

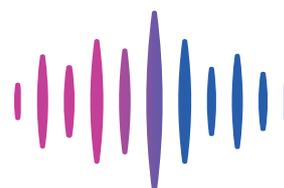
MANUEL DE PREPARATION DU

# CRR MARITIME

EDITION DE MARS 2019 (V13)

CERTIFICAT RESTREINT  
DE RADIOTELEPHONISTE  
DU SERVICE MOBILE MARITIME

Polynésie Française



**ANFR**

AGENCE NATIONALE DES FRÉQUENCES

# SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	5
COMMENT S'INSCRIRE A L'EXAMEN.....	5
LE LIVRET DE PRÉPARATION.....	5
<b>1 CHAPITRE: CONNAISSANCES GÉNÉRALES.....</b>	<b>6</b>
A. DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES.....	6
1. Textes internationaux et nationaux.....	6
2. Mise en œuvre des dispositions réglementaires.....	7
3. Correspondance publique.....	9
B. CONNAISSANCES GÉNÉRALES DU SERVICE MOBILE MARITIME.....	10
1. Catégories de communications dans le service mobile maritime.....	10
2. Définitions des stations dans le service mobile maritime.....	11
3. Fréquences et voies de la bande MF- HAF VHF marine.....	12
4. Sources d'énergie des stations de navire.....	13
C. ALPHABET PHONÉTIQUE INTERNATIONAL ET VOCABULAIRE ANGLAIS NORMALISÉ.....	14
1. Utilisation de l'alphabet phonétique international.....	14
2. Utilisation de signaux de base du vocabulaire normalisé de l'OMI.....	14
<b>2 CHAPITRE: LA RADIODÉLÉPHONIE VHF MF-HF.....</b>	<b>15</b>
A. UTILISATION PRATIQUE DE L'ÉQUIPEMENT EN ONDES MÉTRIQUES.....	15
1. Commandes d'une VHF fixe classique.....	15
2. Appareil VHF portatif.....	15
3. Antenne VHF.....	16
B. UTILISATION PRATIQUE DE L'ÉQUIPEMENT EN ONDES HECTOMÉTRIQUE ET DÉCAMÉTRIQUES (BLU).....	17
1. Commandes d'une BLU classique.....	17
2. Antenne BLU.....	17
C. PROCÉDURES D'EXPLOITATION DES COMMUNICATIONS RADIODÉLÉPHONIQUES.....	18
1. «SVH» et ordre de priorité des communications.....	18
2. Correspondance publique.....	22
<b>3 CHAPITRE: LE SYSTÈME MONDIALE DE DÉTRESSE ET SÉCURITÉ EN MER (SM).....</b>	<b>23</b>
1. Les neuf fonctions du SMDSM.....	23
2. Le concept de zone.....	23
3. Les sous-systèmes du SMDSM.....	25
4. L'organisation SAR.....	25
<b>4 CHAPITRE: LE SOUS-SYSTÈME DU SMDSM.....</b>	<b>26</b>
A. L'APPEL SÉLECTIF NUMÉRIQUE (ASN).....	26
1. Principes généraux de l'ASN.....	26
2. Identités du service mobile maritime (MMSI).....	26
3. Catégories d'appel sur la voie 70.....	27
4. Les équipements VHF ASN fixes et portable.....	27
B. PROCÉDURES DE COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE, D'URGENCE ET DE SÉCURITÉ EN ASN.....	29
1. Communication de détresse avec une VHF ASN.....	29
2. Communication d'urgence avec une VHF ASN.....	35
3. Communication de sécurité avec une VHF ASN.....	35
4. Communication d'urgence avec un VHF ASN.....	35
C. PROTECTION DE FRÉQUENCES DE DÉTRESSE.....	37
1. Comment éviter les interférences et émissions non autorisées.....	37
2. Émissions au cours du trafic de détresse.....	37
3. Protocoles et procédures d'essais.....	37
D. SIGNAUX D'ALERTE ET DE LOCALISATION DANS LE SMDSM.....	39
1. Radiobalise de localisation des sinistres (RLS).....	39
2. Balise personnelle (PLB : Personal Locator Beacon).....	39
<b>ANNEXES AU MANUEL DE PRÉPARATION DU CRR.....</b>	<b>41</b>

# AVANT-PROPOS

En Polynésie française, comme en Nouvelle Calédonie, le CRR est obligatoire afin d'utiliser une radio VHF à bord d'un navire.

## Comment s'inscrire à l'examen

Les modalités d'inscription l'examen sont décrites à l'adresse suivante :  
<https://www.anfr.fr/outre-mer/polynesie-francaise/crr/>

## Le livret de préparation

Ce livret s'adresse aux candidats à l'examen du Certificat Restreint de Radiotéléphoniste (CRR) du service mobile maritime .L'examen consiste en un questionnaire de 20 questions à choix multiples portant sur le programme de l'examen indiqué dans le présent manuel.

La réglementation en vigueur en Polynésie française pour le CRR est décrite dans l'arrêté n°4052 du 28 décembre 1976 concernant les examens d'aptitude professionnelle aux emplois de radiotélégraphistes et de radiotéléphonie à bord des stations de navires<sup>1</sup>.

Elle est donc différente de celle de la métropole qui est-elle décrite dans l'arrêté du 22 février 2011 modifiant l'arrêté du 18 mai 2005 relatifs aux certificats restreints de radiotéléphoniste du service mobile maritime et du service mobile fluvial et aux droits d'examen concernant ces certificats<sup>2</sup>.

LE DÉROULEMENT DE L'EXAMEN CONSISTE À RÉPONDRE À UN QUESTIONNAIRE PAPIER EN FRANÇAIS OU EN TAHITIEN. LE CANDIDAT DISPOSERA D'UNE HEURE ENVIRON. IL FAUT OBTENIR UNE NOTE AU MOINS ÉGALE À 10/20 POUR ÊTRE ADMIS.

EPREUVES DU CRR DU SERVICE MOBILE MARITIME	NOMBRE DE QUESTIONS
RÉGLEMENTATION	4
MATÉRIELS ET ÉQUIPEMENTS	2
PROCÉDURES RADIO	5
INCONTOURNABLES	9

Un exemple de questionnaire est disponible à la page <https://www.anfr.fr/outre-mer/polynesie-francaise/crr/> (rubrique à télécharger).

Vous recevrez les résultats moins d'une dizaine de jours après l'examen.

L'examen ne comporte pas de questions se rapportant aux annexes de ce manuel bien que les informations rapportées soient IMPORTANTES



# CONNAISSANCES GÉNÉRALES

## A. Dispositions réglementaires et administratives

### 1. Textes internationaux et nationaux

#### 1.1 - Organisation Maritime Internationale (OMI)

L'OMI est une institution spécialisée des Nations Unies ayant pour mission principale de renforcer la sécurité en mer. La Convention SOLAS (Safety Of Life At Sea) a pour principal objectif de spécifier des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires marchands afin de garantir la sécurité et la sûreté des navires et de leurs équipages. Le chapitre IV radiocommunications de cette convention énumère les obligations en matière d'équipements radio suivant les bases du SMDSM (Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer). Les obligations en radiocommunications sont complétées et précisées par de nombreuses résolutions et recommandations (à caractère contraignant) : normes minimales de fonctionnement des divers équipements, formation des opérateurs, installations à terre...



#### 1.2 Union Internationale des Télécommunications (UIT)



L'UIT est une institution spécialisée des Nations Unies ayant notamment pour missions de favoriser le développement des télécommunications et de coordonner les réseaux et services mondiaux de télécommunications.

##### 1.2.1 Règlement des Radiocommunications (RR)

Le RR, traite des sujets de radiocommunication maritime (fréquences, procédures d'appel, certificats d'opérateur, licence,...).

##### 1.2.2 Recommandations et base de données de l'UIT

Les recommandations UIT répondent aux textes de l'OMI en précisant les spécifications techniques, les procédures opérationnelles, les mesures de protection des services et équipements du SMDSM.

Les données maritimes transmises à l'UIT par chaque pays sont consultables depuis [www.itu.int](http://www.itu.int) rubrique «MARS» (stations côtières, stations de navire, aides à la navigation, etc.)

#### 1.3 Textes réglementaires en Polynésie française

##### 1.3.1 CRR (arrêté n°4052 du 28 décembre 1976)

Cet arrêté définit que ce certificat est exigible pour l'utilisation de toute station radiotéléphonie de navire

##### 1.3.2 Licence

L'utilisation de certaines fréquences du service mobile maritime est soumise à autorisation ou licence de station de navire.

\* CRR exigé pour certains métiers : formateurs, moniteurs et accompagnateurs en mer, etc.

## 2. Mise en œuvre des dispositions réglementaires

### 2.1 Licence de station de navire

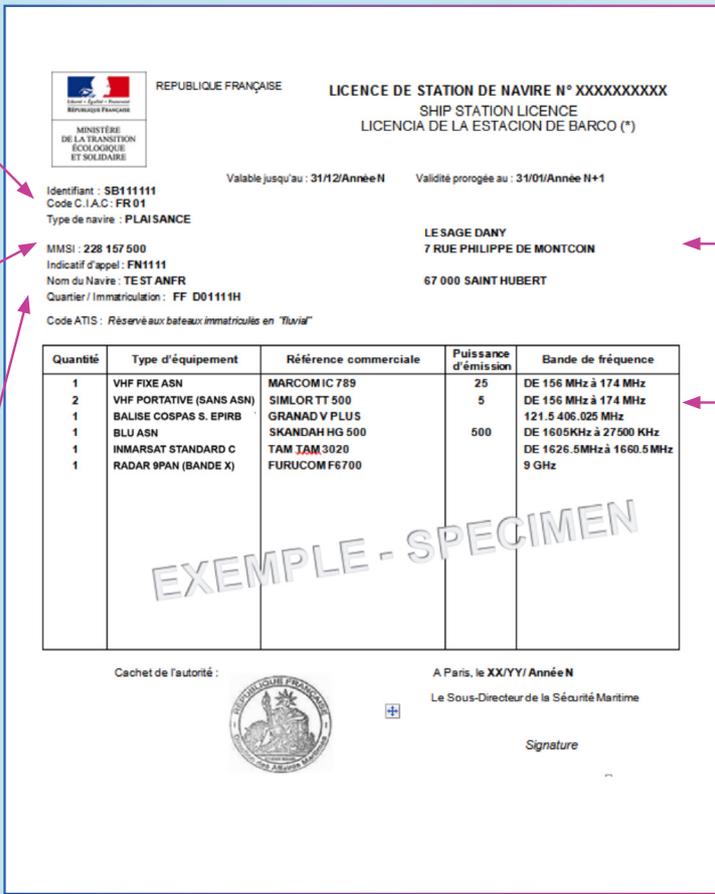
Pour utiliser une radio VHF fixe **ou portative** avec ou sans ASN, une balise de détresse Cospas-Sarsat ou tout autre équipement radioélectrique à bord d'un navire ou d'un bateau fluvial, une autorisation administrative est exigée, celle-ci est appelée « **licence** » (voir ci-dessous), elle n'est pas soumise à paiement, elle est valable un an et renouvelée chaque année. Toute modification de l'installation radio, changement de propriété du navire ou des coordonnées devront être signalés afin de maintenir la licence à jour.

La licence mentionne les coordonnées du titulaire, les informations concernant le navire avec les identifiants MMSI et indicatif d'appel affectés et le détail du matériel radioélectrique embarqué.

CIAC = Mention du code d'identification de l'autorité comptable, le cas échéant (voir ch. I, paragraphe A.3.2)

Le MMSI (Maritime Mobile Service Identity) pour les navires participant au SMDSM (voir ch. III, paragraphe A.2)

- Indicatif d'appel
- Nom du navire
- Quartier et immatriculation



REPUBLICQUE FRANÇAISE  
MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

LICENCE DE STATION DE NAVIRE N° XXXXXXXXXX  
SHIP STATION LICENCE  
LICENCIA DE LA ESTACION DE BARCO (\*)

Valable jusqu'au : 31/12/Année N Validité prorogée au : 31/01/Année N+1

Identifiant : SB111111  
Code C.I.A.C. : FR 01  
Type de navire : PLAISANCE

LE SAGE DANY  
7 RUE PHILIPPE DE MONTCOIN  
67 000 SAINT HUBERT

MMSI : 228 157 500  
Indicatif d'appel : FN1111  
Nom du Navire : TEST ANFR  
Quartier / Immatriculation : FF D01111H  
Code ATIS : Réservé aux bateaux immatriculés en "fluvial"

Quantité	Type d'équipement	Référence commerciale	Puissance d'émission	Bande de fréquence
1	VHF FIXE ASN	MARCOM IC 789	25	DE 156 MHz à 174 MHz
2	VHF PORTATIVE (SANS ASN)	SIMLOR TT 500	5	DE 156 MHz à 174 MHz
1	BALISE COSPAS S. EPIRB	GRANAD V PLUS		121.5 406.025 MHz
1	BLU ASN	SKANDAH HG 500	500	DE 1605KHz à 27500 KHz
1	INMARSAT STANDARD C	TAM TAM 3020		DE 1626.5MHz à 1660.5 MHz
1	RADAR 9PAN (BANDE X)	FURUCOM F6700		9 GHz

EXEMPLE - SPECIMEN

Cachet de l'autorité :  A Paris, le XX/YY/ Année N  
Le Sous-Directeur de la Sécurité Maritime  
Signature

Coordonnées du titulaire

Description succincte des équipements radioélectriques

Pour obtenir une licence, le demandeur doit justifier d'un numéro d'immatriculation délivré par les la Direction Polynésienne des Affaires Maritimes (<https://www.service-public.pf/dpam/>)

### 2.2 Indicatif d'appel et MMSI

Chaque navire ou bateau participant au service radiotéléphonique maritime ou fluvial est doté d'un indicatif d'appel (en anglais : **CALL SIGN**). Il est délivré avec la première licence attribuée au navire ou au bateau et lui restera affecté quels que soient les propriétaires ultérieurs et tant qu'il restera sous pavillon français.

Une identification unique de 9 chiffres est attribuée à la station radio si le navire possède un ou plusieurs équipements radio devant être codés avec un **MMSI** (Maritime Mobile Service Identity).

Le MMSI permet une identification sûre du navire et du propriétaire par les centres de secours en mer en cas de détresse. Il est interdit de réutiliser un **MMSI** attribué à un navire sur une autre embarcation.

En France, c'est l'Agence Nationale des Fréquences (ANFR) qui est déléguée par la Direction des Affaires Maritimes (DAM) pour gérer les licences des stations radioélectriques et délivrer les indicatifs d'appel et MMSI.

## 2.3 Equipements radiomaritimes obligatoires

### • Navires de plaisance

Les navires de plaisance à usage personnel ou de formation d'une jauge inférieure ou égale à 160 tonneaux sont soumis à obligation d'emport d'équipement(s) radioélectrique(s) si la zone de navigation de l'embarcation (à voile ou à moteur) est supérieure à 6 milles d'un abri. La délibération n°2017-125 APF du 14 décembre 2017 précise les zones de navigation et le matériel obligatoire :

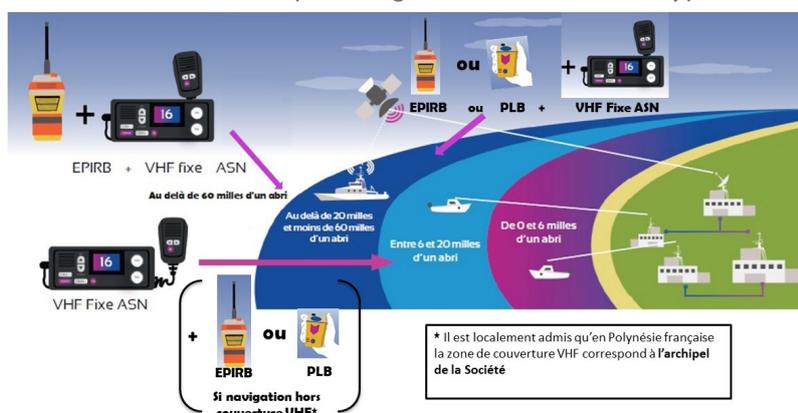


→ Pour les navires effectuant une navigation au delà de 6 milles et moins de 20 milles d'un abri -> VHF fixe ASN et une RLS ou PLB si la navigation est en dehors de la couverture VHF

→ Pour les navires effectuant une navigation au delà de 20 milles et moins de 60 milles d'un abri -> VHF fixe ASN et une RLS ou PLB

→ Pour les navires effectuant une navigation au delà de 60 milles d'un abri -> VHF fixe ASN et une RLS

Dans les cas où la balise de détresse n'est pas obligatoire, un balise de type PLB marine est néanmoins



Note : Si le navire dispose d'une VHF avec ASN, la position du navire (coordonnées GPS) doit, en permanence, être fournie automatiquement afin d'être incluse dans l'alerte de détresse initiale.

