



GUIDE POUR L'ÉLABORATION ET LA MISE EN PLACE D'UNE PROCÉDURE DE RÉCUPÉRATION D'UN HOMME À LA MER POUR LES NAVIRES DE PÊCHE

Suite à la modification de la division 226 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires

Octobre 2022

Avertissements

Ce guide doit être utilisé comme un support pour le choix d'un ou plusieurs dispositifs de récupération d'homme à la mer (ou HLM¹) et pour l'élaboration de la procédure qui doit être propre à chaque navire.

Elle part du principe que l'HLM porte au moment de la chute un EPI² contre le risque de noyade (autrement appelé "VFI"³), équipement obligatoire en cas d'exposition à un risque de chute à la mer.

En revanche, plusieurs cas particuliers ne sont pas pris en compte dans ce guide, il s'agit de :

- HLM suite à un entraînement par l'engin de pêche.

Il n'y a pas eu de consensus avec les marins professionnels consultés sur une procédure à suivre pour ce cas de figure. Cette problématique est trop dépendante de l'engin (filet, casier, bolinche, drague, palangre...), du moment où le marin est entraîné à la mer (avec l'orin de tête, au milieu de la filière, à la fin du filage...), des conditions extérieures (météo, courant, nuit, profondeur d'eau...).

- HLM inconscient et des conditions météorologiques très défavorables.

Pour ce cas de figure, nous n'avons pas identifié (et donc testé) de dispositif permettant la récupération d'HLM sans mise en danger d'un autre marin (les procédures ne mettent jamais un autre membre d'équipage à la mer).

- Effectif à bord du navire inférieur à 3 marins.

C'est un cas rare mais il existe certaines dérogations qui permettent pour des navires de 12 à 24 mètres de prendre la mer avec un effectif de 2 marins. En cas de chute à la mer, le marin restant devra tout mettre en œuvre seul. Cela va impliquer des dispositifs très particuliers.

- Navires neufs.

Des équipements dédiés à une récupération facilitée doivent être intégrés dès la conception afin de ne pas devoir "adapter" le navire existant à cette problématique.

Une note spécifique disponible fin novembre traitera des cas particuliers des navires neufs et des équipages restreints (2 marins).

Toutes ces informations sont reprises, actualisées et téléchargeables sur un site internet dédié : [RECOMER](http://recomer.fr) (recomer.fr).

¹ L'acronyme HLM sera utilisé dans le reste du document

² EPI : équipement de protection individuelle

³ VFI : vêtement de travail à flottabilité intégrée

INTRODUCTION	3
Modification de la division 226	3
PARTIE I : PROCÉDURE DE RÉCUPÉRATION	5
Pourquoi une procédure ?	5
Contenu de la procédure	6
Première étape : alerter et marquer	6
1- Alerter	6
2- Déployer un moyen de repérage et de flottabilité	6
3- Avertir les secours	7
Deuxième étape : manoeuvrer	8
Troisième étape : récupérer	9
Cas n°1 - HLM est physiquement apte et la météo est bonne	9
Cas n°2 - HLM est en difficulté physique et/ou la météo est dégradée	9
Cas n°3 - l'HLM est physiquement apte et la météo est mauvaise	11
Cas n°4 - l'HLM est inconscient et la météo est bonne	11
Quatrième étape : traitement de la victime	11
Cinquième étape : démarche administratives	12
PARTIE II : ÉQUIPEMENTS POUR LA RÉCUPÉRATION	13
Équipements pour repérer visuellement l'HLM	13
1- Bouée de sauvetage équipée d'un feu ou d'un fumigène	13
2- Perche télescopique avec feu	14
Équipements pour permettre la remontée autonome à bord	14
1- Échelle de pilote	14
2- Éléments structurels	14
Équipements pour repêcher l'HLM	15
1- La bouée couronne	16
2- La bouée "Silzig"	17
3- La gaffe de récupération	17
4- Le filet de récupération "Jason's Cradle"	18
Équipements pour sécuriser l'HLM conscient	19
1- Le radeau de survie	19
2- Le 'Jon Buoy'	19
Spécificités liées aux navires et aux métiers pratiqués	20

INTRODUCTION

A compter du 1er janvier 2023, les navires de pêche de 12 à 24 mètres (relevant de la [division 226](#)), devront choisir un dispositif de récupération d'HLM et établir une procédure de récupération d'HLM, connue de tous et régulièrement testée, qui devra être transmise au CSN.

