Defence Force Coast Guard	10
Sint Marteen / Saba/ Statia	Dutch Caribbean Coast Guard	9
Saint-Lucie	Sainte-Lucia Marine Police Unit	8
Anguilla	Anguilla Fire and Rescue Service	8
Montserrat	Montserrat Marine Police Unit	8
Dominique	Dominique Marine Police Unit	7
Saint-Kitts-et-Nevis	Saint-Kitts-and-Nevis Defence Force Coast Guard	7
Autres (SVG, BVI)	X	2
Barbade	Regional Security System	1
San Juan	United States Coast Guard	1
TOTAL		61

Moyens Administration étrangère

Pays	Nombre de sorties	Temps cumulé (h)
Moyens aériens	16	127
Moyens nautiques	56	250
Moyens terrestres	4	8
Total	76	385

1 - Recherche et sauvetage

1.6. Opérations marquantes

- OP SAR 0140 - 18/01/2024 - **Naufrage** du TONTON - Recherches menées par les hélicoptères DRAGON 972 et GRIFFON 972, moyens nautiques de la SNSM, de la brigade nautique de gendarmerie, du SDIS 972. 2 secourus, 3 décédés.
- OP SAR 0420- 23/02/2024 - **Voie d'eau** - Naufrage d'une embarcation au large de Saint Pierre, en Martinique, avec 6 personnes à bord. Engagement de l'hélicoptère DRAGON 972, des moyens nautiques DF 291, du moyen Marina Nationale COMBATTANTE, du ferry PERLE EXPRESS. Les 6 personnes ont été secourues.
- OP SAR 0639- 31/03/2024 - **Voie d'eau** sur le "CONQUEROR", petit cargo côtier, au large de Montserrat. Assistance par moyen nautique de Montserrat.
- OP SAR 1314 - 24/07/2024 - **Inquiétude** concernant le navire de pêche REGORY - LKP entre Guadeloupe et Antigua : recherches menées par l'hélicoptère DRAGON 971, l'avion GALAXY des douanes, l'avion DASH 8 des Dutch Caribbean Coast Guard, et des moyens nautiques de Montserrat et St Kitts. 2 disparus.
- OP MAS 1344 - 03/08/2024 - Navire SOLSTICE IV en **avarie moteur** à 35 nq de la Martinique. personne en grande fatigue, dans des conditions de mer difficiles et en limite de portée VHF. Relocalisation par avion des douanes GALAXY et remorquage par la DF 35.
- OP SAR 1485- 29/08/2024 - **Inquiétude/situation indéterminée** concernant le navire OPTIMUM-Montserrat - Recherches menées par avion DASH 8 des DCCG, hélicoptère privé basé à Montserrat et moyens nautiques de Montserrat et Saint Kitts. 2 disparus.
- OP SAR 1725 - 08/11/2024 - **Inquiétude** concernant le MISS J - Navire retourné localisé par un hélicoptère privé d'Antigua. Radeau de survie envoyé par l'hélicoptère privé vers les deux naufragés. Récupération par l'hélicoptère de la sécurité civile DRAGON 971.
- OP SAR 1842- 02/12/2024 - **Situation indéterminée** concernant le navire GIVE THANKS - Antigua : Recherches menées par avion du RSS de la Barbade et d'Antigua, hélicoptère privé basé à Anguilla, moyens nautiques d'Anguilla et moyens d'opportunité.
- OP SAR 1927 - 18/12/2024 - **Chavirement** du navire SAURIN - 2 personnes encore sur l'embarcation, 1 personne à la mer. Engagement de l'hélicoptère de la sécurité civile DRAGON 972 et du semi-rigide SNS 263 MARILISE de la station SNSM du Marin. 3 personnes récupérées par DRAGON 972.
- OP SAR 0868 - **Problème médical** à bord du FV vénézuélien LANUA, à 150 nq de Cayenne. EVAMED par PUMA des Forces Armées en Guyane (FAG).
- OP SAR 1648 - **Problème médical** à bord du FV LA COMADRE- Conférence CROSS AG / CCMM/ Armateur, lui-même en contact avec un autre navire de pêche à quai, relayant les questions du médecin, et traduisant les réponses du COMADRE - EVAMED par l'hélicoptère de la sécurité civile DRAGON 973.

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 compétence :

- 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 Forces Armées en Guyane, sont donc fortement sollicités.
- L'**augmentation d'opérations d'aide médicale en mer**, nécessitant l'intervention de moyens aériens pour des EVASAN ou EVAMED est en augmentation : +21,7% d'opérations par rapport à 2023. Ce **constat est partagé par les partenaires de la zone Antilles** : Les United States Coast Guard et les Dutch Caribbean Coast Guard constatent également une augmentation de ce type d'opérations, ainsi que des comportements pouvant être qualifiés d'"**opportunistes**" de la part des compagnies de croisière : choix de la zone de transmission de l'alerte selon le MRCC compétent, navire parfois peu coopératif dans l'accompagnement et la facilitation de la mission des moyens engagés.
- 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 à deux niveaux :
 - a. Dans la SRR du CROSS Antilles-Guyane, les **échanges opérationnels avec les postes d'alertes centraux de la zone sont quotidiens**. 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.
 - b. Au niveau de la zone Caraïbes, le CROSS AG est amené à participer à des séminaires sur les thématiques spécifiques du SAR maritime et aéronautique . Le CROSS AG est aussi régulièrement intégré aux visites en Martinique de partenaires étrangers, afin d'échanger sur les enjeux communs à la zone : présentation des missions respectives et des moyens mobilisables dans le cadre du SAR, **défi du sauvetage maritime de grande ampleur**.

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. Cependant, un arrêté préfectoral entrera en vigueur le 1^{er} juin 2025.

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 Guyane** » 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



3852

MESSAGES “SURNAV” ENVOYÉS

par le CROSS AG via l'application Trafic 2000.