### • Navires professionnels

Quelle que soit la catégorie de navigation, une VHF est obligatoire

### • Navires astreints

Un navire est dit «astreint» à une inspection lorsqu'une réglementation internationale et/ou nationale le contraint à être équipé d'équipements radio et que celui-ci est soumis à une visite de sécurité périodique. Une grande partie des navires professionnels français (navires de charge, pêche et passagers) et les navires de plaisance de plus de 24 mètres sont astreints à ces inspections. Les contrôles portent sur la présence des équipements obligatoires, la conformité et le bon fonctionnement de ceux-ci ainsi que la présence d'un (ou plusieurs) opérateur(s) qualifié(s). En France, les inspections «radio» sont effectuées, sous l'autorité des Affaires Maritimes, par des agents de l'ANFR ou par des sociétés habilitées.



## 2.4 Documents radio à bord d'un navire de plaisance équipé d'une VHF

Les autorités de contrôle en mer françaises ou étrangères, gendarmerie, garde-côtes, douanes, peuvent exiger la production immédiate des documents ci-dessous :

→ la licence d'exploitation originale de l'année en cours (affichée si possible)

→ le CRR

→ la procédure à suivre en cas de détresse, fixée à proximité des équipements.

Tout navigateur en difficulté doit pouvoir communiquer rapidement par VHF les deux lettres identifiant son port d'immatriculation suivi du numéro d'immatriculation qui lui a été attribué par l'autorité compétente (voir exemples en bas de page).

Exemple de marquage sur fond clair

PY 5192

Exemple de marquage sur fond foncé

PY 17233

Ces informations doivent être visibles à proximité du poste de pilotage ou à l'intérieur du cockpit. Les marques d'identification internes ou externes sont en chiffres arabes et en caractères latins de couleur claire sur fond foncé ou de couleur foncée.

## 2.5 Conformité des équipements

Les équipements radio embarqués doivent être conformes aux exigences essentielles qui leur sont applicables.



Les équipements installés à bord des navires non astreints à inspection et les navires non professionnels doivent répondre à une directive européenne dite RED (Ancienne R&TTE, également appelée 2014/53/UE) Cette directive européenne est transposée dans le code des postes et des communications électroniques. Ces matériels doivent porter le marquage ci-contre.



Les équipements à bord des navires soumis à inspection et selon leurs obligations au regard de la réglementation internationale doivent répondre soit à la directive européenne dite « MED » (marquage « barre de gouvernail ») soit à la directive communautaire RED. Les matériels relevant de la directive MED doivent porter le marquage ci-contre.



## 2.6 Protection du secret des correspondances

La violation du secret des correspondances est un délit dont les sanctions sont prévues par le code pénal. Il est rigoureusement interdit de faire quelque référence que ce soit à une communication entendue, par inadvertance ou non, sur une voie radio.

## 3. Correspondance publique

---

### 3.1 Système de taxation international

Quelques rares stations étrangères permettent encore de transmettre vers des abonnés téléphoniques à terre des communications à partir de sa VHF. En France, ce service n'existe plus.

Les taxes liées à ces communications sont recouvrées au niveau national par des autorités comptables, organismes publics ou privés reconnus par l'administration du pays qui a délivré la licence d'exploitation. Les autorités comptables sont notifiées à l'UIT qui en publie la liste afin de permettre aux navires de communiquer dans le monde entier.

### 3.2 Code d'Identification de l'Autorité Comptable (CIAC)

L'autorité comptable reconnue reçoit un code d'identification, le CIAC, composé de 2 lettres correspondant à l'Etat dans lequel elle est domiciliée et de 2 chiffres (par exemple : FR01, FR13 ...).

Ce code figure sur la licence. Le code CIAC, de moins en moins utilisé, est exigé dans certains pays pour transmettre des appels téléphoniques (navire-terre) par l'intermédiaire d'une station côtière.



## B. Connaissances générales du service mobile maritime

### 1. Catégories de communications dans le service mobile maritime

La VHF est reconnue pour être un équipement de sécurité indispensable en mer pour tout navigateur en difficulté notamment lorsque la couverture réseau du téléphone portable ne permet plus d'être entendu. Des voies numérotées préprogrammées (« Channel » en anglais) sont dédiées à chaque besoin particulier comme recevoir des informations météo, réserver une place dans un port, contacter un autre navire, participer à une opération de secours, etc.

Deux modes de transmission sont possibles avec une VHF avec Appel Sélectif Numérique (ASN) :

**transmission vocale par radiotéléphonie** = communication de la parole en sélectionnant sur sa VHF la voie appropriée = transmission analogique.

**transmission numérique automatique sur la voie (ou Channel) 70** = ASN = communication par appels codés de messages numériques par sélection sur sa VHF des menus et fonctions appropriées.

#### 1.1 Service des opérations portuaires

Ce service a pour objet la transmission de messages traitant exclusivement de la manœuvre, du mouvement et de la sécurité des navires, dans un port ou au voisinage de celui-ci, entre les navires et stations portuaires ou entre navires.

En Polynésie française la voie **12** est la plus utilisée au port de Papeete et la voie **9** est généralement utilisée dans les autres ports de plaisance

#### 1.2 Communications « navires - navires »

En dehors des situations de sécurité, d'opérations portuaires ou de messages de correspondance publique, les voies réservées aux échanges de « routine » de navire à navire, s'effectuent sur quatre voies VHF **6, 8, 72 et 77**.



#### 1.3 Communications de détresse, d'urgence et de sécurité

TYPE	PRIORITÉ	SIGNAL D'ALARME EN PHONIE	VOIE UTILISÉE EN PHONIE
DÉTRESSE	ABSOLUE	MAYDAY	16
URGENCE	2	PAN PAN	16
SÉCURITÉ	3	SÉCURITÉ	16

#### 1.4 Correspondance publique

Il est possible à partir de quelques stations côtières étrangères qui acceptent la correspondance publique d'obtenir une liaison radio depuis sa VHF avec un abonné téléphonique à terre ou vers un navire hors de portée de l'installation radioélectrique de bord (et réciproquement). Une demande de liaison de correspondance publique s'effectue en général sur la voie **16**.

## 2. Définitions des stations dans le service mobile maritime

Beaucoup de termes et définitions de l'UIT sont reprises dans ce manuel et notamment les définitions des « stations ». La « station du service mobile maritime » se compose d'un ou de plusieurs émetteurs ou récepteurs permettant d'assurer un service de radiocommunication maritime ( ex : VHF fixe ou portative).

### 2.1 Station de navire

C'est une station mobile du service mobile maritime placée à bord d'un navire qui n'est pas amarré en permanence, autre qu'une station d'engin de sauvetage.

### 2.2 Station côtière

C'est une station terrestre du service mobile maritime (il peut s'agir d'une station assurant uniquement des missions de sécurité, d'une station de correspondance publique à but uniquement commercial ou d'une station assurant ces deux activités).

### 2.3 Station portuaire

C'est une station côtière du service des opérations portuaires.

### 2.4 Centres de coordination des secours

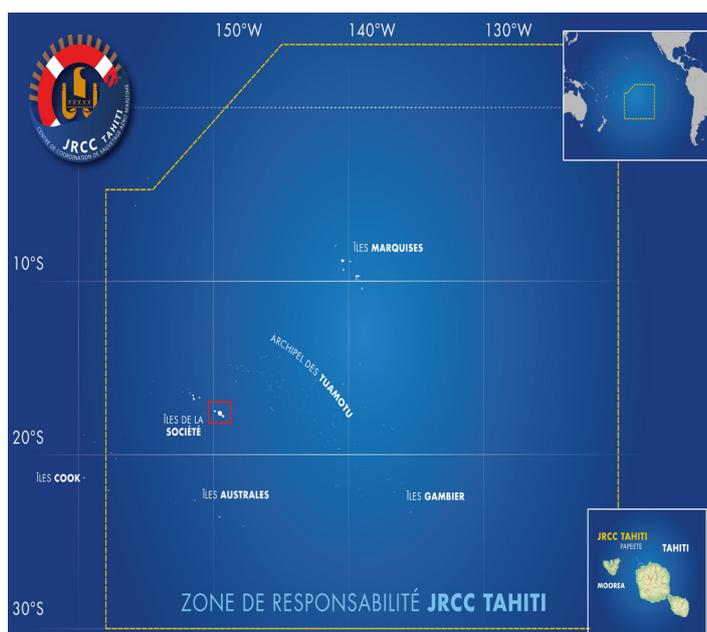
C'est une station côtière responsable des opérations de sauvetage pour une zone déterminée.

En Polynésie française c'est le Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) qui effectue une veille permanente et qui coordonne les opérations de recherche et de sauvetage de la zone maritime et aéronautique.

Environ 500 opérations sont coordonnées par an par le JRCC au profit des navires de pêche, de commerce, de plaisance et des pratiquants de loisirs nautiques. Suivant l'alerte reçue il peut faire intervenir sur zone tous les moyens en homme et en matériel (navire, avion, hélicoptère,..) et contacter les navires à proximité du lieu du sinistre.

La **FEPSM** (Fédération d'Entraide Polynésienne de Sauvetage et de Secours en mer), association constituée de bénévoles, est souvent sollicitée pour intervenir à la demande du JRCC.

Le JRCC assure à la fois une veille téléphonique (16 appel gratuit) et radiophonique en permanence (24h/24h) et complète celle effectuée par les satellites couvrants la zone (constellation INMARSAT et COSPAS SARSAT). La veille radiophonique est effectuée sur le canal VHF 16 dans l'archipel de la Société et sur MF/HF (2 182 kHz et 8 291 kHz) dans les autres archipels.



### 3. Fréquences et voies des bandes MF-HF et VHF marine

#### 3.1 Notion de fréquence

Toute émission radioélectrique est caractérisée :

- par sa fréquence (  $f$  )
- par sa longueur d'onde (  $\lambda$  )
- par sa vitesse de propagation ( célérité :  $c$  ).

Les ondes radioélectriques se propagent dans l'atmosphère à une vitesse de 300 000 km/s.

La fréquence se calcule selon la formule suivante :  $f = c/\lambda$  et se mesure en Hertz (Hz). L'unité de base étant trop petite, on utilise des multiples :

1 kHz (kilo Hertz)	= 1 000 Hz	
1 MHz (Méga Hertz)	= 1 000 kHz	= 1 000 000 Hz
1 GHz (Giga Hertz)	= 1 000 MHz	= 1 000 000 000 Hz

On distingue notamment :

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Les ondes hectométriques :</li> <li>→ Les ondes décamétriques :</li> <li>→ Les ondes métriques :</li> <li>→ Les ondes décimétriques :</li> <li>→ Les ondes centimétriques :</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>MF (Medium Frequency)</li> <li>HF (High Frequency)</li> <li>VHF (Very High Frequency)</li> <li>UHF (Ultra High Frequency)</li> <li>SHF ( Super High Frequency)</li> </ul> |
|---|--|

CATÉGORIES	ABRÉVIATIONS	BANDES DE FRÉQUENCES	LONGUEURS D'ONDES
ONDES HECTOMÉTRIQUES	MF	300 kHz à 3 MHz	1 000 m à 100 m
ONDES DÉCAMÉTRIQUES	HF	3 MHz à 30 MHz	100 m à 10 m
ONDES MÉTRIQUES	VHF	30 MHz à 300 MHz	10 m à 1 m
ONDES DÉCIMÉTRIQUES	UHF	300 MHz à 3 GHz	1 m à 0,1 m
ONDES CENTIMÉTRIQUES	SHF	3 GHz à 30 GHz	0.1 m à 0.01 m

#### 3.2 Fréquences de la bande MF-HFmarine

La bande de fréquences MF (ondes hectométriques) réservée au service maritime s'étend de 1 605 à 3 000 kHz. Leur portée maximum se situe entre 200 et 300 milles. La puissance maximum des équipements radio est de 400 Watts.

La bande de fréquences HF (ondes décamétriques) réservée au service maritime s'étend de 3 000 à 27 500 kHz. Compte tenu des phénomènes de rebonds sur l'ionosphère, la portée peut être mondiale. La puissance maximum des équipements radio est de 1 500 Watts.

Les voies sont numérotées mais elles sont généralement désignées par la fréquence centrale du canal (voir annexe 1)

#### 3.3 Fréquences de la bande VHFmarine

La bande de fréquences VHF réservée au service maritime s'étend de 156 à 174 MHz mais la plupart des équipements VHF fonctionnent dans la bande dite «VHF marine» 156 -162 MHz (de 156.025 MHz à 162.025 MHz).

57 voies VHF sont utilisées dans cette bande de fréquence, elles sont numérotées de 01 à 28 et de 60 à 88 (voir annexe 2).

### 3.3 Voies simplex et duplex

#### Exploitation simplex :

Une même fréquence est utilisée à l'émission comme à la réception (c'est le cas notamment des voies navire – navire). Il faut que chacun communique en alternance pour se comprendre.

**Exemple :** voie 6 (navire – navire), la VHF utilise la même fréquence de 156.3 MHz à l'émission comme à la réception.

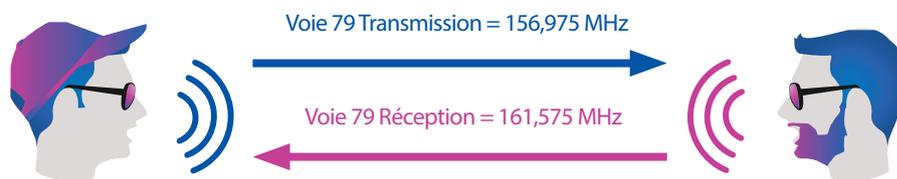


#### Exploitation duplex :

La VHF à bord utilise deux fréquences différentes à l'émission et à la réception. Les opérateurs émettent et reçoivent en même temps (comme au téléphone).

**Exemple :** la voie 79 utilisée localement pour diffuser la météo.

La fréquence est de 156,975 MHz à l'émission par le JRCC, la fréquence de réception sur cette même voie est de 161,575 MHz.



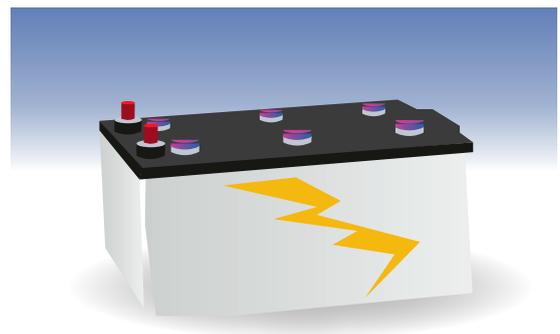
#### Exploitation semi-duplex :

L'une des extrémités de la voie (en général, station de navire) est exploitée en mode simplex ; l'autre extrémité (en général station terrestre) est exploitée en mode duplex. C'est un mode de liaison effectué en alternat en raison de l'impossibilité du navire de pouvoir émettre et recevoir en même temps avec une seule antenne.

## 4. Sources d'énergie des stations de navire

A bord des navires, les sources d'énergie sont constituées de batteries d'accumulateurs qui accumulent de l'énergie électrique en la stockant après une opération de charge. Cette énergie est restituée au fur et à mesure des besoins : c'est l'opération de décharge.

La batterie est l'ultime générateur de courant en cas d'avarie des autres moyens d'énergie.



#### Conseil d'entretien des batteries au plomb

Les batteries au plomb sont les plus utilisées sur les navires mais elles ont l'inconvénient de se décharger lorsqu'elles ne sont pas sollicitées. Il est conseillé de

- Recharger régulièrement vos batterie pour augmenter leur durée de vie.
- Contrôler régulièrement la tension en volts (V) aux bornes de la batterie lorsque celle-ci est au repos (en l'absence de charge ou d'utilisation) ou s'il existe un voyant de contrôle vérifier si celui-ci n'indique pas un défaut de charge.
- Nettoyer régulièrement les cosses de raccordement et les enduire de graisse neutre (vaseline)

**Les batteries doivent être placées dans un endroit ventilé, être maintenues propres et sèches et reposer dans un bac étanche et inaltérable.**

## C. Alphabet phonétique international et vocabulaire anglais normalisé

### 1. Utilisation de l'alphabet phonétique international

L'alphabet phonétique international permet de renforcer la compréhension des mots (nom du navire, indicatif, abréviation) transmis par radiotéléphonie. On épelle les mots ou les nombres en faisant correspondre chaque lettre à un mot convenu dont la première lettre est la même que celle du mot à épeler.

**Exemple :** le mot « MARTIN » sera épelé « MIKE, ALFA, ROMEO, TANGO, INDIA, NOVEMBER ».

#### Table d'épellation de l'alphabet phonétique international

Suivant l'appendice 14 du Règlement des radiocommunications de l'UIT.

