

LES SAUVETEURS EN MER



Journée sécurité nautique – 18 avril 2026

Piwisy Armor

Sommaire



- 1. Responsabilités du chef de bord*
- 2. L'organisation des secours en mer*
- 3. Les missions de la SNSM*
- 4. Remorquage*
- 5. Abandon du navire*

1. RESPONSABILITES DU CHEF DE BORD



1. RESPONSABILITES DU CHEF DE BORD



Le chef de bord est responsable de:

- Le chef de bord est le membre d'équipage responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées. Il doit y avoir un chef de bord désigné par navire.

Hauturier au-delà de 60 milles d'un abri

Semi-Hauturier jusqu'à 60 milles d'un abri

Côtier jusqu'à 6 milles d'un abri

Basique jusqu'à 2 milles d'un abri



Équipement individuel de flottabilité



Dispositif lumineux



Moyens mobiles de lutte contre l'incendie



Dispositif de repérage et d'assistance pour personne à la mer



Compass magnétique ou système GPS



VHF fixe



Annuaire des marées



Dispositif de réception des bulletins météorologiques



Livre des feux



Radiobalise de localisation des sinistres



Ligne de mouillage



Dispositif de remorquage



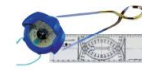
3 feux rouges à main



Carte(s) marine(s) de la zone



Journal de bord



Matériel pour faire le point



Dispositif d'assèchement manuel



Pavillon national

+ 1 moyen de connaître les heures et coefficients de marée du jour et de la zone



RIPAM



Description du système de balisage



Radeau de survie



Harnais et longe



VHF portative



Trousse de secours

+ Dispositif lumineux pour la recherche et le repérage de nuit

1. RESPONSABILITES DU CHEF DE BORD



Sécurité du bateau et des équipiers: préparer son bateau (cf. Division 240)

- Consulter la météo et les AVURNAV avant de partir: capitainerie, internet
- Vérifier les équipements de sécurité présents à bord (VFI, radeaux):
 - VFI: contrôles tous les ans / 5 ans
 - Radeaux: contrôles tous les ans / 10 ans
 - Extincteurs: contrôles tous les ans / 10 ans
 - Savoir où ils sont rangés
- Vérifier le bon fonctionnement des équipements: NAV, VHF, feux de nav
- Vérifier la présence des cartes marines, du GPS
- Prévoir eau et nourriture (au cas où)
- Prévoir une trousse de secours / pharmacie
- Equipements de secours: feux à main, etc.



1. RESPONSABILITES DU CHEF DE BORD



Sécurité de la navigation

- Préparer sa navigation
- Connaître les balisages de jour, de nuit
- Vérifier les horaires des marées et les hauteurs d'eau
- Connaître les AVURNAV (capitainerie, internet)
- Vérifier la présence de cartes papier pour suppléer l'avarie du GPS



