

ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE

Commission de l'équipement,
de l'urbanisme, de l'énergie et des
transports terrestres et maritimes

Papeete, le 04 DEC. 2017

N° 167-2017

RAPPORT

relatif à un projet de délibération relative aux radiocommunications à bord des navires de jauge égale ou inférieure à 160 tonneaux à l'exception des navires destinés au transport des passagers,

présenté au nom de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes,

par Monsieur le représentant Antonio PEREZ

Document mis
en distribution

Le - 4 DEC. 2017

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 8025/PR du 6 novembre 2017, le Président de la Polynésie française a transmis aux fins d'examen par l'assemblée de la Polynésie française, un projet de délibération relative aux radiocommunications à bord des navires de jauge égale ou inférieure à 160 tonneaux à l'exception des navires destinés au transport des passagers.

Contexte

Garantir la sécurité des personnes embarquées à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires est une préoccupation internationale et nationale. Les équipements de radiocommunications en constituent une composante essentielle.

La réglementation aujourd'hui applicable en métropole aux matériels radioélectriques installés à bord des navires, qui diffère suivant le type de navire et sa navigation, résulte notamment des évolutions des conventions internationales afférentes qui ont instauré le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM).

Le SMDSM est un système de radiocommunications qui repose sur les technologies spatiales et terrestres. Son but essentiel est de donner l'alerte, de localiser le sinistre puis d'aider les opérations de recherche et de sauvetage dans des délais les plus courts possibles. En matière de prévention des accidents, le SMDSM permet également de diffuser des renseignements sur la sécurité maritime, des avertissements concernant la navigation, les prévisions météorologiques et d'autres renseignements urgents.

Le dispositif international SMDSM, qui utilise des moyens de télécommunications pour la recherche et le sauvetage en mer et la prévention des accidents maritimes, est entré progressivement en vigueur à compter de l'année 1999. La réglementation qui en est issue est déjà appliquée en Polynésie française par les services de l'État aux navires relevant de sa compétence, à savoir les navires destinés aux transports de passagers et navires de plus de 160 tonneaux.

Concrètement, ses principales fonctions sont de permettre à un navire à la mer d'émettre des messages d'alerte vers un centre à terre, de recevoir de ce centre ou des navires à proximité des alertes de détresse, de pouvoir communiquer avec le centre de recherche et de sauvetage ou avec les autres navires, et d'émettre et de recevoir des renseignements sur la sécurité maritime.

À cet effet, ce système international met en œuvre des procédés modernes de transmission rapide, sûre et automatique, dont les services par satellites INMARSAT, COSPAS SARSAT et prochainement GALILEO et le service mobile maritime de radiocommunication en ondes terrestres VHF et MF/HF (*BLU*) en relation avec des zones océaniques définies.

Les équipements de radiocommunications qui doivent être présents sur un navire sont fonction de la zone dans laquelle il est exploité, ainsi que des services (*satellites et/ou service mobile en ondes terrestres*) assurés dans la région où il est appelé à naviguer.

La Polynésie française a été déclarée par la France en zone A3, qui correspond à la couverture d'un satellite géostationnaire INMARSAT, lequel dispense officiellement d'assurer une couverture VHF, MF/HF par les services à terre. Les fonctions d'alerte, de localisation et de diffusion sont ainsi assurées particulièrement par satellite et sont complétés par des moyens de radiocommunication en ondes terrestres.

Les conventions internationales en radiocommunications ratifiées par la France s'appliquent obligatoirement en Polynésie française. Ne sont toutefois concernés que les navires quittant les eaux polynésiennes pour naviguer dans les eaux internationales ou ralliant un port étranger. À l'intérieur de la Polynésie française et pour les navires relevant de la compétence du Pays, s'applique la réglementation édictée par la Polynésie française, à savoir la délibération n° 82-93 du 16 septembre 1982 portant règlement de la radiotéléphonie à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance de moins de 100 tonneaux de jauge brute.

Toutefois, les équipements de radiocommunication disponibles sur le marché ne sont maintenant que des matériels conformes au SMDSM. Ainsi, les navires neufs ou récents sont équipés de matériels SMDSM et le remplacement d'équipements de radiocommunication à bord des navires immatriculés en Polynésie française se fait avec des matériels SMDSM. La réglementation polynésienne actuellement applicable, qui remonte à 1982, ne prend pas en compte ce système international et est donc devenue obsolète.

Présentation du dispositif

Considérant la nécessité d'élaborer une nouvelle réglementation appropriée qui permette de prendre en compte ces évolutions technologiques passées et récentes, la nécessité d'améliorer la sécurité maritime dans son ensemble et le retour d'expérience des événements de mer de ces dernières années, le présent projet de délibération instaure la réglementation relative aux matériels radioélectriques des navires de jauge brute inférieure ou égale à 160 tonneaux exploités au commerce, à la pêche et à la plaisance, à l'exclusion des navires destinés au transport de passagers.

Le présent projet de réglementation a été établi à partir de la base réglementaire actuellement appliquée en France métropolitaine pour les régions d'outre-mer, à savoir la division 219 sur les radiocommunications pour le système mondial de détresse et de sécurité en mer. L'inventaire des installations existantes à bord des navires et une concertation avec le service de l'État chargé de la contrôler – l'Agence nationale des fréquences (*ANFR*) – et avec la Direction générale à l'économie numérique (*DGEN*) a permis de l'adapter aux spécificités de la Polynésie française.

Au vu de ces consultations, des dispositions transitoires ne sont pas utiles et ne sont pas prévues dans le présent projet de texte, si ce n'est une application différée de six mois pour les navires existants devant remplacer certains matériels.