Lettre à transmettre	Mot de code	Prononciation du mot de code <sup>1</sup>
A	ALFA	<u>AL</u> FAH
B	BRAVO	BRA <u>VO</u>
C	CHARLIE	<u>TCHAH LI</u> ou <u>CHAR LI</u>
D	DELTA	<u>DEL</u> TAH
E	ECHO	<u>ÈK</u> O
F	FOXTROT	<u>FOX</u> TROTT
G	GOLF	GOLF
H	HOTEL	HO <u>TÈLL</u>
I	INDIA	<u>IN</u> DI AH
J	JULIETT	<u>DJOU LI ÈTT</u>
K	KILO	<u>KI</u> LO
L	LIMA	<u>LI</u> MAH
M	MIKE	<u>MA</u> ĨK
N	NOVEMBER	NO <u>VÈMM</u> BER
O	OSCAR	<u>OSS</u> KAR
P	PAPA	PAH <u>PAH</u>
Q	QUEBEC	<u>KÈ</u> BEK
R	ROMEO	<u>RO</u> MI O
S	SIERRA	SI <u>ER</u> RAH
T	TANGO	<u>TANG</u> GO
U	UNIFORM	<u>YOU NI</u> FORM ou <u>OU NI</u> FORM
V	VICTOR	<u>VIK</u> TAR
W	WHISKEY	<u>OUISS</u> KI
X	X-RAY	<u>EKSS</u> RÉ
Y	YANKEE	<u>YANG</u> KI
Z	ZULU	<u>ZOU</u> LOU

### 2. Utilisation de signaux de base du vocabulaire normalisé de l'OMI

L'OMI a publié un petit fascicule bilingue intitulé « Vocabulaire normalisé de la Navigation Maritime ». Cet ouvrage peut être très utile pour celui qui navigue près des côtes étrangères, l'anglais étant la langue universelle parlée par les opérateurs radio de tous pays (quelques expressions couramment utilisées sont proposées en annexe 5 de ce manuel).

<sup>1</sup> Les syllabes accentuées sont soulignées

# CHAPITRE 2

## LA RADIOTÉLÉPHONIE VHF MF-HF

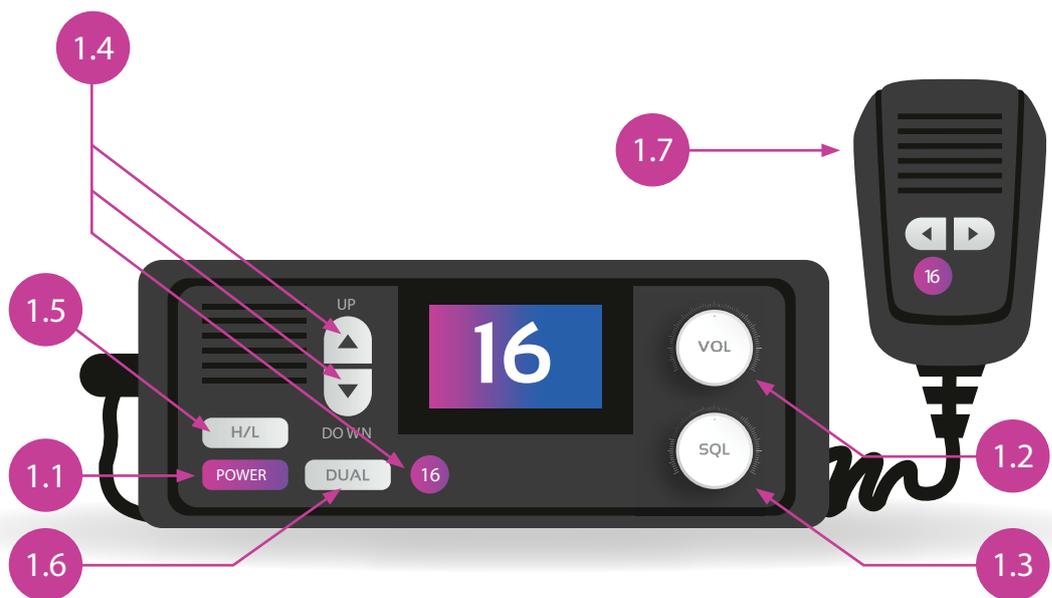
Ce chapitre traite des VHF classiques fixes ou portables et des BLU (MF-HF) utilisées en phonie et des procédures d'appel à suivre lorsque l'on utilise uniquement la voix pour communiquer. Les communications par mode numérique ASN sont décrites en annexe 8.

### A. Utilisation pratique de l'équipement en ondes métriques (VHF)

#### 1. Commandes d'une VHF fixe classique

La figure ci-contre présente un type de VHF dite «classique» sans la fonction ASN ayant pour but de vous familiariser avec les commandes de bases qui se retrouvent aussi sur toutes VHF équipées de l'ASN.

Les étapes de réglage d'une VHF sont quasiment celles énumérées de 1.1 à 1.7 ci-dessous



**Conseil :** le poste radio ne doit pas être installé à moins 50 cm du compas magnétique

##### 1.1 - Mise en service

Un bouton « marche/arrêt » (POWER) permet d'activer et désactiver l'appareil.

##### 1.2 - Commande du volume

Un bouton parfois commun avec la touche marche-arrêt permet de régler le volume sonore.

##### 1.3 - Commande du squelch

Le squelch est un dispositif de réglage de la sensibilité de la réception de la VHF. Il force le récepteur à être silencieux quand celui-ci ne reçoit aucun signal ou lorsque ce signal est inférieur à un certain seuil.

Comment effectuer le réglage :

- se placer sur la voie 16
- régler le squelch au minimum : on entend un bruit de souffle important
- reprendre doucement le réglage en sens inverse jusqu'au silence complet
- revenir légèrement en arrière
- quand le haut-parleur n'émet qu'un « cloc » de temps à autre, le réglage est parfait.

## 1.4 - Sélection et commande des voies

Différents dispositifs existent suivant le type de poste pour sélectionner une voie. Cela peut être un bouton rotatif, des touches « Up » et « Down » ou encore des touches «↑» et «↓».

Il existera toujours un bouton ou une touche avec repère 16 permettant d'accéder directement à la voie 16.

## 1.5 - Commande de la puissance de sortie par bouton ou touche

Généralement appelé « H/L » (High/Low), cette commande offre 2 possibilités :

- être en mode de puissance normale :

**25 watts**

- être en mode de puissance réduite :

**1 watt**

La portée de la VHF dépend de la hauteur de l'antenne et de la puissance utilisée : en puissance normale la portée peut varier de 20 à 30 milles voir au delà. Il est recommandé d'utiliser la puissance réduite dans les zones portuaires et pour toute communication de proximité avec une autre radio pour :

- éviter les brouillages par utilisation simultanée de la même voie par plusieurs navires éloignés de quelques milles,
- réduire la consommation de sa batterie

## 1.6 - Dispositifs et commandes de double veille

Une touche appelée « DUAL » ou « DW » (Dual Watch) permet de veiller la voie de détresse tout en étant positionné sur une autre voie (par exemple la voie 6 navire - navire). À réception d'un signal sur la voie 16, le poste reste positionné sur celle-ci puis bascule sur l'autre voie choisie. Il existe sur certains modèles de VHF une triple veille (TW).

## 1.7 Commande d'alternat

Le combiné raccordé au poste fixe possède une touche PTT (Push To Talk) qui permet d'alterner émission et réception. On reste dans le mode émission tant que l'on maintient la pression sur cette touche. Lorsque l'on a terminé de parler, on doit relâcher la pression pour passer en mode réception et entendre son correspondant.

## 2. Appareil VHF portatif

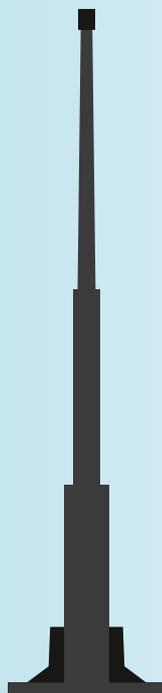


Les commandes de la VHF portative sans ASN sont similaires à une VHF fixe, sa puissance d'émission ne doit pas dépasser 6 watts, ce qui limite sa portée à une dizaine de milles. Elle peut être équipée des 57 voies. La portative permet une liberté de communication quelque soit l'endroit où l'on se trouve sur le navire, il est recommandé de s'équiper d'un équipement étanche possédant un indice de protection à l'immersion suffisant (indice de protection IPx7, IPx8) qui peut flotter.

La portative doit être emportée dans le radeau de secours en cas d'abandon du navire, elle pourra vous aider à alerter et à guider les navires à proximité

Il faut donc s'assurer de la bonne charge de l'accumulateur de l'appareil, l'autonomie est généralement de 8 H. Posséder une batterie de secours peut s'avérer être fort utile.

## 3. Antenne VHF



L'antenne est de type fouet vertical.

Elle a deux objectifs :

1. En émission transformer un maximum d'énergie électrique haute fréquence en énergie électromagnétique de même fréquence
2. En réception capter un maximum d'énergie électromagnétique haute fréquence et la transformer en énergie électrique de même fréquence disponible pour le récepteur.

Pour remplir ce rôle, l'antenne doit être :

- dédiée à son équipement
- conçue pour une utilisation maritime
- accordée à la bande de fréquences de travail de l'émetteur-récepteur
- placée, en théorie, à deux longueurs d'onde (soit 4 mètres en VHF) au moins de tout objet métallique important.

Compte-tenu de la propagation en ligne droite des ondes métriques, et pour assurer une portée maximum, l'antenne doit être placée le plus haut possible. Eloignée de tout objet métallique, elle doit être bien dégagée sans obstacle à proximité. Pour les voiliers, on positionne l'antenne en tête de mat.

Il pourra se révéler très utile de posséder à bord du navire une antenne de secours.

## B. Utilisation pratique de l'équipement en ondes hectométrique et décamétriques (BLU)

### 1. Commandes d'une BLU classique



La figure ci-contre présente un type de BLU dite «classique» sans la fonction ASN dans le but de vous familiariser avec les commandes de bases qui se retrouvent aussi sur toutes BLU équipées de l'ASN. Les réglages à effectuer sur une BLU reprennent quasiment l'ordre ci-dessous de : 1.1 à 1.7

1.1 - Mise en service Un bouton « marche/arrêt » (POWER) permet d'activer et désactiver l'appareil.

1.2 - Commande du volume Un bouton parfois commun avec la touche marche-arrêt permet de régler le volume sonore.

1.3 - Commande du squelch Le squelch est un dispositif de réglage de la sensibilité de la réception de la BLU. Il force le récepteur à être silencieux quand celui-ci ne reçoit aucun signal ou lorsque ce signal est inférieur à un certain seuil. Le réglage est le même que sur la VHF.

1.4 - Sélection et commande des voies Différents dispositifs existent suivant le type de poste pour sélectionner une voie. Cela peut être un bouton rotatif, des touches « Up » et « Down » ou encore des touches «Freq ↑ » et «Freq ↓ ». Il est possible de régler la fréquence d'émission en appuyant sur le bouton Tx ou de réception en appuyant sur le bouton Rx. Il existera toujours un bouton ou une touche avec repère 2182 permettant d'accéder directement à la fréquence de détresse 2182 kHz.

### 2. Antenne BLU

L'antenne d'émission MF-HF doit être placée à la hauteur maximale compatible avec la taille et le type du navire. L'installation de supports convenables pour sa réalisation peut être exigée.

Aucune partie métallique ne doit être, dans la mesure du possible, à moins de 2 mètres d'un point quelconque des antennes d'émission à l'exception du compas magnétique qui ne devra pas se trouver à une distance inférieure à 5 mètres d'une antenne.

L'antenne de réception MF-HF, lorsqu'elle existe, doit être située aussi loin que possible des antennes d'émission.



## C. Procédures d'exploitation des communications radiotéléphoniques

### 1. « SVH » et ordre de priorité des communications

La fonction essentielle d'une station radioélectrique maritime est d'assurer la transmission et la réception des messages relatifs à la Sauvegarde de la Vie Humaine en mer (SVH). Ces messages s'adressent à tout navire à proximité et à toute station côtière et les émissions s'effectuent sur la fréquence internationale d'appel et de détresse (voie 16). Les messages SVH sont de 3 types, reconnaissables à l'utilisation d'un mot (ou groupe de mots) prononcé et compris dans toutes les langues (ex : MAYDAY). Ces appels, émis sur ordre du commandant ou du patron, ou du chef de bord, s'adressent à tout navire et à toute station côtière

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

#### 1.1 Communications de détresse (Voie 16)

• Appel de détresse : MAYDAY (prononcer « m'aider »).

- « MAYDAY » (prononcé trois fois) ;
- « ICI », en anglais « THIS IS » ;
- le nom du navire (prononcé trois fois) ;
- l'indicatif d'appel du navire (épelé une fois) ;
- ou tout autre identification.

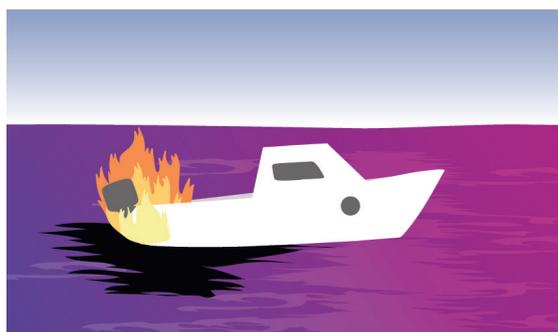
Suivra ensuite, le message de détresse :

• Texte du message de détresse

- rappel une fois : MAYDAY – nom du navire - Indicatif (ou tout autre identification), la position du navire : absolue (coordonnées géographiques) ou relative (par rapport à un point fixe bien connu) ;
- la nature de la détresse ;
- le type d'assistance requise ;
- le nombre de personnes à bord ;
- les intentions du responsable du navire ;
- tout renseignement destiné à faciliter les secours.

Le message sera répété, autant de fois qu'il sera possible, jusqu'à ce qu'une station côtière ou un navire ait répondu.

**Exemple :** le navire MANAVA est en feu, les 5 personnes à bord quittent le navire.



	EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
 Appel de détresse	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY ICI MANAVA, MANAVA, MANAVA, Indicatif Foxtrot, X-Ray, Foxtrot, Alfa *	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY THIS IS MANAVA, MANAVA, MANAVA Call sign Foxtrot, X-Ray, Foxtrot, Alfa *
 Message de détresse	MAYDAY MANAVA FXFA A deux mille au nord est de Papeete Feu à bord Demandons assistance immédiate 5 personnes à bord Quittons le navire À vous	MAYDAY MANAVA FXFA Two miles North east from Papeete Vessel on fire Require immediate assistance 5 persons on board Leaving the vessel Over

\* L'indicatif du navire doit être épilé en utilisant alphabet phonétique international

#### • Accusé de réception d'un message de détresse :

À la réception d'un message de détresse, tout navire doit :

- cesser toute transmission et écouter ;
- noter soigneusement le contenu du message en restant à l'écoute sur la voie 16 ;
- attendre un certain temps pour permettre à une station côtière de répondre ;
- si aucune station n'a répondu dans un délai raisonnable, indiquer au navire en détresse qu'il a été entendu et qu'il peut lui porter secours ;
- essayer, lorsque cela est possible, d'alerter une station côtière.

Cette réponse prendra la forme suivante :

- « MAYDAY » (une fois) ;
- le nom et l'indicatif du navire en détresse (une fois) ;
- « ICI », en anglais « THIS IS » ;
- le nom et l'indicatif du navire qui répond (une fois) ;
- « REÇU MAYDAY » (une fois), en anglais « RECEIVED MAYDAY » ;
- tous renseignements complémentaires.

	EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
 Accusé de réception	MAYDAY MANAVA Indicatif Foxtrot, X-Ray, Foxtrot, Alfa ICI DAUPHIN indicatif Foxtrot, Foxtrot, Golf, Oscar RECU MAYDAY	MAYDAY MANAVA Call sign Foxtrot, X-Ray, Foxtrot, Alfa THIS IS DAUPHIN Call sign Foxtrot, Foxtrot, Golf, Oscar RECEIVED MAYDAY
 Infos utiles	Suis à environ un mille au nord de votre position Serai sur zone dans 15 minutes environ À vous	We are one mile away from you We should arrive within 15 minutes Over

#### • Relais d'appel de détresse

Un navire doit retransmettre un message de détresse au profit d'un navire si l'appel n'a pas fait l'objet d'un accusé de réception d'une station côtière ou d'un autre navire dans un délai de cinq minutes ou si le navire n'arrive pas à joindre la station côtière (ex : portée trop faible, radio en panne). Le relais de détresse s'effectue sur la voie 16 et prendra la forme suivante :

- « MAYDAY RELAY » (trois fois) ;
- « À TOUS » (trois fois), en anglais « ALL STATION » ;
- « ICI », en anglais « THIS IS » ;
- le nom de la station effectuant le relais (trois fois)
- l'indicatif de la station effectuant le relais (une fois)
- « MAYDAY » (une fois)
- le nom et l'indicatif d'appel du navire en détresse (une fois)
- répétition des renseignements contenus dans le message de détresse.

	EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
 Relais de détresse	MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY À TOUS, À TOUS, À TOUS ICI DAUPHIN, DAUPHIN, DAUPHIN Indicatif Foxtrot, Foxtrot, Golf, Oscar MAYDAY MANAVA Indicatif Foxtrot, X-Ray, Foxtrot, Alfa	MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS DAUPHIN, DAUPHIN, DAUPHIN Call sign Foxtrot, Foxtrot, Golf, Oscar MAYDAY MANAVA Call sign Foxtrot, X-Ray, Foxtrot, Alfa
 Infos utiles	A deux milles au nord est de Papeete Feu à bord Equipage 5 personnes quitte le navire À vous	Two miles North east from Papeete Vessel on fire Five persons on board leaving the vessel Over

### • Contrôle du trafic de détresse

La station qui coordonne les opérations de sauvetage (JRCC) peut imposer le silence sur la voie 16 aux stations qui pourraient perturber les opérations en transmettant à celles-ci le signal « **SILENCE MAYDAY** ».