1. RESPONSABILITES DU CHEF DE BORD

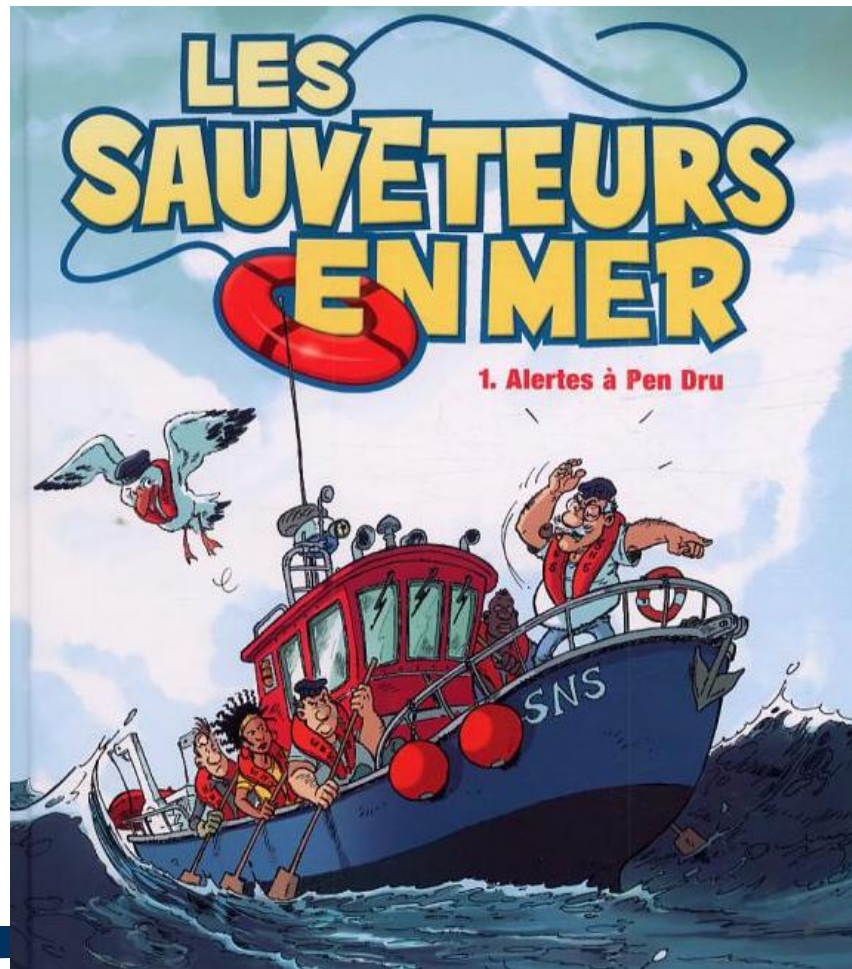


Réactions en cas d'incident

- Connaître les numéros d'urgence (les afficher près de la table à cartes)
- Prévoir une aggravation de la météo (prendre un ris, changer de route, se mettre à l'abri dans un port abrité)
- Prévoir les équipements de sécurité (longes, gants)
- Savoir prendre la décision de se dérouter
- Savoir repêcher un homme à la mer
- En cas d'avarie majeure:
 - appeler le CROSS (indiquer position, nb PAX, nature avarie, intentions)
 - Connaître le fonctionnement de la VHF ASN
 - Si risque de couler: préparer le radeau et ne monter dedans que lorsque le bateau coule (prendre eau, cartes, VHF portables, lunettes de vue) préparés dans un sac



2. L'ORGANISATION DU SAUVETAGE EN MER



2. L'ORGANISATION DU SAUVETAGE EN MER



CROSS

- *Veille permanente des alertes*
- *Conduite des opérations de secours*
- *Déclenchement des moyens de secours*

Stations SNSM: disponibles 24/7

Accident / Incident en mer

- *Canal VHF 16*
- *Téléphone: 196*



2. L'ORGANISATION DU SAUVETAGE EN MER



Moyens pouvant être déclenchés par les CROSS





CROSSA ETEL



Sous l'autorité du préfet maritime, le CROSSA assure la veille radioélectrique de sécurité maritime (canaux VHF 16 et ASN 70). A réception de l'alerte, il organise l'opération de sauvetage.

2 000 opérations de sauvetage sont en moyenne coordonnées chaque année.

Secteurs d'activité concernés :

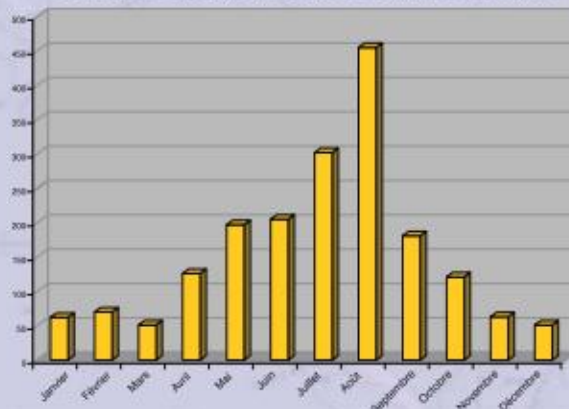
- 80 % plaisance et loisirs nautiques (dont 50% de pannes moteur)
- 15 % pêche professionnelle
- 4 % navigation de commerce
- 1 % divers