Ce projet de réglementation prévoit principalement, pour les fonctions essentielles que doivent assurer les navires à la mer (*émission et réception d'alertes, de localisation et de communications*), les installations et matériels spécifiques nécessaires pour les navires de pêche, de charge ou de plaisance en fonction des zones de navigation.

Ces nouvelles dispositions réglementaires auront donc des répercussions limitées car la majorité des navires sont déjà équipés de ces installations.

Tel est en effet le constat qui ressort de l'analyse du ministère en charge des transports intérieurs contenue dans la notice d'impact accompagnant le projet de délibération et qui dresse un état des lieux des conséquences de ce texte pour chaque type de navire :

- Navires de pêche « thoniers » : La flotte est composée exclusivement de navires de type palangrier. Le nombre de navires est à ce jour de 71, en légère progression annuelle et sont exploités exclusivement dans la ZEE Polynésie française.

Ces navires possèdent déjà tous les équipements demandés, à l'exception de l'émetteur récepteur VHF portatif étanche, dont le prix d'achat est compris entre 92 000 et 98 000 F CFP. En contrepartie, l'équipement des navires de pêche en transpondeurs radars SART (*prix moyen de 127 000 F CFP*) ne sera plus obligatoire.

- Navires de pêche « bonitiers » : La flotte de « bonitiers » est composée à ce jour de 41 unités, en stagnation. Ces navires possèdent un permis de navigation en 3^e catégorie qui limite leur zone d'exploitation à 20 milles des côtes mais un bon nombre d'entre eux pratique une activité au-delà de cette limite.

Quasiment tous ces navires possèdent déjà les équipements demandés pour une navigation en 3^e catégorie. Les navires qui n'en possèdent pas devront installer une balise EPIRB à déclenchement automatique, dont le prix d'achat est de 156 000 F CFP.

- Navires de pêche « poti marara » : La flotte de « poti marara » est composée à ce jour de 389 unités, en nette progression annuelle. Ces navires possèdent un permis de navigation en 4^e ou 3^e catégorie restreinte qui limite leur zone d'exploitation entre 5 milles et 15 milles d'un abri de navigation, mais la grande majorité d'entre eux pratique une activité largement au-delà de cette limite.

Tous ces navires possèdent déjà le matériel de radiocommunication VHF demandé mais seulement moins de la moitié a pu bénéficier du programme de financement de la Direction des Ressources Marines et Minières pour s'équiper d'une balise de détresse. Le début de ce programme date maintenant de plus de cinq ans, ce qui nécessite la révision des balises acquises dont les armateurs ne veulent pas supporter le coût. L'entretien des balises, réalisé tous les cinq ans, prévoit le remplacement de la pile au Lithium, le coût actuel étant de 37 000 F CFP par opération de maintenance.

En conséquence et suivant les dernières estimations, près de 140 navires devront acquérir une balise de détresse de type EPIRB, dont le prix d'achat s'élève à 98 000 F CFP.

- Navires de charge : La flotte est composée en grande majorité de petits navires de longueur inférieure à 12 mètres exerçant une navigation en 5^e catégorie. Le nombre de navire est à ce jour de 387, en stagnation.

Ces navires, en majorité dépourvus de matériel spécifique, doivent posséder un émetteur récepteur VHF étanche, fixe ou portatif, dont le prix d'achat est compris entre 77 000 F CFP et 95 000 F CFP.

- Navires de plaisance : Le nombre de ces navires immatriculés en Polynésie française est de 9 493 au 30 septembre 2017. 80 à 85 % de ces navires effectuent une navigation en deçà de 6 milles d'un abri et ne nécessite aucune installation, même si la balise de détresse PLB est recommandée.

Approximativement, la DPAM estime à 1 500 le nombre de navires pratiquant une navigation au-delà de 6 milles d'un abri et devront être équipés d'une VHF fixe. Le prix d'achat de ce matériel par navire est de 77 000 F CFP.

Pour les navires de plaisance qui pratiquent une navigation au-delà de 20 milles d'un abri et en deçà de 60 milles, ceux-ci devront posséder, en complément, une balise de détresse de type PLB. Une balise de type EPIRB est prescrite pour les navires qui effectuent une navigation au-delà de 60 milles d'un abri. Le prix d'achat de ces balises de détresse par navire est respectivement de 29 000 F CFP (*type PLB*) et de 98 000 F CFP (*type EPIRB*).

Cette réglementation permettra, à terme, de réduire ou supprimer les matériels de signalisation pyrotechnique obligatoires à bord des navires (*fusées à parachute, feux à main, fumigènes*) qui posent des problèmes concrets de sécurité et au niveau environnemental, pour leur acheminement, leur stockage, leur utilisation et leur destruction.

Il y a lieu d'indiquer en outre que pour tous les navires qui pratiquent une activité professionnelle et une navigation en 3^e, 4^e ou 5^e catégorie, le projet de délibération prévoit des dérogations à l'acquisition de certains équipements, ce qui limitera son impact financier vis-à-vis des professionnels.

Un arrêté pris en conseil des ministres viendra compléter la délibération, en précisant certaines modalités techniques dont les normes des équipements exigés, les dispositions nécessaires à leur installation et l'entretien de ces matériels (*cf. projet d'arrêté joint à la lettre de saisine n° 8025/PR du 6 novembre 2017*).

Travaux de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes du 29 novembre 2017

L'examen du présent projet de délibération en commission législative a débuté avec une présentation détaillée du dispositif ainsi que des caractéristiques techniques des matériels de sécurité qui devront équiper les navires. L'accent a été mis sur la campagne d'information que le gouvernement devra mener et sur la sensibilisation des professionnels et plaisanciers. Cette campagne devra notamment insister sur l'impact humain et financier des accidents en mer et des opérations de secours mises en œuvre par les services de l'État.