Cette nouvelle obligation introduite dans la division 226, résulte des recommandations émises par le BEAMer suite à un accident survenu à bord du [chalutier La Houle](#), au cours duquel un matelot, malgré les efforts entrepris par l'équipage, n'a pas pu être récupéré et a disparu en mer.

Ce guide vise à aider l'armateur, le patron et tous les membres d'équipage, d'une part à élaborer la procédure de récupération (partie 1) et, d'autre part, à choisir un dispositif de récupération adapté à son navire (partie 2).

Ce document a été réalisé en partenariat avec le [CNPMM](#) en suivant les règles ci-après :

- choix de référents techniques parmi les professionnels (référents choisis par métier pratiqué et par région maritime),
- essais en grandeur réelle lors d'exercices pratiques avec les professionnels afin de valider ou écarter des équipements ou façon de faire,
- utilisation au maximum des équipements présents à bord (drôme de sauvetage et appareils de pêche).

Modification de la division 226

La modification de la division 226 est la suivante :

Création de l'article 226-7.09bis relatif aux dispositions associées à la récupération d'une personne tombée à la mer

Art. 226-7.09 bis Récupération d'une personne tombée à la mer

1. Objectif :

Permettre, quelles que soient les conditions d'exploitation, de récupérer aisément et en toute sécurité une personne tombée à la mer.

2. Exigences fonctionnelles :

2.1. Le dispositif doit être adapté à l'exploitation, et notamment prendre en compte la conception du navire ;

2.2. Le dispositif doit être de conception robuste et compatible avec le port d'un EPI contre la noyade gonflé ;

2.3. Les membres de l'équipage chargés de la mise en œuvre du dispositif doivent être familiarisés avec la procédure d'urgence afférente.

3. Règles :

3.1. Le dispositif doit permettre le franchissement du pavois. A cet effet, les aménagements d'ouvertures dans le pavois, s'ils sont prévus, doivent être conformes aux conditions associées à la délivrance du certificat de franc-bord fixées par le chapitre 2 de la présente division.

3.2. Le dispositif est constitué d'une échelle, harnais, ligne de vie ou de tout autre moyen ou combinaison de moyens et doit permettre à toute personne consciente ou inconsciente tombée à l'eau de remonter ou d'être récupérée à bord du navire en toute sécurité.

3.3. Le dispositif de récupération d'une personne tombée à la mer doit être mis à l'eau de manière sûre et déployé rapidement, en tenant compte de sa disponibilité et de son état de service, et être prêt à être utilisé immédiatement. L'emplacement du dispositif à bord du navire doit être notifié dans la procédure relative à sa mise en œuvre.

3.4. L'utilisation des appareils de levage ou de pêche du navire aux fins de la récupération peut être acceptée, sous réserve de démonstration de sa compatibilité avec les exigences fonctionnelles et les dispositions définies ci-avant.

3.5. L'exploitant transmet pour information une copie de la procédure relative à la mise en œuvre de ce dispositif au centre de sécurité des navires compétent.

3.6. Le chef du centre de sécurité peut demander la réalisation d'un essai du dispositif installé.

4. Dispositions transitoires

4.1. Les navires existants dont la date de pose de quille est antérieure au 1er septembre 2021 se conforment aux dispositions de l'article 226-7.09 bis au plus tard le 31 décembre 2022.

4.2. Les navires neufs dont la date de pose de quille est postérieure ou égale au 1er septembre 2021 se conforment aux dispositions de l'article 226-7.09 bis 6 mois au plus tard à compter de leur visite de mise en service et au plus tard le 31 décembre 2022.

Insertion au sein de l'article 226-7.12 de la référence à ce même dispositif au sein de l'item 1.3.3 relatif aux connaissances des consignes en cas d'urgence pour la sensibilisation des équipages.

PARTIE I : PROCÉDURE DE RÉCUPÉRATION

Pourquoi une procédure ?

Sur un navire de pêche, une chute à la mer est un événement extrêmement grave et potentiellement mortel.

Comme pour d'autres situations d'urgence (incendie, abandon...), quand une personne chute par dessus-bord, il doit y avoir à bord du navire :

- une réaction immédiate des autres membres d'équipage et
- une mise en œuvre rapide d'une procédure d'HLM bien maîtrisée, efficace et sûre.

Parfois, dans une telle situation, il peut y avoir des confusions sur ce que chacun doit faire. Pour éviter cela, une procédure doit exister à bord afin que tout l'équipage sache exactement comment réagir rapidement et efficacement.

