



SECRETARIAT D'ÉTAT  
CHARGÉ DE LA MER

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**CROSS sud océan indien**

# BILAN ANNUEL 2023

SYNTHÈSE



# SOMMAIRE

Bilan en zone Réunion - 01

Bilan en zone Mayotte - 02

Bilan en zone Iles Eparses - 03

Bilan en zone Terres australes - 04

Bilan en zones étrangères - 05



CROSS sud océan indien





## SECOURS EN MER ET ASSISTANCE AUX NAVIRES EN DIFFICULTÉ

**139** opérations de secours

dont:

**27** aides médicales en mer

**5** chutes de falaise

**11** accidents ou incidents de baignade

**7** accidents de plongée

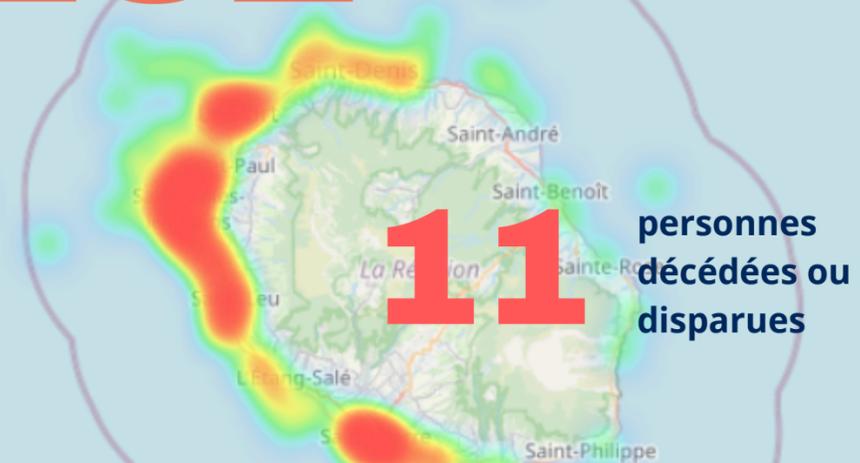
**6** accidents de plongée en apnée dont chasse sous-marine

**52** opérations d'assistance aux biens

dont: **33** avaries de propulsion

**61** personnes secourues

**182** personnes assistées



**11** personnes décédées ou disparues

dont: **2** personnes ayant chuté de falaises  
**1** noyade de pratiquant de la pêche sportive en apnée  
**1** pratiquant de kayak  
**1** chavirement

## Tendances

- Les **chutes à la mer depuis la côte rocheuse** sont **la première cause de mortalité**. S'approchant trop près de la zone de déferlement en période de forte houle, des usagers sont régulièrement happés par une lame.
- **Hausse significative du nombre d'opérations d'assistance aux biens, +73%** ;
- Chiffres relatifs aux accidents de **plongée** non représentatifs de la réalité car le service de médecine hyperbare est souvent directement appelé par les clubs concernés;
- Importance du rôle joué par les hélicoptères de la **section aérienne de gendarmerie** (28 interventions), des **pompiers de la garde nautique** (28 interventions) et des **vedettes de la SNSM** (42 interventions) au sein du dispositif de secours

**9**  
**décembre**

## DÉCÈS D'UN KAYAKISTE AU LARGE DE TROIS-BASSINS



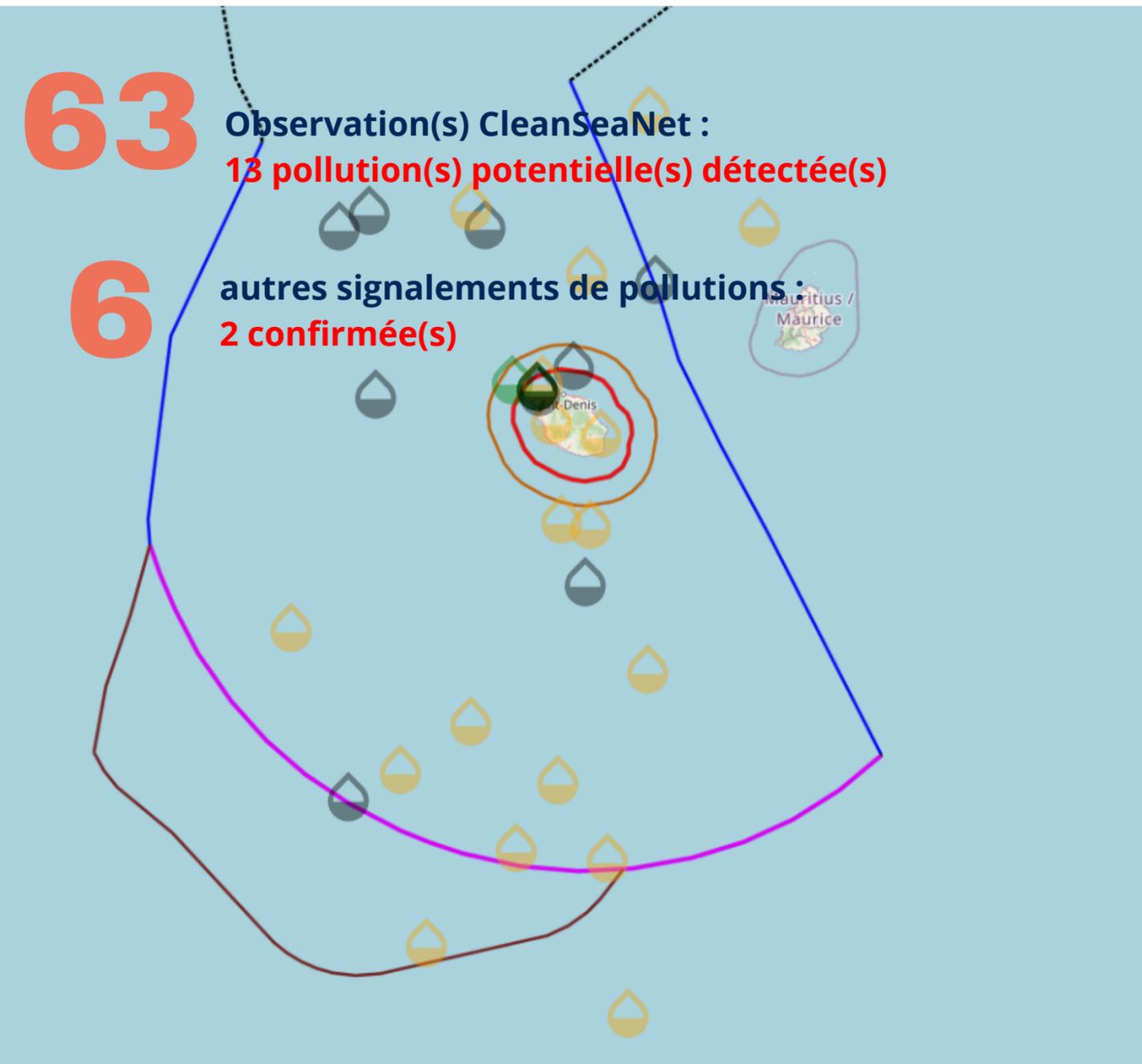
Dans l'après-midi du 9 décembre, sur le spot de surf très fréquenté de Trois-Bassins, **un surfeur récupère un enfant de 9 ans tombé à la mer**. Alors qu'ils étaient à bord de leur kayak entre la plage de la souris chaude et le spot de Trois-Bassins, **l'enfant et son oncle ont chaviré**. Informé par le CODIS, le CROSS engage immédiatement **l'hélicoptère de la section aérienne de gendarmerie avec des plongeurs de la brigade nautique**. Les plongeurs de la garde nautique du SDIS sont également engagés. Les moyens de la municipalité de Saint-Paul sont rapidement mis à contribution avec le jet-ski du poste de plage le plus proche et les plongeurs de la CISAN.

