

**DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE**
**PROCÈS-VERBAL  
 DE LA COMMISSION DE LA RÉGLEMENTATION ET DE LA SÉCURITÉ**

<b>Objet du passage en CRS :</b>	
<b>Information sur les travaux relatifs au REG 219 - Dotations radioélectriques embarquées des navires de Nouvelle-Calédonie.</b>	
<b>Procès-verbaux antérieurs :</b> REG 15-02 du 13/12/2023- REG 21-01 du 27/11/2025	
<b>Date :</b> 19/03/2026 <b>CSN :</b> Nouméa	<b>CRS :</b> 22 <b>PV REG :</b> 01

<b>Division applicable</b>
Délibération n° 119/CP du 26 novembre 2018 relative à la sécurité et à l'habitabilité à bord des navires et son règlement annexé. Code des transport ( Division en fonction du cas étudié )

**Documents annexés au présent PV :**

N°	Reçu le	Désignation du document	Observations
PJ 1	16/03/2026	Projet de règlement 219 sur les dotations radioélectriques des navires de Nouvelle-Calédonie	Publication au JONC courant juin 2026

Suite à la dernière CRS du 27-11-2025 des ajustements ont été réalisés sur le projet réglementaire REG 219 dans sa version consolidée V4 présentée pour avis.

Ces modifications ont tenu compte des remarques et observations proposées lors des CRS, ainsi que des derniers commentaires et propositions de modification des parties intéressées (notamment le COSS NC ainsi que le prestataire agréé sur les normes de performance des équipements).

La commission est informée que ce nouveau règlement sera assorti de guides en cours d'élaboration avec l'ANFR et à destination des amateurs, pour notamment clarifier les attendus lors des visites des installations radioélectriques.

Certaines des dispositions transitoires relatives aux obligations d'emport du nouveau matériel feront l'objet d'une consultation simple de 2 mois, pour viser une publication de l'arrêté au JONC pour le 1er trimestre 2026.

**AVIS DE LA COMMISSION**

**La commission émet un avis favorable sur les propositions de modifications apportées par la version V4 dudit règlement 219.**

**Une publication pour juin 2026 est envisagée à l'issue d'une dernière phase de consultation limitée à 1 mois.**

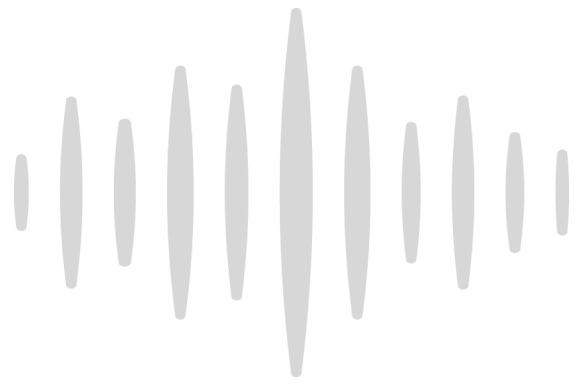
**SIGNE**

**Le Directeur adjoint des Affaires Maritimes de la Nouvelle-Calédonie**

**Président de la Commission de la Réglementation et de la Sécurité de la Nouvelle-Calédonie**

**Sébastien VERDEAU**





# Règlement 219

## RADIOCOMMUNICATIONS MARITIMES

PROJET

DATE : 16/03/2026





## Évolutions et corrections

Date	Commentaires	Version
10/05/2022	Version initiale	V1
11/12/2024	Allègements : batteries, AIS	V2
18/11/2025	Fusion avec R227 et allègements divers	V3
16/03/2025	Dispositions transitoires	V4

## Sommaire

<b>CHAPITRE 1. GENERALITES</b>	<b>5</b>
Article 219.1. Champ d'application	5
Article 219.2. Termes et définitions	6
Article 219.3. Exemptions	9
Article 219.4. Fonctions à assurer	10
Article 219.5. Installations d'antennes	11
Article 219.6. Installations radioélectriques	14
Article 219.7. Emplacement des installations	14
Article 219.8. Radiobalise	15
Article 219.9. Numéro d'identification des installations radioélectriques	17
<b>CHAPITRE 2 : PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES</b>	<b>18</b>
Article 219.10. Matériel radioélectrique des navires à usage professionnel (NUP)	18
Article 219.11. Matériel radioélectrique des navires à usage commercial naviguant exclusivement à partir de la Nouvelle-Calédonie	18
Article 219.12. Matériel radioélectrique des navires à passagers naviguant exclusivement à partir de la Nouvelle-Calédonie	19
Article 219.13. Matériel radioélectrique des navires de charge naviguant exclusivement à partir de la Nouvelle-Calédonie	20
Article 219.14. Matériel radioélectrique des navires de pêche naviguant exclusivement à partir de la Nouvelle-Calédonie	21
Article 219.15. Système d'identification automatique (AIS)	22
Article 219.16. Matériel radioélectrique des engins flottants non propulsés non soumis au code MODU	23
Article 219.17. Veilles	23
Article 219.18. Source d'énergie	24
Article 219.19. Enregistrement des radiobalises	27
Article 219.20. Normes de fonctionnement	29
Article 219.21. Autorisations d'usage	29



<b>Article 219.22. Prescriptions relatives à l'entretien</b>	<b>30</b>
<b>Article 219.23. Prestataire de service radiomaritime</b>	<b>31</b>
<b>Article 219.24. Entretien par la terre</b>	<b>31</b>
<b>Article 219.25. Personnel chargé des radiocommunications</b>	<b>32</b>
<b>Article 219.26. Journal</b>	<b>32</b>
<b>Article 219.27. Rôle d'évacuation</b>	<b>32</b>
<b>Article 219.28. Entretien de la position</b>	<b>33</b>
<b>ANNEXE 219-A.1 : PIÈCES DE RECHANGE, OUTILLAGE ET APPAREILS DE CONTRÔLE POUR UN ENTRETIEN ASSURÉ PAR LA TERRE</b>	<b>34</b>
<b>ANNEXE 219-A.2 : ALIMENTATION EN ÉNERGIE DES ÉMETTEURS-RÉCEPTEURS PORTATIFS RADIOTÉLÉPHONIQUES EN ONDES MÉTRIQUES</b>	<b>35</b>
<b>ANNEXE 219-A.3 : MARQUAGE DE L'INDICATIF RADIO</b>	<b>36</b>
<b>ANNEXE 219-A.4 : Rapport de contrôle annuel de la station radioélectrique pour les navires sans contrat d'entretien par la terre</b>	<b>37</b>
<b>ANNEXE 219-A.5 : Rapport de contrôle annuel de la station radioélectrique à joindre au contrat d'entretien par la terre</b>	<b>39</b>

## Chapitre 1. GENERALITES

### Article 219.1. Champ d'application

1.1. Sauf disposition expresse contraire, le présent règlement s'applique aux navires immatriculés en Nouvelle-Calédonie effectuant des navigations maritimes entre tout point de la Nouvelle-Calédonie, à l'exception de ceux qui effectuent une navigation internationale ou sont astreints à un titre de sécurité délivré en application des dispositions issues des Conventions internationales.

Le présent règlement s'applique :

- Aux navires à passagers de moins de 200 passagers ;
- A tous les navires de charge ;
- A tous les navires de pêche ;
- A tous les navires à utilisation commerciale (NUC) ;
- A tous les navires à usage professionnel (NUP) ;
- A tous les engins flottants non propulsés non soumis au code MODU.

Le présent règlement ne s'applique pas aux navires de plaisance et aux sous-marins.