Les facteurs clés d'une intervention efficace en cas d'HLM sont :

- avoir un système d'alarme clair et efficace déclenchant une alerte immédiate en cas de chute par-dessus bord ;
- avoir une procédure étape par étape connue de tous grâce à des exercices réguliers;
- avoir un équipement de récupération efficace en état de fonctionnement permanent.

Comme pour toute procédure d'urgence, il est impératif de connaître son rôle mais aussi ceux des autres membres d'équipage puisque, bien évidemment, le marin tombé à la mer ne pourra effectuer les tâches qui lui étaient attribuées.

Il incombe à chaque membre d'équipage des responsabilités différentes :

Responsabilités du patron

- S'assurer que l'équipage est au courant de la procédure
- S'assurer du respect du port de l'EPI contre le risque de noyade (VFI)
- Effectuer une mise en pratique régulière

Responsabilité de l'équipage

- Connaître la procédure
- Porter son EPI contre le risque de noyade (VFI)
- Participer aux mises en pratique

L'HLM

- Connaître les gestes à adopter
- Connaître les équipements

Lors des exercices réguliers, il convient de s'attacher à :

- une inspection de l'état de fonctionnement des équipements ;
- une mise en oeuvre correcte ;

- un ré-arrimage après usage pour une utilisation immédiate.

ATTENTION : la réalisation d'exercices quels qu'ils soient ne doit évidemment pas mettre en danger les membres d'équipage.

Contenu de la procédure

Les exercices pratiques ont montré la pertinence de simplifier au maximum le déroulé des actions et ce dans un souci de clarté et d'efficacité.

La procédure se présente toujours de la même façon :

- ALERTER ET MARQUER
- MANOEUVRER
- RÉCUPÉRER

Une dernière phase (non intégrée dans la procédure) consiste dans le soin à apporter à la victime et le traitement administratif de l'événement (cf partie 4 et 5 de ce chapitre).

Première étape : alerter et marquer

1- Alerter

Chaque marin doit clairement connaître la règle pour la signalisation d'une chute à la mer. Celle-ci peut "simplement" être orale. Le marin qui observe une chute à la mer **crie immédiatement "HOMME À LA MER"** en précisant le bord de chute afin que le marin en passerelle puisse réagir immédiatement. Attention, sur certains navires avec un niveau de bruit important cela peut être insuffisant. La mise en place d'un ou plusieurs boutons d'alarme (en fonction de la taille du navire) sur le pont de pêche peut dans ce cas s'avérer préférable.

2- Déployer un moyen de repérage et de flottabilité

Suite à une chute à la mer, il faut le plus rapidement possible "**marquer**" **physiquement la position afin de faciliter la localisation de l'HLM** (une personne tombée à l'eau est peu visible surtout avec une mer un peu agitée). Pour ce faire, différents moyens de repérage existent en fonction notamment du niveau de luminosité et des conditions de mer. Attention, une grande majorité des EPI contre le risque de noyade (VFI) ne sont pas équipés de lampe.

Le marquage physique s'associe bien évidemment au marquage informatique effectué dès que possible par le patron en passerelle en appuyant sur la touche MOB du logiciel de navigation électronique et/ou par le positionnement émis par la balise individuelle lorsque l'homme à la mer en est équipé.

Le moyen de repérage n'est pas connecté au navire, il est positionné sur le pont de pêche (à proximité d'une ouverture si le pont de pêche est couvert), prêt à être "lancé" rapidement.

Les moyens de repérage testés lors des exercices sont les suivants :

- Perche IOR avec feu (jour et nuit, mer calme et agitée)
- Feu à retournement (nuit)
- Fumigène (jour)

- Lampe flash préalablement incorporée au VFI (nuit)

Le moyen de repérage doit être associé à une flottabilité (relié par une bout flottant d'une quinzaine de mètres entre les deux). Le but de cette flottabilité est de pallier tout dysfonctionnement de l'EPI contre le risque de noyade (VFI) et également de rajouter une réserve de flottabilité pour l'HLM. Cet équipement va également avoir une troisième fonction, elle va permettre la récupération future (le hissage à bord du navire) de l'homme à la mer.

Les équipements de flottabilité sont :

La bouée couronne : elle est principalement dédiée à la flottabilité. Elle s'enfile par les pieds en présence d'un VFI gonflé. Sa rigidité la rend plus stable sur l'eau pour l'homme à la mer mais très inconfortable en cas de hissage à bord.

