

Quand l'EPIRB ne suffit pas...

Le 18 mars dernier 2020, le navigateur écossais Robert Peel, 70 ans, quittait Tyrell Bay sur l'île de Carriacou dans l'archipel des Grenadines à bord de **Kalayaan**, un Sun Odyssey 54, en direction de Porto Rico. M. Peel est décrit par les journaux britanniques comme un navigateur très expérimenté.

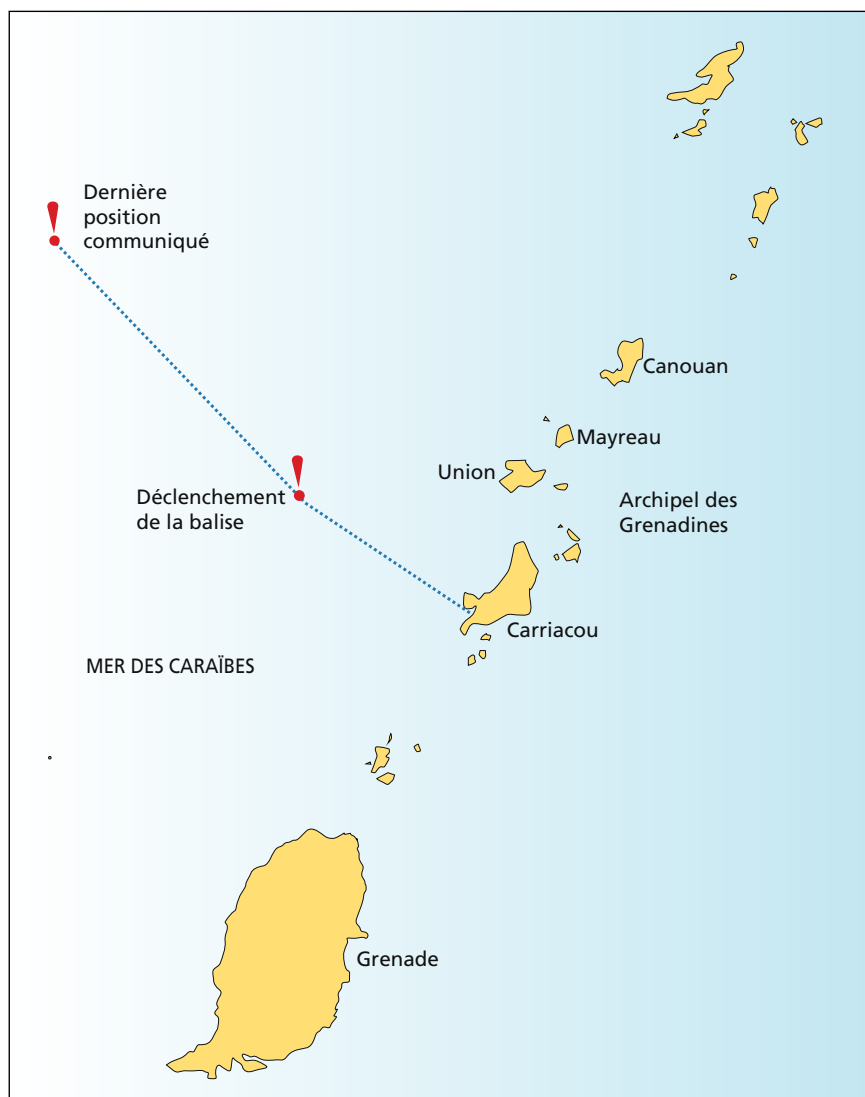
Le 19 mars, la balise enregistrée au nom de Robert Peel émettait un signal de détresse, signal relayé aux centres de coordination de Falmouth en Grande Bretagne et de Trinidad et Tobago aux Antilles. Falmouth parce que M. Peel est un citoyen britannique et Trinidad et Tobago en raison de la position géographique de la situation de détresse qui tombait dans sa zone de responsabilité.