**L'adulte recherché ne disposait pas de gilet de sauvetage**, les recherches en surface étant infructueuses, les plongeurs s'orientent rapidement sur la possibilité d'une noyade. **A la tombée de la nuit** et malgré l'important dispositif de recherche coordonné par le CROSS, **l'homme reste introuvable**.

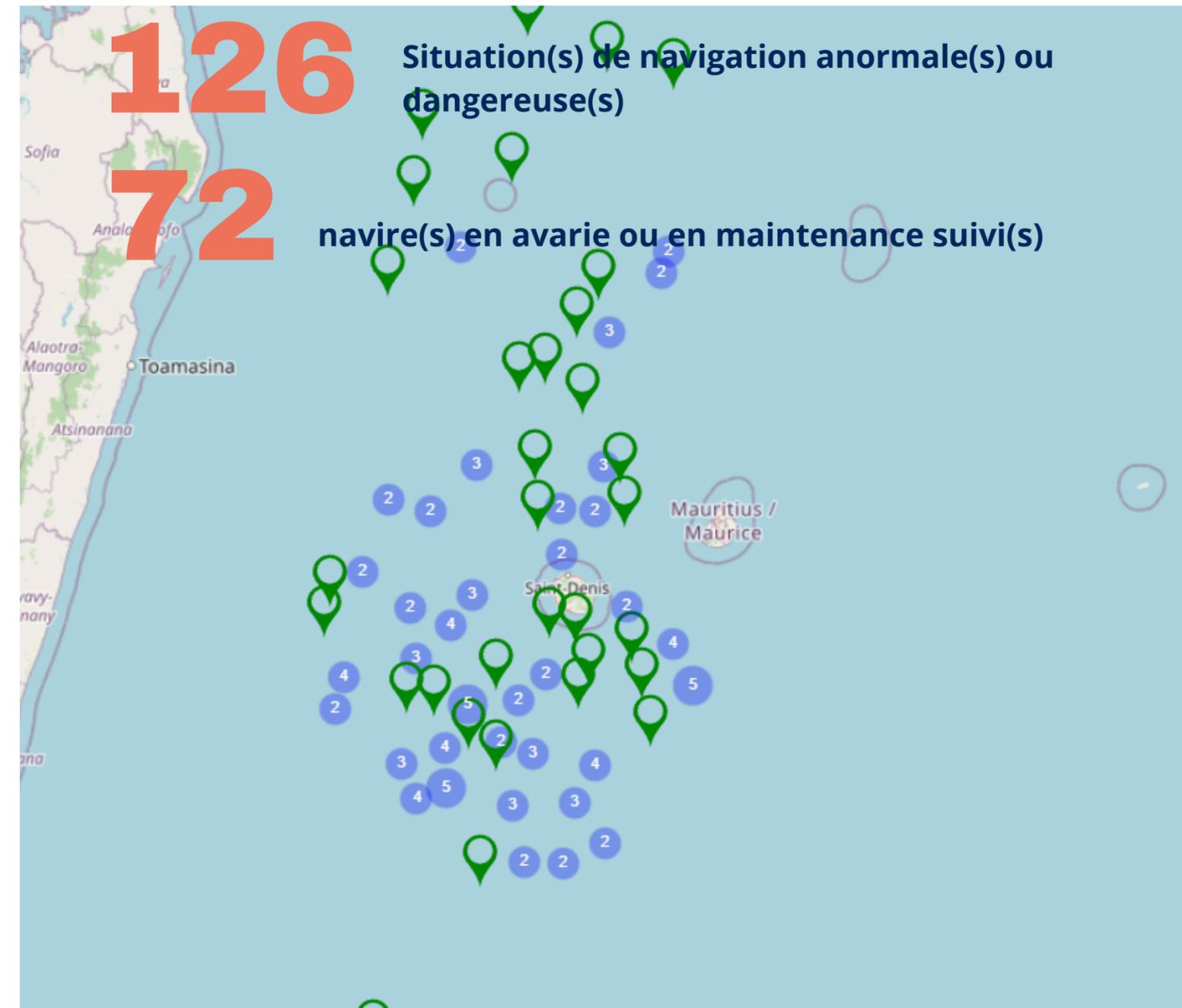
Ce ne sera que le **lendemain matin**, lorsque les plongeurs de la **Vigie requin renforcée (VRR)** se mettront en place, que sera retrouvé **le corps du deuxième kayakiste**, immergé sous la zone de déferlement des vagues.



## SURVEILLANCE DES POLLUTIONS



## SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION





## SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION

**6819**

navires en transit  
dans les 50 nq au  
large de La Réunion

**346**

millions de tonnes de  
marchandises transportées  
dans les 50nq

dont

**137,5**

millions de tonnes de  
marchandises dangereuses

**60**

autorisations  
de mouillage  
délivrées

## Tendances

- Augmentation du trafic de 56,2 % en nombre de navires et de 22,4% en volume dans les 50nq en 2024
- Le nombre de navires ayant rencontré une avarie se maintient de façon assez stable entre 2022 (78 cas) et 2023

### RELÈVES D'ÉQUIPAGES

**348**

Marins débarqués/  
embarqués à la Réunion

**127**

Navire(s)  
bénéficiaire(s)



**19  
juillet**

## PERTE DE MANOEUVRABILITÉ DU MV “DA DAN XIA”

Le 19 juillet vers 07h30 du matin, le navire DA DAN XIA, cargo de 166 mètres battant pavillon Libéria, alors en limite est de la SRR française et faisant route vers le nord-est, se dérouta vers la Réunion en contournant l'île par sa côte au vent. Dans l'après-midi, l'agent maritime du navire demande une autorisation de mouillage pour effectuer des réparations sur le **moteur principal, en surchauffe**. Cette autorisation lui est refusée afin de le maintenir au large et de ne pas exposer les côtes réunionnaises à un risque d'échouement. Néanmoins, le DA DAN XIA poursuit sa route vers le nord.