La bouée "Silzig" : elle permet également une aide à la flottaison mais elle sera bien plus dédiée au tractage de l'homme à la mer jusqu'au navire et surtout à la remontée à bord. Elle peut être stockée ouverte mais doit être lancée fermée (fermeture du mousqueton) afin que l'HLM n'ait plus qu'à la placer sous les aisselles.

La bouée fer à cheval : elle est peu utilisée chez les professionnels. Elle est plus simple à positionner sur l'HLM mais manque clairement de rigidité et ne permet donc pas le hissage à bord.

Le déploiement de ces moyens de repérage et flottabilité doit être le plus rapide possible. Différents couples de moyen de repérage et flottabilité peuvent être associés. Le plus pertinent est sans doute l'**association perche IOR avec feu et bouée Silzig** (liaison de 15 mètres de bout flottant). En effet, les équipements sont facilement stockables sur le pont de pêche, relativement résistants aux chocs, aux UV et aux paquets de mer. Le déploiement est relativement simple et rapide : la perche IOR est stockée "pliée" (longueur 2 mètres) et nécessite d'être "déployée" (longueur 3,5 mètres) et la lampe allumée avant de la jeter. La bouée Silzig est stockée horizontalement (longueur 2 mètres). Le bout flottant peut être stocké à l'abri de la lumière et prêt à être jeté. Il faut également noter qu'un navire pourra plus facilement aborder et embarquer la perche avant de capeler le bout sur le moyen mécanique de hissage (vire-casier, vire-filet, enrouleur...).

Il est essentiel de **positionner un marin-vigie** dont la seule et unique mission est de garder le contact visuel avec l'HLM. Il doit garder un bras tendu vers l'HLM en permanence ou informer verbalement sur la position de celui-ci.

Dans certains cas, il faudra positionner un marin pour faire relais entre le marin-vigie et la passerelle. Cette fonction est essentielle, les exercices ont clairement montré la pertinence de guider le patron dans des situations de stress.

3- Avertir les secours

L'appel aux secours (CROSS) doit se faire le plus en amont possible. Il faut en effet bien comprendre que l'envoi d'un moyen terrestre quel qu'il soit va prendre du temps (mobilisation du personnel et temps de route) mais que celui-ci peut à tout moment être "annulé" si la situation évolue positivement. Par ailleurs, afin de faciliter la communication et d'éviter de perdre du temps, à bord du navire une checklist avec les informations indispensables à donner au CROSS doit être prête.

VHF canal 16 - VHF ASN bouton DISTRESS	
Nom du navire	
Numéro MMSI	
Type d'événement	
Position du navire	
Nombre de marins concernés	
Engins de pêche à l'eau	

La communication avec le CROSS peut être déléguée à un marin si l'équipage est en nombre suffisant. Si c'est le patron qui s'en occupe, il faut qu'il précise clairement au CROSS les périodes où il est occupé par la manœuvre et n'est pas en capacité de répondre ("**je vais entamer la manœuvre de récupération, je vous recontacte dès que possible**").

Deuxième étape : manoeuvrer

Lors de la manoeuvre, le patron doit :

- suivre les consignes du marin positionné en vigie (qui ne quitte pas l'HLM des yeux et qui indique en permanence sa position avec son bras) ;
- utiliser si besoin les indications du logiciel de navigation ;
- éclairer le plan d'eau si nécessaire.

Il faut être en capacité de rendre le navire manoeuvrant très rapidement quelles que soient les activités de pêche en cours.

Deux cas se présentent : le navire est en route ou le navire est en pêche.

Si **le navire est en route**, il peut réagir immédiatement. La manœuvre va alors consister en un demi-tour (Boutakoff, Williamson) afin de revenir le plus rapidement et le plus sûrement possible vers l'HLM.

Si **le navire est en pêche**, il doit se rendre manoeuvrant quasi immédiatement (en libérant son train de pêche, en refillant, en virant, en coupant...). Lors du choix des équipements et de la mise en place de procédure, tous les cas de figures doivent avoir été anticipés par le patron.

Sur un caseyeur, un fileyeur, un chalutier, un dragueur, un bolincheur, un palangrier plusieurs situations nécessitent d'être évaluées (chute à la mer au début, en milieu ou en fin de filage ou de virage). Pour chaque situation, les marins doivent savoir réagir pour rendre le navire manoeuvrant le plus rapidement possible.