Lorsque les opérations de sauvetage sont terminées, la station qui a coordonné celles-ci transmet à toutes les stations, sur la voie 16, un message de fin de détresse se terminant par les mots « **SILENCE FINI** ».

## 1.2 Communications d'urgence

Les communications d'urgence peuvent être adressées à toutes les stations ou à une station particulière. Elles s'effectuent sur la voie 16 ou exceptionnellement sur une autre voie si le message est trop long, la voie de dégagement sera indiquée lors de l'appel d'urgence sur la voie 16.

### • Appel d'urgence : PAN PAN

(prononcer « panne, panne »).

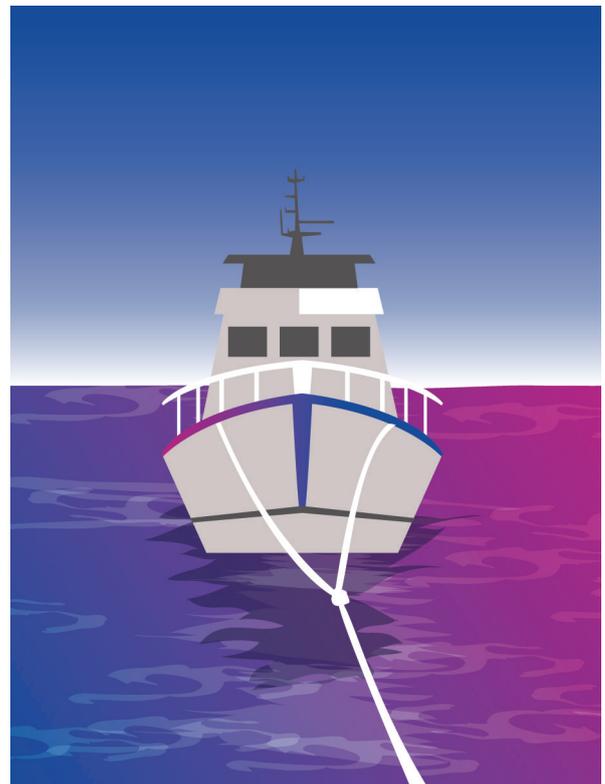
L'appel d'urgence sera formulé sur la voie 16 de la façon suivante :

- « PAN PAN » (trois fois)
- le nom de la station appelée ou l'appel « À TOUS » (3 fois), en anglais « ALL STATIONS »;
- « ICI », en anglais « THIS IS » ;
- le nom du navire appelant (trois fois);
- l'indicatif du navire appelant (épelé une fois)

### • Texte du message d'urgence

Le texte du message d'urgence comportera dans l'ordre les indications suivantes :

- la position du navire : absolue (coordonnées géographiques) ou relative (par rapport à un point fixe connu)
- la nature de l'urgence
- les secours demandés
- les intentions du responsable du navire
- tout renseignement destiné à faciliter les secours.



**Exemple :** le navire NEPTUNE ayant l'indicatif FAD2000 a cassé son gouvernail.

MESSAGE D'URGENCE	
EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN À TOUS, À TOUS, À TOUS ICI NEPTUNE, NEPTUNE, NEPTUNE Indicatif Foxtrot, Alfa, Delta, 2, 0, 0, 0	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS NEPTUNE, NEPTUNE, NEPTUNE Call sign Foxtrot, Alfa, Delta, 2, 0, 0, 0
Position 20 milles Nord-Ouest de Mahina Gouvernail cassé, partons à la dérive Demandons remorquage Voilier coque blanche, 3 personnes à bord À vous	20 miles North West of Mahina Broken rudder, drifting Require tow White hull yacht, 3 persons on board Over

**• Consultation radiomédicale**

Lorsque la santé d'une personne se trouvant à bord du navire se révèle préoccupante, il est possible de demander une consultation radiomédicale par le biais d'un message d'urgence. Dans ce cas, le navire sera mis en liaison, par le JRCC, avec le Centre de Consultation Médicale Maritime de Toulouse ou le SAMU de Polynésie française. Une évacuation sanitaire pourra être nécessaire.

**1.3 Communications de sécurité**

Les communications de sécurité sont généralement adressées à toutes les stations. Elles s'effectuent sur la voie 16 si le message est court sinon sur une autre voie de dégagement indiquée lors de l'appel de sécurité sur la voie 16.

**• Appel de sécurité : SECURITE** (prononcer « sécurité »).

L'appel de sécurité sera formulé de la façon suivante :

- « SECURITE » (trois fois)
- le nom de la station appelée ou l'appel, « À TOUS » (3 fois), en anglais « ALL STATIONS » ;
- « ICI », en anglais « THIS IS » ;
- le nom du navire (trois fois)
- l'indicatif du navire (une fois)



**• Texte du message de sécurité**

Le message sera répété jusqu'à ce que le navire ait obtenu l'accusé de réception d'une station côtière. Celle-ci se chargera de retransmettre l'information aux services diffusant les AVURNAV (AVis URgent aux NAVigateurs).

**Exemple :** le navire DANIEL, indicatif FG8810 veut signaler un container à la dérive .

MESSAGE DE SÉCURITÉ	
EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
SECURITE, SECURITE, SECURITE À TOUS, À TOUS, À TOUS ICI DANIEL, DANIEL, DANIEL Indicatif Foxtrot, Golf, 8, 8, 1, 0	SECURITE, SECURITE, SECURITE ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS DANIEL, DANIEL, DANIEL Call sign Foxtrot, Golf, 8, 8, 1, 0
Container à la dérive à un mille au nord de Bora Bora	Container adrift one nautical mile north of Bora Bora Out

## 1.4 Communication de routine

Pour appeler un autre navire alors qu'il n'a pas été convenu à l'avance d'autre voie de trafic, ni d'horaire de rendez-vous, il faut d'abord utiliser la voie 16 (sans trop l'encombrer) puis basculer sur une autre voie navire-navire (6 - 8 - 72 ou 77).

**Exemple :** Le navire JULES veut rentrer en contact avec le navire MARIE

→ Appel sur voie 16 : MARIE, MARIE – ICI JULES JULES – Me recevez-vous ? – À vous..

→ Réponse sur voie 16 : JULES – ICI MARIE – Bonjour – Dégagez voie 72 – À vous..

## 1.5 Réception de renseignements sur la sécurité maritime par radiotéléphonie

En Polynésie française, le JRCC est chargé d'assurer la diffusion régulière des bulletins météorologiques spéciaux plusieurs fois par jour. Ces diffusions se font sur le canal VHF 16 puis basculé sur le canal VHF 13 (îles de la Société) : à 06h30, 12h00, 16h00, 20h00 et annoncé en MF-HF sur le 8 291 kHz puis basculé sur 8 803 kHz à la réception et à 7h30, 12h30, 16h30 et 20h30.

Des avis côtiers aux navigateurs sont également diffusés en Safetynet.

(ils sont également consultables sur les sites internet suivant : <http://www.polynesie-francaise.pref.gouv.fr/>, <http://www.ressources-marines.gov.pf>, <https://www.service-public.pf/dpam/>

## 2. Correspondance publique

La correspondance publique est une communication d'ordre général et désigne toute communication émise ou transmise par un navire qui fait appel à une station côtière pour être relié à un correspondant possédant une ligne téléphonique à terre. Quelques stations étrangères étant encore opérationnelles, voici la procédure à suivre.

### 2.1 Appel d'une station côtière en radiotéléphonie

#### • Demande de liaison (généralement sur voie 16)

→ identification de la station côtière (trois fois)

→ « ICI »

→ identification du navire (trois fois).

On entend par identification : le nom du navire, l'indicatif radio de la station ou les deux à la fois.

DEMANDE DE LIAISON	
JERSEY RADIO, JERSEY RADIO, JERSEY RADIO	
ICI	THIS IS
VIKING, VIKING, VIKING	
Me recevez-vous ?	Do you read me ?

La station côtière répond sur la voie 16 en précisant la voie de dégagement. Une fois votre appareil positionné sur cette voie, il vous suffit de passer en émission sans parler en appuyant sur la pédale de votre combiné. Dès que votre appel aura été enregistré, une sonnerie de retour d'appel se fera entendre et un opérateur vous demandera votre CIAC et le numéro de votre correspondant, puis il vous connectera avec celui-ci.

#### • Fin de l'appel

La fin de la communication avec votre correspondant a lieu lorsque celui-ci raccroche son combiné. À votre demande, la station côtière vous donnera le coût de la communication.

### 2.2 Appel à destination de navires à partir d'une station côtière

La station côtière contactera le navire sur la voie 16, puis tous deux définiront une voie de travail.

## LE SYSTÈME MONDIAL DE DÉTRESSE ET SÉCURITÉ EN MER (SMDSM)

Le SMDSM, (en anglais GMDSS : Global Maritime Distress and Safety System) est un système international de couverture mondiale utilisant des moyens de télécommunications (satellites, ASN...) pour la recherche et le sauvetage en mer et la prévention des accidents maritimes. Les navires professionnels en France ont quasiment tous des obligations d'emport d'équipements radioélectriques liées au SMDSM. Tout navire astreint au SMDSM et où qu'il soit, doit être capable de rentrer en contact avec les autorités à terre et assurer les communications indispensables à sa propre sécurité et celle des navires qui se trouvent à proximité. Les organismes chargés des secours doivent être avertis rapidement en cas de détresse et assurer des opérations de recherche et sauvetage coordonnées. En 1999, les règles définies par le SMDSM sont devenues obligatoires pour tous les navires relevant de la Convention SOLAS. En France, la quasi-totalité des navires professionnels est astreinte au SMDSM au titre de la Convention SOLAS et de la réglementation nationale.

### 1. Les neuf fonctions du SMDSM

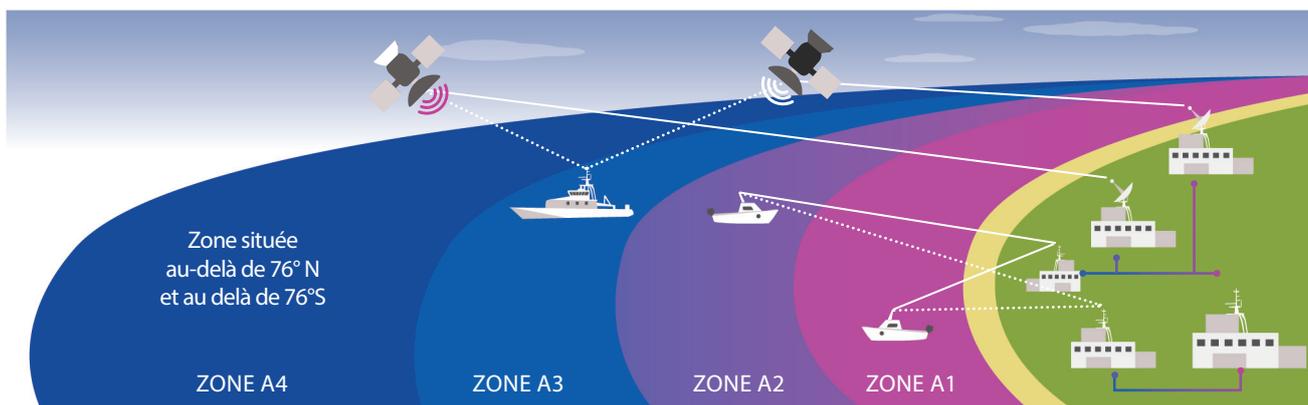
Tout navire soumis au SMDSM doit pouvoir assurer les fonctions suivantes :

- 1 Emettre des alertes de détresse navire-terre par au moins deux moyens distincts et indépendants utilisant chacun un service de radiocommunication différent.
- 2 Recevoir des alertes de détresse terre-navire.
- 3 Emettre et recevoir des alertes de détresse navire-navire.
- 4 Emettre et recevoir des communications ayant trait à la coordination des opérations de recherche et sauvetage.
- 5 Emettre et recevoir des communications sur site.
- 6 Emettre et recevoir des signaux destinés au repérage.
- 7 Emettre et recevoir des Renseignements sur la Sécurité Maritime (RSM).
- 8 Emettre et recevoir des communications d'ordre général.
- 9 Emettre et recevoir des communications de passerelle à passerelle.

### 2. Le concept de zones

Pour assurer les neuf fonctions du SMDSM, quatre zones océaniques ont été définies. Celles-ci correspondent aux couvertures des différents moyens de radio utilisés :

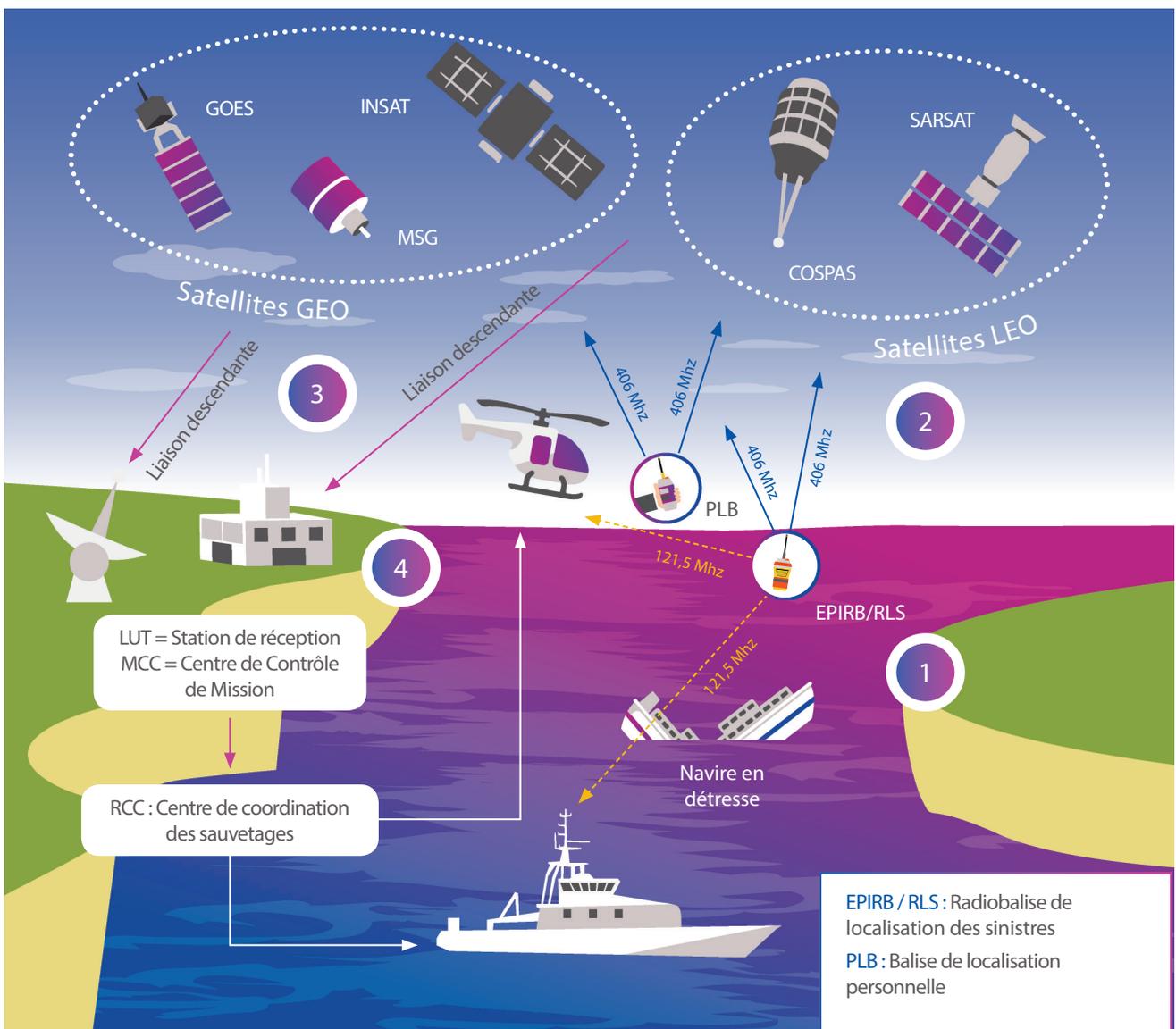
ZONE A1	Sous couverture d'au moins une station côtière VHF avec fonction d'alerte ASN disponible en permanence. En France métropolitaine la portée radio est de 20 à 30 milles des côtes.
ZONE A2	Sous couverture d'au moins une station côtière MF dans laquelle la fonction ASN est disponible en permanence, hors zone A1 (portée radio : 150 à 300 milles).
ZONE A3	Sous couverture d'un satellite Inmarsat entre les parallèles 76° N et 76° S hors zones A1 et A2.
ZONE A4	Zone en dehors des zones A1, A2 et A3 (couverture HF et radiobalises Cospas-Sarsat).



Le programme international Cospas-Sarsat, reconnu par l'OMI dans le cadre du SMDSM, permet le traitement des alertes de détresse envoyées par radiobalise de localisation des sinistres. Les données de localisation précises et fiables sont transmises aux centres de secours responsables afin que ceux-ci puissent venir en aide aux personnes en détresse.