Pour les navires à passagers dont la capacité est égale ou supérieure à 200 passagers, il est fait application des dispositions pertinentes du chapitre 221-IV de la division 221. Toutefois, l'autorité compétente pour l'étude des plans et documents du navire, peut modifier ces dispositions en fonction des conditions particulières des zones d'exploitation.

1.2. Aux fins du présent règlement :

1.2.1. L'expression « navires neufs » désigne les navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent la date d'entrée en vigueur du présent règlement au journal officiel de la Nouvelle Calédonie ;

1.2.2. L'expression « navires existants » désigne les navires, de quelque type que ce soit, construits avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement au journal officiel de la Nouvelle Calédonie.

1.2.3 L'expression "autorité compétente " désigne l'autorité définie aux articles 15 à 18 de la délibération n°119/CP du 26 novembre 2018 relative à la sécurité et à l'habitabilité à bord des navires.

1.3. L'expression « dont la construction se trouve à un stade équivalent » se réfère au stade auquel :

1.3.1. une construction identifiable à un navire particulier commence ;  
ou

1.3.2. le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

2. Les prescriptions spécifiques aux équipements radioélectriques des différents types de navires sont contenues dans les titres pertinents.
3. Aucune disposition du présent règlement ne peut empêcher un navire, une embarcation ou un radeau de sauvetage ou une personne en détresse d'utiliser tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.
4. Les dispositions particulières concernant les moyens radioélectriques des engins et dispositifs de sauvetage figurent dans le présent règlement.
5. Les obligations d'emport de moyens de radiocommunications sont prescrites :
  - 5.1. Suivant la zone océanique telle que définie à l'Article 219.2 dans laquelle chaque navire est appelé à naviguer ;
  - 5.2. Suivant les services de diffusion de renseignements sur la sécurité maritime assurés dans la région où chaque navire est appelé à naviguer ;
  - 5.3. Suivant le type de navire.
6. Les navires existants se conforment aux prescriptions du présent règlement au plus tard un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement au journal officiel de la Nouvelle Calédonie.

#### **Article 219.2. Termes et définitions**

Pour l'application du présent règlement, les expressions suivantes ont les significations ci-dessous :

##### **1. « Communications de passerelle à passerelle »**

désigne les communications ayant trait à la sécurité échangées entre navires depuis les postes de navigation habituels des navires.

##### **2. « Veille permanente »**

signifie que la veille radioélectrique ne doit pas être interrompue si ce n'est durant les brefs laps de temps pendant lesquels les installations font l'objet d'un entretien ou de vérifications périodiques.

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

### **3. « Appel sélectif numérique ASN (DSC en langue anglaise) »**

désigne une technique qui repose sur l'utilisation de codes numériques dont l'application permet à une station radioélectrique d'entrer en contact avec une autre station ou un groupe de stations et de leur transmettre des messages, et qui satisfait aux recommandations pertinentes de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

### **4. « Télégraphie à impression directe »**

désigne des techniques de télégraphie automatiques qui satisfont aux recommandations pertinentes de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

### **5. « Radiocommunications d'ordre général »**

désigne le trafic autre que les messages de détresse, d'urgence et de sécurité, qui est acheminé par les voies radioélectriques réservées à la correspondance publique.

### **6. « INMARSAT »**

désigne l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT), créée le 3 septembre 1976.

### **7. « Service SafetyNET international »**

désigne le service d'émissions coordonnées et de réception automatique des renseignements sur la sécurité maritime au moyen de l'appel de groupe amélioré AGA (EGC en langue anglaise) pour une station terrestre de navire d'un service mobile par satellite agréé.

### **8. « Repérage »**

désigne les techniques de localisation de navires, d'aéronefs, d'unités ou de personnes en détresse.

### **9. « Renseignements sur la sécurité maritime RSM (MSI en langue anglaise) »**

désigne les avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux navires.

### **10. « Service par satellites sur orbite polaire »**

désigne un service qui repose sur l'utilisation des satellites COSPAS-SARSAT sur orbite polaire pour la réception et la retransmission des alertes de détresse émanant de radiobalises de localisation des sinistres (RLS) par satellites et qui permet d'en déterminer la position.

### **11. « Règlement des radiocommunications »**

désigne le règlement des radiocommunications annexé, ou considéré comme annexé, à la plus récente convention internationale des télécommunications en vigueur à un moment donné.

#### **12. « Zone océanique A1 »**

désigne une zone telle qu'elle peut être définie par un gouvernement contractant et située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes métriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence.

#### **13. « Zone océanique A2 »**

désigne une zone telle qu'elle peut être définie par un gouvernement contractant, à l'exclusion de la zone océanique A1, située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes hectométriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence.

#### **14. « Zone océanique A3 »**

désigne une zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, située à l'intérieur de la zone de couverture d'un satellite géostationnaire d'INMARSAT et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence.

#### **15. « Zone océanique A4 »**

désigne une zone située hors des zones océaniques A1, A2, et A3.

#### **16. « Radiobalise de pont »**

désigne une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) par satellite fonctionnant sur la fréquence 406 MHz à 406,1 MHz dans le système COSPAS-SARSAT.

Elle peut surnager librement. Elle est munie d'un système de largage la libérant sous l'effet de la pression hydrostatique, son émission est déclenchée soit manuellement, soit automatiquement lorsque la radiobalise est libérée.

#### **17. « Radiobalise de survie »**

désigne une radiobalise de localisation des sinistres par satellite fonctionnant sur la fréquence 406 MHz à 406,1 MHz dans le système COSPAS-SARSAT.

Elle est située à l'intérieur des navires, ou des embarcations et radeaux de sauvetage, facilement accessible.

#### **18. « COSPAS-SARSAT »**

désigne l'organisation mise en place par accord intergouvernemental du 1<sup>er</sup> juillet 1988, exploitant un système de satellites aux fins de détresse.

#### **19. « Service de radiocommunications »**

désigne chacun des services radioélectriques spatiaux et terrestres suivants :

19.1. Service de radiocommunications spatiales qui repose sur l'utilisation de satellites, dans le cadre du service mobile par satellites INMARSAT, IRIDIUM ou COSPAS-SARSAT.

19.2. Service mobile maritime en ondes métriques (VHF) dans les bandes comprises entre 156 MHz et 174 MHz.

19.3. Service mobile maritime en ondes décamétriques (HF) dans les bandes comprises entre 4 000 KHz et 27 500 KHz.

19.4. Service mobile maritime en ondes hectométriques (MF) dans la bande comprise entre 415 KHz et 526,5 KHz, et dans celle comprise entre 1 605 KHz et 4 000 KHz.

## 20. « SMDSM »

désigne le système mondial de détresse et de sécurité en mer.

## 21. « Identité du Système mondial de détresse et de sécurité en mer »

désigne l'identité du service mobile maritime (MMSI), l'indicatif d'appel du navire, les identités INMARSAT, IRIDIUM et l'identité du numéro de série qui peuvent être émis par le matériel du navire et qui sont utilisés pour identifier ce navire.

## 22. Catégories de navigation

**1ère catégorie de navigation** : Toute navigation n'entrant pas dans les catégories ci-après

**2ème catégorie de navigation** : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité et au cours de laquelle la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles

**3ème catégorie de navigation** :

- **sans restriction** : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. Dans cette catégorie, sont intégrées les zones de navigation situées à plus de 20 milles de la terre la plus proche mais à l'intérieur du lagon. Dans ces zones, un abri permettant de mettre en sécurité l'équipage et les passagers doit se situer en permanence à une distance inférieure à 5 milles.
- **limitée L2** : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 10 milles de la terre la plus proche, à l'exception de zones de navigation situées à plus de 10 milles de la terre la plus proche mais à l'intérieur du lagon.