Si il est impossible de revenir rapidement sur l'HLM, il faut mettre à disposition de l'HLM un équipement lui permettant d'attendre "en sécurité" (sans trop s'épuiser) le retour du navire (surtout

avec des températures d'eau peu élevées). Le "Jon Buoy" est parfaitement adapté à ce cas de figure (attention cet équipement a tendance à dériver beaucoup en cas de vent important).

Troisième étape : récupérer

L'accostage de l'homme à la mer doit se faire en complète sécurité. En fonction des conditions de mer et de manoeuvrabilité du navire, il faut se rapprocher le plus possible de l'homme à la mer en privilégiant le côté sous le vent (meilleure protection de l'homme à la mer).

La méthode de récupération de l'HLM va dépendre de deux paramètres :

- l'état de la mer (bon, dégradé, très mauvais)
- l'état physique de l'HLM (apte, blessé, inconscient)

Le CROSS doit être avisé de la manoeuvre de récupération envisagée par le patron.

Cas n°1 - HLM est physiquement apte et la météo est bonne

Si l'état de la mer est bon (possibilité d'accoster l'HLM) et que l'HLM est apte, un dispositif de récupération simple va être utilisé. L'échelle de pilote (facilement déployable) va permettre la récupération de l'HLM. Attention à son positionnement, le dernier barreau doit être immergé d'au moins 50 cm. Une porte de bordée ou un système de marches incorporées dans la coque peuvent également être utilisés si le navire en est doté.

L'endroit de récupération de l'HLM est clairement défini dans la procédure (en général sur un côté, au niveau milieu-arrière). C'est l'endroit le plus accessible pour l'HLM (au niveau sécurité et effort physique pour la remontée) et avec un maximum de visibilité pour le patron.

Cas n°2 - HLM est en difficulté physique et/ou la météo est dégradée

Si l'état de la mer est dégradé (impossibilité d'accoster l'HLM en toute sécurité) et/ou que l'HLM est affaibli, le patron va manoeuvrer le navire pour s'approcher suffisamment près de l'HLM pour permettre à un membre d'équipage d'attraper le moyen de repérage préalablement jeté (voir chapitre "alerter et marquer"). Pour ce faire une gaffe assez longue ou un grappin peuvent être utilisés. L'HLM va ensuite être dans un premier temps tracté manuellement par un homme d'équipage puis positionné à l'aplomb de l'endroit où il va être remonté mécaniquement (utilisation des appareils de pêche ou de levage). L'HLM se positionne face à la coque et va utiliser ses pieds et ses mains pour éviter les chocs. Les marins du bord vont hisser mécaniquement l'HLM et l'embarquer manuellement (passage de la lisse).

Comme pour le cas n°1, l'endroit de récupération doit être clairement défini. Il est en général à l'aplomb des appareils de pêche ou de levage. Sur certains chalutiers ou dragueurs il peut se situer à l'arrière du navire. Dans ce cas, le gaffage ou grappinage va s'effectuer sur le côté du navire, le patron va ensuite débrayer avant que l'HLM ne soit envoyé sur l'arrière avant d'être hissé.

Si l'HLM n'a pas saisi le premier équipement de flottabilité (voir chapitre "alerter et marquer"), un second équipement de flottabilité relié au navire cette fois-ci doit lui être envoyé (bouée couronne, bouée Silzig avec un bout flottant d'une quinzaine de mètres). Une fois que l'HLM a capelé l'équipement, il est tracté vers le navire puis hissé à bord comme précédemment.

Certains patrons vont pour diverses raisons (navires moins manoeuvrant...) privilégier une manoeuvre d'encerclement. Dans ce cas, l'équipement de flottabilité est relié à un bout flottant d'une centaine de mètres. Le patron va manoeuvrer le navire jusqu'à ce que l'HLM puisse saisir le bout. Il stoppe le navire et l'équipage tire l'HLM vers le navire (celui-ci est de dos pour éviter de "boire la tasse"). Il est ensuite hissé mécaniquement comme précédemment.



Un bout flottant d'une quinzaine de mètres connecte le marqueur (perche télescopique par ex.) et la flottabilité (bouée couronne par ex.) sur laquelle s'est positionnée l'HLM. Il est préférable de gaffer ou grappiner le bout plutôt que de s'approcher trop près.



L'HLM peut ensuite être halé vers l'endroit du navire où il va être hissé. Pour ce faire, il se met dos au navire pour éviter de boire la tasse.