Suite au déclenchement d'une radiobalise en mer, le fonctionnement du système par satellite Cospas-Sarsat comprend quatre étapes :

- 1 Déclenchement de la balise de détresse.
- 2 Transmission de la détresse vers les satellites en orbite géostationnaire et en orbite polaire.
- 3 Pour la France, transfert des signaux vers le centre de contrôle de la mission Cospas-Sarsat (FMCC : French Maritime Control Center) à Toulouse.
- 4 Affectation de la détresse vers le JRCC



### 3. Les sous-systèmes du SMDSM

Pour que les neuf fonctions puissent être assurées, le SMDSM fait appel à différentes techniques ou sous-systèmes, ayant chacun leurs limites :

Radiotéléphonie	VHF, MF, HF	Pour l'appel et le trafic de détresse et de sécurité entre navires et stations côtières ou entre navires.
Appel Sélectif Numérique	VHF, MF, HF	Pour l'alerte de détresse.
Télégraphie à impression directe	HF, MF	Pour le trafic de détresse et de sécurité et surtout pour la diffusion des renseignements sur la sécurité maritime (RSM) (NAVTEX).
Services par satellite	Inmarsat	Pour l'alerte, le trafic de détresse et la diffusion des renseignements sur la sécurité maritime (RSM). Fonctionnement zone A1 à A3
	COSPAS-SARSAT	Pour l'alerte et la localisation des radiobalises de détresse. Fonctionnement toutes zones A1 à A4
Répondeur radar SART	SHF	Pour la localisation des embarcations de sauvetage

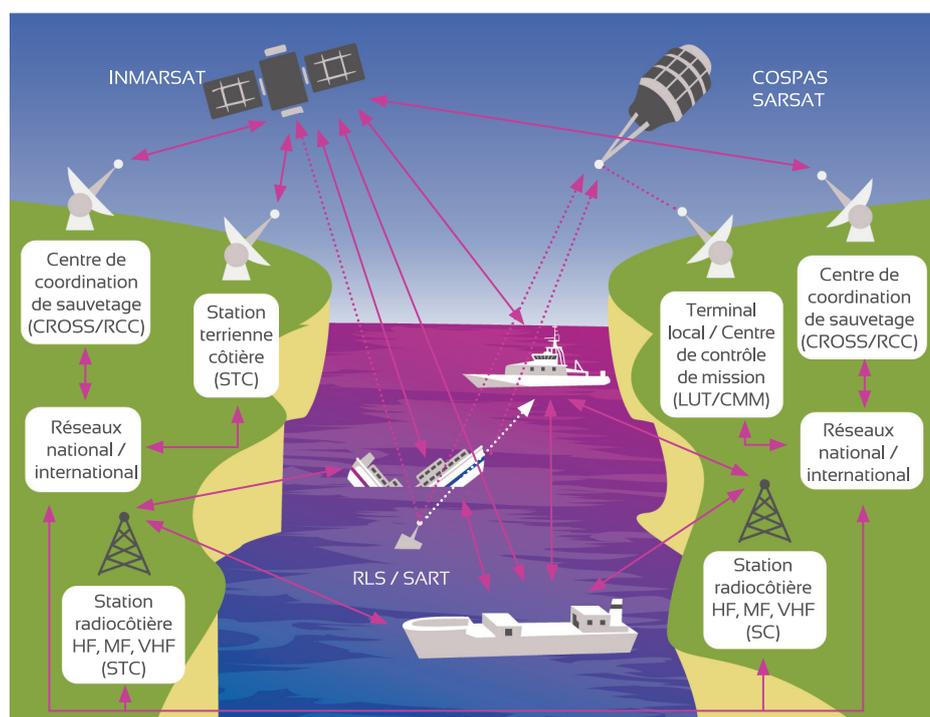
L'utilisation des équipements MF, HF et Inmarsat ne figure pas au programme d'examen.

### 4. L'organisation SAR

La Convention SAR (Search And Rescue) a pour objectif la mise en place d'un plan international permettant de coordonner les opérations de recherche et sauvetage sans tenir compte des frontières.

Les mers sont divisées en 13 zones, elles-mêmes subdivisées en régions de recherche et sauvetage (SRR : Search and Rescue Regions) placées chacune sous la responsabilité d'un Etat ; ce dernier s'engage à assurer la réception des alertes et à diriger les opérations de recherche et sauvetage en mettant en place des centres de coordination (JRCC : Joint Rescue Coordination Centre).

Le JRCC assure, en plus de ses missions les points de contact avec les MRCC étrangers qui sollicitent une coopération internationale de la Polynésie française en zone SAR étrangère.



# CHAPITRE 4

## LES SOUS-SYSTÈMES DU SMDSM

### A. L'Appel Sélectif Numérique (ASN)

#### 1. Principes généraux de l'ASN

L'ASN, (en anglais, **DSC : Digital Selective Calling**) est un mode de communication rapide et automatique utilisant une technique de transmission de codes numériques qui consiste à coder des informations et transmettre des messages prédéfinis. Chaque message ASN décodé est directement lisible sur l'écran d'affichage des récepteurs.

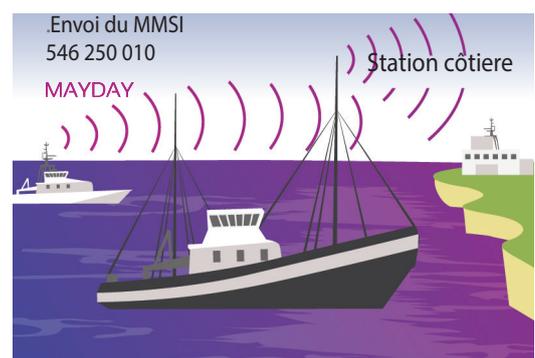
#### 2. Identités du service mobile maritime (MMSI)

Pour satisfaire aux techniques de l'ASN (VHF, MF et HF) et du service mobile par satellite Inmarsat, un moyen d'identification des stations et de leur nationalité a été mis en place. Ainsi chaque navire ou station côtière participant au SMDSM possède une identification unique composée d'un numéro à 9 chiffres appelé MMSI (Maritime Mobile Service Identity). Pour bénéficier des fonctionnalités de l'ASN, ce code doit être programmé de préférence par un professionnel. Le MID (Maritime Identification Digit) composé de trois chiffres identifie la nationalité du navire ou de la station côtière. L'UIT a attribué à chaque état un ou plusieurs MID, (selon l'importance de la flotte nationale). Les MID 226, 227 et 228 correspondent à des navires immatriculés France métropolitaine. Le MID 546 correspond aux navires immatriculés en Polynésie française.

La liste des MID pour la France est indiquée en annexe 3..

**Ci-contre**, MMSI d'un navire immatriculé en Polynésie française envoyant son MMSI 546 250 010 lors d'une situation de détresse.

**Attention :** Le MMSI ne doit pas être recodé sur l'équipement radioélectrique d'un autre navire au risque de ne pas être correctement identifié. Les informations associées au MMSI telles que les caractéristiques du navire, le matériel radio, les coordonnées du propriétaire et les personnes à contacter sont indiquées dans la base Radiomaritime de l'ANFR utilisée par le JRCC lors des situations d'urgence.



Le MMSI des stations côtières françaises ou étrangères commence toujours par 00, suivi du MID + 4 chiffres. **Exemple :** MMSI du JRCC Tahiti 00 546 1000:

Il existe 4 catégories de MMSI pour les stations de navires et les stations côtières :

Catégorie de station	MMSI Type	Exemple de MMSI
Stations de navires	MID XXX XXX	546 132 120
Appel de groupe de navires*	0MID XXX XX	0546 310 00
Stations côtières	00MID XXXX	00546 5400
Appel de groupe de stations côtières *	00MID XXXX	00546 4000

Il existe également des MMSI attribués aux :

- aides à la navigation (phares, bouées, ...) :
- embarcations rattachées à un navire principal :
- aéronefs participant aux opérations de sauvetage :

99 MID XXXX

98 MID XXXX

111 MID XXX

### 3. Catégories d'appel sur la voie 70

---

L'émission et la réception des messages ASN effectuées sur la voie 70 (156,5250 MHz) concernent :

- les alertes de détresse et leurs accusés de réception
- les relais de détresse et leurs accusés de réception
- les appels pour établir les communications d'urgence et de sécurité
- les appels pour établir les communications de routine, commerciales ou de demandes de renseignements (position, tests, etc.).

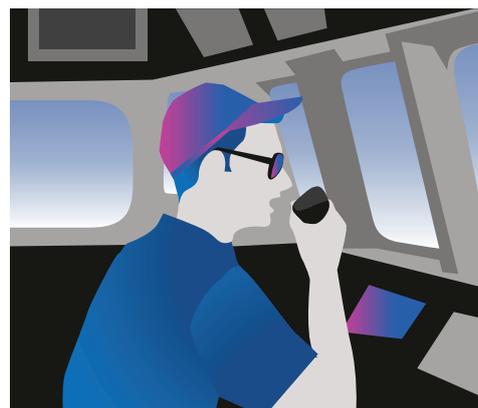
### 4. Les équipements VHF ASN fixes et portables

---

L'émetteur-récepteur VHF ASN fixe ou portable est l'assemblage d'un appareil VHF classique sans ASN auquel on a ajouté un codeur/décodeur d'appel sélectif et un récepteur de veille de la voie 70.

Une VHF ASN se distingue par :

- un poussoir d'appel de détresse (couleur rouge « Distress » ou « Détresse »). Une pression prolongée d'au moins 5 s permet l'envoi d'un appel de détresse sans préciser le motif.
- un clavier ou touche(s) d'accès spécifiques aux différentes fonctions permettent le défilement d'une succession de menus et/ou sous-menus différents suivant chaque modèle.
- une fonction GPS. Les VHF portatives et les nouveaux modèles de VHF fixe disposent d'une antenne GPS intégrée au boîtier. Pour les modèles non équipés, il faut se connecter à une antenne GPS externe pour transmettre sa position.



Pour que la fonction ASN soit opérationnelle, le MMSI du navire sur lequel l'équipement sera embarqué doit être programmé dans l'appareil.

Il convient d'être particulièrement vigilant lorsqu'on effectue cette programmation en s'aidant de la notice d'utilisation de l'équipement. En cas d'erreur, certains modèles ne permettent pas de saisir une seconde fois le MMSI obligeant de faire appel à un professionnel pour reprogrammer sa VHF.

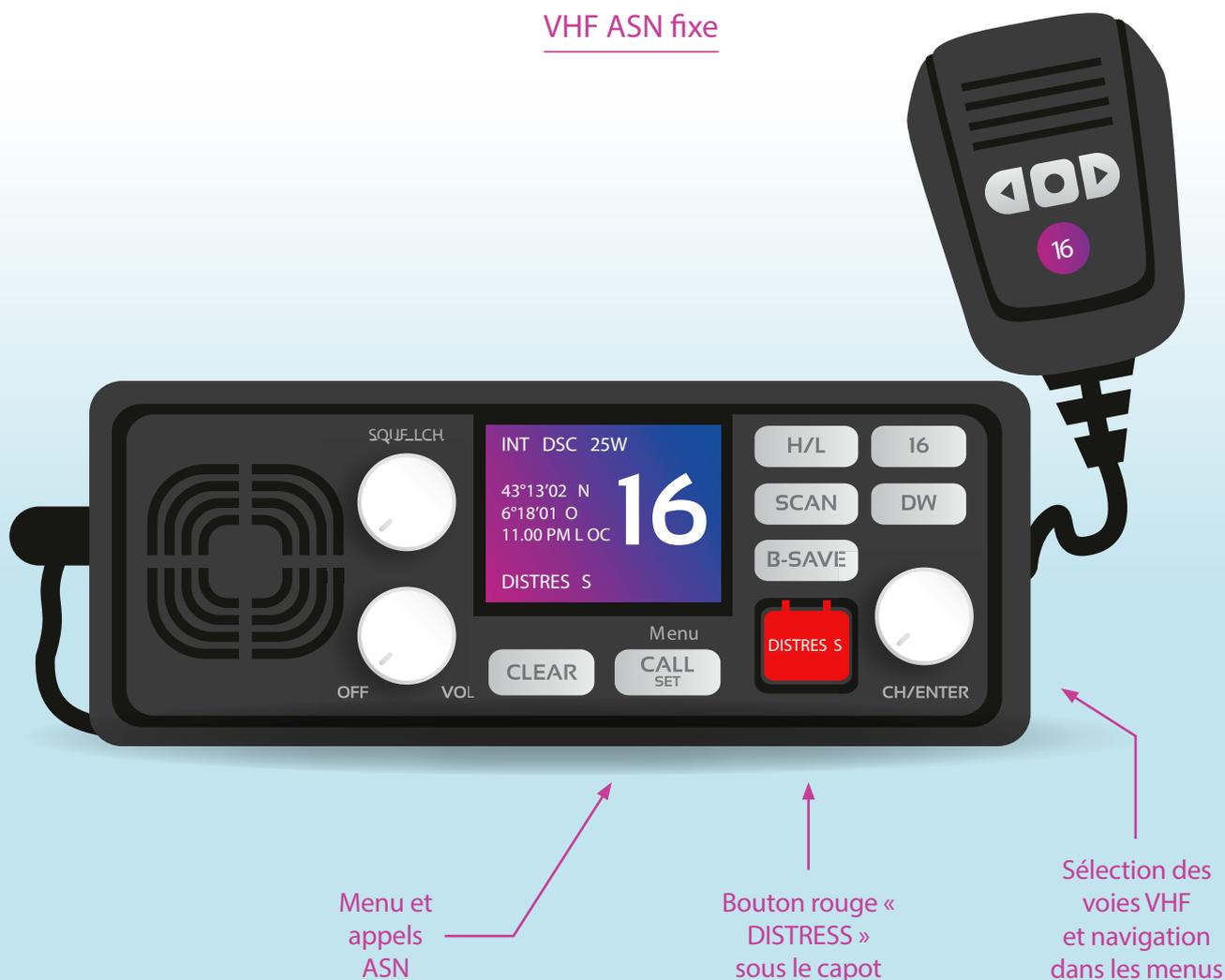
Selon la marque et le modèle de chaque VHF ASN, on sélectionne préalablement la touche « CALL » ou

« Menu DSC » ou « Tx Calls » puis ensuite on choisit le libellé adéquat suivant la communication souhaitée :

- « DISTRESS », « ALL SHIPS » à des destinataires multiples ;
- « INDIVIDUAL » s'adresse à une station que l'on veut contacter, il faut saisir ensuite le MMSI de celle-ci.

Les VHF ASN de classe A dédiées aux professionnels possèdent des fonctions supplémentaires d'accusé de réception et de relais de détresse par rapport aux VHF de classe D utilisées par les plaisanciers.

## VHF ASN fixe



Toute VHF ASN fixe doit être programmée avec le MMSI affecté à la station de navire. La position géographique du navire doit être transmise automatiquement afin d'être incluse dans toute alerte de détresse envoyée.

## Particularités des VHF portatives ASN

Les commandes et fonctionnalités des VHF portatives ASN sont similaires à celles des VHF fixe ASN. Toutes les portatives disposent d'un GPS intégré et d'un dispositif lumineux d'homme à la mer permettant le repérage en cas d'alerte de détresse, les portatives sont étanches et peuvent flotter. Comme pour les portatives non ASN, la puissance d'émission ne doit pas dépasser **6 watts**.

Si une VHF portative ASN est le seul matériel radio à bord ou accompagné d'autres équipements, le MMSI attribué est de la forme **MID XXX XXX**.

**Rappel** : le MMSI attribué à un navire est le même que celui qui doit être programmé sur tous les équipements présents à bord (VHF fixe et portative ASN, balise Cospas-Sarsat, ..).

## B. Procédures des communications de détresse, d'urgence et de sécurité en ASN

### 1. Communications de détresse avec une VHF ASN

L'appel de détresse « à tous », en anglais « all ships », est automatiquement transmis sur la voie 70 aux stations côtières et stations de navires à proximité. En principe, c'est le centre de coordination de recherche et de sauvetage (CROSS) situé dans la zone de la détresse qui répondra à l'appel.

Le centre de secours traitant la détresse retransmettra l'appel vers les navires susceptibles d'assurer le sauvetage, soit directement, soit par l'intermédiaire d'une autre station côtière plus proche.

#### 1.1 Alerte de détresse

Les messages d'alerte de détresse, conçus à l'aide de logiciels intégrés aux émetteurs SMDSM, sont transmis cinq fois de suite sur la voie 70.

L'alerte de détresse doit fournir :

- l'identité de la station mobile en détresse (MMSI)
- la position (coordonnées géographiques)
- la position géographique et l'heure de détresse

La sélection de messages de détresse prédéfinis quelque soit la marque de VHF permet de donner des indications en langue anglaise quant à la nature de la détresse, à savoir :

EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
Nature de la détresse non précisée	Undesignated
Incendie, explosion	Fire, explosion
Voie d'eau	Flooding
Abordage	Collision
Echouement	Grounding
Gîte, danger de chavirement	Listing, in danger of capsizing
Navire coule	Sinking
Navire désemparé et à la dérive	Disable and adrift
Abandon de navire	Abandoning ship
Homme à la mer	Man over board
Piraterie/agression et vol à main armée	Piracy/armed robbery attack

Les exemples de transmissions qui vont suivre sont donnés à titre indicatif et ne peuvent prétendre à l'universalité des cas rencontrés.