Dans ces zones, un abri permettant de mettre en sécurité l'équipage et les passagers doit se situer en permanence à une distance inférieure à 5 milles

- **limitée L1** : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles de la terre la plus proche

#### **4ème catégorie de navigation :**

Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ. Pour cette catégorie de navigation, les eaux abritées du port de départ sont celles couvertes par la 5ème catégorie de navigation

#### **5ème catégorie de navigation :**

Navigation au cours de laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades ou baies non exposées, lacs, bassins, étangs d'eaux salées, rivières, chenaux, mangroves etc., ou à une distance ne dépassant pas 1 mille de la terre la plus proche

### **23. VHF ASN**

Au sens du présent règlement, on entend par : « VHF ASN » une VHF permettant d'émettre et de recevoir par ASN et par phonie. Il doit être possible de déclencher sur la voie 70 l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

### **24. MF/HF ASN**

Au sens du présent règlement, on entend par : « MF/HF ASN » un émetteur-récepteur radiotéléphonique MF/HF de puissance d'émission supérieure ou égale à 150 W avec ASN.

### **25. Station satellite SMDSM**

Au sens du présent règlement, on entend par « station satellite SMDSM » une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé SMDSM.

### **Moyen de phonie par satellite reconnu**

Au sens du présent règlement, on entend par « Moyen de phonie par satellite reconnu » un téléphone satellite fixe ou portatif permettant d'assurer les communications vocales d'urgence.

### **26. Toutes les autres expressions et abréviations**

qui sont utilisées dans le présent règlement et qui sont définies dans le règlement des radiocommunications et dans la Convention internationale de 1979 sur la recherche

et le sauvetage maritimes (Convention SAR), telle qu'elle peut être modifiée, ont les significations données dans ledit règlement et dans la Convention SAR.

### Article 219.3. Exemptions

1. Sur un navire, l'autorité compétente peut accorder, à titre individuel, des exemptions partielles ou conditionnelles aux prescriptions des articles 219-10 à 219-22 à condition :

- que ces navires puissent assurer les fonctions énumérées à l'Article 219.4. ;
- que l'autorité compétente ait tenu compte des conséquences que ces exemptions pourraient avoir sur l'efficacité globale du service pour la sécurité des navires.

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

2.1. Si les conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale des articles 219-10 à 219-22 n'est ni raisonnable ni nécessaire ;

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

### Article 219.4. Fonctions à assurer

Compte tenu des zones océaniques et de sa catégorie de navigation, tout navire à la mer doit pouvoir :

1. Emettre des alertes de détresse dans le sens navire / station côtière.
2. Recevoir des alertes de détresse dans le sens station côtière / navire.
3. Emettre et recevoir des alertes de détresse dans le sens navire / navire.
4. Emettre et recevoir des communications ayant trait à la coordination des opérations de recherche et de sauvetage.
5. Emettre et recevoir des communications sur site.
6. Emettre et, conformément aux prescriptions particulières de la division du présent livre applicable au navire, recevoir des signaux destinés au repérage. Il convient de se reporter à la résolution A.614(15) de l'OMI relative à la présence à bord de radars fonctionnant dans la bande comprise entre 9 300 et 9 500 MHz.

7. Emettre et recevoir des renseignements sur la sécurité maritime, y compris, s'il y a lieu, lorsque les navires sont au port.
8. Emettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général à destination et en provenance de systèmes ou réseaux de radiocommunications à terre.
9. Emettre et recevoir des communications de passerelle à passerelle.

1. Dans le choix des matériels et de leurs emplacements à bord du navire, les principes suivants doivent être pris en compte avec un soin particulier :
  - les matériels constituant l'ensemble de l'installation doivent présenter une homogénéité et une compatibilité suffisantes pour l'exploitation de l'installation, en particulier dans le cas d'équipements non intégrés ;
  - les équipements doivent être conçus et installés de manière à éviter les effets des rayonnements parasites des appareils radioélectriques, informatiques ou de navigation, y compris sur les compas magnétiques ;
  - les appareils et les coffrets électriques comportant des circuits de puissance doivent être reliés électriquement à la masse ;
  - les coffrets, pupitres et armoires contenant des circuits électroniques doivent comporter des orifices permettant une ventilation naturelle ;
  - les équipements installés à la passerelle doivent fonctionner sans provoquer de gêne lumineuse ou acoustique (notamment du fait des imprimantes) pour le personnel de quart.
2. Chacune des imprimantes, lorsqu'elles sont obligatoires, enregistrant les réceptions de RSM (par AGA ou MF/HF) doit être dédiée à son propre système de réception, sans possibilité d'interconnexion.
3. L'onduleur et le chargeur d'alimentation, s'ils existent, doivent être placés de préférence dans un local aéré. L'onduleur doit être de type sinusoïdal, conçu de manière à éviter les rayonnements parasites et conforme aux normes de la commission électrotechnique internationale CEI 60945.
4. Il doit exister une indication de l'heure, fixe, d'un fonctionnement sûr et visible depuis le poste d'exploitation de l'installation SMDSM.
5. Il doit exister un éclairage électrique fiable et installé en permanence, qui soit alimenté par la distribution radioélectrique et qui permette d'éclairer de manière satisfaisante :
  - les commandes nécessaires à l'exploitation de l'installation radioélectrique ;
  - l'indication de l'heure ;
  - la plaque d'instructions récapitulant les procédures à suivre en cas de détresse, fixée à proximité des appareils concernés.

## Article 219.5. Installations d'antennes

### 1. Antennes VHF, MF et HF.

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

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

#### 1.1. Antennes d'émission MF/HF.

Tout navire doit disposer d'une antenne d'émission à poste.

Toute antenne d'émission doit pouvoir être reliée à la masse.

Lorsqu'il existe deux émetteurs, chacun doit être associé à son antenne.

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.

Les fils et câbles métalliques parallèles ou presque parallèles à des parties de cette antenne, situés à une distance inférieure à 4 mètres d'une autre antenne, doivent être coupés par des isolateurs.

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.

Les étais retenant les antennes auto-portées doivent être en acier inoxydable et convenablement coupées au moyen d'isolateurs accessibles aux fins de nettoyage. Les points d'ancrage, côté antenne et côté masse du navire, doivent être électriquement shuntés.

Les drisses et les isolateurs supportant les aériens d'émission (antennes filaires) doivent être constitués de matériaux ayant une résistance au feu au moins équivalente à celle des conducteurs d'antenne.

#### 1.2 Antennes de réception MF/HF.

Les antennes de réception doivent être situées aussi loin que possible des antennes d'émission.

Toute antenne de récepteur de veille ASN doit présenter, autant que possible, une partie active (partie non soumise à des écrans ou des blindages), dont la hauteur, mesurée verticalement entre son point le plus bas et son point le plus haut, soit au moins égale à 5 mètres et suffisamment éloignée des antennes d'émission.

Dans le cas où il est matériellement impossible d'installer une telle antenne, l'usage d'une antenne-fouet de 3 mètres de longueur installée en un point suffisamment dégagé peut être admis.