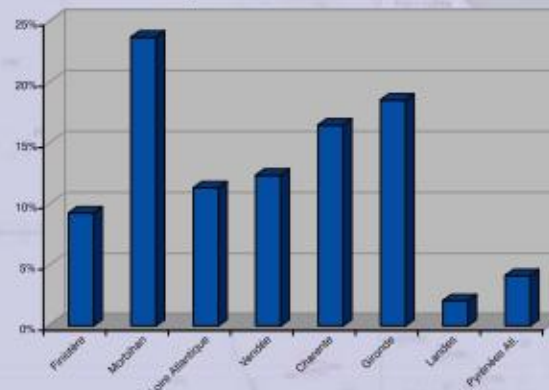
2. CROSS ETEL – Bilan annuel



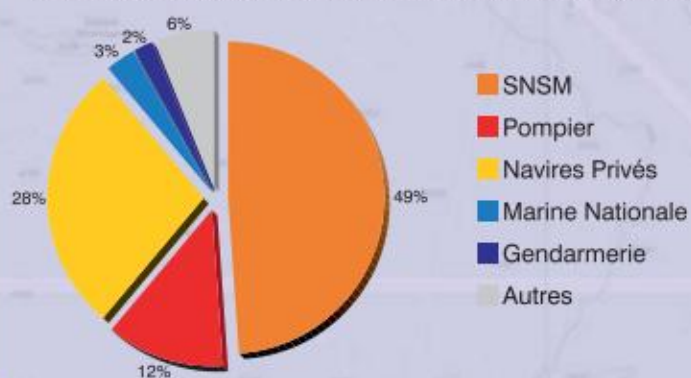
60% des Opérations sont de Juin à Septembre



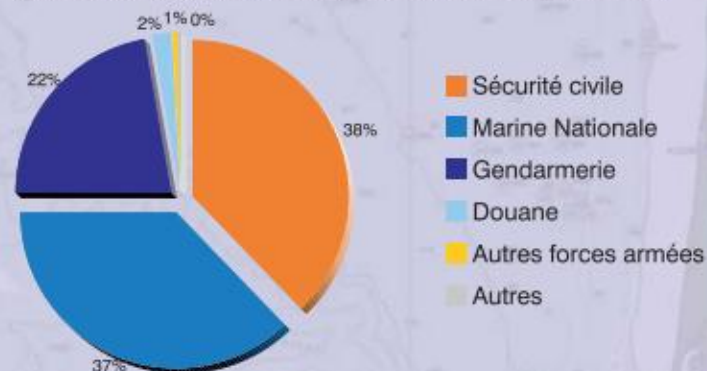
94% des Opérations sont en eaux territoriales



Acteurs du sauvetage : moyens nautiques (temps d'opérations)



Acteurs du sauvetage : moyens aériens (temps d'opérations)

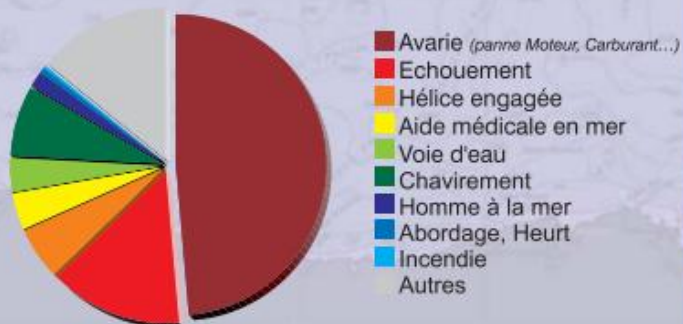


2. CROSS ETEL – Bilan annuel

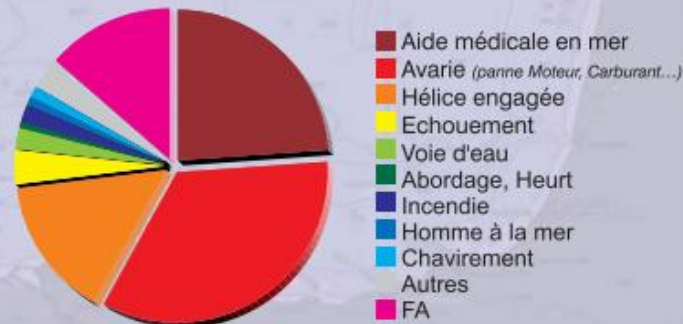


Le CROSSA s'appuie en outre sur les moyens terrestres suivants : Sapeurs Pompiers, Sémaphores, Gendarmerie et SAMU.