Le site Boatwatch, un réseau de surveillance bénévole qui partage des informations sur les navires dont on est sans nouvelle, rapporte que les centres de coordination de San Juan Porto Rico, de Martinique, de Grenade et de Trinidad et Tobago se seraient lancés la balle sans parvenir à déterminer qui prendrait la responsabilité de mener les opérations.

Le 20 mars, Trinidad et Tobago demandait à une station de sauvetage de Saint-Vincent dans les Grenadines de prendre en charge la recherche. Ce «qu'aurait fait» la station de Saint-Vincent en expédiant un bateau en mission, bateau qui serait retourné au port sans avoir aperçu le naufragé. Durant les cinq journées où la balise de M. Peel a émis, aucune autre opération n'a été menée pour partir à son secours. La dernière posi-



Robert Peel



© L'ESCALE NAUTIQUE

tion communiquée par la balise se trouvait à 49 milles au nord-ouest de Carriacou dans la mer ces Caraïbes. On n'a plus jamais eu de nouvelle de Robert Peel par la suite, toujours porté disparu.

La station de Porto Rico possédait pourtant un avion C130 qui aurait très bien pu décoller rapidement pour tenter de localiser M. Peel. Pire encore, aucun message AMVER (*Automated Mutual Assistance Vessel Rescue System*) n'a été émis, bien que plusieurs navires de commerce aient été présent dans le secteur considéré.

Une histoire similaire s'est déroulée en juin 2019 à 30 milles au large de la Colombie. Un navigateur italien, Rocco Acocella, à bord

d'un trimaran de 8 mètres a activé sa balise personnelle qui a émis pendant 24 h. On n'a jamais eu d'autre nouvelle de ce navigateur qui semble avoir été victime d'un imbroglio de communication entre les services de sauvetage d'Italie et de Curaçao.

La morale de ces tristes histoires nous enseigne qu'il n'existe pas de norme internationale entourant la qualité des interventions des stations de recherche et sauvetage. La vie d'un équipage peut tenir entre les mains d'un fonctionnaire négligeant ou d'une station de recherche au fonctionnement déficient, située dans un pays disposant de faibles moyens.

Le système mondial de détresse et de sécurité en mer et les moyens d'intervention

Le système Cospas-Sarsat, mis en place à partir de 1984, est constitué de trois constellations de satellites qui captent le signal d'alerte des balises de détresse appelées EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) émettant sur la fréquence 406 MHz de la bande de détresse internationale. Lorsque la balise incorpore un GPS, elle transmet la position simultanément avec le message de détresse.

Le message capté par le satellite est relayé vers l'une des 34 stations de Centre de Contrôle de Mission (MCC) réparties autour du monde. Ces stations alertent les centres de coordination des zones géographiques considérées, centres qui ont la responsabilité de lancer la mission de recherche et de sauvetage en faisant appel à des unités de sauvetage.

Au large des côtes canadiennes et américaines, les hélicoptères des gardes côtières peuvent intervenir jusqu'à un maximum de 300 milles nautiques, tandis que les avions ont un rayon d'action de 1 000 milles nautiques. Au-delà de cette distance, les centres de coordination sollicitent le réseau AMVER. Celui-ci monitoré la position de



21 000 navires dans le monde, soit 40 % de toute la flotte marchande. Tous les navires participant peuvent être sollicités par les centres de coordination pour participer à une mission de sauvetage.

Le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSS) a largement prouvé sa fiabilité et les balises EPIRB constituent toujours la meilleure façon de signaler une situation de détresse au large. Les deux exemples cités précédemment ne constituent nullement une défaillance du SMDSS, ni du système satellitaire, mais ils prouvent que de

toute évidence l'activation d'une balise de détresse ne garantit pas l'arrivée des secours.

Dans les circonstances, il est bon de disposer à bord d'un appareil de communication fonctionnant avec la constellation Iridium qui offre une couverture mondiale. Un téléphone, ou encore un appareil de type Garmin inReach qui permet d'émettre des messages texte et de lancer des SOS. Les balises Spot qui fonctionnent avec la constellation Navstar peuvent se trouver hors de portée au milieu de l'océan, alors que la couverture Iridium ne connaît pas de zone aveugle.