2125

MESSAGES “SURNAV”

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

270 MAS

POUR L'ANNÉE 2024

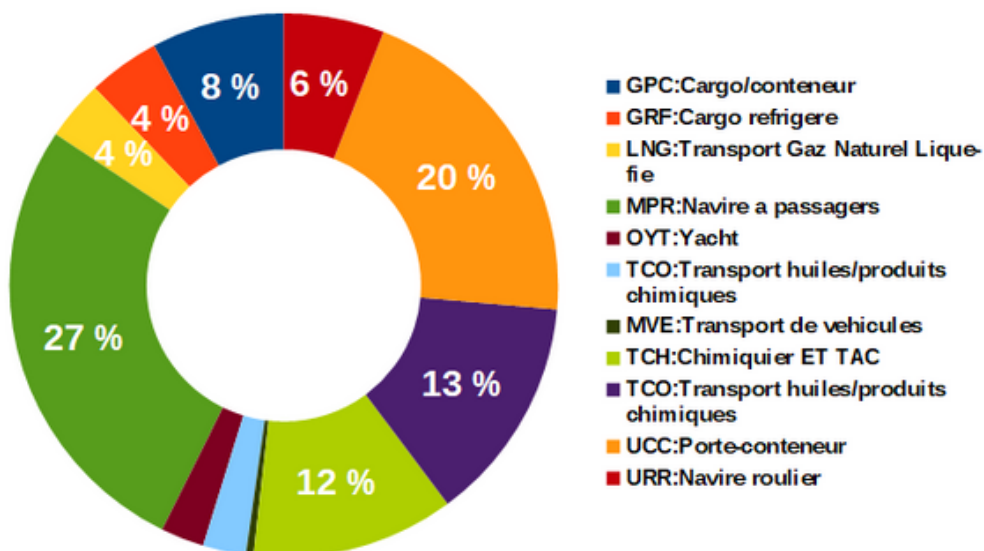
Sur les 1213 mains courantes ouvertes, 13 % des opérations sont des opérations d'assistance aux navires.

843

PERSONNES ASSISTÉES

dans le cadre d'une opération d'assistance.

Répartition du trafic maritime par type de navire



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 24h/24 et 7j/7 par le personnel de quart. Le recrutement d'un réserviste présent en heures ouvrables pour appuyer le personnel de quart est envisagé pour 2025.

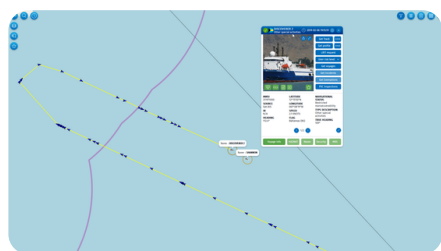
La mission de surveillance de la navigation maritime se décline par des actions de contrôle à plusieurs niveaux :

- Surveillance du trafic au large pour détecter les navires en avarie et surveiller ceux placés sous vigilance particulière ;
- Surveillance du trafic dans la ZEE française pour détecter toute atteinte à la souveraineté française ;
- Réception et contrôle des messages déclaratifs des navires entrant et sortant des eaux territoriales 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 ;
- Autorisation des mouillages en Martinique et en Guyane. Pour la Guadeloupe et les Îles du Nord ce suivi mouillage débutera le 1er juin 2025;
- 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** :

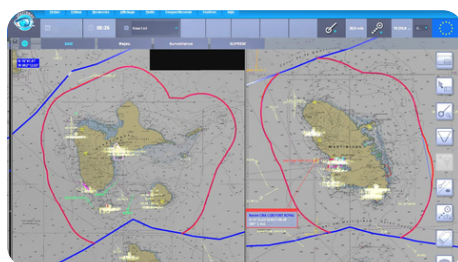
SEG (SafeSeaNet Ecosystem Graphical User Interface)

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.



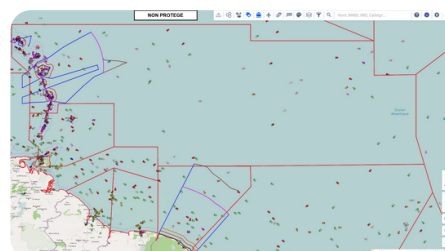
SPATIONAV

Système national de surveillance permettant un suivi exhaustif de la situation surface dans les eaux de responsabilités 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

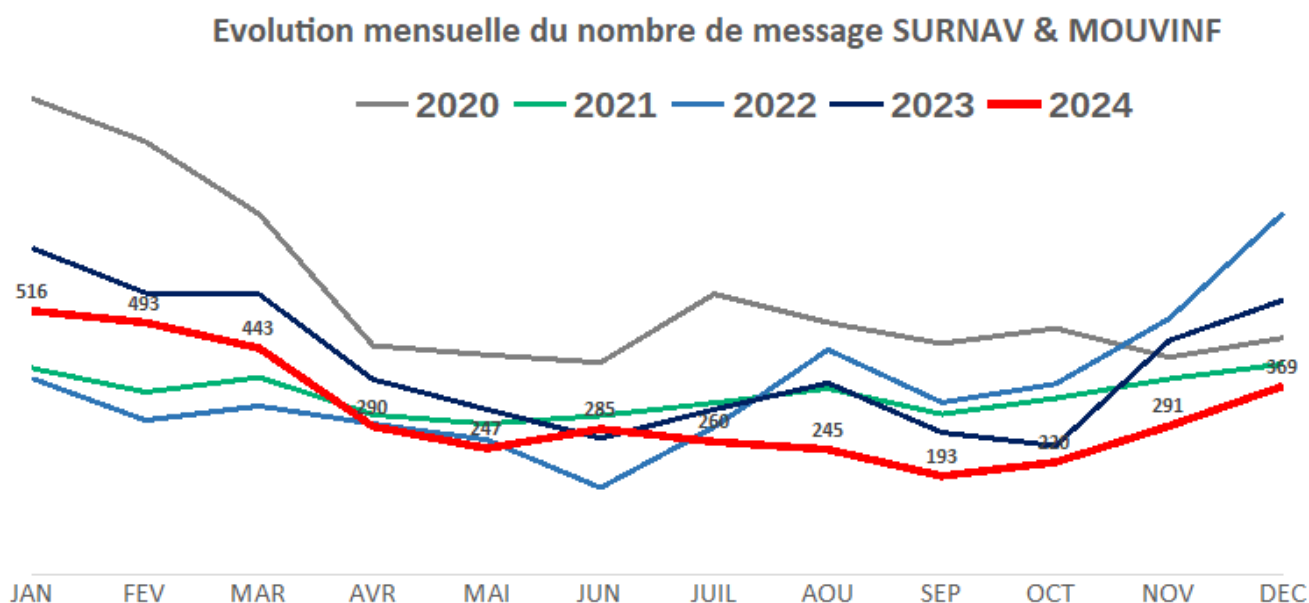
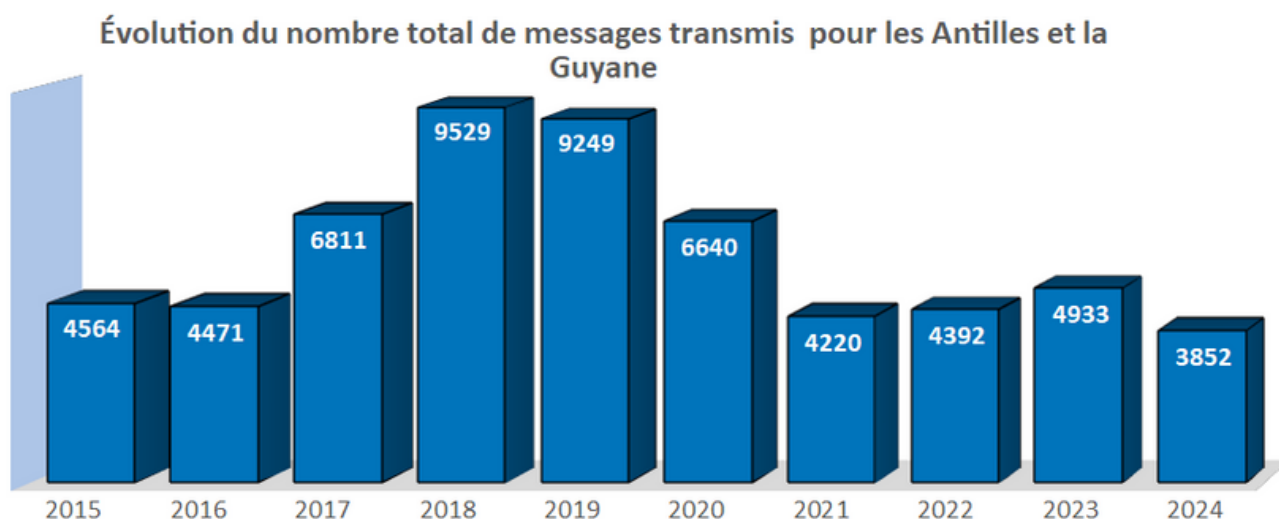
Outil étatique adapté aux acteurs du monde maritime comprenant une cartographie complétée d'un ensemble de données (pistes AIS des navires, différents fonds de cartes, zones maritimes etc).