A 02 heures du matin dans la nuit du 19 au 20, le navire, alors dans le quadrant nord de l'île, **demande un mouillage d'urgence en déclarant un risque élevé d'incendie lié à la température anormalement élevée de sa machine**. Il est alors décidé en lien avec la capitainerie de Port Réunion, le bureau de l'action de l'Etat en mer et la station de pilotage maritime d'**accueillir le DA DAN XIA au port afin de lui permettre d'effectuer ses réparations à quai** en toute sérénité.

Deux heures plus tard, alors que celui-ci approche de la zone de pilotage, il se signale **non maître de sa manœuvre en raison d'une avarie de gouvernail** et demande une assistance remorquage immédiate. Il ne peut plus changer ni cap ni vitesse alors qu'il fait route droit vers Saint-Denis. Sur **réquisition du préfet de la Réunion, délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, deux remorqueurs portuaires sont mobilisés pour intervenir d'urgence**. Toutefois, alors qu'ils s'apprêtent à appareiller, le capitaine du DA DAN XIA fait part de son refus d'assistance. Il indique être capable de reprendre sa route et de se rendre au point de pilotage par ses propres moyens.

Le navire entrera finalement au port sous haute surveillance et fera ensuite l'objet d'une inspection au titre de l'Etat du port, afin de s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de prévention des pollutions en vigueur, au terme de deux semaines de réparations.



## SECOURS EN MER ET ASSISTANCE AUX NAVIRES EN DIFFICULTÉ

**136**

opérations de secours

dont:

**99**

opérations liées à l'immigration clandestine par kwassa kwassa

**89**

assistances médicales sur des kwassa kwassa

**4**

chavirements

**7**

accidents de baignade

**34**

opérations d'assistance aux biens

**29**

avaries de propulsion

**214**

personnes secourues

**114**

personnes assistées

**4**

personnes décédées

**9**

personnes disparues

## Tendances

- **26 %** - baisse du nombre d'opérations de secours, effet notable de l'opération Wuambushu
- **38 %** - baisse du nombre de personnes secourues en conséquence
- 58 %** des opérations de secours sont liées à **l'immigration clandestine**
- Chiffres relatifs aux accidents de plongée non fiables, les clubs tendant à appeler directement le SAMU au lieu de **contacter le CROSS dès l'apparition en mer des premiers symptômes**
- Importance de la **SNS TAMANI** au sein du dispositif (61 interventions de secours, en forte hausse +45%) et de l'hélicoptère de la **section aérienne de gendarmerie** (18 interventions - stable)





**1**  
**mai**

## 2 PÊCHEURS À LA DÉRIVE PENDANT 48H

Le 1er mai au matin, un requérant signale au CROSS son inquiétude concernant deux hommes partis pêcher au large de Petite-Terre le 29 avril et toujours portés manquants alors que ceux-ci auraient dû rentrer le jour-même.

L'opération démarre avec un niveau d'information minimale: deux pêcheurs manquants depuis plus de 24h; une zone très incertaine et **aucun moyen de contact, de localisation ou de signalement** de détresse à bord de l'embarcation. Le loueur du navire informe tout de même que des gilets de secours et une bouée sont à bord.

Après avoir relayé des messages d'urgence, le CROSS reçoit un appel du tanker « HERO », signalant avoir trouvé une barque de pêche à la dérive avec 2 personnes à son bord. **Le navire se trouve à 80 nq dans le nord de Mayotte, ce qui est très éloigné des zones de pêche habituelles, mais la description semble correspondre au navire recherché.**

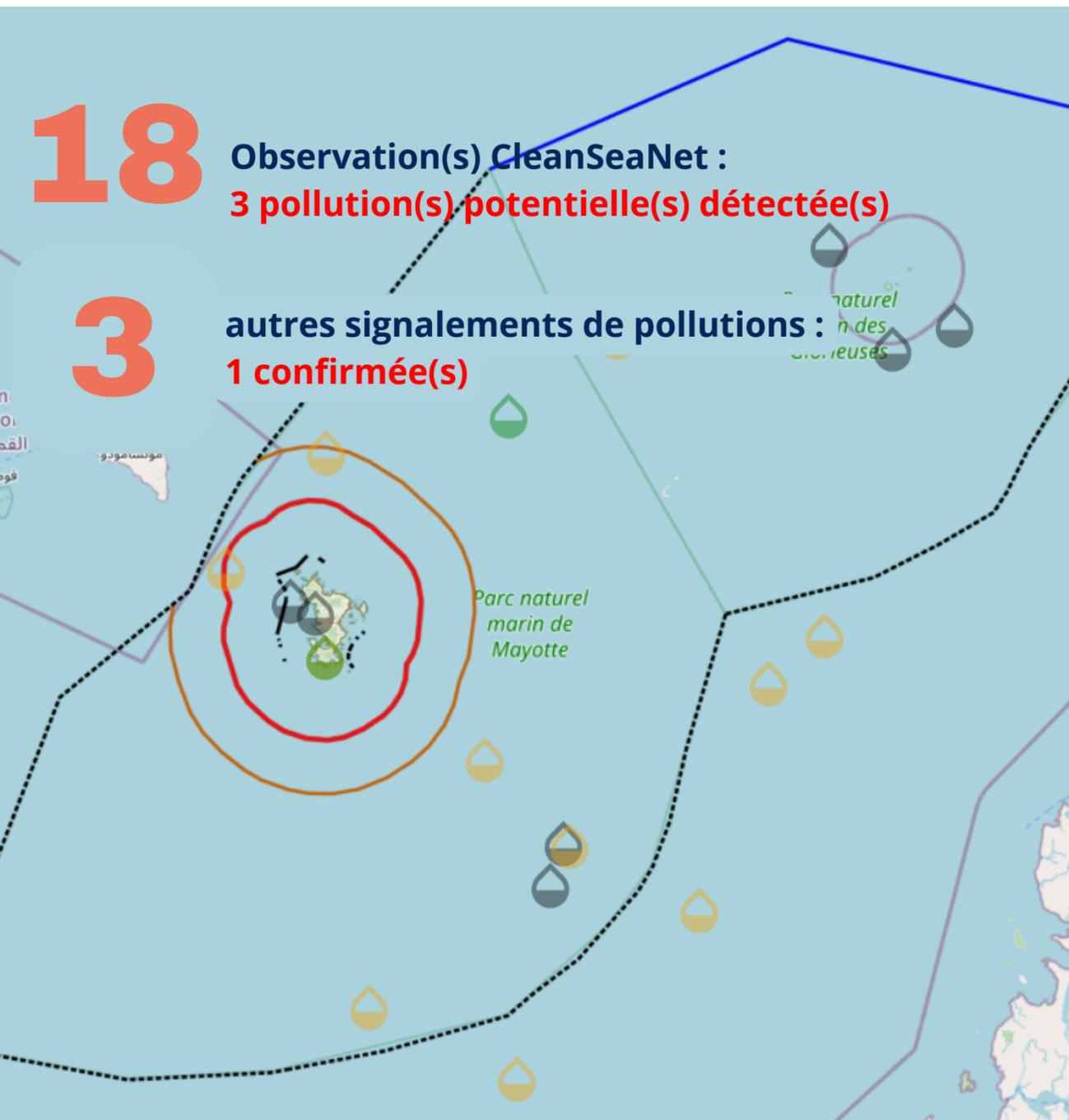
**Après une heure de manœuvres**, le « HERO » parvient à récupérer les deux hommes à son bord, leur identité correspond bien aux hommes recherchés. Après une dérive de 48h, les deux hommes semblent en bonne santé.