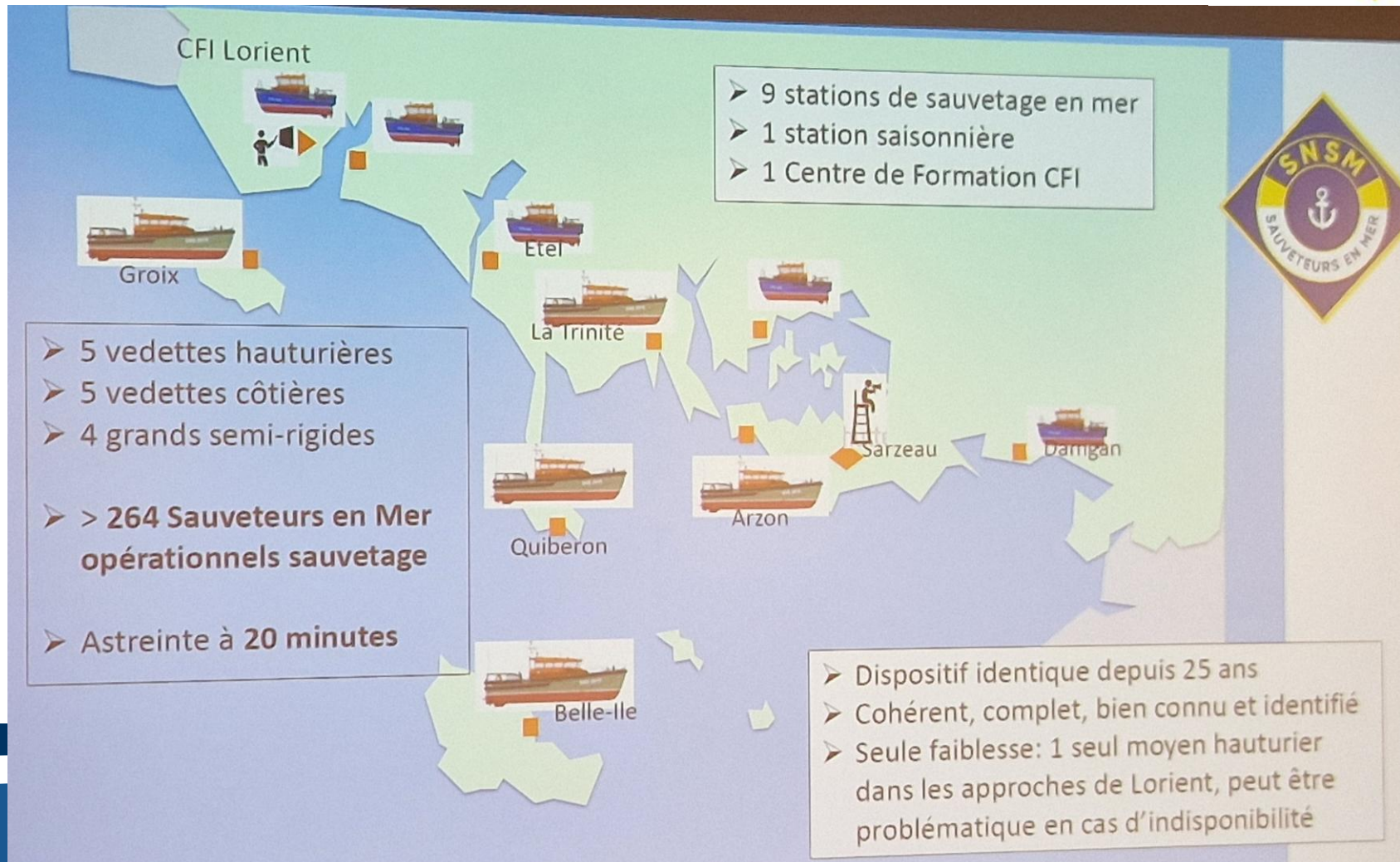
Plaisance : cause des opérations



Pêche professionnelle : cause des opérations



2. L'ORGANISATION DU SAUVETAGE EN MER



3. MISSIONS DE LA SNSM



- SAUVER DES VIES EN MER ET SUR LE LITTORAL



- SE FORMER



- ACTIONS DE PREVENTION

3. MISSIONS DE LA SNSM



3. MISSIONS DE LA SNSM



- **Mission prioritaire: sauvetage de la vie humaine** (tous les bénévoles de la SNSM sont secouristes)
- **Rapidité d'intervention pour éviter qu'un incident se transforme en accident (Appareillage. Inf. à 20mn)**
- Mission secondaire: Sauvetage payant des biens
 - Barème national actuel