2 - Surveillance maritime

Bilan des messages "SURNAV" et "MOUVINF"

En 2024, le CROSS AG a enregistré 3852 messages « SURNAV, MOUVINF » par rapport aux 4933 messages de l'année précédente. Le nombre total de messages traités par le CROSS AG a ainsi connu une baisse de 22 % par rapport à 2023. Cette différence est due à une rationalisation des messages reçus, seuls sont traités les messages répondant aux critères standard SURNAV.

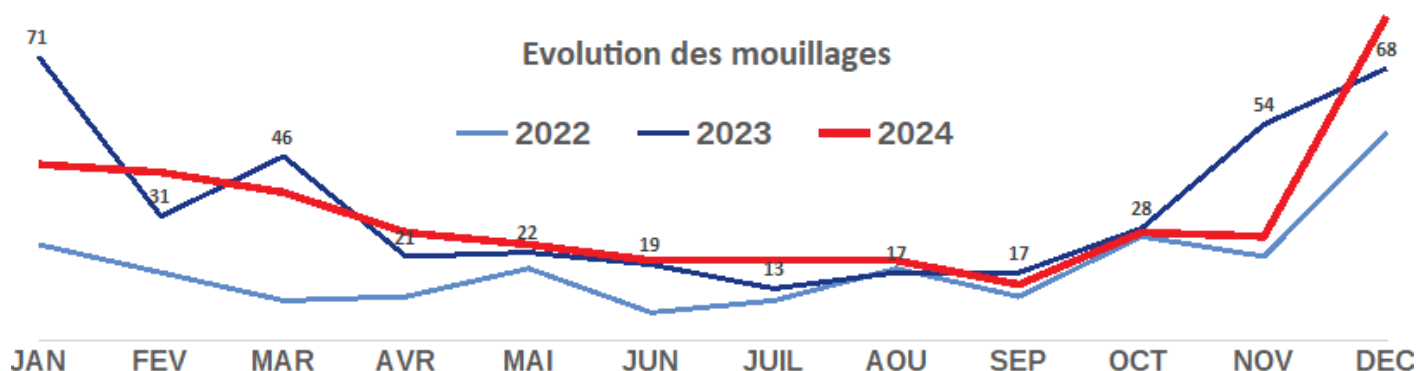


2 - Surveillance maritime

Gestion des demandes de mouillage

En 2024, 300 **prises de mouillage** ont été traitées, soit une **augmentation de 8%** par rapport à 2023.

149 navires ont mouillé en zone maritime **Guyane**, **151 navires** en Zone **Antilles**. Ces chiffres évolueront fortement en 2025 et 2026 du fait de la comptabilisation des mouillages en Guadeloupe et Îles du Nord à la suite de l'entrée en vigueur du nouvel arrêté mouillage. 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 **33 pavillons différents** ont transité dans la zone de responsabilité du CROSS AG.

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

Les suivant sont des acteurs plus locaux, respectivement :

6 % pour Saint-Vincent et les Grenadines, et 4 % pour Antigua et Barbuda.

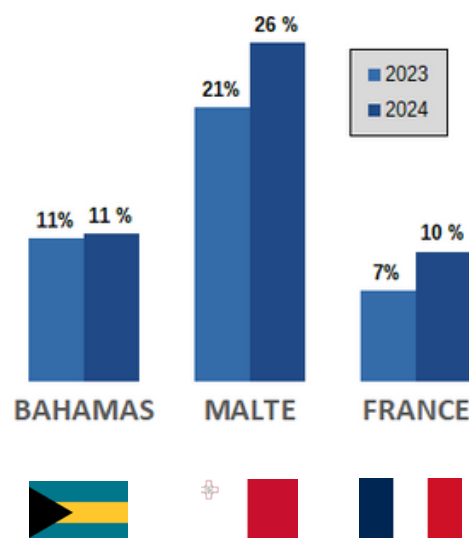
Les types de navires varient en fonction du pavillon :

Malte – 26 % - fort pourcentage de **portes conteneurs, transports d'hydrocarbures** ;

Bahamas – 11 % - fort pourcentage de **cargos réfrigérés** ;

France – 10 % - fort pourcentage de **rouliers et porte conteneurs**.