Lors du hissage, la position de l'HLM doit être face à la coque. En effet, il doit pouvoir s'écarter en s'aidant de ses mains et de ses pieds. Les mouvements du navire génèrent des mouvements brusques de l'HLM notamment vers la coque.

Cas n°3 - l'HLM est physiquement apte et la météo est mauvaise

En cas de très mauvais temps et avec un HLM conscient, l'équipage doit pouvoir proposer à celui-ci de se mettre en sécurité en attendant que les conditions évoluent et qu'il puisse être récupéré en toute sécurité. Un petit radeau de survie (Classe V pro) ou un radeau du bord peut être percuté le long du bord, remis à l'endroit si nécessaire. La bosse du radeau (d'une longueur de 25 mètres) reste connectée au navire. Une fois le navire positionné proche de l'HLM, on laisse dériver le radeau vers l'HLM afin que celui-ci puisse monter à bord. Il peut ensuite attendre en sécurité une amélioration des conditions météorologiques avant d'envisager de repasser à bord du navire.

Cas n°4 - l'HLM est inconscient et la météo est bonne

Si l'HLM est inconscient, il est indispensable de positionner le navire le plus proche possible. Celui-ci pourra ensuite être récupéré grâce à l'équipage et des équipements spécifiques comme les gaffes de récupération ou le filet de récupération "Jason's Cradle". Attention l'utilisation de gaffe de récupération "Hook and Moor" peut être facilitée par l'ajout par exemple d'un point de saisissage plus aisé sur les VFI.

Quatrième étape : traitement de la victime

En cas de besoin, et après concertation avec le CROSS, le CCMM Toulouse⁴ peut assister le bord pour effectuer un diagnostic et préciser les soins à prodiguer dans l'attente du retour à quai.

En plus du soin "classique", il faut prendre en considération qu'une chute à la mer doit être considérée comme un événement de mer important qui peut être psychotraumatique c'est-à-dire

⁴ CCMM Centre de Consultation Médicale Maritime (05.34.39.33.33)

induire un choc psychique pour la victime mais aussi pour le reste de l'équipage. Il existe pour cela un service spécifique dédié aux marins, le CRAPEM⁵ qui peut être contacté à tout moment.

De retour à quai, il est également possible de contacter le médecin du SSGM du quartier maritime ou le médecin traitant.

Cinquième étape : démarche administratives

Pour une prise en charge efficace, le patron doit impérativement déclarer l'événement en accident du travail maritime (RPM 102), remplir un formulaire QCATM et doit absolument consigner l'événement et sa chronologie dans le livre de bord. Il est nécessaire d'effectuer une mise à jour du DUERP lors d'un débriefing commun avec l'équipage.

⁵ Centre Ressource d'Aide Psychologique en Mer (02.40.90.75.01)

PARTIE II : ÉQUIPEMENTS POUR LA RÉCUPÉRATION

Différents matériels peuvent être utilisés pour la récupération de l'HLM. Ceux mentionnés ci-après ont été testés en conditions réelles lors des sessions d'exercices organisées dans le cadre du programme RECOMER. Dans ce cadre, les équipements déjà présents à bord comme les appareils de pêche et/ou de levage, les équipements de la drôme de sauvetage ont été privilégiés.

Équipements pour repérer visuellement l'HLM

Ils sont les premiers équipements à être déployés. Leur fonction première est de permettre le repérage de jour comme de nuit de la position de la chute.

Ils doivent être associés (et reliés par un bout flottant) à d'autres équipements qui vont permettre d'une part d'avoir une flottabilité supplémentaire à l'HLM et d'autre part de faciliter la récupération.

1- Bouée de sauvetage équipée d'un feu ou d'un fumigène

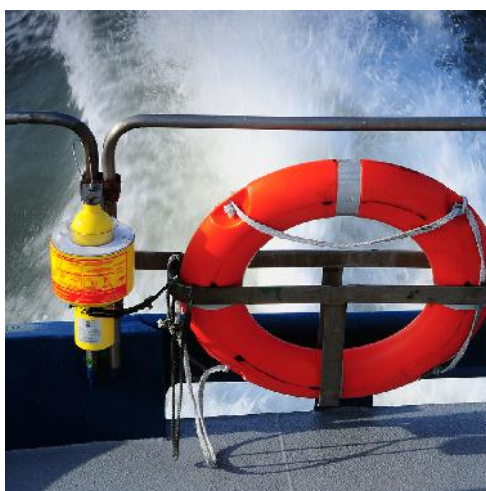
La bouée couronne fait partie de la drôme de sauvetage. Elle peut facilement être associée à un équipement de repérage.