À ce titre, a été évoquée l'idée d'obliger toute personne souhaitant immatriculer son bateau à présenter les factures attestant de l'acquisition des équipements de radiocommunication et des balises de détresse.

La discussion a par ailleurs porté sur des sujets plus généraux, tels que les moyens de contrôle du dispositif d'attribution de carburant détaxé ou les moyens de recherche et d'interception des navires de pêche illégaux.

*
* *

À l'issue des débats, le projet de délibération relative aux radiocommunications à bord des navires de jauge égale ou inférieure à 160 tonnes à l'exception des navires destinés au transport des passagers, a fait l'objet d'un amendement rédactionnel et recueilli un vote favorable unanime des membres de la commission.

En conséquence, la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes, propose à l'assemblée de la Polynésie française d'adopter le projet de délibération ci-joint.

LE RAPPORTEUR

Antonio PEREZ

**ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

NOR : DAM1721989DL-4

DÉLIBÉRATION N°

/APF

DU

relative aux radiocommunications à bord des navires de jauge égale ou inférieure à 160 tonneaux à l'exception des navires destinés au transport des passagers

L'ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Vu la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, ensemble la loi n° 2004-193 du 27 février 2004 modifiée complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 modifiée sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution ;

Vu le code des postes et des communications électroniques applicable en Polynésie française ;

Vu le code des postes et télécommunications en Polynésie française, notamment les articles D232-1 et D 232-9 à D 232-13 ;

Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires ;

Vu la délibération n° 2007-2 du 26 février 2007 relative à la normalisation ;

Vu le règlement des radiocommunications adopté par la Conférence mondiale des radiocommunications (Genève, 1995) ;

Vu l'arrêté n° 2030 CM du 6 novembre 2017 soumettant un projet de délibération à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu la lettre n° /2017/APF/SG du portant convocation en séance des représentants à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu le rapport n° du de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes ;

Dans sa séance du

A D O P T E :

Article 1^{er}.- Les navires français de jauge égale ou inférieure à 160 tonneaux, à l'exception des navires destinés au transport de passagers, doivent être équipés d'installations de radiocommunications conformément aux dispositions de l'annexe à la présente délibération.

Article 2.- Les équipements de radiocommunications visés dans la présente délibération et leur installation doivent être conformes aux dispositions du code des postes et télécommunications en Polynésie française.

Article 3.- La délibération n° 82-93 du 16 septembre 1982 portant règlement de la radiotéléphonie à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance de moins de 100 tonneaux de jauge brute est abrogée.

Article 4.- La présente délibération entre en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant celui de sa publication au Journal officiel de la Polynésie française.

Article 5.- Le Président de la Polynésie française est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au *Journal officiel* de la Polynésie française.

La secrétaire,

Le président,

Loïs SALMON-AMARU

Marcel TUIHANI

ANNEXE

Aux fins de la présente délibération :

1. L'expression "navires neufs" désigne les navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent lors de l'entrée en vigueur de la présente délibération ;
2. L'expression "dont la construction se trouve à un stade équivalent" se réfère au stade auquel :
 - Une construction identifiable à un navire particulier commence ; ou
 - Le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.
3. Les prescriptions spécifiques aux équipements radioélectriques des différents types de navires sont contenues dans les titres pertinents.
4. Aucune disposition de la présente annexe ne peut empêcher un navire, une embarcation ou un radeau de sauvetage ou une personne en détresse d'utiliser tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.
5. Les dispositions particulières concernant les moyens radioélectriques des engins et dispositifs de sauvetage figurent dans la présente annexe.
6. Les obligations d'emport de moyens de radiocommunications sont prescrites suivant la catégorie de navigation, la distance d'éloignement d'un abri de navigation, les services de diffusion de renseignements sur la sécurité maritime assurés dans la zone où chaque navire est appelé à naviguer et suivant le type de navire.
7. Les navires existants se conforment aux prescriptions de la présente annexe au plus tard le premier jour du sixième mois après la date d'entrée en vigueur de la présente délibération.

I - Dispositions générales

I.A. Termes et définitions

Pour l'application de la présente délibération et ses textes d'application, les expressions suivantes ont les significations ci-dessous :

1. "Communications de passerelle à passerelle" désigne les communications ayant trait à la sécurité échangées entre navires depuis les postes de navigation habituels des navires.
2. "Veille permanente" signifie que la veille radioélectrique ne doit pas être interrompue si ce n'est durant les brefs laps de temps pendant lesquels les installations font l'objet d'un entretien ou de vérifications périodiques.

Toutefois, en ce qui concerne la réception des messages AGA (EGC en langue anglaise), la disponibilité de réception doit être au minimum de 98 % telle que définie dans le manuel "SafetyNET International" de l'OMI.

3. "Appel sélectif numérique ASN (DSC en langue anglaise)" désigne une technique qui repose sur l'utilisation de codes numériques dont l'application permet à une station radioélectrique d'entrer en contact avec une autre station ou un groupe de stations et de leur transmettre des messages, et qui satisfait aux recommandations pertinentes de l'Union internationale des télécommunications (UIT).
4. "INMARSAT" désigne l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT), créée le 3 septembre 1976.
5. "Service SafetyNET international" désigne le service d'émissions coordonnées et de réception automatique des renseignements sur la sécurité maritime au moyen de l'appel de groupe amélioré AGA d'INMARSAT (EGC en langue anglaise).
6. « Repérage » désigne les techniques de localisation des navires, d'aéronefs, d'unités ou de personnes en détresse.