PRINCIPAUX PAVILLONS



2 - Surveillance maritime

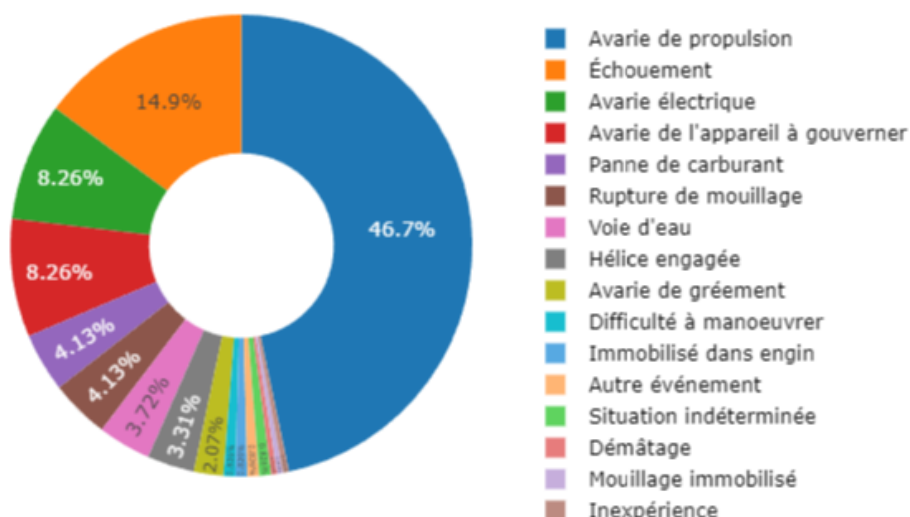
2.4 Service d'assistance maritime (MAS)

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.

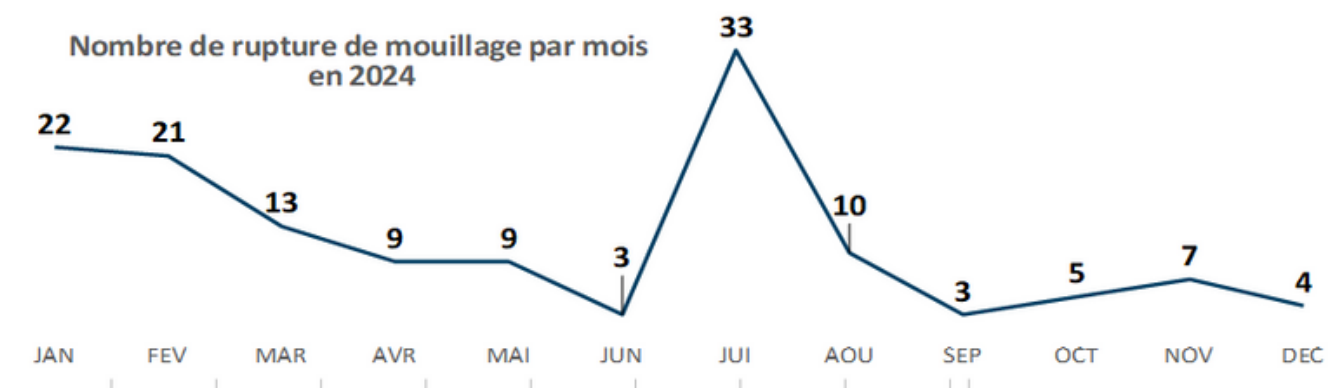
Les statistiques MAS ne se limitent pas aux opérations MAS OMI qui, pour rappel, ne concernent que les navires supérieurs à 300 UMS. L'ensemble du parc et de la zone ont donc été comptabilisés.

En 2024, le CROSS AG a traité **270 opérations "MAS"**, soit une **augmentation de 15%** par rapport à 2023. Cela représente **843 personnes impliquées** dont 74% de nationalité française (plaisanciers ou professionnels de la mer). Les opérations MAS représentent **13 % 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 (55.26%).

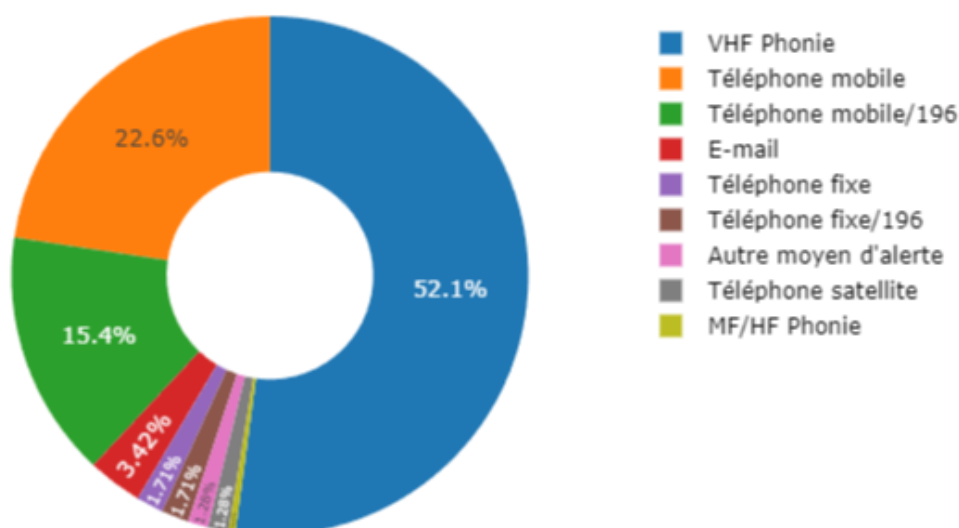


Les **ruptures de mouillage** ont concerné **139 opérations** avec une recrudescence lors des épisodes météorologiques provoquant une houle ou des vents inhabituels côté Mer des Caraïbes, sous le vent de la côte.



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 2024, les navires en non-conformité ont 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

En cette année 2024, **373 navires à passagers ont fait escale dans des ports français**. Une progression de **11%** par rapport à 2023.

En 2024, ce sont **828 navires de croisières** qui ont transité dans la zone de responsabilité du CROSS AG soit une **contraction de 31 %** par rapport à 2023 qui avait pourtant marqué un fort rebond de **63%** par rapport à 2022.