**Le « HERO » accepte de faire demi-tour pour se rapprocher de Mayotte et réaliser un transbordement des deux naufragés sur le semi-rigide « TAMANI » de la station SNSM de Mayotte à 6 nautiques du lagon.** Même le navire a pu être récupéré puisque gruté à bord du « HERO » puis remorqué par la SNSM.

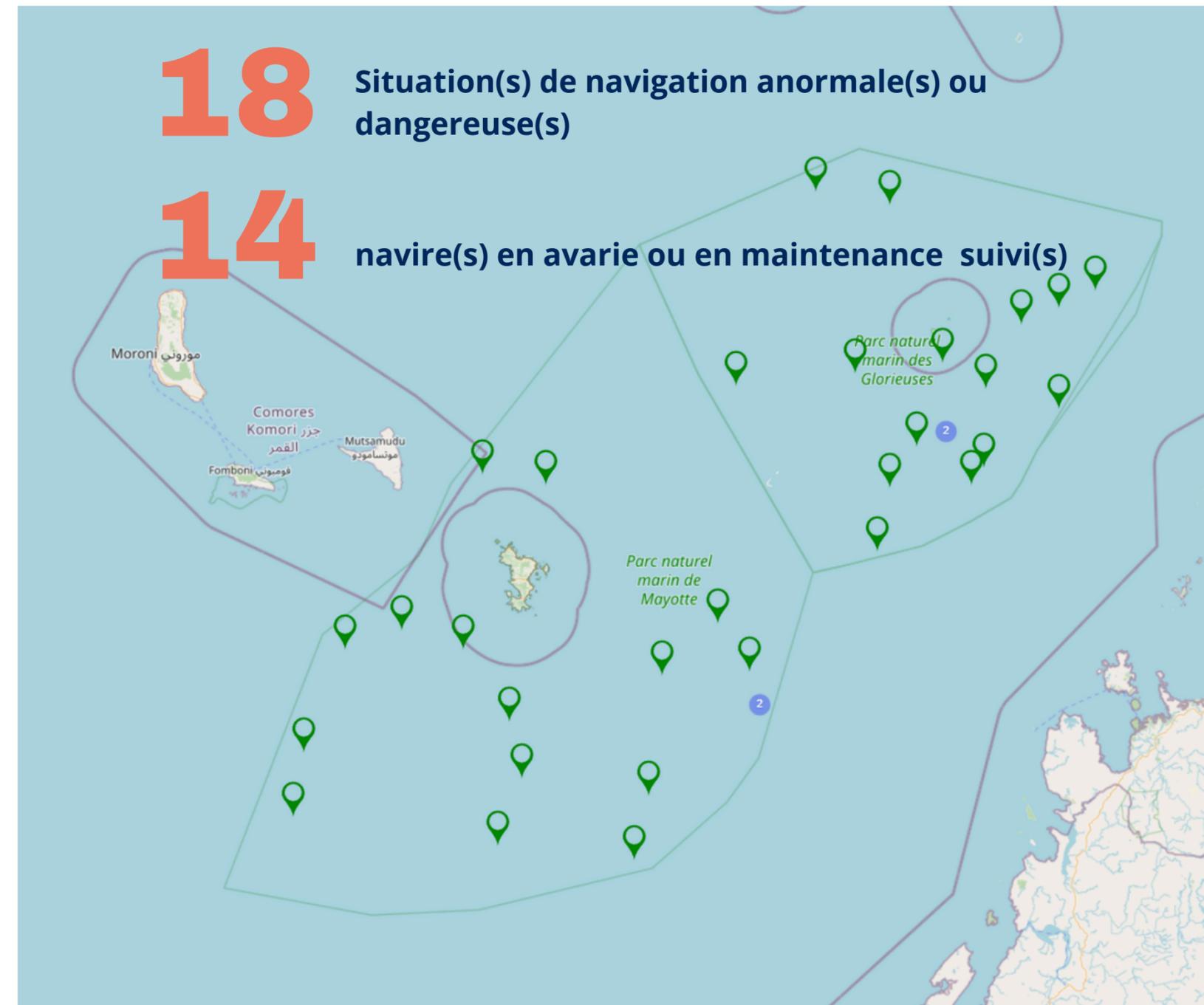
**L'absence de moyens de communication et de signalement de détresse est récurrent à Mayotte sur les petites embarcations de pêche, ce qui rend les opérations de recherche complexes en cas d'opération.**