## 2. Les antennes de station terrienne de navire INMARSAT doivent être conformes à la résolution A.808(19) de l'OMI.

- 2.1. L'emplacement doit être conforme à la norme CEI 61097-10 annexe A.
- 2.2. L'antenne doit être placée à un endroit abrité des émissions de fumée de la cheminée et exempt de vibrations.
- 2.3. La hauteur de la base de l'antenne ne doit pas être inférieure à 2 mètres au-dessus du pont où elle est installée.
- 2.4. L'antenne INMARSAT doit être située à plus de 5 mètres des antennes d'émission MF/HF.
- 2.5. L'antenne doit être placée de telle manière que le faisceau de l'antenne d'un radar proche ne rencontre pas le foyer de la parabole.

## 3. Antennes de station terrienne de navire.

### 3.1. INMARSAT C et de réception AGA

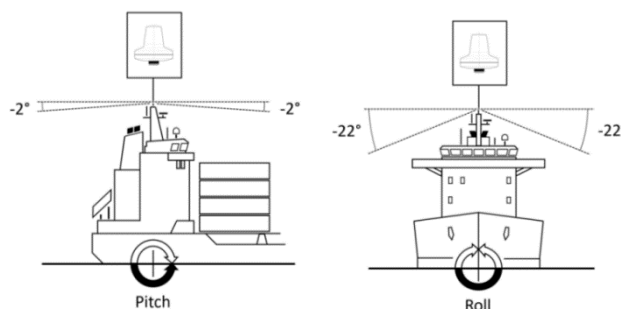
Conformément à la Résolution A.807(19) de l'OMI, l'antenne omnidirectionnelle par satellite doit être située dans les hauts, de manière à ce qu'aucun obstacle n'apparaisse à moins de 15° d'élévation au-dessous de l'horizontale dans l'axe bâbord/tribord et 5° d'élévation au-dessous de l'horizontale dans l'axe avant/arrière, le navire se trouvant en conditions d'assiette et de gîte nulles.



*Disposition d'antenne INMARSAT C*

### 3.2. IRIDIUM SMDSM

L'antenne omnidirectionnelle par satellite doit être située dans les hauts, de manière à ce qu'aucun obstacle n'apparaisse à moins de 22° d'élévation au-dessous de l'horizontale dans l'axe bâbord/tribord et 2° d'élévation au-dessous de l'horizontale dans l'axe avant/arrière, le navire se trouvant en conditions d'assiette et de gîte nulles.



**Disposition d'antenne IRIDIUM SMDSM**

3.3. Elle ne doit pas être placée dans le faisceau d'une antenne de radar proche.

3.4. Elle ne doit pas être placée à un emplacement habituellement soumis à des vibrations ou aux fumées de la cheminée. Cet emplacement doit également être choisi en dehors des zones de passage ou de travail du personnel.

4. Avant mise en service d'un navire neuf, un plan d'antennes doit être soumis à l'organisme chargé de l'approbation.

#### **Article 219.6. Installations radioélectriques**

1. Toute installation radioélectrique :

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

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

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

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

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

## **Article 219.7. Emplacement des installations**

### **1. Emplacement de la station radioélectrique**

1.1. La station radioélectrique peut être :

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

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

- de déclencher les émissions d'alerte de détresse dans le sens navire/station côtière ;
- de percevoir et d'acquiescer les alarmes sonores et visuelles des messages de détresse ;
- de consulter les messages « SafetyNET ».

### **2. Emplacement de la radiobalise de localisation des sinistres**

La radiobalise de localisation des sinistres doit :

- soit être installée à proximité du poste de navigation habituel du navire avec indications permettant son repérage rapide ;
- soit pouvoir être déclenchée à distance depuis ce poste ; cette prescription pourra être satisfaite par l'emport d'une balise de survie supplémentaire située dans le poste de navigation habituel.

Elle doit en outre :

- pouvoir être facilement dégagée manuellement et être portée par une seule personne à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage ;
- pouvoir se dégager et se déclencher par un système de largage automatique si le navire coule ;
- pouvoir aussi être déclenchée manuellement.

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

### 3. Emplacement du répondeur radar

Le répondeur radar et son tube télescopique doivent être installés à l'intérieur de la passerelle de navigation sur un support permettant de le dégager manuellement.

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

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

#### Article 219.8. Radiobalise

Au sens du présent règlement, on entend par :

«**Balises 406MHz**» : les balises de localisation par satellite fonctionnant dans la bande 406 à 406,1 MHz et qui englobent :

- Les radiobalises de localisation des sinistres de pont ou de survie (EPIRB : « Emergency Position Indicating Radio Beacon » en langue anglaise) ;
- Les balises de localisation personnelle maritimes (PLB : « Personal Locator Beacon » en langue anglaise).

« **Balises de première génération** » ou « **First Generation Beacon** » en langue anglaise : Balises 406 MHz certifiées selon le référentiel T.001 intitulé « Spécifications relatives aux balises de détresse Cospas-Sarsat à 406 MHz », éventuellement compatible avec un service de lien retour (« RLS » Service de lien retour » ou « Return Link Service » en langue anglaise : service assuré par la constellation Galileo permettant l'envoi d'un acquittement à la balise ayant émis le signal de détresse). Le service de lien retour avertit la personne ayant activé la balise que le signal émis par celle-ci a bien été détecté par le système COSPAS-SARSAT. Ces balises sont obsolètes en Nouvelle-Calédonie depuis octobre 2023, remplacées par les balises conformes MSC471.

« **Balises de seconde génération** » ou « **Second Generation Beacon** » en langue anglaise : Balises 406 MHz certifiées selon le référentiel T.018 intitulé « Spécifications relative aux balises de détresse Cospas Sarsat de 2ème génération à 406 MHz ». Ces balises sont obsolètes en Nouvelle-Calédonie depuis octobre 2023, remplacées par les balises conformes MSC471.

« **Balises conformes MSC471** » : Balises supportant notamment en plus des générations précédentes un émetteur de localisation AIS, un émetteur de localisation

sur la fréquence 121.5 MHz, un récepteur multi-GNSS compatible MEOSAR, une lumière visible par les appareils de vision nocturne, la fonctionnalité RLS, etc. Pour plus de détails, se référer à la norme MSC471. Ces balises sont exigibles en Nouvelle-Calédonie depuis octobre 2023.

Toutes les RLS doivent être certifiées MED (« wheelmark »), être a-minima bi-fréquence 406/121,5 MHz, approuvées de type COSPAS-SARSAT, équipées d'un système de positionnement par satellite, et codées avec un numéro d'identification maritime (MMSI) fourni par l'ANFR.

On distingue RLS « de survie » et « de pont ». Voir les définitions correspondantes à l'article 219.2.

« **PLB Maritime** » : une PLB maritime est une PLB avec les caractéristiques suivantes :

- Approuvée de type Cospas-Sarsat ;
- Conforme aux prescriptions de la Directive 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques ;
- Dont la conception doit assurer :
  - son fonctionnement par tous types de conditions météorologiques, sur le pont d'un navire, dans un engin de sauvetage, en contact avec l'eau de mer, les hydrocarbures. L'exposition au rayonnement solaire ne doit pas affecter le fonctionnement de l'équipement.
  - une protection contre les déclenchements intempestifs et un déclenchement simple en cas d'urgence ;
  - son activation uniquement manuellement ;
  - la transmission d'une alerte au plus tôt 47s après activation et au plus tard 5 minutes après ;
  - que la pile principale et l'antenne sont solidaires de l'équipement, et qu'aucune pièce ne soit détachable sans l'aide d'outils ;
  - que la portion permanente du message de détresse soit stockée d'une manière telle qu'il ne soit pas affecté par une déconnexion de la source d'alimentation ;
- Présentant une flottabilité suffisante en eau douce avec une réserve de flottabilité de 5 pour cent ;
- Équipée d'un système de positionnement par satellites.