7. "Renseignements sur la sécurité maritime RSM (MSI en langue anglaise)" désigne les avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux navires.
8. "Règlement des radiocommunications" désigne le règlement des radiocommunications annexé, ou considéré comme annexé, à la plus récente convention internationale des télécommunications en vigueur à un moment donné.
9. "Zone océanique A1" désigne une zone telle qu'elle peut être définie par un gouvernement contractant et située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes métriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence.
10. "Zone océanique A2" désigne une zone telle qu'elle peut être définie par un gouvernement contractant, à l'exclusion de la zone océanique A1, et située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes hectométriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence.
11. "Zone océanique A3" désigne une zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, située à l'intérieur de la zone de couverture d'un satellite géostationnaire d'INMARSAT et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence.
12. "Abri de navigation" désigne un endroit de la côte où tout navire et son équipage peuvent se mettre en sécurité en mouillant ou accostant, et en repartir sans assistance.
13. "Radiobalise de pont" désigne une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) par satellite fonctionnant sur la fréquence 406 MHz dans le système COSPAS-SARSAT. Elle doit surnager librement sans dispositif additionnel. Elle est munie d'un système de largage la libérant sous l'effet de la pression hydrostatique, son émission est déclenchée soit manuellement, soit automatiquement lorsque la radiobalise est libérée.
14. "Radiobalise de survie personnelle maritime" (PLB maritime) désigne une radiobalise de localisation des sinistres par satellite fonctionnant sur la fréquence 406 MHz dans le système COSPAS-SARSAT et codée avec un numéro d'identification maritime (MMSI). Adaptée au milieu marin, équipée d'un GPS, elle doit surnager librement sans dispositif additionnel. Portée en permanence, son émission est commandée uniquement de façon manuelle.
15. "COSPAS-SARSAT" désigne l'organisation mise en place par accord intergouvernemental du 1er juillet 1988, exploitant un système de satellites aux fins de détresse.
16. "Service de radiocommunications" désigne chacun des services radioélectriques spatiaux et terrestres suivants :
 - 16.1. Service de radiocommunications spatiales qui repose sur l'utilisation de satellites géostationnaires, dans le cadre du service mobile par satellites INMARSAT.
 - 16.2. Service de radiocommunications spatiales qui repose sur l'utilisation de satellites, dans le cadre du service mobile par satellite COSPAS-SARSAT.
 - 16.3. Service mobile maritime en ondes métriques (VHF) dans les bandes comprises entre 156 MHz et 174 MHz.
 - 16.4. Service mobile maritime en ondes décamétriques (HF) dans les bandes comprises entre 4 000 kHz et 27 500 kHz.
 - 16.5. Service mobile maritime en ondes hectométriques (MF) dans la bande comprise entre 1 605 kHz et 4 000 kHz, et dans celle comprise entre 415 kHz et 526,5 kHz.
17. "SMDSM" désigne le système mondial de détresse et de sécurité en mer.
18. "Identité du Système mondial de détresse et de sécurité en mer" désigne l'identité du service mobile maritime (MMSI), l'indicatif d'appel du navire, les identités INMARSAT et l'identité du numéro de série qui peuvent être émis par le matériel du navire et qui sont utilisés pour identifier ce navire.
19. "Navires exploités hors de la couverture en ondes métriques d'une station côtière" désigne soit des navires dont la zone d'exploitation est située au-delà de la portée VHF d'une station côtière ; soit des navires exploités près des côtes, dans une zone où il n'existe pas de station côtière équipée d'installation VHF.

20. Toutes les autres expressions et abréviations qui sont utilisées dans la présente délibération et qui sont définies dans le règlement des radiocommunications et dans la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR), telle qu'elle peut être modifiée, ont les significations données dans ledit règlement et dans la Convention SAR.

I.B Exemptions aux dispositions de la présente annexe

1. Sur un navire, l'autorité compétente peut accorder, à titre individuel, des exemptions partielles ou conditionnelles aux prescriptions aux chapitres IX et X à condition :

1.1. Que ces navires puissent assurer les fonctions énumérées au chapitre II ;

1.2. Que l'autorité compétente ait tenu compte des conséquences que ces exemptions pourraient avoir sur l'efficacité globale du service pour la sécurité des navires.

2. Une exemption peut être seulement accordée aux termes du paragraphe 1 :

2.1. Si les conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale des chapitres IX et X n'est ni raisonnable ni nécessaire ;

2.2. Dans des circonstances exceptionnelles, pour un seul voyage hors de la ou des zones océaniques pour lesquelles le navire est équipé.

II. - Fonctions à assurer

Compte tenu du classement de la zone océanique de la Polynésie française dans le cadre du SMDSM en zone A3, tout navire à la mer doit pouvoir, selon sa catégorie de navigation :

1. Emettre des alertes de détresse dans le sens navire/station côtière par au moins deux moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunications différent.

2. Recevoir des alertes de détresse dans le sens station côtière/navire.

3. Emettre et recevoir des alertes de détresse dans le sens navire/navire.

4. Emettre et recevoir des communications ayant trait à la coordination des opérations de recherche et de sauvetage.

5. Emettre et recevoir des communications sur site.

6. Emettre et recevoir des renseignements sur la sécurité maritime, y compris, s'il y a lieu, lorsque les navires sont au port.

7. Emettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général à destination et en provenance de systèmes ou réseaux de radiocommunications à terre.