## SURVEILLANCE DES POLLUTIONS



## SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION



# Bilan en zone ILES EPARSEES

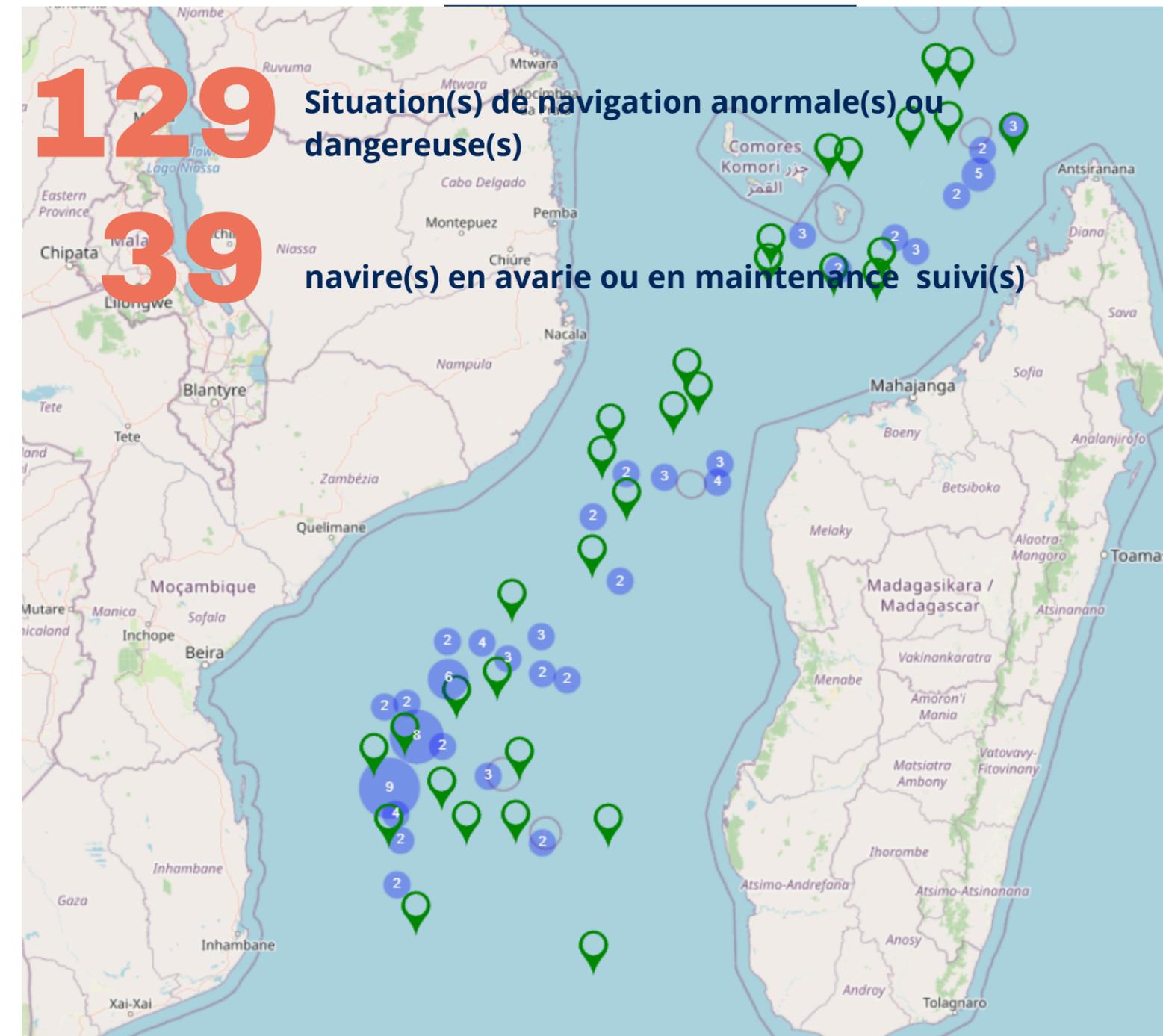
CROSS sud océan indien



## SURVEILLANCE DES POLLUTIONS



## SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION



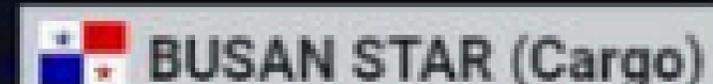


**28**  
**août**

## DÉRIVE DANGEREUSE DU "BUSAN STAR"

Le 28 août, le vraquier coréen de 200 mètres "BUSAN STAR", qui transporte 55 000 tonnes de charbon chargé en Afrique du Sud à destination du Bangladesh, est **déecté par un opérateur du CROSS alors que celui se trouve en avarie de propulsion au sud des bancs de la Zélée et du Geysier et menace ces deux atolls d'un échouement.**

Le navire n'étant pas parvenu à recouvrer sa capacité de manoeuvre, le CROSS se constitue dans la soirée en **équipe de gestion d'intervention (EGI) "assistance à navire en difficulté" (ANED)** au titre du plan ORSEC maritime.

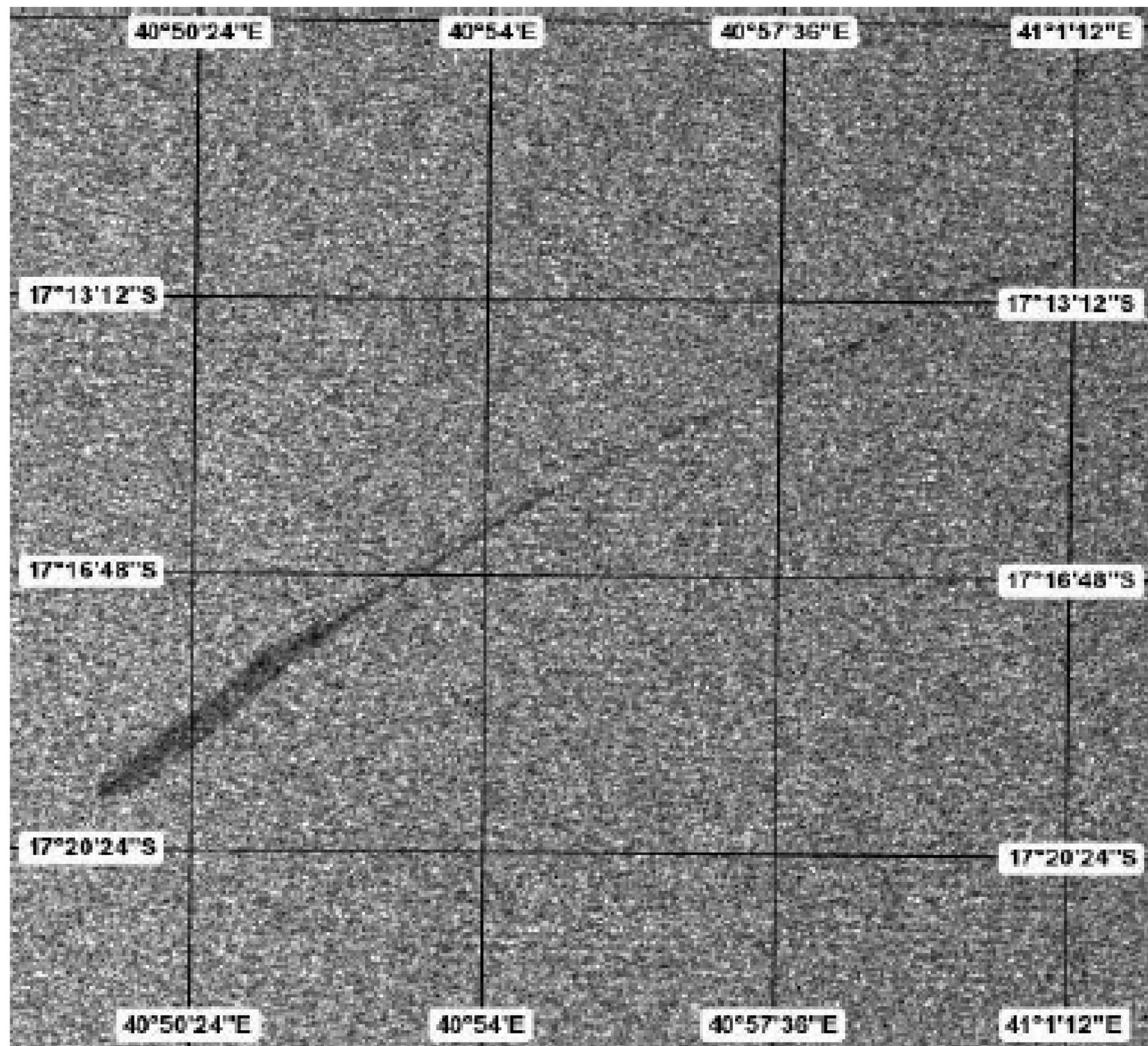


En sa qualité de délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, **le préfet de la Réunion prend les mesures de police d'urgence** suivantes:

- **mise en demeure de l'armateur de faire cesser le danger ;**
- **réquisition des remorqueurs portuaires basés à Mayotte.**

Le 29 août au matin, sur ordre des forces armées dans la zone sud océan Indien (FAZSOI), le bâtiment hydrographique et océanographique (BHO) Beautemps-Beaupré est engagé pour projeter **une équipe d'évaluation et d'intervention (EEI)** à bord du BUSAN STAR.

Le BUSAN STAR parviendra finalement à réparer dans la journée et reprendra sa route à vitesse réduite vers le Bangladesh, sous la surveillance vigilante du CROSS et avec pour instruction de se tenir à bonne distance des îles Glorieuses et des côtes de Madagascar.



## 24 août POLLUTION DETECTEE EN ZEE JUAN DE NOVA

Le 24 août, un cliché programmé au titre du service d'imagerie satellitaire *CleanSeaNet* proposé aux Etats-membres de l'Union européenne par l'agence européenne de sécurité maritime (EMSA), met en évidence **une nappe de pollution dans la ZEE adjacente à l'île de Juan de Nova.**

Ce même cliché permet de relier cette nappe au **navire-citerne «SOLT SNELAND»**, qui transitait dans la zone selon la même trajectoire.

Après interrogation par le CROSS, le commandant du navire **reconnait avoir procédé à un nettoyage de ses cuves**, ayant précédemment contenu de l'huile de soja.



Après vérifications portant sur la nature du produit rejeté déclaré (**rejet licite**), la vitesse du navire et sa distance à la côte, le CROSS n'a pas constaté d'infraction aux dispositions de la règle 13 de l'annexe II de la convention internationale sur la prévention des pollutions marines (MARPOL), qui prévoit les conditions dans lesquelles procéder à un rinçage de citerne.



**26**  
**décembre**

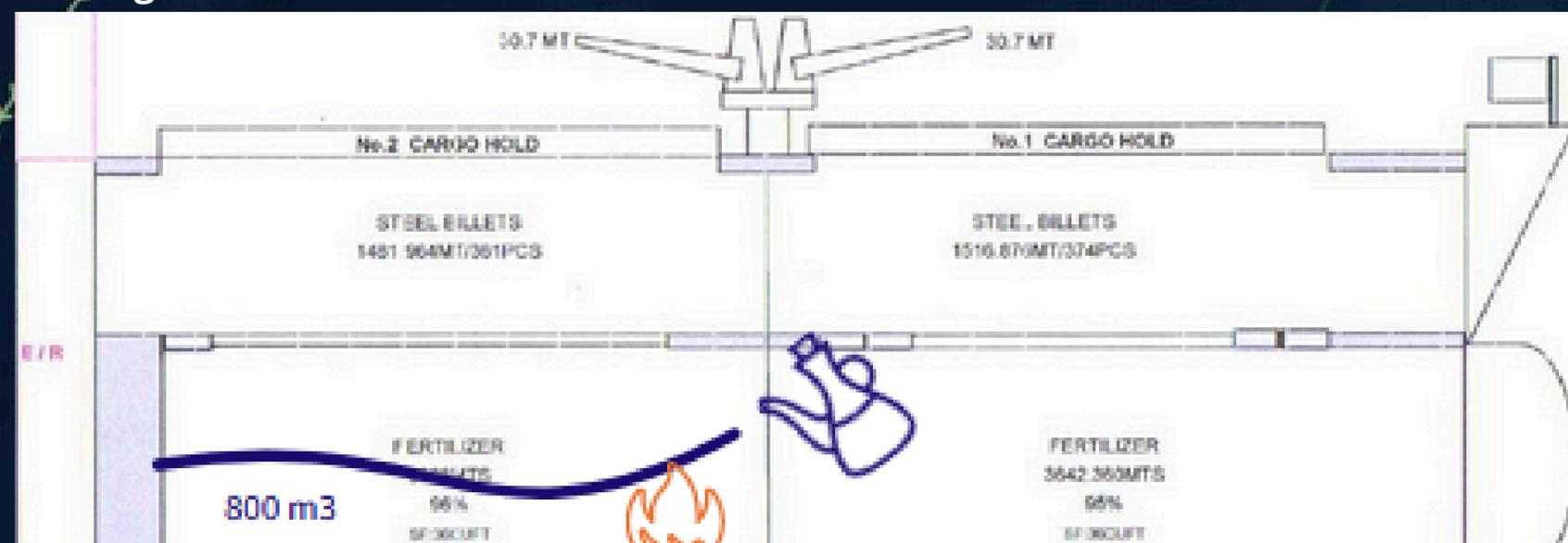
## INCENDIE ET PERTE TOTALE DU CARGO "APOLLO TRIUMPH"

Au titre de sa surveillance des ZEE françaises du canal du Mozambique, le 26 décembre, le CROSS SOI détecte le cargo "APOLLO TRIUMPH", qui transporte de l'engrais et des barres d'acier d'Afrique du Sud vers la Tanzanie, alors que celui-ci se trouve à une **vitesse anormalement réduite** au sud-ouest de la ZEE adjacente à l'île de Juan de Nova.

**Le navire ne répond pas aux demandes d'information** transmises par le CROSS pour connaître sa situation. Il quitte ensuite la ZEE française et semble faire route vers le Mozambique. **Il cesse d'émettre dans la nuit**, alors qu'il se situe dans la zone placée sous la responsabilité du MRCC Mozambique.

Le CROSS apprendra plus tard que l'équipage a **abandonné le navire, confronté à un incendie non maîtrisé**. En lien avec la compagnie de *salvage* mandatée par l'armateur et l'assureur de l'APOLLO TRIUMPH, le CROSS tentera alors de **localiser l'épave du navire afin de s'assurer qu'elle ne présente pas une menace pour la sécurité de la navigation et l'environnement marin**.

Seul un canot de sauvetage sera retrouvé.