Les différents modèles de VHF ASN sur le marché possèdent les mêmes fonctionnalités opérationnelles mais n'utilisent pas nécessairement les mêmes modes opératoires ni la même terminologie. Il est donc indispensable d'examiner attentivement le mode d'emploi de l'appareil.

## • Envoi d'une alerte de détresse par ASN

→ **MÉTHODE 1** : message simple, aucune précision de la nature de la détresse

Il est possible d'envoyer rapidement une alerte de détresse en soulevant le capot de la touche rouge « DISTRESS » et en appuyant au moins 5 secondes sur celle-ci, l'écran clignote et une alarme retentit. L'alerte est envoyée aux stations du voisinage équipées de VHF ASN sans préciser la nature de la détresse « UNDESIGNED ». Ces stations équipées recevront un message du navire en détresse avec son MMSI, l'heure et sa position.

### Situation de détresse :

- vous êtes à bord du navire THETYS, indicatif FT9876, MMSI 227 132 120
- vous voulez envoyer une détresse rapide

### Action :

1 Vous appuyez pendant 5s au moins sur le bouton rouge «DISTRESS



2 La VHF affiche

**MÉTHODE 2** : message détaillé, précision sur la nature de la détresse

### Situation de détresse :

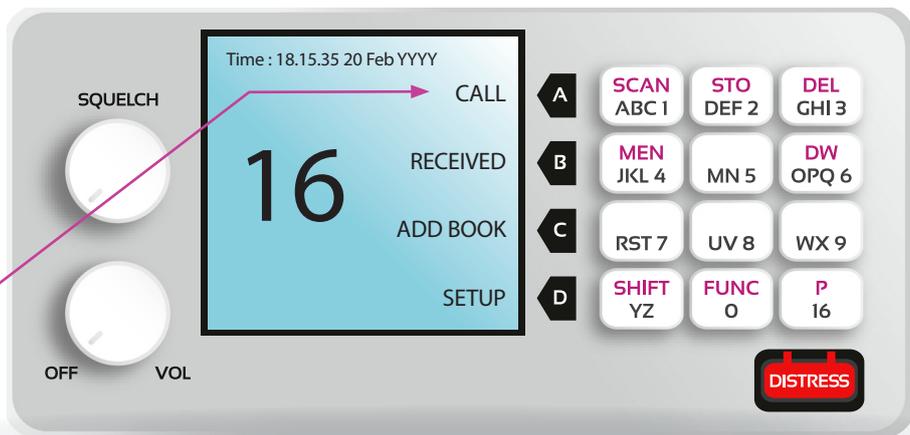
- vous êtes à bord du navire THETYS, indicatif FT9876, MMSI 227 132 120
- vous voulez envoyer une voie d'eau

### Actions résumées :

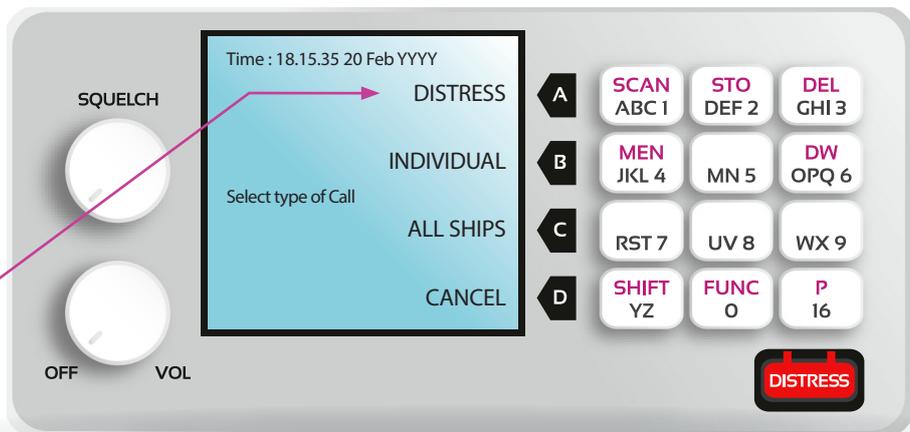
- 1 - Vous recherchez le menu d'appel approprié suivant la marque de la VHF , (CALL/SET ou DSC/ CALL ou DSC/MENU)
- 2 - vous sélectionnez le format **DISTRESS**
- 3 - le système vous demande de choisir un type de détresse parmi une liste
- 4 - vous sélectionnez dans la liste : **FLOODING** (Voie d'eau) et vous validez par **ACCEPT**
- 5 - la VHF affiche le message et demande de corriger « **CANCEL** » ou d'envoyer « **SEND** »
- 6 - vous sélectionnez l'envoi « **SEND** ».

Actions détaillées :

1 Vous sélectionnez le menu appel (Appui sur la touche noire «A» qui indique «CALL»)

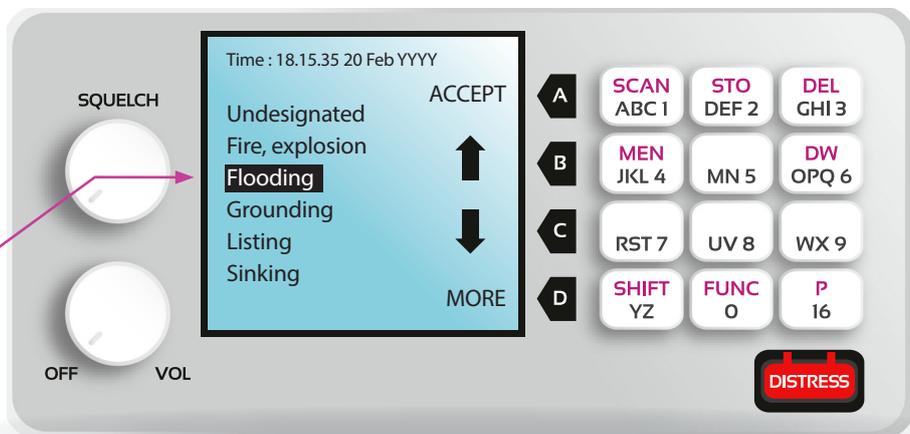


2 Vous sélectionnez le format DISTRESS



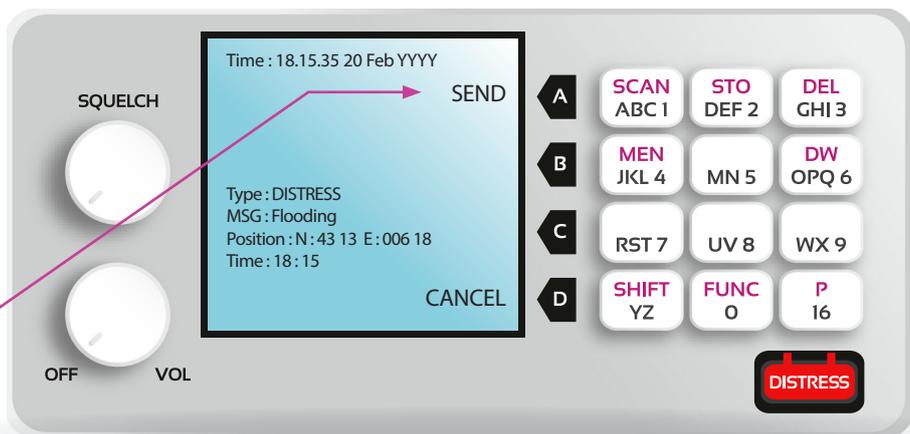
3 Le système vous demande de choisir un type de détresse

4 Vous sélectionnez FLOODING (voie d'eau) en utilisant les flèches haut/bas (touches noires «B» et «C») et vous validez par la touche «A» - ACCEPT



5 Flooding s'affiche, la VHF demande de corriger/d'annuler : CANCEL ou d'envoyer le message: SEND

6 Vous sélectionnez envoyer : SEND



## 1.2 Accusé de réception ASN d'une alerte de détresse

L'accusé de réception d'une alerte de détresse ASN est généralement envoyé rapidement sur la voie 70 par une station côtière dont le MMSI commence par 00...  
Le format employé est toujours « ALL SHIPS » (appel à tous les navires).

### • Attente d'accusé de réception

#### Situation :

- vous avez envoyé une alerte de détresse suivant la méthode 2 précédente.
- Vous êtes en attente d'un accusé de réception, l'alerte de détresse sera renouvelée automatiquement toutes les quatre minutes.



### • Réception d'accusé de réception

#### Situation :

- vous recevez un accusé de réception d'une station terrestre qui a reçu votre alerte de détresse, son MMSI est le 00 227 5140.

L'alarme sonore de votre VHF retentit.



#### Action :

- 1 - dès que vous avez reçu l'accusé de réception, la réémission de l'alerte de détresse est stoppée.
- 2 - vous stoppez l'alarme sonore, le message reçu confirme l'accusé de réception de la station 00 227 5140, votre MMSI est le 227 132 120.
- 3 - vous vous assurez d'être positionné sur la voie 16
- 4 - vous lancez votre appel de détresse en téléphonie (voir paragraphe 1.4 de la page suivante).

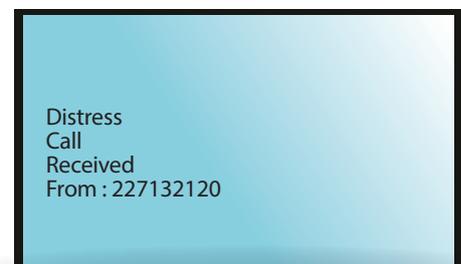


## 1.3 Réception d'une alerte de détresse ASN

#### Situation :

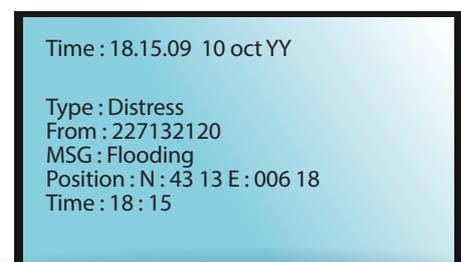
- vous êtes à bord du navire MISTRAL, indicatif FH2827, MMSI 227 150 630 et vous recevez une alerte de détresse.

La réception d'une alerte de détresse est signalée par une alarme sonore.



#### Action :

- vous stoppez l'alarme sonore et votre VHF affiche :



→ 1<sup>er</sup> CAS : une station côtière accuse réception avant le renouvellement de l'alerte

1 → votre VHF affiche :  
Distress acknowledgment received from 002275140  
= Un accusé de réception de la détresse a été reçu de la part de la station 002275140.

```
Distress
Acknowledgment
Received
From : 002275140
```

2 → vous stoppez l'alarme sonore et vous lisez le message reçu, votre VHF affiche :

```
Time : 18.17.06 10 oct YY
Type : All Stations
From : 002275140
Cat : Distress
ACK : Call
Tel : Distress Ackn
Ship : 227132120
MSG : Flooding
Position : N : 43 13 E : 006 18
```

3 → vous vous assurez d'être positionné sur la voie 16.

4 → vous écoutez le message de détresse.



→ 2<sup>ème</sup> CAS : aucune station n'accuse réception avant le renouvellement de l'alerte

1 → votre VHF affiche après la réception du deuxième appel :

2 → si vous possédez une VHF ASN de classe A\*ou B\*, vous accusez réception du message de détresse sur la voie 70. Sinon, vous sélectionnez la voie 16.  
→ vous écoutez le message de détresse.  
→ vous accusez réception du message en téléphonie.

Seules les VHF de classe A ou B peuvent transmettre un accusé réception sur la voie 70. La majorité des VHF utilisées par les plaisanciers étant de classe D, l'accusé de réception ne pourra se faire que par la voix.

```
Time : 18.15.09 10 oct YY
Type : Distress
From : 227132120
MSG : Flooding
Position : N : 43 13 E : 006 18
Time : 18 : 15
```



## 1.4 Traitement des alertes de détresse ASN

### • Message de détresse sur voie 16

**Règle :** Dès que vous avez reçu un accusé de réception faisant suite à votre envoi d'une alerte de détresse ASN, vous devez utiliser la voie 16 pour donner les précisions ci-dessous :

Etapas du message	Exemple
Début du message en téléphonie Identification du navire : nom, MMSI, indicatif et toute autre identification Position Nature de la détresse et de l'assistance demandée Toute autre information susceptible de faciliter le sauvetage Fin du message	MAYDAY (une seule fois) ICI voilier SIRIUS / 2 2 7 1 5 9 2 8 0 / FH2827  Position à 11h00 locales 43 00 N 06 00 E Navire en feu demande assistance immédiate Voilier coque bleue – 4 personnes à bord À vous

### • Trafic de détresse

À la suite de ces prises de contact, suivra le trafic de détresse sur la voie 16 ; chaque message aura en préambule : **MAYDAY** (une seule fois).

### • Relais d'alerte de détresse

Les stations côtières peuvent, après avoir accusé réception d'une alerte de détresse, émettre un relais de détresse adressé, selon les cas :

- à tous les navires évoluant dans une zone géographique donnée
- à un groupe de navires
- à un navire particulier.

La station côtière ayant fait parvenir les informations concernant la détresse au JRCC devra, à la demande de ce dernier, émettre un relais de détresse, adressé à tous les navires (« ALL SHIPS » ou « ALL STATIONS »)

Exemple :

```
Time : 11.13.06 14 nov YY
Type : ALL SHIPS
Cat : DISTRESS
From : 002275410
Telecom : DISTRESS RELAY
Ship : 227625140
MSG : FIRE
Position : N 43 00 E 06 00
```

## 1.5 Communications sur site

Ce sont les communications échangées entre les naufragés et les navires ou les aéronefs sur la zone de la détresse. Les voies utilisées sont la voie 16 pour le trafic de détresse et la voie 6 ou une voie simplex navire - navire pour les communications de moindre importance.

## 1.6 Coordination SAR (Search And Rescue)

Les opérations de recherche et de sauvetage de personne(s) en détresse en mer, quel que soit le lieu, seront coordonnées par une ou plusieurs organisations SAR agissant en coopération.

Tout navire en détresse ou recevant une détresse doit appeler le centre de coordination de recherche et de sauvetage maritime (JRCC), élément central de l'organisation SAR, directement ou indirectement via une station côtière.

Le JRCC répercutera l'appel et dirigera les navires vers le lieu de la détresse. Il évaluera tous les renseignements qu'il a en sa possession<sup>2</sup> de façon à déterminer la phase d'urgence ainsi que l'ampleur des opérations de recherche et de sauvetage nécessaires.

Il existe trois phases d'urgence :



→ la phase d'incertitude à la réception d'une alerte ou lorsqu'un navire n'est pas arrivé à destination ou n'a pas signalé sa position comme prévu,



→ la phase d'alerte lorsque les tentatives de contact ont échoué ou que les informations laissent penser que le navire est en difficulté sans toutefois conduire à un cas de détresse,



→ la phase de détresse lorsque les renseignements reçus indiquent que le navire est en détresse ou lorsque les tentatives de contact sont restées sans résultat.

<sup>2</sup> Lors de toute demande ou modification de licence, des données nominatives (téléphone, nom, prénom, contacts,...) et des informations relatives au navire (immatriculation, matériel de bord, longueur,...) sont communiquées par le titulaire à l'ANFR. Ces données sont consultables par les centres de secours et facilitent l'identification en cas d'appel de détresse.

## 2. Communications d'urgence avec une VHF ASN

---

Les radiocommunications d'urgence ont priorité sur toutes les autres communications sauf celles de détresse. Elles se déroulent en deux étapes : l'annonce d'urgence émise par appel sélectif numérique (ASN) puis l'appel et le message d'urgence émis en radiotéléphonie.

### 2.1 L'annonce d'urgence : URGENCY

L'annonce d'urgence est effectuée au moyen de l'ASN sur la voie 70.

Elle peut être adressée à tous, à une station particulière ou à tous les navires dans une zone déterminée.

#### Exemple :

Type : ALL SHIPS  
Cat : URGENCY  
Ship : 227049330  
Telecom 1 : \*\*\*\*  
Telecom 2 : CH16

### 2.2 L'appel et le message d'urgence

Les navires et les stations côtières qui reçoivent, par ASN, une annonce d'urgence adressée à tous, n'accusent pas réception de l'annonce mais passent à l'écoute de la voie 16 pour recevoir l'appel et le message.

PAN PAN (3 fois)  
À TOUS / ALL STATIONS (3 fois)  
ICI / THIS IS  
Nom du navire (3 fois)  
Indicatif d'appel ou toute autre identification, MMSI (une fois)  
Texte du message d'urgence  
(voir partie radiotéléphonie)

## 3. Communications de sécurité avec une VHF ASN

---

Les radiocommunications de sécurité ont priorité sur toutes les autres communications sauf celles de détresse et d'urgence. Elles se déroulent en deux étapes : l'annonce de sécurité émise par appel sélectif numérique puis l'appel et le message de sécurité émis en radiotéléphonie.

### 3.1 L'annonce de sécurité : SAFETY

L'annonce d'urgence est effectuée au moyen de l'ASN sur la voie 70.

Elle peut être adressée à tous, à une station particulière ou à tous les navires dans une zone déterminée.

