

CE QU'IL FAUT SAVOIR AVANT DE S'ÉQUIPER D'UNE BALISE DE DÉTRESSE

Il ne suffit pas de s'équiper d'une balise pour assurer sa sécurité. Sans l'attribution d'un MMSI, une balise est quasi inopérante.

Cette page a été rédigée avec le concours de la direction des Affaires maritimes et du Centre de Contrôle et de Mission Cospas-Sarsat français.



Le vocabulaire à connaître

La signalisation des détresses passe par un ensemble de satellites gérés dans le cadre d'un " système " de transmission de détresse et d'aide à la localisation : **COSPAS-SARSAT**.

Le MMSI est une série de neuf chiffres qui constitue l'identité numérique unique d'un navire au même titre que l'indicatif. Il assure le codage des équipements qui utilisent la technique de l'appel sélectif numérique (ASN ou DSC en anglais) comme les VHF, les BLU ou encore les balises COSPAS-SARSAT et les équipements satellitaires INMARSAT.

Grâce au codage MMSI, les centres de secours sont en mesure d'identifier rapidement un navire en utilisant la base de données mise à disposition par l'ANFR : ils y trouvent des informations tels le nom de navire, les contacts à terre à appeler en cas d'urgence. La plus-value d'un tel système est double. Les centres de secours sont en mesure d'exercer un filtrage car un nombre non négligeable d'appels de détresse sont envoyés par erreur. De plus, ils peuvent déterminer plus précisément les moyens à engager.

Il existe **trois types de balises dans le système COSPAS SARSAT** :

- Maritimes : RLS (Radiobalises de Localisation des Sinistres). En anglais EPIRB (*Emergency Position Indicating Radio Beacons*) ou bien GPIRB (*Global Position Indicating Radio Beacon*) ;
- Aéronautiques : ELTs (*Emergency Locator Transmitters*) ;
- Personnelles : PLBs (*Personal Locator Beacons*).

Il existe principalement **deux types de balises pour le domaine maritime** :

- Les EPIRB permettant :
 - Une identification immédiate (MMSI) ;
 - Un calcul de la position par effet Doppler.
- Les GPIRB équipées d'un système de positionnement automatique tel que le GPS permettant :
 - Une identification immédiate (MMSI) ;
 - Un calcul de la position par effet Doppler ;
 - Une transmission de la position calculée par GPS.

Les balises – des conseils pour s'équiper

(1) **Les PLB ne peuvent pas être codées avec un MMSI** et n'ont pas les caractéristiques requises de résistance au milieu marin. Il est donc conseillé de s'équiper avec une EPIRB / GPIRB qui a toutes les fonctionnalités requises.

(2) Il faut s'assurer que **la balise émet sur 406 MHz**. En effet, COSPAS-SARSAT ne traitera plus les signaux émis sur 121,5 MHz après le 1^{er} février 2009. Cette fréquence sera toutefois maintenue sur les balises 406 MHz et servira au guidage des moyens de secours, une fois ces derniers arrivés sur les lieux du sinistre.

(3) **Le couplage avec un GPS est une sécurité supplémentaire**. Il réduit de façon considérable le délai nécessaire pour localiser la balise, en transmettant une position codée qui sera relayée en quelques minutes aux centres en charge de la coordination de la recherche et du sauvetage. D'autre part, il assure une localisation plus précise du lieu de la détresse.

(4) **Les EPIRB/GPIRB doivent impérativement avoir été recodées avec un MMSI**. Par défaut, elles n'ont qu'un numéro de série qui n'est pas identifiable et qui, en cas de déclenchement de la balise, n'offrira pas la possibilité aux centres de sauvetage de disposer des informations sur le navire, informations grâce auxquelles ils pourraient envoyer au plus vite les secours. Il conviendra donc de se rapprocher d'un installateur pour faire la demande de MMSI. Une fois obtenu, le MMSI devra être intégré au codage de la balise.

(5) On distingue **deux utilisations des balises maritimes** :

- Les EPIRB/GPIRB autolarguables dites « EPIRB/GPIRB de pont » montées dans un container fixé sur le pont et muni d'un largueur hydrostatique permettant une éjection automatique de la balise dès que le container est immergé entre 1,5 m et 4 m de profondeur. La balise est alors activée automatiquement dès le contact avec l'eau de mer.
- Les « EPIRB/GPIRB de survie » qui ne peuvent être déclenchées que manuellement.

(6) Il convient de **s'assurer que les EPIRB/GPIRB sont conformes aux spécifications COSPAS-SARSAT**. Cette conformité est attestée par un numéro d'approbation (*Type Approval* ou TAC) et correspond à un numéro à trois chiffres.

Les liens utiles

COSPAS-SARSAT

• Comment fonctionne **COSPAS-SARSAT** ?¹

• Liste des **balises approuvées**²

Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables

• **La sécurité en mer**³

ANFR

• Le **radiomaritime**⁴ à l'ANFR

¹ http://www.cnes-tv.com/animation/FR_VW_ANI_anim_cospas_20031212.swf

² <http://www.cospas-sarsat.org/Beacons/introTypeApprovedListF.htm>

³ http://www.mer.gouv.fr/securite/00_presentation/index.htm

⁴ <http://www.anfr.fr/index.php?cat=radiomaritime&>