8. Emettre et recevoir des communications de passerelle à passerelle.

III. - Principes généraux de conception et d'installation des équipements radioélectriques

1. Dans le choix des matériels et de leurs emplacements à bord du navire, les principes suivants doivent être pris en compte avec un soin particulier :

- les matériels constituant l'ensemble de l'installation doivent présenter une homogénéité et une compatibilité suffisantes pour l'exploitation de l'installation, en particulier dans le cas d'équipements non intégrés ;

- les équipements doivent être conçus et installés de manière à éviter les effets des rayonnements parasites des appareils radioélectriques, informatiques ou de navigation, y compris sur les compas magnétiques ;

- les appareils et les coffrets électriques comportant des circuits de puissance doivent être reliés électriquement à la masse ;

- les coffrets, pupitres et armoires contenant des circuits électroniques doivent comporter des orifices permettant une ventilation naturelle ;

- les équipements installés à la passerelle doivent fonctionner sans provoquer de gêne lumineuse ou acoustique (notamment du fait des imprimantes) pour le personnel de quart.

2. Chacune des imprimantes, lorsqu'elles sont obligatoires, enregistrant les réceptions de RSM (par AGA ou MF/HF) doit être dédiée à son propre système de réception, sans possibilité d'interconnexion.
3. L'onduleur et le chargeur d'alimentation, s'ils existent, doivent être placés de préférence dans un local aéré. L'onduleur doit être de type sinusoïdal, conçu de manière à éviter les rayonnements parasites et conforme aux normes de la commission électrotechnique internationale CEI 60945.
4. Il doit exister une indication de l'heure, fixe, visible de l'installation et d'un fonctionnement sûr.
5. Il doit exister un éclairage électrique fiable et installé en permanence, qui soit alimenté par la distribution radioélectrique et qui permette d'éclairer de manière satisfaisante :
 - les commandes nécessaires à l'exploitation de l'installation radioélectrique ;
 - l'indication de l'heure ;
 - la plaque d'instructions récapitulant les procédures à suivre en cas de détresse, fixée à proximité des appareils concernés.

IV. - Normes

Tout le matériel de radiocommunications installé à bord ou embarqué, à titre obligatoire ou non, doit être conforme aux dispositions de la délibération n° 2007-2 du 26 février 2007 relative à la normalisation.

Un arrêté pris en conseil des ministres précise les normes actuellement en vigueur auxquelles doivent se conformer les matériels.

V. - Autorisations d'usage

Des autorisations d'usage peuvent être accordées par la commission de sécurité compétente, sur demande de l'armateur, à des matériels non approuvés, à condition que le matériel satisfasse aux normes de fonctionnement du chapitre IV ci-dessus et présente les garanties suffisantes de fonctionnement pour la sécurité du navire.

Des autorisations d'usage peuvent être accordées par la commission de sécurité compétente, sur demande de l'armateur, à des matériels spécifiques installés à bord d'un navire et utilisés pour une opération ponctuelle.

En aucun cas, les radiobalises fonctionnant seulement sur les fréquences aéronautiques ne peuvent bénéficier d'une autorisation d'usage.

VI. - Installations d'antennes

1. Antennes VHF, MF, et HF.

Elles doivent être installées dans des endroits dégagés situés dans les hauts du navire et de manière à éviter les interférences électromagnétiques entre elles.

Les récepteurs non spécifiquement dédiés à la veille ASN peuvent utiliser les antennes d'émission ou une antenne spécialisée.

Une antenne dédiée à la veille permanente ASN VHF voie 70 n'est pas exigée.

2. Les Antennes de station terrienne de navire INMARSAT C et de réception AGA doivent être installées conformément à la résolution A 807(19) de l'OMI.

3. Avant mise en service d'un navire neuf, un plan d'antennes doit être soumis à la commission de sécurité compétente pour approbation.

4. Les dispositions du présent chapitre sont précisées par arrêté pris en conseil des ministres.

VII Agencement des installations radioélectriques

1. Toute installation radioélectrique :

1.1. Doit être située et réalisée de telle manière qu'aucune perturbation d'origine mécanique, électrique ou autre ne nuise à son bon fonctionnement et de façon à assurer sa compatibilité électromagnétique avec les autres équipements et systèmes du bord ;

1.2. Doit être située de manière à bénéficier de la plus grande sécurité et de la plus grande disponibilité opérationnelle possibles ;

1.3. Doit être protégée des effets nuisibles de l'eau, des températures extrêmes et autres conditions ambiantes défavorables ;

1.4. Doit comporter bien en évidence sur une plaque inaltérable et fixée à demeure une inscription de l'indicatif d'appel, de l'identité de la station du navire (numéro MMSI) et des autres codes qui peuvent servir pour l'exploitation de l'installation radioélectrique.

2. La commande des voies radio téléphoniques VHF requises pour la sécurité de la navigation doit être immédiatement accessible sur la passerelle de navigation près du poste d'où le navire est habituellement gouverné.

3. Emplacement de la station radioélectrique

3.1. La station radioélectrique peut être :

- soit intégrée à la passerelle de navigation ;

- soit située dans un local radio indépendant dont la cloison donnant sur la passerelle devra être transparente et munie d'une porte non verrouillable.

3.2. Dans tous les cas, depuis le poste où le navire est conduit, il doit être possible, selon l'équipement requis :

- de déclencher les émissions d'alerte de détresse dans le sens navire/station côtière ;

- de percevoir et d'acquiescer les alarmes sonores et visuelles des messages de détresse ;

- de consulter les messages des récepteurs "SafetyNET".

4. Emplacement de la radiobalise de localisation des sinistres.

La radiobalise de localisation des sinistres doit :

- soit être installée à proximité du poste de navigation habituel du navire avec indications permettant son repérage rapide ;

- soit pouvoir être déclenchée à distance depuis ce poste ; cette prescription pourra être satisfaite par l'emport d'une balise de survie supplémentaire située dans le poste de navigation habituel.

Elle doit en outre :

- pouvoir être facilement dégagée manuellement et être portée par une seule personne à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage ;

- pouvoir se dégager et se déclencher par un système de largage automatique si le navire coule ;

- pouvoir aussi être déclenchée manuellement.