## SECOURS EN MER ET ASSISTANCE AUX NAVIRES EN DIFFICULTÉ

**5** opérations de secours

dont: **4** opérations d'aide médicale en mer

**1** balise de détresse

**2** opérations d'assistance aux biens

dont **1** démâtage - navire de course à voile

 Iles Crozet

### Tendances



I. Amsterdam

- **Augmentation du nombre de courses à la voile** passant dans la zone, dans laquelle les conditions météorologiques sont notoirement difficiles
- Recours fréquents aux **services médicaux des districts des TAAF**

*I N D I*

- **Nombre d'interventions** au profit des navires de pêche de la zone stable et occurrences régulières



Iles Kerguelen



## SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION





## 22 décembre

### DEMATAGE D'UN VOILIER DE COURSE DANS LES 40ÈMES RUGISSANTS

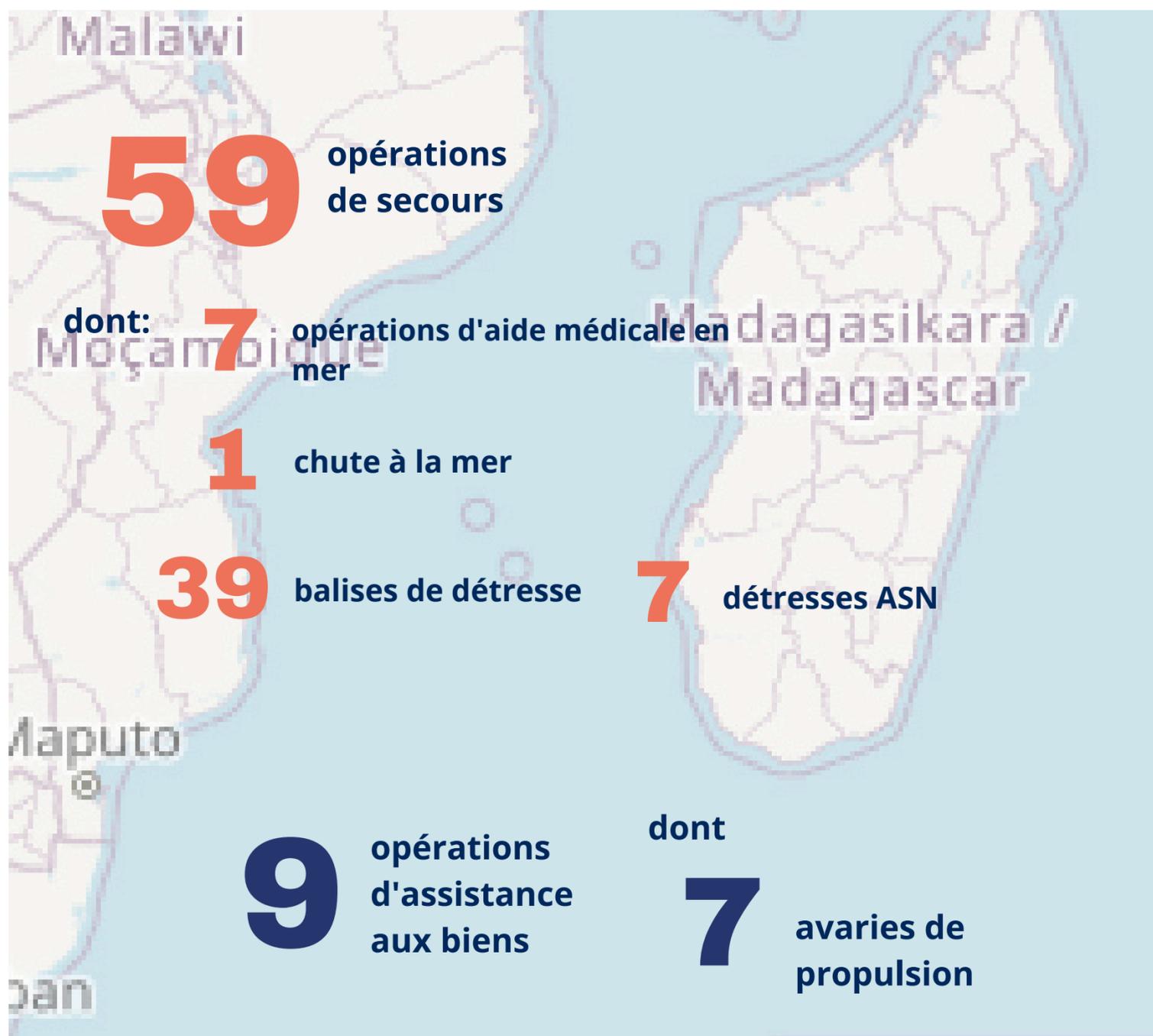
Le 22 décembre, le MRCC finlandais informe que le voilier « **ZERO CHALLENGE** », classe 40 de la course **GLOBAL SOLO CHALLENGE**, a démâté à 270 nq au nord de l'archipel de Crozet. Le skipper, engagé dans cette course consistant en un tour du monde en solitaire et sans escale, pense pouvoir s'en sortir sans assistance en construisant un mât de fortune pour atteindre à Cape Town. Les conditions de mer étant particulièrement rudes à cette latitude, la situation est suivie de près par le CROSS SOI.

Deux jours plus tard, le 25 décembre, le skipper ne parvient pas à progresser en raison des conditions de vent et de courant défavorables. Il demande donc une assistance pour se faire ravitailler en carburant à la mer. Il se trouve alors dans une zone très éloignée des voies de navigation principales. Ce n'est que le 27 décembre qu'un navire de pêche japonais répond aux messages d'urgence diffusés dans la zone par le CROSS. Le navire de pêche « **TOMIMARU n°58** » suspend ses activités et se dérouté ainsi à plus 10h de navigation initiale pour porter assistance au skipper.

Grâce à la solidarité et à la générosité des pêcheurs, le « **ZERO CHALLENGE** » repart avec 400 litres de carburant à bord, de quoi parcourir entre 600 et 700 nq. Le suivi de la navigation du « **ZERO CHALLENGE** » sera par la suite transféré au MRCC sud-africain à l'entrée du navire dans sa zone de responsabilité.