476184

PASSAGERS DE CROISIÈRES

et équipages déclarées dans les messages SURNAV à **destination d'un port français** en 2024.

5

COMPAGNIES

ont choisi la Martinique en tête de ligne.

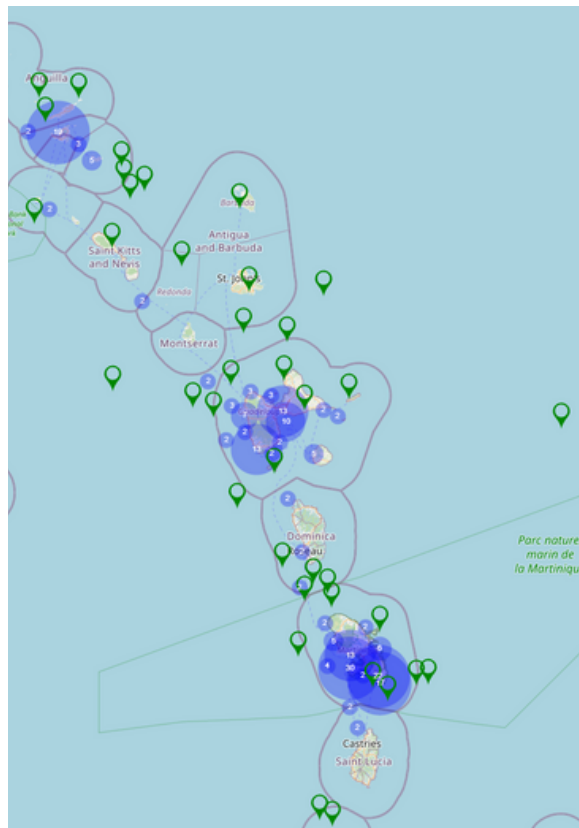
2 - Surveillance maritime

Localisation & Moyens

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

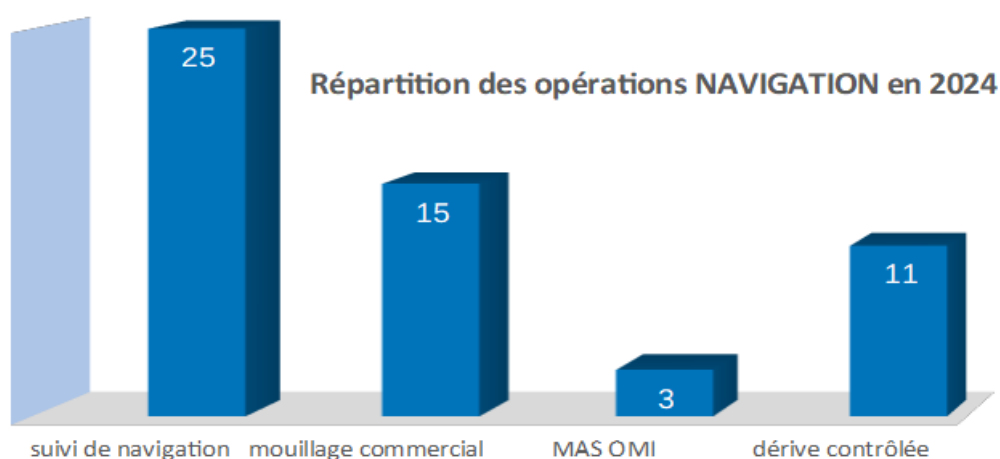
Seules **9 MAS** ont eu lieu en Guyane et **3** au grand large.

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



2.7 Suivi des événements navigation

En 2024, seuls 54 opérations ont été enregistrées au titre de la navigation. Ces opérations, spécifiques aux navires supérieurs à 300 UMS, ont nécessité une attention particulière du CROSS AG sans nécessairement faire l'objet d'une intervention d'un tiers. Les mouillages dits commerciaux sont principalement des embarquements / débarquements de yachts.



2 - Surveillance maritime

2.8 Conclusion bilan SURNAV

L'année 2024 a vu une baisse du nombre de **messages** "SURNAV" et "MOUVINF" (-22%). A contrario, le nombre de **mouillages** accordés a quand à lui progressé de **+8%** par rapport à 2023. Cette augmentation des demandes de mouillage et la lourdeur de leur traitement confirment le bien fondé du recrutement d'un réserviste "opérateur surveillance de la navigation" venant renforcer les équipes de quart en heures ouvrables.

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 et l'année 2023 a connue une forte progression de sa fréquentation. L'année 2024 n'a pas confirmé cette progression en constatant une **baisse de trafic de 31%** alors que la fréquentation des ports français par 5 compagnies a quant à elle **progressé de 11%**.

Bien qu'un grand nombre de navires de croisières transitent ou font escale dans les îles françaises, aucun navire de ce type n'a demandé une assistance de type MAS-OMI en 2024 (3 au total, tous types confondus).

Les opérations liées à une assistance aux navires (MAS) ont concerné en majorité la navigation de plaisance. Après une baisse relative de 12% de la proportion d'opération MAS en 2023, cette dernière a connu une augmentation de 15% en 2024 pour représenté 13% du volume total des opérations du CROSS AG en 2024.



3 - Surveillance des pollutions

3.1 Cadre réglementaire

L'Instruction du premier ministre du 15 juin 2023 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes charge le CROSS-AG de « coordonner, sous l'autorité du représentant de l'Etat en mer et du parquet, les interventions de prévention, de recherche et de constatation des infractions [relatives aux pollutions en mer]. [...] A cette fin, il doit recueillir et centraliser toutes les informations relatives aux pollutions provoquées par les navires [...] ». »

Les instructions permanentes « **REPREPOL** » (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