L'emplacement est déterminé lors de l'examen des plans du navire par la commission de sécurité compétente.

5. PLB maritime.

En cas de prescription d'une PLB maritime, celle-ci doit être prévue et portée en permanence par le responsable de bord.

6. Emplacement du répondeur radar.

Le répondeur radar et son tube télescopique, qui ne sont pas obligatoires mais qui peuvent exister sur les navires, doivent être installés à l'intérieur de la passerelle de navigation sur un support permettant de le dégager manuellement.

7. Emplacement des émetteurs-récepteurs VHF portatifs SMDSM pour embarcations et radeaux de sauvetage.

Les émetteurs-récepteurs radio-téléphoniques VHF portatifs SMDSM doivent être placés à la passerelle sur le poste de chargement de leurs batteries si elles sont rechargeables.

VIII - Identification des installations radioélectriques

1. Tout navire doit être doté d'un numéro d'identification maritime (MMSI) composé de 9 chiffres, prévu par le Règlement des radiocommunications.

Ce numéro doit être programmé dans les appareils VHF, MF, MF/HF et dans les radiobalises de localisation des sinistres.

Ce numéro doit également être indiqué clairement sur les appareils VHF, MF, MF/HF et sur les corps des radiobalises de localisation des sinistres et figuré sur le permis de navigation du navire.

2. Les stations terriennes de navire INMARSAT doivent être identifiées par un numéro attribué par le fournisseur de service par satellite et être indiqué clairement sur les tableaux de commande.

3. Les numéros MMSI et INMARSAT doivent figurer sur le journal de bord et aux postes où les installations sont exploitées.

4. Les navires à usage professionnel doivent disposer d'un marquage de l'indicatif radio dont les caractéristiques sont fixées par arrêté pris en conseil des ministres.

IX. - Matériel radioélectrique des navires de jauge inférieure ou égale à 160 tonneaux exploités au commerce ou à la pêche, à l'exclusion des navires destinés au transport de passagers.

1. Pour les navires exploités dans une zone sous couverture VHF d'une station côtière, l'installation doit comporter :

1.1. une installation fixe radiotéléphonique VHF permettant d'émettre et de recevoir des alertes ASN sur la voie 70 ;

1.2. un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM, étanche et flottable, pour les navires armés en 2^{ème} catégorie et au-delà ;

1.3. une radiobalise de pont par satellite COSPAS-SARSAT fonctionnant dans la bande des 406 MHz.

Cette RLS est exigée pour les navires armés en 3^{ème} catégorie et au-delà.

Les navires armés en 4^{ème} ou 5^{ème} catégorie de longueur de référence inférieure à 12 mètres peuvent n'être équipés que d'un émetteur-récepteur VHF portatif. Cet émetteur-récepteur VHF doit être étanche et flottant.

Suivant les conditions de navigation et les caractéristiques de la zone concernée, il peut-être prescrit sur ces navires de 4^{ème} et 5^{ème} catégories l'embarquement de radiobalises de survie personnelle PLB maritimes.

2. Pour les navires exploités dans une zone hors de la couverture VHF d'une station côtière, l'installation doit comporter, outre le matériel prescrit aux points 1.1 à 1.3. ci dessus :

- un émetteur-récepteur radiotéléphonique MF/HF ;

- une station terrienne de navire INMARSAT C avec un récepteur AGA ;

- une ou plusieurs radiobalises de survie personnelle (PLB maritimes) à bord d'un navire armé en 4^{ème} ou 5^{ème} catégorie.

3. Sur décision de l'autorité compétente pour la zone d'exploitation, les navires armés en 3^{ème}, 4^{ème} ou 5^{ème} catégorie peuvent être exemptés de tout ou d'une partie des prescriptions figurant aux deux premiers tirets du paragraphe 2 ci dessus.

X. - Matériel radioélectrique des navires de plaisance non destinés au transport de passagers et de jauge inférieure ou égale à 160 tonneaux

Sont applicables aux navires visés par le présent chapitre les dispositions des chapitres IV (Normes), VI (installation d'antennes) à l'exception du paragraphe 3, XI (veilles), XIV (enregistrement des balises de détresse 406 MHz), XV (entretien des balises de détresse 406 MHz), XVI (personnel chargé des radiocommunications) et XVII(journal)

1. Pour les navires effectuant une navigation dans une zone sous couverture VHF d'une station côtière, l'installation doit comporter :

1.1. Pour les navires effectuant une navigation à moins de 6 milles d'un abri, aucune installation n'est exigée ; une balise 406 MHz COSPAS-SARSAT de type PLB maritime est fortement recommandée.

1.2. Pour les navires effectuant une navigation au-delà de 6 milles et moins de 20 milles d'un abri, une installation fixe VHF permettant d'émettre et de recevoir des alertes par ASN et d'assurer une veille permanente par ASN sur la voie 70 ; une balise 406 MHz COSPAS-SARSAT de type PLB maritime est fortement recommandée.

1.3. Pour les navires effectuant une navigation au-delà de 20 milles et moins de 60 milles d'un abri, l'installation doit comporter outre le matériel prescrit au point 1.2., une balise 406 MHz COSPAS-SARSAT de type RLS ou PLB maritime.

1.4. Pour les navires effectuant une navigation au-delà de 60 milles d'un abri, l'installation doit comporter outre le matériel prescrit au point 1.2., une balise 406 MHz COSPAS-SARSAT de type RLS.

2. Pour les navires effectuant une navigation dans une zone hors de la couverture VHF d'une station côtière, l'installation doit comporter, outre le matériel prescrit au point 1.2, une balise 406 MHz COSPAS-SARSAT de type RLS ou PLB maritime pour les navires effectuant une navigation au delà de 6 milles d'un abri.