« **MMSI** » : identité du service mobile maritime composé de 9 chiffres (« Maritime Mobile Service Identity » en langue anglaise).



« **Code hexadécimal** » : les 15 ou 23 caractères hexadécimaux identifiant de façon unique chaque balise 406 MHz, contenant un MID et le numéro d'identifiant de la balise 406 MHz (MMSI ou numéro de série).

« **MID** » : code d'identification maritime (« Mobile Identification Digit » en langue anglaise), désignant la nationalité du navire sur lequel la balise est embarquée.

Les PLB de catégorie 1 conformes à la norme NF EN 302 152 (2004) sont présumées satisfaire aux exigences des paragraphes 3 et 4.

#### **Article 219.9. Numéro d'identification des installations radioélectriques**

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

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

Ce numéro doit également être indiqué clairement sur les appareils VHF, MF, MF/HF et sur les corps des radiobalises de localisation des sinistres.

2. Les stations terriennes de navire d'un service mobile par satellite agréé doivent être identifiées par un numéro attribué par le fournisseur de service par satellite. Le numéro attribué doit être indiqué clairement sur les tableaux de commande.

Les numéros MMSI et des stations terriennes de navire d'un service mobile par satellites agréé doivent figurer sur le journal de bord et aux postes où les installations sont exploitées.

## Chapitre 2 : PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES

Il est fait application des dispositions des tableaux ci-dessous en fonction de la catégorie de navigation et du type de navire.

### Article 219.10. Navires à usage professionnel de moins de 12m (NUP) et navires de charge de moins de 12m

Catégorie de navigation	Installations de radiocommunication
5 <sup>ème</sup>	VHF marine portative étanche ou téléphone portable avec sac étanche
4 <sup>ème</sup>	VHF fixe ASN ou VHF marine portative étanche portée en permanence si personne seule ou VHF SMDSM avec pile de secours
3 <sup>ème</sup> L1	<ul style="list-style-type: none"> <li>VHF fixe ASN ou VHF marine portative étanche portée en permanence si personne seule ou VHF SMDSM avec pile de secours</li> <li>Pour les NUP passagers : AIS classe B</li> </ul>
3 <sup>ème</sup> L2	<ul style="list-style-type: none"> <li>VHF fixe ASN</li> <li>Balise RLS / EPIRB ou PLB si un seul membre d'équipage à bord</li> <li>Pour les NUP passagers : AIS classe B</li> </ul>
3 <sup>ème</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VHF fixe ASN</li> <li>Balise RLS / EPIRB GPS pont et PLB si un seul membre d'équipage à bord</li> <li>Pour les NUP passagers : AIS classe B+</li> </ul>

La source d'énergie de réserve dédiée aux équipements radio n'est pas obligatoire, sous réserve de se conformer au R227 Article 3-04 (présence d'une seconde batterie)

### Article 219.11. Navires à usage commercial (NUC)

Catégorie de navigation	Installations de radiocommunication
5 <sup>ème</sup>	VHF marine portative étanche ou téléphone portable avec sac étanche
4 <sup>ème</sup> / 3 <sup>ème</sup> L1	VHF fixe ASN
3 <sup>ème</sup> L2	<ul style="list-style-type: none"> <li>VHF fixe ASN</li> <li>Balise RLS / EPIRB ou PLB si un seul membre d'équipage à bord</li> </ul>
3 <sup>ème</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VHF fixe ASN</li> <li>Balise RLS / EPIRB GPS survie ou pont</li> <li>AIS classe B+</li> <li></li> </ul>
2 <sup>ème</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VHF fixe ASN</li> <li>Balise RLS / EPIRB GPS survie ou pont</li> <li>Station satellite agréée SMDSM ou station MF/HF fixe ASN</li> <li>Moyen de phonie par satellite reconnu (qui peut être incorporé à une station satellite SMDSM)</li> <li>Récepteur AGA (qui peut être incorporé à une station satellite)</li> <li>AIS classe B+</li> <li>Source d'énergie de réserve radio</li> </ul>

### Article 219.12. Navires à passagers de plus de 12m

Catégorie de navigation	Installations de radiocommunication
5 <sup>ème</sup>	VHF fixe ASN
4 <sup>ème</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VHF fixe ASN</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Emetteur-récepteur VHF portatif SMDSM avec sa pile (cf. 219.7 §4)</li> <li>● Source d'énergie de réserve radio*</li> </ul>
<b>3<sup>ème</sup> L1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● VHF fixe ASN</li> <li>● Emetteur-récepteur VHF portatif SMDSM avec sa pile (cf. 219.7 §4)</li> <li>● AIS classe B</li> <li>● Source d'énergie de réserve radio*</li> </ul>
<b>3<sup>ème</sup> L2 / 3<sup>ème</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Deux VHF fixes dont une ASN</li> <li>● Balise RLS / EPIRB GPS pont</li> <li>● Un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM avec sa pile pour chaque radeau de survie</li> <li>● Répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz</li> <li>● AIS classe B (navires en catégorie 3<sup>ème</sup> L2) ou B+ (navires en 3<sup>ème</sup> catégorie)</li> <li>● Source d'énergie de réserve radio*</li> <li>● Pour les navires opérant hors couverture VHF : Moyen de phonie par satellite reconnu</li> </ul>
<b>2<sup>ème</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Deux VHF fixes dont une ASN</li> <li>● Balise RLS / EPIRB GPS pont</li> <li>● Un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM avec sa pile pour chaque radeau de survie</li> <li>● Répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz</li> <li>● Station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé SMDSM supportant la fonction de récepteur AGA et la phonie</li> <li>● AIS classe A</li> <li>● Source d'énergie de réserve radio</li> </ul>

\* Pour les navires armés armés en 4<sup>ème</sup> catégorie, 3<sup>ème</sup> catégorie L1 et L2 et 3<sup>ème</sup> catégorie, la source d'énergie de réserve radio n'est pas obligatoire, sous réserve que la source principale soit située au dessus du pont principal ou au dessus de la marque d'enfoncement maximum et que les circuits alimentant les autres appareils du bord puissent être isolés rapidement

**Article 219.13. Navires de charge de plus de 12m**

Catégorie de navigation	Installations de radiocommunication
<b>5<sup>ème</sup> / 4<sup>ème</sup></b>	VHF fixe ASN ou VHF portative dans le cas des navires non pontés
<b>3<sup>ème</sup> L1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● VHF fixe ASN</li> <li>● AIS classe B</li> </ul>
<b>3<sup>ème</sup> L2 / 3<sup>ème</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Deux VHF fixes dont une ASN</li> <li>● Balise RLS / EPIRB GPS pont</li> <li>● AIS classe B (navires en catégorie 3<sup>ème</sup> L2) ou B+ (navires en 3<sup>ème</sup> catégorie)</li> <li>● Pour la 3<sup>e</sup> catégorie : Source d'énergie de réserve radio*</li> </ul>
<b>2<sup>ème</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Deux VHF fixes dont une ASN</li> <li>● Balise RLS / EPIRB GPS pont</li> <li>● Un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM avec sa pile pour chaque radeau de survie</li> <li>● Un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz</li> <li>● Station satellite agréée SMDSM ou station MF/HF fixe ASN</li> <li>● Moyen de phonie par satellite reconnu (qui peut être incorporé à une station satellite SMDSM)</li> <li>● Récepteur AGA (qui peut être incorporé à une station satellite)</li> <li>● AIS classe A</li> <li>● Source d'énergie de réserve radio</li> </ul>