#### Exemple :

Type : ALL SHIPS  
From : 227049330  
Category : SAFETY  
Telecom : CH1

### 3.2 L'appel et le message de sécurité

Les navires et les stations côtières qui reçoivent, par ASN, une annonce de sécurité adressée à tous, n'accusent pas réception de l'annonce mais passent à l'écoute de la voie associée (voie 1 dans l'exemple ci-dessus) afin de recevoir l'appel et le message.

SECURITE (3 fois)  
À TOUS / ALL STATIONS (3 fois)  
ICI / THIS IS  
Nom du navire (3 fois)  
Indicatif d'appel ou toute autre identification, MMSI (une fois)  
Texte du message de sécurité  
(voir partie radiotéléphonie)

## 4. Communications de routine avec une VHF ASN

---

Avec une VHF ASN, pour avertir un autre navire équipé d'ASN d'une demande de communication, on privilégie la fonction « routine » en ASN afin d'éviter l'utilisation de la voie 16. La voie 70 est alors utilisée pour rentrer en contact avec le navire ou la station côtière dont on connaît le MMSI.

- 1 → Dans la rubrique « appels » du menu ASN sélectionnez :  
« **INDIVIDUAL** » puis « **ROUTINE CALL** »
- 2 → Choisir un MMSI déjà enregistré ou entrer un nouvel MMSI. Ex : 227 150 010
- 3 → indiquez la voie choisie pour la communication ultérieure. Ex : Voie **6**
- 4 → Validez votre choix : **SEND**
- 5 → Attendez l'accusé de réception de la station appelée qui va être prévenue par une sonnerie de votre souhait de se retrouver sur la voie souhaitée.



## 5. Communications navire – station côtière avec une VHF ASN

La voie **70**, peut aussi être utilisée pour les appels de correspondance publique (communication téléphonique avec le réseau terrestre commuté par exemple).

Un appel de correspondance publique à destination d'une station côtière est émis de la façon suivante :

- régler l'émetteur sur la voie **70**
- sélectionner le menu appel
- sélectionner le format « **INDIVIDUAL** »
- composer le MMSI de la station appelée  
« **002050480** »
- sélectionner la catégorie d'appel « **ROUTINE** »
- sélectionner la télécommande 1 « **DUPLEX** »
- sélectionner la télécommande 2 « **no info** »
- éventuellement choisir une voie de trafic « **CH 25** »
- éventuellement demander un accusé de réception  
« **Request** ».

→ la VHF affiche :



→ émettre l'appel « **SEND** ».

Le message est envoyé. La VHF passe en attente d'accusé de réception (cet appel peut être répété si aucun accusé de réception n'est reçu dans les 5 minutes). La station côtière adresse au navire, par ASN, un accusé de réception lui précisant la voie de trafic à utiliser.

## 6. Historique des messages ASN

Tout appel ASN reçu ou émis est enregistré dans la mémoire de l'équipement.

La lecture des messages reçus peut s'effectuer à partir du menu ou de la touche RECEIVE ou par tout autre moyen indiqué dans le manuel de votre VHF.

## C. Protection des fréquences de détresse

### 1. Comment éviter les interférences et émissions non autorisées ?

---

Le matériel utilisé doit être installé de manière à ce qu'il ne soit pas possible de déclencher une alerte de détresse accidentellement.

Des instructions claires et précises sur l'utilisation du matériel doivent être fournies par le fabricant ou revendeur et être disponibles à proximité des équipements radioélectriques.

Les utilisateurs doivent être familiarisés avec le fonctionnement des équipements installés à bord et savoir prendre toutes les mesures afin d'annuler une fausse alerte de détresse et de communiquer avec le JRCC par n'importe quel moyen.

Des poursuites sont prévues à l'encontre des personnes responsables intentionnellement ou par négligence de l'émission de fausses alertes de détresse.

L'équipement VHF ASN doit pouvoir assurer une veille efficace sur la voie 70.

Afin de faciliter la réception des appels de détresse, toutes les émissions sur la voie 16 doivent être réduites au minimum et ne pas dépasser une minute. Toute émission pouvant causer des brouillages préjudiciables aux communications de détresse, d'urgence ou de sécurité sur les voies 16 et 70 sont interdites.

Les voies de garde 75 et 76, juste à côté de la voie 16, sont des voies non utilisées pour éviter tout brouillage. De même, toutes les précautions doivent être prises pour ne pas causer de brouillage préjudiciable à la voie 70 lorsque l'on utilise les voies 10 et 11.

### 2. Émissions au cours du trafic de détresse

---

Toute station entendant une communication de détresse doit cesser immédiatement toute émission susceptible de troubler le trafic de détresse et rester en veille sur la fréquence d'émission de cette détresse.

Il faut éviter les brouillages sur les fréquences de détresse et de sécurité.

L'occupation abusive des fréquences de détresse et de sécurité pour des usages autres constitue un brouillage préjudiciable, assimilable à une perturbation des fréquences radioélectriques.

### 3. Protocoles et procédures d'essais

---

#### 3.1 Essai de l'équipement ASN

Pour vérifier si la communication en ASN fonctionne correctement, on peut utiliser la fonction de test interne de sa VHF ou demander de faire un essai avec une station côtière ou un autre navire en appel de **routine**, format individuel.

Afin de rentrer en contact avec un navire dont on connaît le MMSI, on choisit « INDIVIDUAL » dans le menu de sélection du type d'appel, puis on saisit le MMSI et on précise dans la sélection des catégories d'appel : « ROUTINE ».

#### 3.2 Procédures d'essai en radiotéléphonie

Le nombre et la durée des émissions doivent être réduits au minimum sur la voie 16, il conviendra d'effectuer ces essais avec une puissance réduite.

Avant d'émettre sur une quelconque des fréquences définies pour le trafic de détresse et de sécurité, une station doit écouter sur la fréquence envisagée. Il faut ensuite s'assurer qu'aucune émission de détresse n'est en cours et que la station appelée n'est pas en communication avec une autre station.

## 4. Procédures à suivre en cas d'émission d'une fausse alerte de détresse



Une fausse alerte de détresse émise par ASN en ondes métriques, doit être annulée immédiatement par ASN si l'équipement le permet. Dans tous les cas, les annulations doivent être transmises par radiotéléphonie sur la voie 16

Exemple :

EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
À TOUS, À TOUS, À TOUS	ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS
ICI	THIS IS
NOM du navire (3 fois) INDICATIF D'APPEL (une fois) MMSI (si alerte par ASN)	
Veuillez annuler mon alerte de détresse de ....	Please cancel my distress alert of ...
DATE, HEURE (UTC)	

Il faut ensuite rester quelques minutes en veille sur la voie 16 et répondre aux communications concernant cette alerte de détresse, le cas échéant.

## D. Signaux d'alerte et de localisation dans le SMDSM

### 1. Radiobalise de localisation des sinistres (RLS)

Les alertes reçues par RLS (en anglais EPIRB : Emergency Position Indicating Radio Beacon) sont gérées par le système satellitaire COSPAS-SARSAT. Ce système fonctionne au large et sur toute la surface du globe.

#### 1.1 Enregistrement et codage

Chaque déclaration d'une radiobalise auprès de l'ANFR fait l'objet d'un enregistrement sur la licence avec mention du MMSI associé au navire. Suivant le MMSI attribué, un code hexadécimal composé de 15 chiffres et lettres (ex : 1C6.....FFF) doit être codé par un professionnel sur chaque radiobalise COSPAS-SARSAT.

Le décodage de ce code permet d'identifier le MMSI du navire. L'installateur ou le revendeur transmet également la fiche de codage sur laquelle figure le code hexadécimal et le MMSI du navire sur lequel la balise sera embarquée. Aussi, toute RLS doit faire l'objet au préalable d'une demande d'autorisation auprès de l'ANFR qui délivre MMSI et licence.

#### 1.2 Fonctionnement des RLS ou EPIRB

Ces balises existent sous deux versions :

- balise de survie : portable, avec mise en marche manuelle
- balise de pont : logée dans un conteneur muni d'un largueur hydrostatique pouvant être mise en marche manuellement ou automatiquement.

L'alerte de détresse est transmise via satellite aux stations au sol (LUT : Local User Terminal) reliées à des centres de contrôle et de mission (MCC) qui valident et distribuent les données d'alerte aux centres de sauvetage compétents. En France, le FMCC de Toulouse retransmet les données d'alerte aux centres de coordination du sauvetage concernés (CROSS Gris-Nez pour la métropole).

Les balises fonctionnent sur les fréquences 406 MHz et 121,5 MHz, ce qui permet aux satellites de les identifier et de les localiser et aux navires sauveteurs de les repérer en phase finale d'approche (radiatoriellement).

De couleur jaune ou orange pour faciliter le repérage visuel, étanches à une profondeur de 10 mètres, elles doivent pouvoir fonctionner pendant 48 heures et pour les RLS de pont être éjectées automatiquement de leur conteneur à moins de 4 m de profondeur.

La précision de la localisation est de l'ordre de un à deux milles sans GPS mais celle-ci est améliorée si la balise intègre cette option.

Les navires de plaisance de longueur de coque inférieure à 24 mètres effectuant une navigation hauturière à plus de 60 milles d'un abri doivent emporter une balise RLS avec ou sans GPS.

#### 1.3 Montage

Dans le cas d'un modèle de survie, la balise devra être installée dans le poste de navigation et pouvoir être portée par une personne à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage. Elle sera déclenchée manuellement.

Pour le modèle de pont, la balise devra être montée sur un support solidaire du pont et se dégager librement par un système largueur hydrostatique automatique afin de se déclencher seule si le navire coule.



## 1.4 Maintenance

### → Essais

Un autotest incorporé permet d'effectuer des essais sur tous les types de RLS et PLB maritimes sans risques de déclencher une fausse alerte (voir notice d'utilisation du fabricant). Une visualisation du fonctionnement est souvent intégrée à la balise (clignotements lumineux).

### → Vérification de la date d'expiration de la pile

Le carnet d'entretien de la radiobalise mentionne la date de péremption de la pile. En outre cette dernière est clairement inscrite de manière indélébile sur le corps de la radiobalise. La durée de vie de la pile est fournie par le constructeur (entre 5 et 10 ans en général)

### → Contrôle de la balise

Il est recommandé de procéder régulièrement à un contrôle de la balise et, éventuellement, de son largeur hydrostatique pour les balises de pont.

Pour les navires professionnels, la balise doit faire l'objet d'un entretien à terre à des intervalles ne dépassant pas 5 ans

---

## 2. Balise personnelle (PLB : Personal Locator Beacon)

Cette balise de petite taille est prévue pour être portée sur soi ; Il existe plusieurs modèles dédiés à des utilisations différentes (aéronautique, terrestre et maritime). Seule la balise personnelle de type maritime peut figurer sur la licence et être codée avec un MMSI.

La PLB maritime doit être étanche, pouvoir flotter librement (sans housse), être couplée à un GPS, posséder le marquage **CE!** avec approbation Cospas-Sarsat et respecter les normes applicables.

Important : la PLB doit être enregistrée sur le site du CNES (<https://registre406.cnes.fr>) par le propriétaire du bateau, y compris en cas de cession





# ANNEXES

AU MANUEL DE PRÉPARATION DU CRR

# TABLE DES MATIÈRES

## ANNEXE 1 :

AFFECTATION DES VOIES MF-HF DU SERVICE MOBILE MARITIME EN POLYNESIE FRANÇAISE.....43

## ANNEXE 2

AFFECTATION DES VOIE VHF DU SERVICE MOBILE MARITIME EN POLYNÉ FRANÇAISE.....44

## ANNEXE 3 :

LISTE DES MID ET DES MMSI (ATTRIBUÉS AUX CROSS).....45

## ANNEXE 4:

LEXIQUE FRANÇAIS - ANGLAIS ( EXTRAITS DU VOCABULIRE NORMALISÉ DE L'OMI).....46

## ANNEXE 5:

GLOSSAIRE DES PRINCIPAUX SIGLES ET ABRÉVIATIONS  
RADIOMARITIMES..... 48

## ANNEXE 6

RENSEIGNEMENT SUR LA SÉCURITÉ MARITIME (RSM) DANS LE SMDSM .....50

## ANNEXE 7

JRCC THAITI (JOINT RESCUE COORDINATION CENTER) CENTRE  
DE COORDINATION DE SAUVETAGE AERO MARITIME..52



# AFFECTATION DES VOIES MF-HF DU SERVICE MOBILE MARITIME EN POLYNESIE FRANÇAISE

Bande	Emission	Remarque	Réception
MF	2182 Khz 2 638 kHz	C'est la fréquence de détresse internationale CETTE FREQUENCE EST VEILLEE EN PERMA- NENCE PAR LE JRCC Fréquence de trafic entre navires	2182 Khz 2 638 kHz
HF	8 803 kHz 8 291 kHz	Diffusion des bulletins météorologiques Fréquence utilisée pour les communications de détresse et de sécurité CETTE FREQUENCE EST VEILLEE EN PERMA- NENCE PAR LE JRCC DE THAITI	8 803 kHz 8 291 kHz

# AFFECTATION DES VOIES VHF DU SERVICE MOBILE MARITIME EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Voie	Mode	Émission	Réception	Affectation
60	D	156,0250	160,6250	CP
1	D	156,0500	160,6500	CP
61	D	156,0750	160,6750	CP
2	D	156,1000	160,7000	CP
62	D	156,1250	160,7250	CP
3	D	156,1500	160,7500	JRCC
63	D	156,1750	160,7750	JRCC et Autorités portuaires
4	D	156,2000	160,8000	JRCC
64	D	156,2250	160,8250	JRCC et Autorités portuaires
5	D	156,2500	160,8500	Autorités portuaires
65	D	156,2750	160,8750	CP
6	S	156,3000	156,3000	Navire Navire
66	D	156,3250	160,9250	CP
7	D	156,3500	160,9500	Marine Nationale
67	S	156,3750	156,3750	JRCC
8	S	156,4000	156,4000	Navire Navire
68	S	156,4250	156,4250	JRCC
9	S	156,4500	156,4500	Ports de plaisance
69	S	156,4750	156,4750	Marine Nationale (sémaphores)
10	S	156,5000	156,5000	Marine Nationale
70	S	156,5250	156,5250	ASN pour détresse, sécurité et appel
11	S	156,5500	156,5500	Marine Nationale
71	S	156,5750	156,5750	Marine Nationale (sémaphores)
12	S	156,6000	156,6000	Autorités portuaires
72	S	156,6250	156,6250	Navire - Navire
13	S	156,6500	156,6500	JRCC et Autorités portuaires
73	S	156,6750	156,6750	Marine Nationale et autorités portuaires
14	S	156,7000	156,7000	Autorités portuaires
74	S	156,7250	156,7250	Marine Nationale
15	S	156,7500	156,7500	Surveillance des plages
75	S	156,7750	156,7750	BANDE DE GARDE VOIE 16
16	S	156,8000	156,8000	APPEL - DETRESSE – SECURITE
76	S	156,8250	156,8250	BANDE DE GARDE VOIE 16
17	S	156,8500	156,8500	Marine Nationale et Autorités portuaires
77	S	156,8750	156,8750	Navire - Navire
18	D	156,9000	161,5000	CP
78	D	156,9250	161,5250	CP
19	D	156,9500	161,5500	Autorités portuaires
79	D	156,9750	161,5750	JRCC et Autorités portuaires
20	D	157,0000	161,6000	Autorités portuaires
80	D	157,0250	161,6250	JRCC et Autorités portuaires
21	D	157,0500	161,6500	Autorités portuaires
81	D	157,0750	161,6750	CP
22	D	157,1000	161,7000	Autorités portuaires
82	D	157,1250	161,7250	Marine Nationale et autorités portuaires
23	D	157,1500	161,7500	CP et et autorités portuaires
83	D	157,1750	161,7750	Autorités portuaires
24	D	157,2000	161,8000	CP
84	D	157,2250	161,8250	CP
25	D	157,2500	161,8500	CP
85	D	157,2750	161,8750	Marine Nationale
26	D	157,3000	161,9000	CP
86	D	157,3250	161,9250	Marine Nationale
27	D	157,3500	161,9500	CP
87	S	157,3750	157,3750	JRCC
28	D	157,4000	162,0000	CP
88	S	157,4250	157,4250	JRCC
AIS1	S	161,975	161,975	AIS (suivi automatique des navires)
AIS2	S	162,025	162,025	AIS (suivi automatique des navires)

	Bande de garde
	Voie de sécurités
	Voies Simplex
	Voies Duplex



## LISTES MID ET MMSI (ATTRIBUÉS AUX CROSS)

### Liste des MID (MARITIME IDENTIFICATION DIGIT) attribués à la France

226 : Métropole  
 227 : Métropole  
 228 : Métropole

329 : Guadeloupe  
 347 : Martinique  
 361 : St Pierre et Miquelon

501 : Terre Adélie  
 540 : Nouvelle-Calédonie  
 546 : Polynésie Française  
 578 : Wallis et Futuna

607 : Iles St Paul et Amsterdam  
 618 : Archipel de Crozet et TAAF  
 635 : Iles Kerguelen et anciens navires  
 inscrits au RIF (Registre  
 International Français)  
 660 : Réunion ; Mayotte