Pour les navires effectuant une navigation au-delà de 60 milles, la balise 406 MHz COSPAS-SARSAT de type RLS est obligatoire.

XI - Veilles

1. En fonction des équipements prescrits, tout navire à la mer doit assurer une veille permanente :

1.1. Par ASN sur la voie 70 en VHF, si ce navire est équipé d'une installation radioélectrique VHF avec ASN ;

1.2. Sur la fréquence ASN de détresse et de sécurité 2 187,5 kHz, si le navire est équipé d'une installation radioélectrique MF avec ASN ;

1.3. Sur les fréquences ASN de détresse et de sécurité 2 187,5 kHz et 8 414,5 kHz, ainsi que sur au moins une des fréquences ASN de détresse et de sécurité 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz, en fonction de l'heure du jour et de la position géographique du navire, si ce navire est équipé d'une installation radioélectrique à ondes MF/HF avec ASN. Cette veille peut être assurée au moyen d'un récepteur à exploration ;

1.4. Des alertes de détresse transmises par satellite dans le sens côtière-navire, si le navire est équipé d'une station terrienne de navire INMARSAT.

2. Tout navire à la mer doit rester à l'écoute radioélectrique des émissions de renseignements sur la sécurité maritime sur les fréquences de diffusion de ces informations pour la zone où le navire se trouve.

3. Jusqu'à ce que le comité de la sécurité maritime de l'OMI décide de suspendre cette obligation, tout navire à la mer doit rester en permanence à l'écoute de la voie 16 en VHF. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

XII - Sources d'énergie

1. GENERALITES

Les équipements obligatoires, y compris ceux de duplication, et l'éclairage de secours du poste radio sont alimentés par :

- La source principale d'énergie électrique ou par la source d'énergie de secours, si elle existe ;
- La source d'énergie électrique de réserve provenant de la batterie radio.

A bord de tout navire, équipé uniquement en ondes métriques, la source d'énergie de réserve n'est pas imposée lorsque la source principale est située au dessus du pont principal ou au dessus de la marque d'enfoncement maximum et que les circuits alimentant les autres appareils du bord peuvent être isolés rapidement.

Il doit exister une commutation automatique ou manuelle entre les différentes sources d'énergie.

La source d'énergie principale est fournie par l'intermédiaire du tableau électrique principal.

La source d'énergie de secours est fournie par l'intermédiaire du tableau de secours.

La source d'énergie de réserve est constituée de batteries d'accumulateurs spécifiques. Ces batteries ne doivent pas être placées au-dessous du niveau du local où sont installés les appareils constituant l'installation radioélectrique, sauf dérogation accordée par l'Administration. En aucun cas, elles ne devront être placées en-dessous du pont principal. Cette source d'énergie de réserve ne doit alimenter l'équipement radio obligatoire qu'en cas d'absence des sources d'énergie principales et de secours.

Sur les navires de pêche équipés d'une balise VMS (Vessel monitoring system), celle-ci peut être alimentée par la source d'énergie de réserve. Dans ce cas la capacité des batteries radio doit être dimensionnée en conséquence.

Les dispositions particulières sur les circuits d'alimentation, les onduleurs – convertisseurs, les chargeurs, le tableau de distribution, les batteries d'accumulateurs de réserve et l'alimentation en énergie des émetteurs-récepteurs portatifs radiotéléphoniques en ondes métriques sont fixées par arrêté pris en conseil des ministres.

XIII - Entretien des matériels et installations

Doivent se trouver à bord du navire :

- pour chaque équipement, une documentation claire, en langue française, expliquant son fonctionnement ;
- un lot de petit outillage et un lot de fusibles et de témoins de signalisation, dont le détail est précisé par arrêté pris en conseil des ministres.

Les dispositions relatives à l'entretien des matériels et leur installation sont précisées dans un arrêté pris en conseil des ministres.

Elles peuvent prévoir des exceptions pour les navires armés en 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} catégories.

XIV - Enregistrement et codage des balises 406 MHz COSPAS-SARSAT

A. Enregistrement des balises

Les balises 406MHz COSPAS-SARSAT regroupent les radiobalises de pont et les radiobalises de survie personnelle PLB fonctionnant sur la fréquence 406MHz dans le système CORPAS-SARSAT.

L'armateur, le propriétaire ou l'exploitant du navire doit s'assurer que chaque balise 406 MHz embarquée est enregistrée auprès de l'organisme compétent et que les renseignements transmis sont corrects.

La preuve de cet enregistrement doit se trouver à bord en permanence.

Les RLS et PLB maritimes sont toujours codées avec un MMSI.

Pour l'enregistrement des RLS et des PLB maritimes, les renseignements à fournir sont les suivants :

1. Nom du navire ;
2. Identité du service mobile maritime (MMSI) ;
3. Indicatif d'appel radioélectrique (le cas échéant) ;
4. Numéro d'identification du navire (numéro OMI ou numéro national d'immatriculation) ;

5. Brève description du navire (type, longueur et/ou jauge brute) ;
6. Nom, adresse, numéro de téléphone et le cas échéant numéro de télécopieur de la personne qu'il convient de contacter à terre, en cas d'urgence ;
7. Autre numéro de téléphone pouvant être utilisé en cas d'urgence 24 heures sur 24 (autre personne pouvant être contactée à terre) ;
8. Description des installations radioélectriques à bord ;
9. Numéros d'identification de tous les systèmes radioélectriques disponibles.