Bouée couronne et feu à retournement



Bouée couronne et lampe flash



Bouée couronne, fumigène et feux

2- Perche télescopique avec feu

Elle se déploie manuellement jusqu'à 3,60 m. Elle est équipée d'un pavillon de signalisation, d'un feu de détresse à LED et d'un bout flottant jusqu'à 5 m. Du fait de sa hauteur sur l'eau, la perche télescopique permet un bon repérage de jour. Elle doit bien sûr être associée à une flottabilité comme une bouée couronne.



Perche télescopique avec feu et bouée couronne

Équipements pour permettre la remontée autonome à bord

1- Échelle de pilote

L'échelle de pilote est obligatoire pour les navires relevant de la division 226. Elle est le moyen le plus aisé pour faire remonter un HLM à condition que celui-ci soit apte physiquement à l'utiliser.

Son positionnement à poste sur le navire doit permettre un déploiement rapide par l'équipage. La longueur de l'échelle doit être adaptée à la hauteur de franc bord du navire. Attention à bien vérifier que le dernier barreau soit immergé d'environ 50 cm afin de faciliter la remontée de l'HLM.



Echelle de pilote

2- Éléments structurels

Certains navires, en général les plus récents, possèdent des éléments structurels qui vont permettre de ne pas avoir à déployer d'équipements pour permettre la remontée de l'HLM.

Pour les marches intégrées, il est préférable de choisir un aménagement de type "barreaux" plus pratique d'utilisation.

L'aménagement d'une ouverture dans le bordé permet à l'HLM de remonter relativement facilement à bord du navire. L'assistance par les autres membres d'équipage est aussi facilitée.






Marches intégrées



Porte de bordée

Équipements pour repêcher l'HLM

L'utilisation des appareils de pêche et de levage est une possibilité pour faciliter le hissage de l'HLM à condition bien sûr d'adapter les liaisons. Pour ce faire, il est nécessaire de tester pour chaque appareil différents gréements et connecteurs pour éviter tout blocage (un connecteur peut bloquer sur une poulie de renvoi) et valider le montage.

Chalutier - dragueur	Enrouleurs, treuils
	 
<p>Sur les chalutiers, il est préférable d'utiliser le treuil de caliorne plutôt que les enrouleurs de chaluts. En effet, il ya plus de hauteur (poulie de renvoi situé en haut du portique) ce qui facilite la manœuvre et celle-ci est légèrement déportée par rapport aux enrouleurs (plus vers l'extérieur du navire).</p> <p>Sur les dragueurs, le hissage de l'HLM se fait par le treuil de caliorne ou l'utilisation des poupées des treuils de funes. L'embarquement se fait par l'arrière ou sur les côtés.</p>	

Points de vigilance : le patron n'a pas ou peu de visibilité sur l'arrière, la présence de l'hélice nécessite de débrayer lorsque l'HLM est en approche, nécessaire coordination entre l'opérateur du treuil et le marin en charge.

Caseyeur - fileyeur

Vire-casiers, vire-filets



L'utilisation du vire-casier (traditionnel ou avec rouleau de lisse) ou du vire-filet permet le hissage de l'HLM.

Points de vigilance : attention aux réglages car il n'y a pas beaucoup de hauteur, sur l'avant les mouvements du navire sont plus importants.

1- La bouée couronne

Élément de la drôme de sauvetage, la bouée couronne peut permettre la remontée de l'HLM. Elle doit être enfilée par les pieds du fait de la présence du VFI gonflé. Avant le hissage, il est nécessaire de vérifier son bon positionnement sous les aisselles afin d'éviter toute blessure. La rigidité de cet équipement rend la manœuvre assez désagréable pour l'HLM.



Bouée couronne

2- La bouée "Silzig"

C'est une bouée souple entourée d'une housse cirée de protection. Elle est munie d'un mousqueton pour réunir les 2 extrémités ainsi que de 2 poignées de halage. Elle doit être lancée fermée. Elle s'enfile par la tête et se positionne sous les aisselles. Lors du hissage à bord, il n'y a pas de contrainte au niveau des dorsales.