Inf. à 7m	7 à 12m	Sup à 12m
450€/h	650€/h	750€/h

- Prochain barème (2026) 900€/h (toutes longueurs)
- **Importance de l'option remorquage dans votre assurance**

4. REMORQUAGE



- Avarie moteur
- Démâtage
- Talonnage
- Échouement
- Voie d'eau
- Avarie de barre
- Incendie
- Avec ou sans blessé(s)



ACTION IMMEDIATE



- **1. Mise en sécurité de l'équipage**
 - Porter les VFI pour TOUT l'équipage
 - Ligne de vie si besoin
 - Ranger tout ce qui traîne à la mer (bouts, câbles)
 - Décision d'appeler les secours
- **2. Signaler l'avarie**
 - CROSS: VHF 16 / Tél 196
 - EPIRB



SART



APPEL DES SECOURS



- **3. Appel des secours: CROSS (comms enregistrées)**
 - Indiquer:
 - Position
 - Nature avarie / urgence / détresse
 - Nombre de POB
 - Blessés
 - Intentions
 - Important: l'appel au 196 donne la position au CROSS

Rappel des messages d'appel



PRIORITÉ	TYPE	SITUATION
1	DETRESSE « MAYDAY »	Lorsqu'un navire ou une personne est sous la menace d'un danger grave et imminent et a besoin qu'on lui vienne immédiatement en aide (voie d'eau importante, incendie, échouement, blessé grave, homme à la mer, ..).
2	URGENCE « PAN PAN »	Signaler une urgence concernant la sécurité du navire (demande de remorquage suite à une avarie,...) ou d'une personne (blessé léger ou malade à bord, consultation médicale).
3	SECURITÉ « SECURITÉ »	Signaler tout danger lié à la sécurité de la navigation (objets dangereux, épaves à la dérive, phares éteints) ou à la météorologie (coup de vent, tempête, rencontre de vents de force supérieure à 7 Beaufort non signalés dans les bulletins réguliers). Ce type de message précède toute émission de Bulletins Météorologiques Spéciaux (BMS) et tout AVis URgent aux NAVigateurs (AVURNAV).
4	ROUTINE	Autres appels qui ne concernent pas la SVH.



4. Conférence à 3: requérant / SNSM / CROSS

- Point de situation sur les problèmes rencontrés (avarie, blessés)
- Actualisation de la position GPS
- Rappel que le remorquage est payant
- Conseils de mise en sécurité
 - Rappel de porter les VFI
 - Prendre une route de sécurité
 - Mouillage d'urgence si proche dangers
- Patron de sortie SNSM
 - Délai de ralliement du requérant (Courreaux Groix: 30 à 40mn)
 - Intentions à l'arrivée sur zone
 - Rappel des consignes de sécurité
- Ensuite: déclenchement par le CROSS

A L'ARRIVEE SUR ZONE



• 5. A l'arrivée sur zone

- Requéran: se signaler (lumière, tél portable, feux à main)
- Point de situation radio et visuel (tour du requéran)
- Transfert d'un équipier secouriste sur le requéran
- Prise en compte du(des) blessé(s) par un secouriste
 - Vedette équipée d'un plan dur, sac PS, DSA, barquette
 - Premiers soins
 - Communications avec le CROSS (SMUR / SAMU maritime / vedette SNSM) pour évacuation victime
 - Évacuation victime par vedette SNSM ou hélitreuillage Dragon 56
- Bateau du requéran:
 - Retour par propres moyens
 - Transfert éventuel d'un équipier pour aider à la manœuvre, rassurer et parer à des avaries supplémentaires éventuelles



• 6. Prise en charge du requérant

- **Cas 1:** blessé et bateau en avarie: 2 moyens SNSM
 - Un moyen SNSM prend en charge la victime
 - Un moyen SNSM prend en charge les autres passagers et le bateau
- **Cas 2:** blessé et navire autonome
 - Evacuation du blessé par vedette SNSM (a/o CROSS) puis retour vers requérant
 - Transfert d'un équipier voileux pour renforcer et rassurer l'équipage
 - Retour du navire du requérant en autonomie
- **Cas 3:** pas de blessé et navire non autonome
 - Remorquage
 - Transfert d'un équipier voileux pour renforcer et rassurer l'équipage