Pour l'enregistrement des PLB codées avec un numéro de série, les renseignements à fournir sont les suivants :

1. Nom du navire ;
2. Immatriculation ou indicatif radio du navire ;
3. Code id 15hex de la PLB ;
4. Brève description du navire (type et jauge brute ou longueur) ;
5. Nom, adresse, numéro de téléphone et (le cas échéant) numéro de télécopieur de la personne qu'il convient de contacter à terre, en cas d'urgence ;
6. Autre numéro de téléphone pouvant être utilisé en cas d'urgence 24 heures sur 24 (autre personne pouvant être contactée à terre).

B. Organismes compétents

La demande d'enregistrement des balises 406 MHz est à adresser à :

1. Pour les RLS et les PLB maritimes codées avec un MMSI :

Antenne de l'Agence nationale des fréquences en Polynésie française

B .P. 115 – 98713 Papeete - Tahiti

Téléphone : +689 40 46 89 43

Courriel : polynesie@anfr.pf

Enregistrement en ligne auprès de l'ANFR sur le site : <https://maritime-eadministration.anfr.fr/>

Nota : Il est indispensable d'être titulaire d'une licence radio à jour pour saisir en ligne les codes d'accès.

Les demandes formulées sur « papier » à l'ANFR devront être déposées auprès de l'antenne de Polynésie française de l'ANFR à l'adresse ci-dessus.

La licence de bord délivrée par l'Agence nationale des fréquences reprend tous les renseignements utiles concernant l'enregistrement des balises codées avec un MMSI. Elle doit être conservée à bord et peut être réclamée en cas de contrôle.

2. Pour les PLB codées avec un numéro de série :

L'enregistrement se fait sur le registre national des balises 406 MHz, qui est hébergé par le Centre de Contrôle et de Mission Français (FMCC). Il est généralement réalisé par les soins ou par l'intermédiaire du revendeur lors de la vente de la balise. Il appartient donc à l'acquéreur de s'assurer que cette opération a été réalisée. L'enregistrement se fait directement en ligne sur le registre national des balises 406MHz, à l'adresse suivante : <https://registre406.cnes.fr>.

Après demande d'ouverture d'un compte individuel "exploitant" et validation de cette demande par le FMCC, le propriétaire de la balise sera invité à effectuer son enregistrement en ouvrant une fiche "nouvelle balise" et en la validant, après avoir saisi les éléments demandés. La fiche ainsi créée pourra ensuite être modifiée en ligne, lors de chaque changement affectant l'un des renseignements mentionné au point A. ci-dessus.

La fiche est à imprimer et sert de preuve en cas de contrôle.

En cas de difficulté lors de ces opérations, il est possible de contacter le Centre de Contrôle et de Mission COSPAS-SARSAT, qui héberge le registre national des balises 406MHz :

FMCC Cospas-Sarsat

CNES BPI 903 - - 18 avenue Edouard Belin

31400 TOULOUSE Cedex 9

France

Tel : +33(0)5 61 27 46 36 - Courriel : fmcc@cnes.fr.

C. Conditions pour l'affectation d'un MMSI aux PLB maritimes

L'affectation d'un MMSI à une PLB maritime n'est possible que si la balise est :

1. Approuvée de type COSPAS-SARSAT ;
2. Conforme à l'ensemble des dispositions de nature administrative et des exigences essentielles visées au chapitre IV ;
3. Conforme à la norme ETSI EN 302 152 ou à une norme équivalente ;
4. De catégorie 1 (PLB pouvant flotter) telle que définie par la norme ci-dessus sans adjonction d'accessoire ;
5. Équipée d'un système de positionnement par satellites.

La PLB maritime doit pouvoir supporter le protocole de localisation standard pour RLS utilisant un identifiant MMSI (EPIRB-MMSI/Standard Location Protocol en langue anglaise).

D. Codage des RLS et PLB maritimes

A l'exception des PLB embarquées à titre volontaire, qui peuvent être codées avec un numéro de série, toutes les balises 406 MHz RLS ou PLB maritimes doivent être codées avec le MMSI attribué.

Lorsque plusieurs PLB maritimes sont embarquées sur un même navire, il doit être possible de différencier chaque balise à l'aide du numéro spécifique de balise (specific beacon number en langue anglaise) complétant le MMSI. Ce numéro spécifique de balise est compris entre 9 et 15 et doit être différent pour chaque balise : 9 pour la première PLB maritime et de 10 à 15 pour les autres.

XV - Entretien des balises 406 MHz COSPAS-SARSAT

Les dispositions relatives à la procédure d'entretien des balises 406 MHz COSPAS-SARSAT, RLS et PLB maritimes, sont fixées par arrêté pris en conseil des ministres.

XVI - Personnel chargé des radiocommunications

Tout navire doit avoir à bord, selon le cas, une ou plusieurs personnes titulaires des certificats tels que requis par le règlement des radiocommunications. Les prérogatives et les conditions de délivrances des titres sont fixées par l'autorité compétente. Dans le cas où il est embarqué plus d'un titulaire des certificats ci-dessus, l'un d'eux sera désigné comme principal responsable des radiocommunications pendant les cas de détresse.

XVII Journal

Tous les événements intéressant le service des télécommunications relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer doivent être consignés par ordre chronologique dans le journal de bord. Les navires qui possèdent des appareils permettant l'enregistrement automatique par imprimante des renseignements devant figurer sur le journal peuvent n'en reporter que la référence.

XVIII - Rôle d'évacuation

Sur les rôles d'évacuation du navire, il doit être indiqué :

- L'opérateur responsable des communications de détresse et de sauvetage telle que désignée au chapitre XVI ;
- Les personnes chargées, en cas d'évacuation, de porter la radiobalise de localisation des sinistres, les répondeurs radars non obligatoires éventuels et les postes VHF portatifs dans les embarcations et radeaux de sauvetage.