Bouée Silzig

3- La gaffe de récupération

Gaffe de mouillage

A l'origine, cette gaffe est proposée pour capeler son amarre sur un anneau de mouillage. Dans le cadre de la récupération de l'homme à la mer, l'objectif est de passer un bout dans la sangle de halage du gilet de l'homme tombé à la mer. Une fois le bout passé, il faut le ramener et le connecter à un appareil de traction (vire filet, mât de charge, caliorne....).



Gaffe de type "Hook & Moor"

Gaffe "GRHM"⁶

Le système consiste à placer l'arceau de sécurité autour de la victime en passant soit par les jambes, soit par la tête. Cet arceau est ensuite glissé sous les bras de l'homme à la mer. On libère l'arceau de l'armature pour le serrer autour de la victime. Ce matériel nécessite un apprentissage compte tenu de la complexité de la manipulation.



Gaffe GRHM

4- Le filet de récupération "Jason's Cradle"

Ce dispositif doit être fixé sur la lisse "prêt à être déployé". Il permet le hissage à bord d'une victime inconsciente, mais également la possibilité à une personne de remonter à bord du navire

La victime est guidée dans le berceau tête la première. Une estrope est tirée pour fermer la boucle. Un levage coordonné et méthodique a lieu et la victime est récupérée en la faisant rouler dans la position horizontale.

⁶ Gaffe de Récupération d'Homme à la Mer



Jason's Cradle

Équipements pour sécuriser l'HLM conscient

Cela concerne le matériel pouvant être mis à l'eau afin de sécuriser l'HLM, soit par conditions météo défavorables soit le temps que le navire retrouve de la manœuvrabilité.

1- Le radeau de survie

Ce matériel fait partie de la drôme de sauvetage. Il est également possible de rajouter un radeau uniquement dédié à la récupération d'un HLM. Il doit être utilisé lorsque les conditions météo sont mauvaises.

L'équipage devra larguer le radeau à proximité de l'homme à la mer tout en gardant la bosse connectée avec le navire.

Le radeau possède une "jupe" sur un côté uniquement. Le marin ne doit pas essayer de remonter sur les autres côtés sous peine de s'épuiser.



Radeau de sauvetage

2- Le 'Jon Buoy'

Le module "JON BUOY" doit être installé à un endroit libre de tout obstacle. Il doit être actionné le plus rapidement possible après la chute à la mer afin que la distance entre celui-ci et la personne tombée ne soit pas trop importante. Son déclenchement s'effectue soit à distance en passerelle, soit manuellement à poste. Lors de son largage le module se gonfle. La personne doit alors le rejoindre et s'asseoir dedans. Cette étape demande une participation active du marin, qui doit se hisser à bord. Le mât du module permet un bon repérage. La sangle accrochée au mât du module permet sa remontée à l'aide des auxiliaires de traction.



Jon Buoy

Spécificités liées aux navires et aux métiers pratiqués

Des paramètres spécifiques sont à prendre en considération pour chaque navire dont :

- la maniabilité du navire,
- la hauteur de franc-bord du navire,
- les équipements de levage et de traction disponibles à bord,
- le ou les endroits où l'HLM peut être récupéré.

D'autres spécificités générales varient suivant les métiers.

Chalutier

- équipage de 3 à 6 marins
- possibilité d'utiliser les appareils de traction (caliorne, enrouleurs)
- hauteur de franc bord pouvant être assez importante
- moins "manoeuvrant" que les fileyeurs, caseyeurs
- remontée de l'HLM par l'arrière ou par le côté

Caseyeur

- équipage de 3 à 7 marins
- possibilité d'utiliser les appareils de traction (vire-casier)
- pont généralement ouvert ou fermé
- navires très "manoeuvrant"
- remontée de l'HLM par l'avant (bâbord ou tribord)

Dragueur

- navires assez polyvalents
- équipage plutôt restreint 3 marins
- possibilité d'utiliser les appareils de traction (mâts de charge et treuil)
- moins "manoeuvrier" que les fileyeurs, caseyeurs
- remontée de l'HLM par l'arrière ou par le côté

Fileyeur

- équipage de 3 à 7 marins
- possibilité d'utiliser les appareils de traction (vire-filet)
- pont généralement couvert
- navires très "manoeuvrant"
- remontée de l'HLM par l'avant (bâbord ou tribord)

Bolincheur

- équipage important 7 marins
- possibilité d'utiliser les appareils de levage et de traction (salabarde, grue)
- pont complètement ouvert
- remontée de l'HLM par l'avant ou côté