\* Pour les navires armés armés 3<sup>ème</sup> catégorie, la source d'énergie de réserve radio n'est pas obligatoire, sous réserve que la source principale soit située au dessus du pont principal ou au dessus de la marque d'enfoncement maximum et que les circuits alimentant les autres appareils du bord puissent être isolés rapidement

**Article 219.14. Navires de pêche de plus de 12m**

Catégorie de navigation	Installations de radiocommunication
5 <sup>ème</sup> / 4 <sup>ème</sup>	Une VHF fixe ASN ou VHF portable, ou une VHF marine portable étanche portée en permanence si personne seule à bord, ou une VHF portable SMDSM avec sa pile de secours
3 <sup>ème</sup> L1	VHF fixe ASN
3 <sup>ème</sup> L2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VHF fixe ASN</li> <li>• Balise RLS / EPIRB GPS pont</li> </ul>
3 <sup>ème</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VHF fixe ASN</li> <li>• Balise RLS / EPIRB GPS pont</li> <li>• AIS classe B+</li> <li>• Source d'énergie de réserve radio*</li> </ul>
2 <sup>ème</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une VHF fixe ASN</li> <li>• Balise RLS / EPIRB GPS pont (§219.8)</li> <li>• Un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM avec sa pile pour chaque radeau de survie</li> <li>• Un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz</li> <li>• Station satellite agréée SMDSM ou station MF/HF fixe ASN</li> <li>• Récepteur AGA (qui peut être incorporé à une station satellite)</li> <li>• Moyen de phonie par satellite reconnu (qui peut être incorporé à une station satellite SMDSM)</li> <li>• Pour les navires de plus de 24m : une seconde station, par voie satellitaire permettant la réception AGA.</li> <li>• AIS classe A</li> <li>• Source d'énergie de réserve radio</li> </ul>

\* Pour les navires armés armés 3<sup>ème</sup> catégorie, la source d'énergie de réserve radio n'est pas obligatoire, sous réserve que la source principale soit située au dessus du pont principal ou au dessus de la marque d'enfoncement maximum et que les circuits alimentant les autres appareils du bord puissent être isolés rapidement.

**Article 219.15. Système d'identification automatique (AIS)**

1. Le système d'identification automatique (AIS) de classe A doit être conforme aux dispositions de la Directive 2014/90/UE dite MED et de son règlement d'exécution en vigueur.

Un AIS de classe A doit être muni d'un clavier pour entrer et consulter les renseignements ainsi que d'un dispositif d'affichage minimal ou de n'importe quel dispositif de visualisation équivalent tel que décrit dans la norme CEI 61993-2.

Pour tous les navires neufs construits après la parution du présent règlement au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie, l'AIS de classe A doit être interfacé avec les différents équipements conformément aux recommandations du constructeur.

2. Le système d'identification automatique (AIS) de classe B ou B+ est conforme aux dispositions normatives suivantes :

- la directive 2014/53/UE (RED) ;
- la norme CEI 62287-1 (classe B) ou CEI 62287-2 (classe B+) ;
- la version en vigueur de la recommandation UIT-R M.1371 ;

- la norme CEI 61162.

3. Les systèmes d'identification automatique (AIS) sont programmés suivant les recommandations de la résolution A. 917 (22) de l'Organisation maritime internationale. Pour les navires de pêche, le nom du navire est précédé des lettres "F/V".
4. Les navires équipés d'un système d'identification automatique (AIS) le maintiennent en fonctionnement en permanence lorsqu'ils sont en mer.
5. L'emport d'un système d'identification automatique (AIS) ne dispense pas les navires d'assurer, en permanence, une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

**Article 219.16. Matériel radioélectrique des engins flottants non propulsés non soumis au code MODU**

Tout engin flottant non propulsé non soumis au code MODU doit être pourvu d'une installation radioélectrique VHF fixe ou portative quand du personnel est à bord en permanence.

**Article 219.17. Veilles**

1. En fonction des équipements prescrits, tout navire à la mer doit assurer une veille permanente :
  - 1.1. Par ASN sur la voie 70 en VHF, si ce navire est équipé d'une installation radioélectrique VHF avec ASN ;
  - 1.2. Sur la fréquence ASN de détresse et de sécurité 2 187,5 kHz, si le navire est équipé d'une installation radioélectrique MF avec ASN ;
  - 1.3. Sur les fréquences ASN de détresse et de sécurité 2 187,5 kHz et 8 414,5 kHz, ainsi que sur au moins une des fréquences ASN de détresse et de sécurité 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz, en fonction de l'heure du jour et de la position géographique du navire, si ce navire est équipé d'une installation radioélectrique à ondes MF/HF avec ASN. Cette veille peut être assurée au moyen d'un récepteur à exploration ;
  - 1.4. Des alertes de détresse transmises par satellite dans le sens station côtière-navire, si le navire est équipé d'une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé.

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

3. Tout navire à la mer doit rester en permanence à l'écoute de la voie 16 en VHF. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

## Article 219.18. Source d'énergie

### 1. GENERALITES

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

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

Il doit exister une commutation automatique ou manuelle entre les différentes sources d'énergie. En cas de commutation manuelle, la commande doit être accessible depuis la passerelle ou le poste de pilotage.

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

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

Lorsqu'elle existe, la source d'énergie de réserve est constituée de batteries d'accumulateurs spécifiques. Ces batteries ne doivent pas être placées au-dessous du niveau du local où sont installés les appareils constituant l'installation radioélectrique, sauf dérogation accordée par l'Administration. En aucun cas, elles ne devront être placées en-dessous du pont principal.

Cette source d'énergie de réserve ne doit alimenter l'équipement radio obligatoire qu'en cas d'absence des sources d'énergie principale et de secours.

La source d'énergie de réserve doit être clairement identifiée.

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



Le Système d'identification automatique (AIS) ne doit pas être alimenté par la source d'énergie de réserve.

## 2. CIRCUITS D'ALIMENTATION

Pour les navires neufs ou pour les modifications importantes de l'installation radio, les circuits d'alimentation doivent être conçus conformément aux normes en vigueur et leur structure adaptée aux courants transportés. Leurs chemins devront être le plus éloigné possible des circuits à courants faibles. S'ils génèrent des perturbations électromagnétiques, ils devront avoir un blindage efficace. Les circuits de liaison entre la batterie et les équipements devront être le plus court possible et ne pas cohabiter avec des circuits non dédiés à l'installation radioélectrique.

Tous les câbles et tout le câblage électrique extérieur à l'équipement doivent être au moins du type non-propagateur de flamme et doivent être installés de sorte que leurs propriétés initiales à cet égard ne soient pas altérées.

Le certificat de non-propagateur de flamme peut être exigé lors d'un contrôle.

## 3. ONDULEURS - CONVERTISSEURS

Si des équipements nécessitent une modification de leur tension d'alimentation, les convertisseurs, onduleurs et autres seront dédiés à ces équipements et leurs connexes. Ceux-ci devront être conçus de manière à faire fonctionner les équipements de manière satisfaisante et ne pas engendrer de perturbations radioélectriques. Ils seront disposés afin d'être convenablement ventilés et accessibles.