34

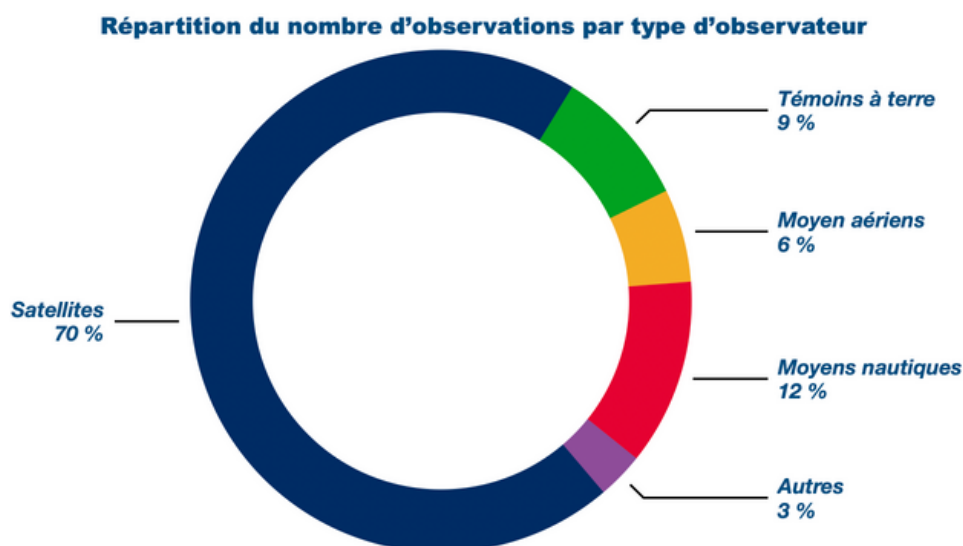
**SIGNALEMENTS DE
POSSIBLES POLLUTIONS
(33 EN 2023)**

dont 14 en dehors de la ZZE Française

70 %

**SONT DES CLICHÉS
“CLEANSEANET”**

détections satellitaires par l'EMSA



3 - Surveillance des pollutions

La majorité 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 2024, le CROSS AG a reçu **155** rapports relevant 23 détections de possibles 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.

Nombre et classification des signalements

Classification	2021	2022	2023	2024
Confirmées	6	11	4	3
Infirmées	4	3	6	5
Indéterminées	14	14	23	26
Total	24	28	33	34

Sur les **34** signalements rapportés au CROSS AG en 2024, des moyens ont pu être engagés sur **7** d’entre eux : **3** pollutions ont ainsi été confirmées et **5** infirmées. En outre, parmi les 23 détections satellitaires rapportées, aucune a pu être confirmée ou infirmée par des moyens aériens.

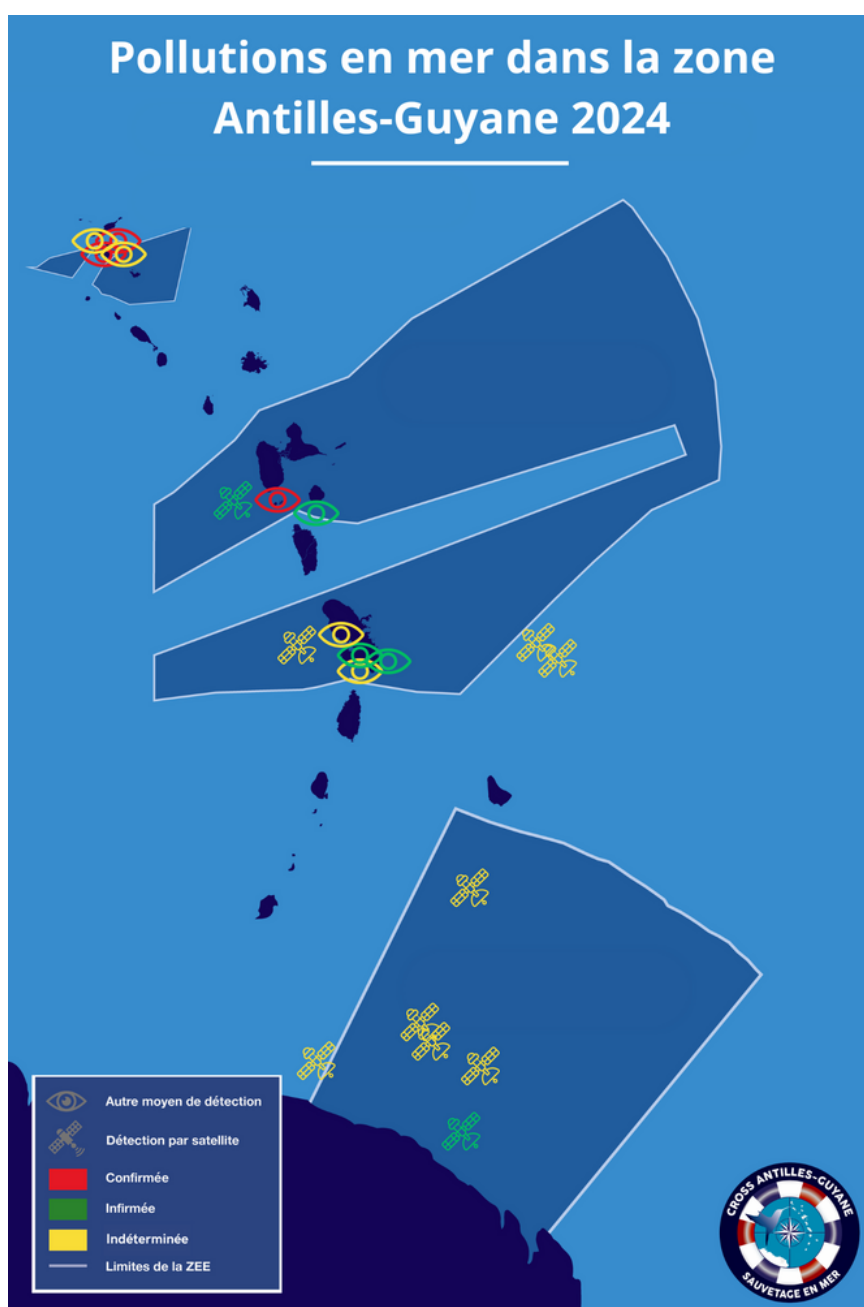
Pour les signalements restants, la superficie négligeable du signalement rapporté, l’éloignement à la côte, l’absence de menace directe et immédiate pour les territoires ou l’indisponibilité de moyens sont autant de facteurs qui permettent d’expliquer l’absence de reconnaissance par un agent habilité.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

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 certains états côtiers, sur décision CMS.



3 - Surveillance des pollutions

3.3.2 Zone maritime Antilles

En Martinique, **4** pollutions (contre 9 en 2023) ont été signalées, cependant aucunes ont été confirmées mais **2** infirmées.

En Guadeloupe, **7** pollutions ont été signalées (contre 6 en 2023), dont **3** confirmées. Dans les Îles du Nord, **2** pollutions ont été signalées puis infirmées.