745 : Guyane

### Liste des MMSI attribués aux CROSS

---

CROSS Gris-Nez : 00 227 5100

---

CROSS Jobourg : 00 227 5200

---

CROSS Corsen : 00 227 5300

---

CROSS Etel : 00 227 5000

---

CROSS La Garde : 00 227 5400

---

CROSS Antilles-Guyane : 00 227 5500 (conservation MID historique de métropole)

---

CROSS Réunion : 00 660 1000

---

JRCC Tahiti 00 546 1000



# LEXIQUE FRANÇAIS - ANGLAIS (EXTRAITS DU VOCABULAIRE NORMALISÉ DE L'OMI)

## 1. Détresse (Distress)

EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
Demande assistance immédiate	I require immediate assistance
Feu à bord	Vessel on fire
Voie d'eau	Flooding
Abordage	Collision
Avarie	Damage
Echouement	Grounding
Gîte	Listing
Navire en train de couler	Sinking
A la dérive	Adrift
Désemparé	Disabled
Personne à la mer	Man overboard
Le navire est échoué	The ship is aground
Je risque de chavirer	I am in danger of capsizing
Ma position est	My position is...
Je vais abandonner le navire	I will abandon vessel
J'ai transmis une alerte ASN	I transmitted a DSC alert
...personnes resteront à bord	...persons will stay on board
Récupérer les survivants	Pick up survivors
Je viens vous porter assistance	I am coming to your assistance
Je compte vous atteindre à ... heures	I expect to reach you at... hours
Envoyez un radeau !	Send a raft !
Tirer une fusée	Fire a rocket

## 2. Urgence (Urgency)

EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
Je ne suis pas maître de ma manœuvre	I am not under command
J'ai des problèmes de machine/d'hélice	I have problems with engine/propeller
Appareil à gouverner	Steering gear
Remorqueur	Tug
Assistance médicale	Medical assistance
Consultation radiomédicale	Radio medical advice

### 3. Sécurité (Safety)

---

EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
Avis de coup de vent	Gale warning
Tempête	Storm
Brume	Mist
Bouée éteinte	Unlit buoy
Mine/conteneur à la dérive	Mine/container adrift
Navire abandonné sans feu	Derelict unlit vessel
Epave dangereuse	Dangerous wreck
Prévision météo	Weather forecast

### 4. Divers ( Miscellaneous)

---

EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
Je vous reçois	I read you
Gardez l'écoute sur...	Stand by on ...
Chenal	Fairway
Laisser le passage	Give way
Amarrer, mouiller	To moor
Indicatif	Call sign
Je bats pavillon ...	My flag state is ...
Nœud (vitesse)	Knot
Ma vitesse est de 12, un-deux, nœuds	My speed is 12, one-two, knots
Heure prévue d'arrivée	ETA (Estimated Time of Arrival)
Heure prévue de départ	ETD (Estimated Time of Departure)
Tirant d'eau	Draft
Franc-bord	Freeboard
Je fais route	I am underway
Au mouillage	At anchor
Je vous reçois mal/1 sur 5	I read you bad/one
Je vous reçois très bien/5 sur 5	I read you excellent/five
Passez sur la voie ...	Change to channel ...
Je vais mouiller à ...	I will anchor at ...
Port d'escale	Port of call
Votre poste d'amarrage est libre	Your berth is clear
Je maintiens mon cap	I am keeping course



# GLOSSAIRE DES PRINCIPAUX SIGLES ET ABRÉVIATIONS RADIOMARITIMES

AAIC	Accounting Authority Identification Code (voir CIAC)
ACK	Acknowledgement message
ANFR	Agence Nationale des Fréquences
AIS	Automatic Identification System
AIS-SART	Emetteur AIS de recherche et de sauvetage
AOR-E	Atlantic Ocean Region - East
AOR-W	Atlantic Ocean Region - West
ART	Autorité de Régulation des Télécommunications
ASN	Appel Sélectif Numérique (voir DSC)
AVURNAV	AVis URgent aux NAVigateurs
BMR	Bulletin Météorologique Régulier
BMS	Bulletin Météorologique Spécial
CIAC	Code d'Identification de l'Autorité Comptable (voir AAIC)
COSPAS-SARSAT	Programme international de coopération (USA, Canada, France, Russie) d'aide à la recherche et au sauvetage par RLS (voir ce mot)
CROSS	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage voir (MRCC)
CRR	Certificat Restreint de Radiotéléphoniste
D	Duplex (voie)
DSC	Digital Selective Calling (voir ASN)
E	East / Est, longitude Est
EPIRB	Emergency Position-Indicating Radio Beacon (voir RLS)
FEPSM	Fédération d'Entraide Polynésienne de Sauvetage en Mer
GHz	Gigahertz
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System (voir SMDSM)
HF	High Frequency ; hautes fréquences ; ondes courtes (3-30 MHz)
HOMING	Radiolocalisation
Hz	Hertz
IMO	International Maritime Organization (voir OMI)
INMARSAT	International Maritime Satellite organization
IOR	Indian Ocean Region
ITU	International Telecommunications Union (voir UIT)
JRCC	Joint Rescue Coordination Centre
kHz	Kilohertz
MAYDAY	Signal international de détresse en radiotéléphonie
MCC	Centre de Contrôle de Mission (COSPAS-SARSAT)
MED	Marine Equipment Directive (directive européenne sur les équipements destiaux navires soumis la Convention SOLAS ; marquage "roue de gouvernail")
METAREA	METeorological AREA ; système mondial de diffusion météo, dans lequel les océans sont divisés en 16 zones (voir NAVAREA)

MMSI	Maritime Mobile Service Identity ; identité du service mobile maritime, identifiant unique de 9 chiffres des navires et stations côtière
MOB	Man overboard (système d'alerte d'homme à la mer)
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre (centre de coordination du sauvetage maritime (voir CROSS)
MSI	Maritime Safety Information (voir RSM)
N	North / Nord, latitude nord
NAVAREA	NAVigational AREA ; système mondial de diffusion des avertissements de navigation, dans lequel les océans sont divisés en 16 zones (voir METAREA)
NAVTEX	NAVigational TeLEX ; système IBDE (voir ce mot) en MF de transmission des RSM
OMI	Organisation Maritime Internationale (voir IMO)
PAN PAN	Signal international d'urgence en radiotéléphonie
PLB	Personal Locator Beacon (Balise personnelle de localisation)
POR	Pacific Ocean Region
RCC	Rescue Coordination Centre (centre de coordination du sauvetage)
RED	Radio Equipment Directive
RLS	Radiobalise de Localisation des Sinistres (voir EPIRB)
RR	Radio Regulations / Règlement des Radiocommunications (de l'UIT)
RSM	Renseignements sur la Sécurité Maritime (voir MSI)
R&TTE	(Directive on) Radio equipment & Telecommunications Terminal Equipment Ancienne directive européenne abrogée qui concernait les équipements radio, elle a été remplacée par la directive RED.
S	Simplex (voie)
S	South / Sud, latitude sud
SAR	Search and Rescue
SART	Search And Rescue radar Transponder (répondeur radar de recherche et de sauvetage)
SECURITE	Signal international de sécurité en radiotéléphonie
SHOM	Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, organisme chargé de l'information nautique et, notamment, de l'édition des AVURNAV's pour les zones de surveillance et sauvetage sous responsabilité française
SMDSM	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (voir GMDSS)
SOLAS	(Convention on) Safety Of Life At Sea, convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SRC	Short Range Certificate
SRR	Search and Rescue Region, région de recherche et sauvetage
SVH	Sauvegarde de la Vie Humaine (en mer)
UHF	Ultra High Frequency; ondes décimétriques (300 MHz- 3Ghz)
UIT	Union Internationales des Télécommunications (voir ITU)
UTC	Universal Time Co-ordinated: temps univesel coordonné (ex -GMT)
VHF	Very High frequency ; ondes métriques (30-300 MHz)
W	West / Ouest, longitude ouest

# ANNEXE 6

## RENSEIGNEMENT SUR LA SÉCURITÉ MARITIME (RSM)

### Le système NAVTEX

NAVTEX est un système de diffusion et de réception automatique des RSM (Renseignements sur la Sécurité Maritime).  
Il permet aux navires de recevoir automatiquement, sous forme imprimée ou sur écran, des alertes de détresse ainsi que des avertissements de navigation (AVURNAV) et de météorologie (BMS).



Fréquence unique suivant le service désigné :

- sur 518 kHz en langue anglaise (service NAVTEX international)
- sur 490 kHz en langue nationale dans certains pays (services NAVTEX nationaux)
- sur 4209,5 kHz en ondes décamétriques (service réservé aux zones tropicales).

La portée des émissions NAVTEX varie de 250 à 400 milles, ce qui limite le système à la zone A2.

#### C'est un système d'émissions coordonnées

Du fait de la fréquence unique utilisée et afin de réduire au minimum les possibilités de brouillages entre les stations émettrices à l'intérieur d'une même zone (NAVAREA)<sup>3</sup>, le groupe de coordination NAVTEX de l'Organisation Maritime Internationale veille au respect de la distance séparant chaque émetteur et lui attribue un caractère d'identification ; en outre, les stations diffusent les messages à tour de rôle suivant un plan d'attribution des horaires d'émission.

Les différentes stations NAVTEX fonctionnent à tour de rôle, durant 10 minutes toutes les 4 heures.

#### C'est un système de réception automatique

Disposant d'un microprocesseur, d'un décodeur et d'une imprimante intégrée (ou d'un écran), les récepteurs NAVTEX permettent à l'opérateur de sélectionner les stations émettrices, de recevoir automatiquement les types de messages correspondant exactement à ses besoins, de rejeter les messages qui n'intéressent pas le navire et d'identifier ceux qui, en raison de leur importance, ne peuvent pas être rejetés.

Ainsi, les catégories suivantes ne peuvent pas être rejetées :

- avertissements de navigation (AVURNAV)
- avertissements météorologiques (BMS)
- renseignements concernant la recherche et le sauvetage.

À noter qu'un message reçu correctement ne peut pas faire l'objet d'une nouvelle impression.

En France, le service NAVTEX est assuré par les CROSS La Garde et Corsen, ces organismes diffusent un service NAVTEX national en langue française sur la fréquence 490 kHz.

<sup>3</sup> NAVAREA : abréviation désignant une zone du service mondial d'avertissements de navigation.

### 3. Système d'identification automatique AIS (Automatic Identification System)



Le Système d'identification automatique (AIS en anglais) est un système d'échanges automatisés de messages entre navires et entre les navires et la terre par VHF.

Il permet aux navires et aux systèmes de surveillance de trafic de connaître à des intervalles réguliers, l'identité, le statut, la position et la route des navires aux alentours. La portée d'un émetteur-récepteur AIS est limitée par la portée de la radio VHF (20 à 40 milles).

Le système AIS ne fait pas partie du SMDSM, il utilise principalement les voies AIS1 (161,975 MHz) et AIS2 (162,025 MHz). L'AIS permet d'identifier les navires lorsque la reconnaissance visuelle ou radar n'est plus possible (nuit, temps de brume, faibles échos radars).

L'émetteur-récepteur AIS est codé avec le MMSI affecté au navire (ou à la station terrestre), il émet régulièrement ses propres données et reçoit les informations, à portée VHF, des autres stations à proximité.

Le récepteur AIS ne peut communiquer ni être codé avec un MMSI, il reçoit uniquement les informations des stations à sa portée. Certaines VHF disposant de la fonction « récepteur AIS » peuvent visualiser sur un écran en miniature les stations émettrices à proximité.

Des émetteurs AIS codés avec un MMSI sont utilisés pour l'aide à la navigation maritime (bouées, phares, épaves, etc...). Ces stations sont visibles des équipements possédant un récepteur AIS.

## 4. Transpondeur AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART)

---

Il permet la localisation des naufragés **sur les récepteurs AIS** à bord des navires à proximité.

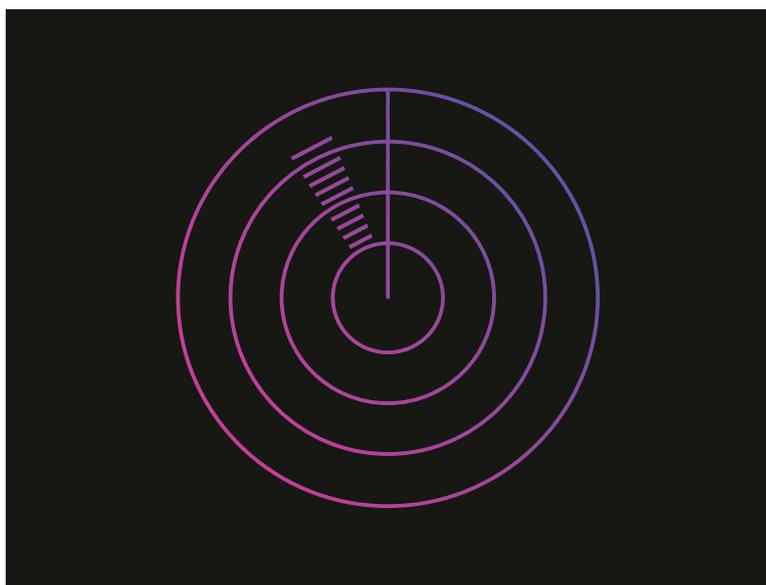
Une fois déclenché par l'utilisateur l'AIS-SART émet continuellement pendant au moins 96 heures sur les voies AIS 1 et AIS 2 en transmettant sa position GPS précise qui peut être fournie aux unités de secours.

## 5. Répondeur radar de recherche et de sauvetage (SART)

---

Le répondeur radar de recherche et de sauvetage (en anglais : SART : Search And Rescue radar Transponder) est un dispositif récepteur/émetteur qui une fois déclenché par l'utilisateur s'active par les émissions de tout radar se trouvant dans son voisinage et fonctionnant dans la bande de fréquences radar comprise **entre 9200 MHz et 9500 MHz**.

Il émet, dès réception d'une impulsion radar, des signaux caractéristiques **apparaissant sur l'écran radar** du navire qui l'interroge sous la forme d'une série de douze traits régulièrement espacés (trace lumineuse) reconnue internationalement comme signal de détresse SAR.



La portée du SART est d'environ 5 à 10 milles suivant sa hauteur par rapport au niveau de l'eau et celle de l'antenne du radar qui le détecte.



# JRCC TAHITI (JOINT RESCUE COORDINATION CENTER)

## CENTRE DE COORDINATION DE SAUVETAGE AÉRO MARITIME

Le JRCC Tahiti (Joint Rescue Coordination Center) est placé sous l'autorité du Haut-Commissaire de la République en Polynésie française, responsable de l'action de l'État en mer.

Il exerce 24h/24 et 7 jours sur 7

- la conduite des opérations de recherches et de sauvetage en mer,
- la surveillance de la navigation et des pêches,
- la surveillance des pollutions maritimes,
- l'élaboration et la diffusion du renseignement de sécurité maritime.



Téléphone Urgence : (+689) 40 54 16 16  
et/ou le 16 (appel gratuit)  
Information : (+689) 40 54 16 15  
Télécopie : (+689) 40 42 39 15  
Courriel : [contact@jrcc.pf](mailto:contact@jrcc.pf)  
Inmarsat C : 422 799 192

Radio VHF : Canal 16 sur l'archipel de la Société  
Radio MF-HF : 8291 kHz et 2182 kHz  
Avis aux Navigateurs  
Consultables sur les sites internet suivants :

- <http://www.polynesie-francaise.pref.gouv.fr/>
- <http://www.ressources-marines.gov.pf/>
- <http://www.maritime.gov.pf/>
- <http://www.jrcc.pf/>

**Avis côtiers aux navigateurs :**

Diffusion par satellite (EGC) - 04h50 et 16h50 (02h50 UTC et 14h50 UTC)

**Bulletin météorologique :**

- VHF 16 (îles de la Société) puis dégagement VHF 13 : diffusion à 06h30, 12h00, 16h00, 20h00
- HF 8291 kHz puis dégagement 8803 kHz : diffusion à 07h30 et 16h30

**Bulletin météorologique spécial, diffusion dès réception :**

- VHF 16 (îles de la Société) puis dégagement VHF 13 : diffusion à 06h30, 12h00, 16h00, 20h00
- HF 8291 kHz puis dégagement 8803 kHz : diffusion à 07h30, 12h30, 16h30, 20h30



## MANUEL DE PREPARATION DU CRR MARITIME

CERTIFICAT RESTREINT DE RADIOTELEPHONISTE  
DU SERVICE MOBILE MARITIME  
(SHORT RANGE CERTIFICATE)

Manuel rédigé par l'ANFR : [polynesie@anfr.pf](mailto:polynesie@anfr.pf) Septembre 2019

---

Tous les droits de traduction, d'adaptation et de reproduction par tous procédés connus et inconnus à ce jour sont réservés à l'Agence Nationale des Fréquences pour tous pays. Seules sont autorisées les reproductions intégrales ou partielles réservées à l'usage privé du copiste et les courtes citations conformément aux dispositions du code de la propriété intellectuelle. Toute autre reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages du présent fascicule, faite sans l'autorisation de l'Agence Nationale des Fréquences, est illicite et constitue une contrefaçon.