## SECOURS EN MER ET ASSISTANCE AUX NAVIRES EN DIFFICULTÉ



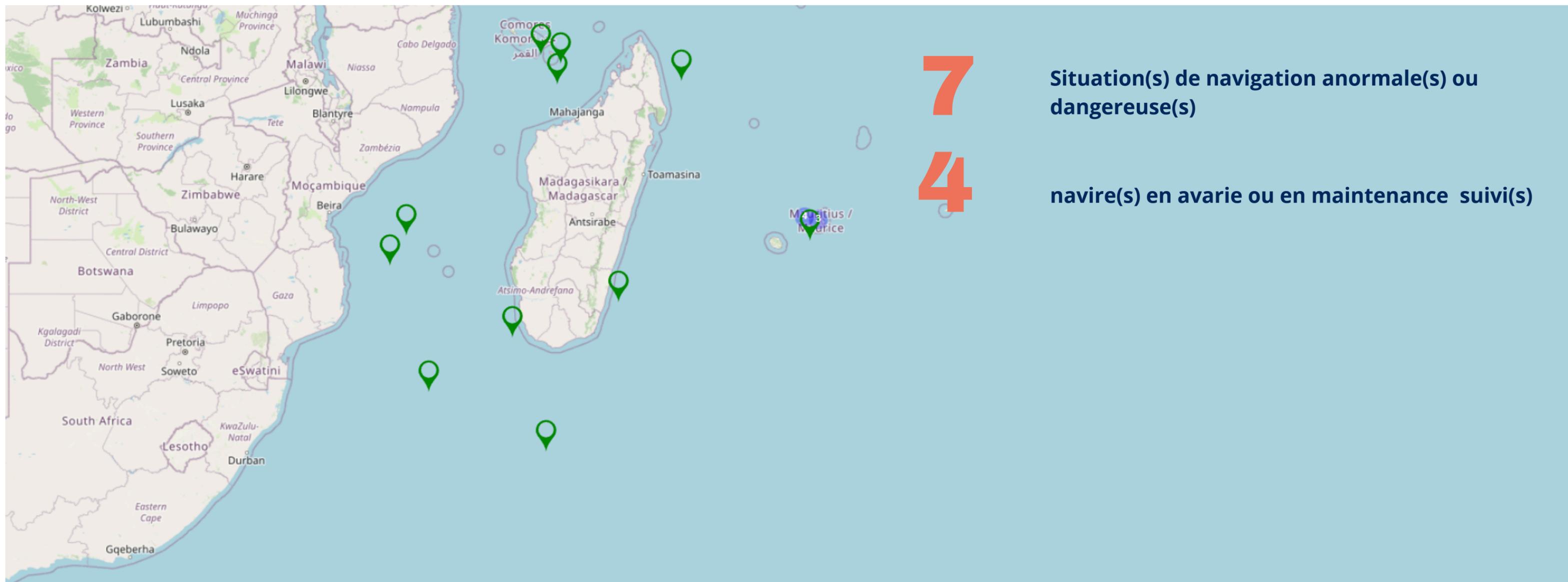
## Tendances

- **Coopération avec les MRCC voisins**, qui contribue notablement à fluidifier la circulation de l'information et l'efficacité décisionnelle en opération
- **Trois grands types d'opérations:**
  - Aides médicales en mer "au long cours" impliquant des **navires de commerce dont un membre d'équipage nécessite une évacuation**
  - Assistance-remorquage à des **navires de charge opérant entre les Comores et Madagascar**
  - **Réception de balises de détresse dans le cadre des fonctions SPOC COSPAS-SARSAT** (immatriculations Réunion, Mayotte, TAAF, Comores, Madagascar)



## SURVEILLANCE DES POLLUTIONS

## SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION



7

Situation(s) de navigation anormale(s) ou dangereuse(s)

4

navire(s) en avarie ou en maintenance suivi(s)

16

Observation(s) CleanSeaNet :  
16 pollution(s) potentielle(s) détectée(s)





**11**  
**février**

## SAUVETAGE DE 4 PLAISANCIERS MAURICIENS AU LARGE DE L'ÎLE DE TROMELIN

En pleine nuit, le JRCC malgache demande le concours du CROSS SOI. **Les garde-côtes mauriciens leur ont en effet signalé la détresse de 2 pêcheurs mauriciens au large de l'île de Tromelin.** Le navire de pêche-plaisance est **parti 6 jours plus tôt de Maurice.** L'une des personnes à bord a pris contact avec sa famille pour signaler que **le navire présentait une voie d'eau importante,** en prenant soin de donner une position GPS. **Le navire se trouve désemparé et à la dérive dans un secteur très peu fréquenté situé à plus de 160 nq de Madagascar, dans la zone de compétence du JRCC Antananarivo, et à 350 nq de La Réunion.**

Après avoir diffusé l'alerte de détresse aux navires dans la zone, **le CROSS déroute un porte-conteneurs, le « HALSTED » ainsi que le navire câblé « ÎLE DE BATZ » pour porter secours.** Les délais de ralliement de ces navires sont longs et **il n'est pas certain qu'ils puissent arriver sur zone avant que le navire en détresse ne coule.**

**Un CASA de l'armée de l'air est alors engagé par le CROSS** afin de localiser le navire et de lui larguer une chaîne SAR. A 18h05, alors que la nuit tombe, **les pilotes du CASA repèrent l'embarcation,** dont l'équipage émet des signaux lumineux. **Ils larguent un radeau de survie à proximité. A 23h45, le « HALSTED » arrive sur zone et parvient deux heures plus tard à récupérer les 4 naufragés sains et saufs à son bord.** Le JRCC malgache coordonnera ensuite leur débarquement et leur rapatriement à Maurice.

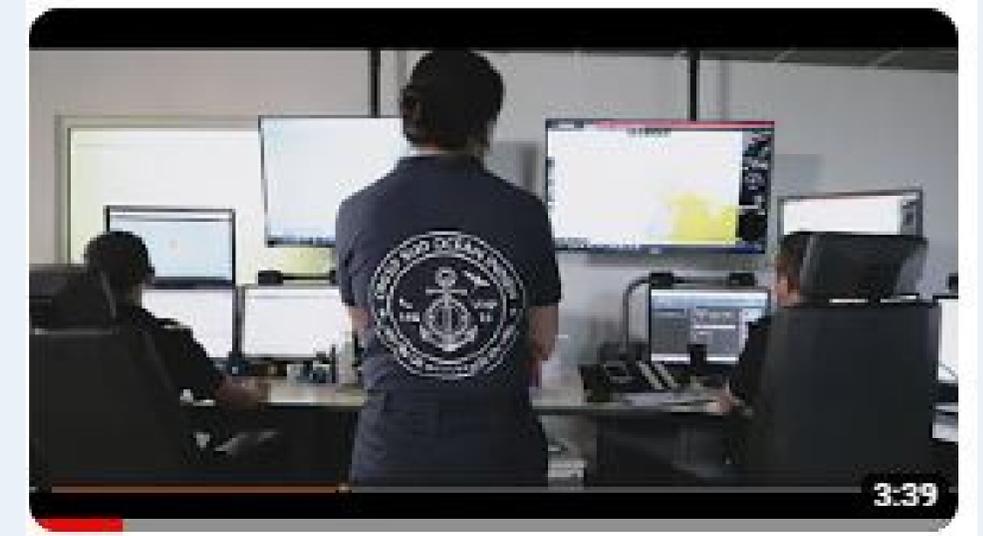




VALORISATION DES ACTEURS DU  
SAUVETAGE EN MER  
EN ZONE SUD OCÉAN INDIEN



SENSIBILISATION ET PROMOTION  
DES BONNES PRATIQUES



PROMOTION DES  
MÉTIERS DE LA MER