3.3.3 Zone maritime Guyane

En Guyane, **5** pollutions ont été signalées (contre 13 en 2023), uniquement par des détections satellitaires.

Sur l'ensemble des pollutions rapportées, une seule a été infirmée. Cela peut s'expliquer en partie par le manque de disponibilité des moyens, mais surtout par la distance à la côte du signalement (plusieurs centaines de nautiques) , compliquant toute vérification.

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.

4 - Renseignements de sécurité maritime

4.1 Bilan général

Le CROSS AG diffuse tous les jours **quatre bulletins météorologiques côtiers (BMC)** sur ses émetteurs **VHF**, 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.

4.2 Nombre de bulletins diffusés en 2024

La saison cyclonique 2024 a été marquée par le passage du cyclone "BERYL" le 30 juin

2920
BMC DIFFUSES

82
BMS DIFFUSES

- Martinique : 28 BMS cotier
- Guadeloupe : 12 BMS cotier
- IDN : 11 BMS cotier
- Guyane : 0 BMS cotier

- BMS LARGE**
- Antilles : 27 BMS
 - Guyane : 4 BMS

128
SUIVI DE VIGILANCE

+ 13% par rapport à 2023

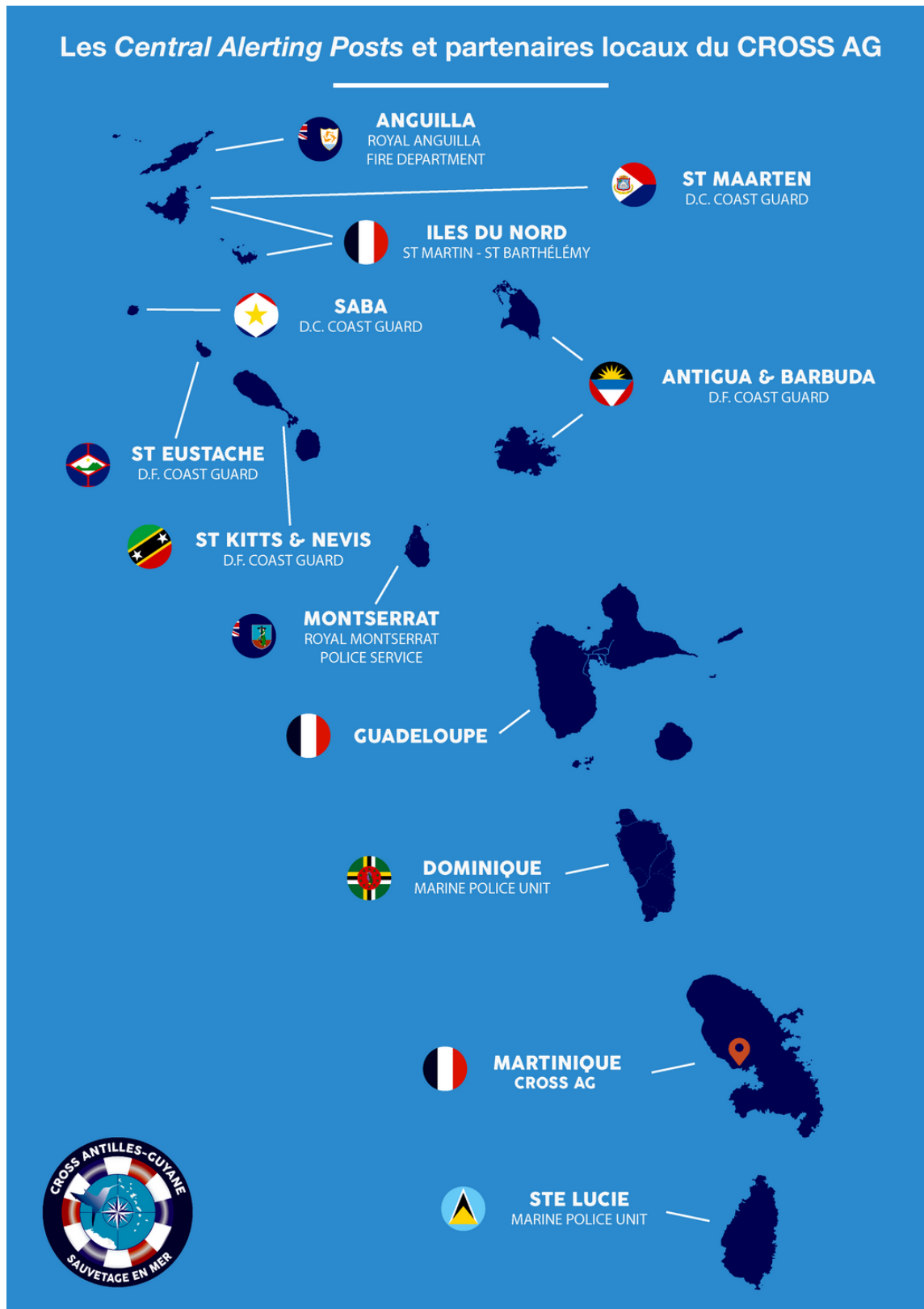
- Martinique: 40 épisodes - 234 bulletins
- Guadeloupe: 41 épisodes - 214 bulletins
- IDN: 27 épisodes - 128 bulletins
- Guyane: 20 épisodes - 125 bulletins