## 4. CHARGEURS

La batterie d'accumulateurs de réserve doit être maintenue en charge en permanence par l'intermédiaire d'un chargeur.

Le chargeur doit être protégé contre les surcharges électriques. Toute défaillance intervenant au niveau des circuits de charge ne doit pas endommager la batterie de réserve. L'alimentation du chargeur doit pouvoir être mise hors circuit manuellement.

Le chargeur doit être en capacité de charger les batteries de réserve radio en moins de 10 heures.

La ventilation des circuits électroniques devra être réalisée de telle sorte qu'ils ne puissent être endommagés et leur degré de protection procuré par les enveloppes devra être au moins égal à l'indice de protection IP12 conformément à la norme CEI 60529.

Pour les navires non pontés armés en 3<sup>ème</sup> L1, 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> catégorie, la VHF portative autorisée doit pouvoir soit être rechargée à bord, soit disposer d'une batterie supplémentaire chargée.

## 5. TABLEAU DE DISTRIBUTION

Les appareils sont alimentés par l'intermédiaire d'un tableau de distribution dédié à l'installation radioélectrique comprenant :

- Les contrôles de tension et d'intensité de départ vers les appareils ;
- Les sécurités protégeant les appareils.

Chaque équipement, et ceux associés, doit avoir son propre circuit d'alimentation facilement repérable. Le tableau doit être placé le plus près possible de l'installation radioélectrique, être facilement accessible et visible de la position de travail.

Les borniers équipés de disjoncteurs ou fusibles intégrés dans les consoles peuvent être admis comme tableau de distribution à condition qu'ils soient facilement accessibles.

## 6. BATTERIES D'ACCUMULATEURS DE RÉSERVE

La source d'énergie électrique de réserve doit être constituée par une batterie d'accumulateurs pouvant se charger sur le réseau électrique du navire et située dans un local ou caisson suffisamment ventilé par une aération haute et basse. Elles seront placées dans un bac de rétention inaltérable par l'électrolyte. Ces batteries doivent être entretenues et contrôlées régulièrement.

La batterie ne doit pas être placée au-dessous du pont sur lequel se situe le local où sont installés les appareils constituant l'installation radiotéléphonique. S'il est matériellement impossible de l'installer au même niveau que ce local, elle ne doit cependant pas être placée plus bas que le niveau du pont principal du navire.

La capacité de la source d'énergie de réserve doit être suffisante pour alimenter simultanément les appareils installés à titre obligatoire dans les conditions ci-après :

- à bord des navires équipés d'une source d'énergie de secours, la source de réserve doit pouvoir alimenter les appareils prévus aux articles 219-10 à 219-14 pendant 2 heures ;
- à bord des navires qui ne sont pas dotés d'une source d'énergie de secours, la capacité de la source d'énergie de réserve doit être suffisante pour

alimenter les installations prévues aux articles 219-10 à 219-14 pendant 6 heures dont 1/3 du temps en émission.

Les dispositifs de charge des batteries d'accumulateurs doivent permettre un débit compatible avec les besoins de l'installation radioélectrique et de la batterie. La tension fournie ne doit pas excéder de plus de 10% la tension nominale.

Le chargeur doit recharger automatiquement ces batteries jusqu'à la capacité minimale requise dans un délai de 10 h au maximum.

Le chargeur doit être conçu de manière à maintenir en charge la batterie de réserve de telle sorte que la capacité disponible à tout moment soit au moins égale à la valeur définie au paragraphe 3 du présent article.

Le circuit de charge de la batterie doit comporter un dispositif de protection contre les courts-circuits.

Un coupe-circuit doit être installé au plus près de la source d'énergie de réserve et être facilement accessible.

La capacité de la ou des batteries doit être vérifiée en utilisant une méthode appropriée<sup>1</sup>, à des intervalles ne dépassant pas 12 mois, lorsque le navire n'est pas à la mer.

La courbe constructeur devra être disponible lors de la visite de mise en service.

## **Article 219.19. Enregistrement des radiobalises**

### **I. Obligation d'enregistrement des balises 406 MHz**

L'armateur, le propriétaire ou l'exploitant du navire doit s'assurer que chaque balise 406 MHz embarquée est enregistrée auprès de l'organisme compétent selon les modalités définies aux sections ci-après selon le type de balise, et que les renseignements transmis sont corrects.

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

L'enregistrement des EPIRB doit être effectué auprès de l'ANFR.

Les PLB maritimes de catégorie 1 doivent être enregistrées auprès de l'ANFR.

### **II. Enregistrement des balises 406 MHz**

Les renseignements à fournir à l'ANFR sont les suivants :

---

<sup>1</sup> Un moyen de vérifier la capacité d'une batterie d'accumulateurs consiste à décharger puis à recharger complètement la batterie en utilisant le courant et les temps normaux d'exploitation (10 h, par exemple). L'état de charge peut être vérifié à n'importe quel moment, mais il convient, ce faisant, de ne pas trop décharger la batterie lorsque le navire est à la mer.

1. Nom du navire ;
2. Numéro d'identification du navire - numéro OMI ou numéro national d'immatriculation ;
3. Brève description du navire - type, longueur et jauge brute ;
4. Nom, adresse, numéro de téléphone et le cas échéant numéro de télécopieur de la personne qu'il convient de contacter à terre, en cas d'urgence ;
5. Autre numéro de téléphone pouvant être utilisé en cas d'urgence 24 heures sur 24 - autre contact à terre ;
6. Référence commerciale de la balise 406 MHz avec description des options de service de lien retour ou AIS ;
7. Code hexadécimal de la balise EPIRB complété de l'identifiant AIS pour les balises équipées de l'option AIS.

L'enregistrement peut être effectué en ligne sur le site <https://www.anfr.fr> ou par formulaire papier

Après l'enregistrement, une licence de station de bord est délivrée par l'ANFR.

La licence reprend le MMSI affecté le cas échéant au navire, la référence commerciale de chaque balise déclarée et, selon les options, les codes hexadécimaux et identifiant AIS. La licence doit être conservée à bord et peut être réclamée en cas de contrôle.

### III. Fausse alertes et recyclage des balises

Afin de garantir que les secours ne seront pas impliqués suite à une fausse alerte, les balises doivent être inactivées lorsque le navire n'est pas armé et avant leur mise au rebut. A cet effet, la pile doit être désolidarisée du boîtier afin de s'assurer d'une impossibilité de déclenchement intempestif.

La balise et sa pile doivent être détruites et recyclées conformément aux obligations réglementaires en vigueur.

### IV. Codage des EPIRB

Les EPIRB sont codées avec le MMSI.

Lorsque plusieurs EPIRB sont embarquées sur un même navire, elles doivent être différenciées à l'aide du numéro spécifique de balise (*specific beacon number* en langue anglaise) complétant le MMSI.

### V. Codage des PLB maritimes

Les PLB maritimes sont codées avec le MMSI du navire lorsqu'elles sont embarquées.

Lorsque plusieurs PLB maritimes codées avec un MMSI sont embarquées sur un même navire, il doit être possible de différencier chaque balise à l'aide du numéro

spécifique de balise (*specific beacon number* en langue anglaise) complétant le MMSI.

#### **Article 219.20. Normes de fonctionnement**

1. Tout le matériel de radiocommunications installé à bord ou embarqué, à titre obligatoire ou non, doit être conforme aux dispositions soit de la Directive 2014/90/UE dite MED et de son règlement d'exécution en vigueur, soit de la Directive 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014.