PREPARATION DU REMORQUAGE



• 7. Préparation du remorquage

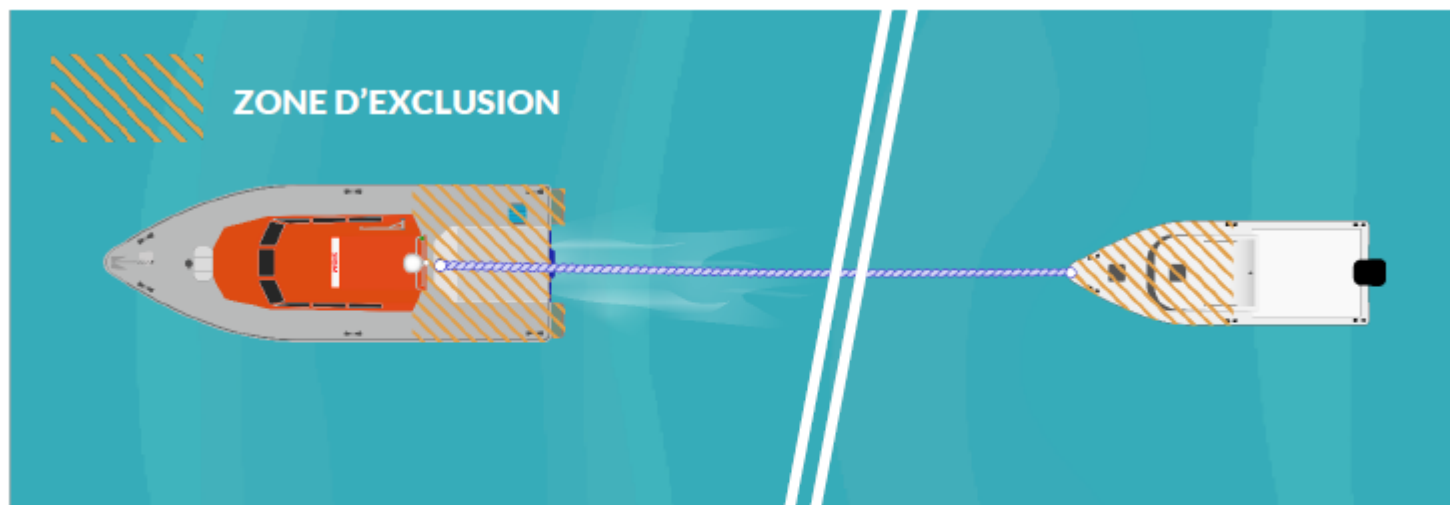
- Dégager la plage avant
- Ranger bouts, voiles
- Se préparer à recevoir:
 - Toulinne
 - Pate d'oie
 - Remorque
- Passer la pate d'oie à l'extérieur du balcon avant et la frapper sur les taquets



PREPARATION DU REMORQUAGE



MISE EN TENSION



Travail sur le pont = pas de tension dans la remorque

Mise en tension = équipage et requérant à l'abri

En route = pont libre (moyen SNSM et requérant)

REMORQUAGE



- **7. Remorquage**

- Eaux claires: remorque longue pour épouser la houle
- Passage citadelle Port-Louis & eaux resserrées: remorque courte (15/20m)
- Vitesse max remorquage: $2,5 \sqrt{\text{longueur en m}}$. Ex: 9m \rightarrow V: 7,5nd

- **8. Arrivée au port**

- Transfert au semi-rigide du port
- Mise à couple pour accostage requérant



MISE A QUAI



Cas n°1 : Embarcation SNSM plus grande que le remorqueur.



Cas n°2 : Embarcation SNSM plus petite que le remorqueur.

5. ABANDON DU NAVIRE



• 1. Dans quels cas ?

- Voie d'eau non maîtrisable
- Chavirage
- Dérive vers dangers

• 2. Préparation évacuation

- Attacher le radeau
- Jeter le radeau à la mer et le gonfler
- Préparer les documents / nourriture / eau à emporter / matériel de sécurité (VHF portable, EPIRB, SART, lunettes de vue)
- Rester à bord tant que le bateau flotte
- évacuer quand le bateau est sur le point de sombrer
- couper le bout qui relie le radeau au bateau



5. ABANDON DU NAVIRE



Rester à bord tant que le navire flotte

On a évacué



5. ABANDON DU NAVIRE



- Hélicoptère de sauvetage



5. PLUS AU LARGE



- Largage d'une chaîne SAR (6, 15, 25 places)



- Déroulement d'un navire de commerce



QUESTIONS ?