209
AVURNAV DIFFUSES

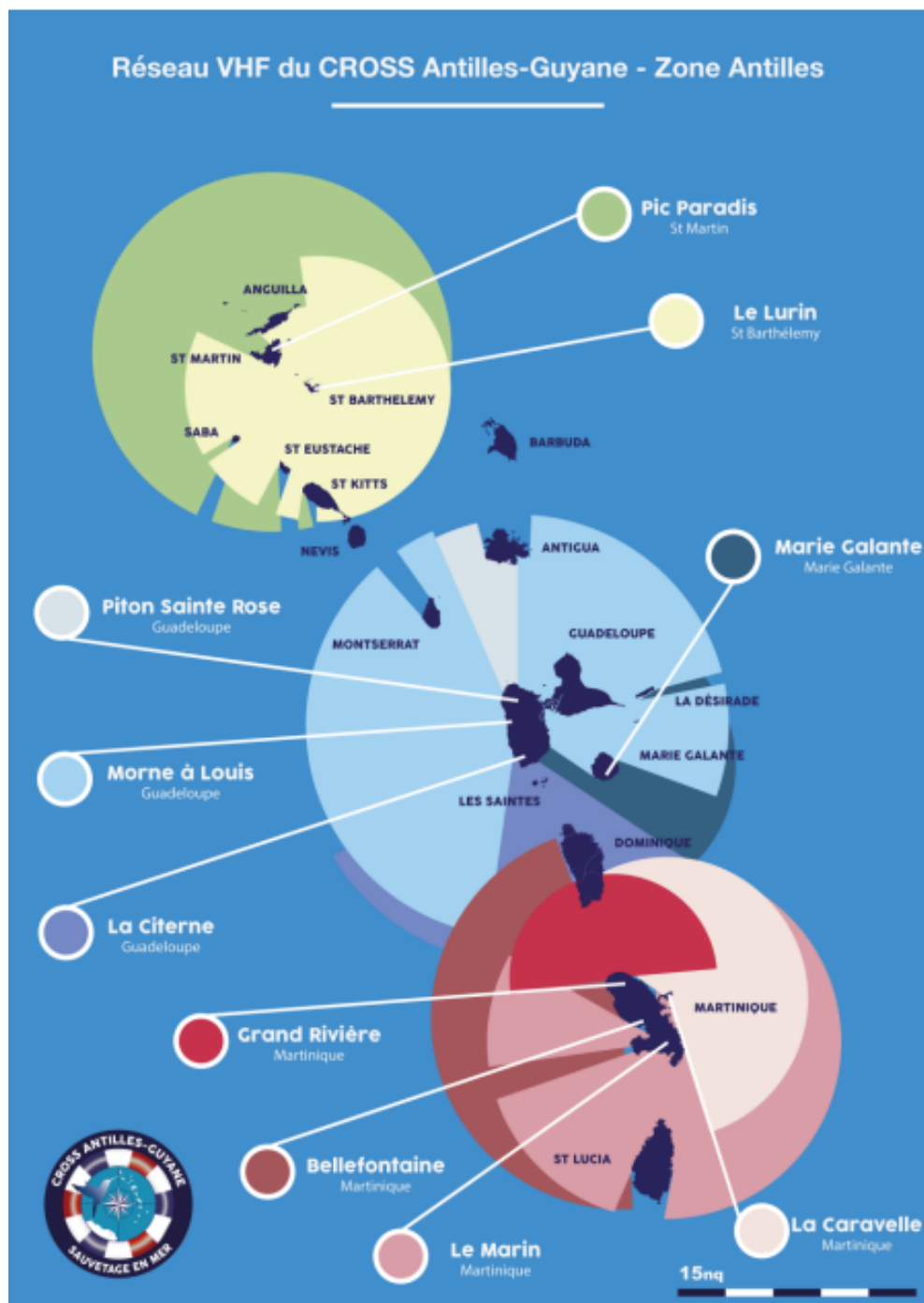
-29% par rapport à 2023

- Martinique: 89
- Guadeloupe: 41
- IDN: 19
- Guyane: 60

Annexes

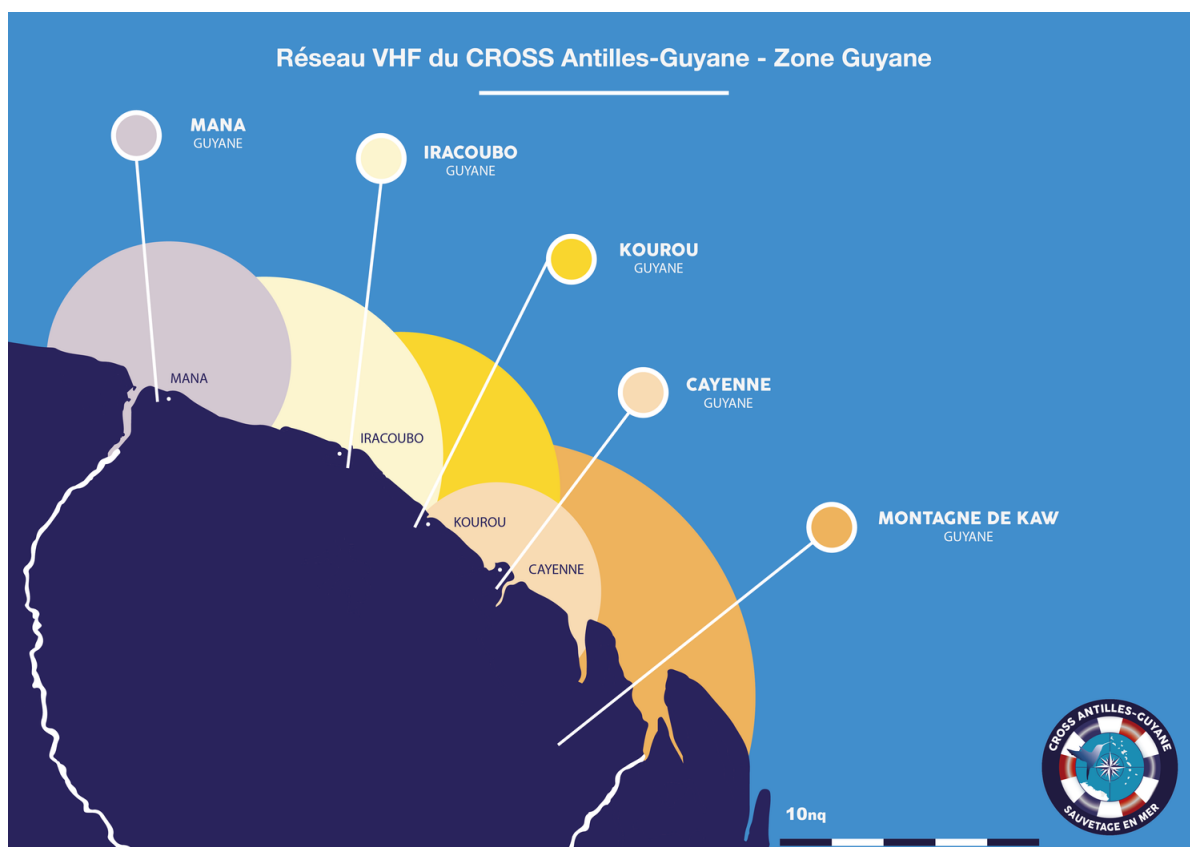


Annexes



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).