Les balises RLS, les VHF portatives SMDSM et les répondeurs radars doivent être conformes aux dispositions de la Directive 2014/90/UE dite MED et de son règlement d'exécution en vigueur.

2. Les navires doivent se conformer aux directives à suivre pour éviter les fausses alertes de détresse (résolution A.814(19)).

#### **Article 219.21. Autorisations d'usage**

1 Des autorisations d'usage peuvent être accordées par la commission de sécurité compétente, sur demande de l'armateur, à des matériels non approuvés tels que suivants :

1.1 Matériel installé sur un navire provenant d'un Etat non membre de l'Union européenne, possédant une licence d'exploitation et passant sous pavillon français ;

1.2 Matériel installé sur un navire provenant d'un État membre de l'Espace économique européen, possédant une licence d'exploitation et passant sous pavillon français mais ne bénéficiant pas des conditions d'immatriculation prévues dans le règlement (CE) n° 789/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 ou dans l'Accord sur l'Espace économique européen.

Ces autorisations sont accordées à condition que le matériel satisfasse aux normes de fonctionnement de l'article 219.20 et présente des garanties suffisantes de fonctionnement pour la sécurité du navire.

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

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

4. Tous les navires disposant à bord d'un ou plusieurs émetteurs/récepteurs radiomaritimes doivent détenir une licence de station radioélectrique délivrée par



l'autorité compétente conformément aux articles 18 et 19 du Règlement des radiocommunications.

La demande de licence et l'enregistrement des émetteurs/récepteurs radiomaritimes peuvent être effectués en ligne sur le site <https://www.anfr.fr> ou par formulaire papier. La licence doit être conservée à bord et peut être réclamée en cas de contrôle.

#### **Article 219.22. Prescriptions relatives à l'entretien**

1. Le matériel doit être conçu de manière à ce que les éléments principaux puissent être remplacés aisément.
2. Le matériel doit être construit et installé de manière à être aisément accessible aux fins d'inspection et d'entretien à bord.
3. Le matériel radioélectrique prescrit au présent règlement et les systèmes de navigation et informatiques qui lui sont éventuellement associés doivent être entretenus de manière à garantir la disponibilité des fonctions à assurer en application de l'article 219-4 et à satisfaire aux normes de fonctionnement exigés pour ces matériels.
4. Sous réserve que le navire soit capable d'assurer toutes les fonctions de détresse et de sécurité et que toutes les mesures raisonnables soient prises pour maintenir le matériel en bon état de marche afin qu'il puisse assurer toutes les fonctions spécifiées à l'article 219-4, on ne doit pas considérer le mauvais fonctionnement du matériel destiné à assurer les radiocommunications d'ordre général prescrites au paragraphe 8 de l'article 219-4 comme rendant un navire inapte à prendre la mer ou comme une raison suffisante pour le retenir dans un port où il n'est guère facile de procéder à la réparation.
5. Il convient de faire subir, annuellement, aux RLS par satellite, des essais portant sur tous les aspects de leur rendement opérationnel, l'accent étant mis tout particulièrement sur la vérification des émissions sur les fréquences de fonctionnement, du codage et de l'immatriculation. Tous les éléments physiques constituant la RLS et son système de largage sous l'effet de la pression hydrostatique lorsqu'il existe devront être vérifiés.  
Un carnet de maintenance et de suivi doit être disponible à bord pour chaque RLS. Les rapports des essais doivent être joints à ce carnet.  
Les RLS doivent être remplacées dans la 5<sup>ème</sup> année après leur mise en service.
6. Tout navire, qu'il soit soumis ou non à un contrat d'entretien par la terre peut faire l'objet d'un contrôle par un inspecteur de l'Agence nationale des fréquences sur demande du gouvernement.

#### Article 219.23. Prestataire de service radiomaritime

1. Le prestataire de services d'entretien à terre radiomaritime intervenant sur les navires doit déposer un dossier auprès de la Direction des affaires maritimes de la Nouvelle-Calédonie.
2. Ce dossier doit décrire a minima les matériels détenus afin de réaliser les opérations de maintenance attendues.
3. Le prestataire de services d'entretien à terre radiomaritime peut faire l'objet d'un contrôle par un inspecteur de l'Agence nationale des fréquences sur demande du gouvernement.

#### Article 219.24. Entretien par la terre

1. La méthode d'entretien par la terre est conditionnée par la capacité à effectuer une intervention corrective et préventive à tout moment sur une durée de 12 mois. A cet effet, il est prescrit l'établissement d'un contrat avec une entreprise intervenant sur le matériel de bord et garantissant l'existence d'un réseau international de service des marques considérées ou certifiée selon la norme ISO 9002, ou une norme équivalente.

A titre de variante, le contrat peut être signé avec l'importateur de la marque des matériels installés ou son représentant. Une collection des rapports des interventions et des visites sera établie et produite à la demande des commissions de visite.

2. Les modèles de rapport des essais de la station radioélectrique, à utiliser par les prestataires de services en fonction de la catégorie de navigation, sont annexés à ce règlement.

3. Il doit y avoir à bord :

- le contrat d'entretien par la terre pour les navires armés en 3<sup>ème</sup> catégorie L2, 3<sup>ème</sup> catégorie et 2<sup>ème</sup> catégorie de navigation. Le contrat d'entretien par la terre doit être souscrit pour une période de 12 mois et renouvelé au terme du contrat sans interruption.  
Dans le cas d'une interruption, un nouveau contrat doit être établi sans délai.
- le rapport de contrôle annuel de la station radioélectrique adapté à la catégorie de navigation (annexe [219-A.4](#) et [219-A.5](#))
- une documentation au format papier ou numérique disponible en permanence, claire, expliquant, pour chaque équipement, son fonctionnement ;
- un lot de petit outillage et un lot de fusibles et de témoins de signalisation, identiques à ceux prévus à l'[annexe 219-A.1](#).

4. Les navires disposant au moins d'une installation radio fixe et qui ne sont pas soumis à un contrat d'entretien par la terre doivent être contrôlés par un prestataire de service radiomaritime annuellement. Le rapport de contrôle annuel de la station radioélectrique en annexe [219-A.4](#) devra être utilisé à cet effet.

#### **Article 219.25. Personnel chargé des radiocommunications**

Tout navire doit avoir à bord, selon le cas, une ou plusieurs personnes titulaires des certificats tels que requis par le règlement des radiocommunications (UIT). Les prérogatives et les conditions de délivrances des titres sont fixées par arrêté du gouvernement.

Dans le cas où il est embarqué plus d'un titulaire des certificats ci-dessus, l'un d'eux sera désigné comme principal responsable des radiocommunications pendant les cas de détresse.

#### **Article 219.26. Journal**

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

#### **Article 219.27. Rôle d'évacuation**

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

- l'opérateur responsable des communications de détresse et de sauvetage tel que désigné à l'Article 219.25 ;
- les personnes chargées, en cas d'évacuation, de porter la radiobalise de localisation des sinistres, les répondeurs radar et les postes VHF portatifs dans les embarcations et radeaux de sauvetage.

#### **Article 219.28. Entretien de la position**

Des renseignements sur la position du navire doivent, en permanence, être fournis automatiquement à tous les équipements fixes de radiocommunication disposant de la fonction détresse afin que celle-ci soit transmise dans l'alerte de détresse initiale.

**Article 219.29. Dispositions transitoires**

- Les navires existants dont la date de pose de quille est antérieure au 30 juin 2026, se conforment aux dispositions du présent règlement à compter de leur première visite de sécurité effectuée après le 1er mars 2027 ou le 31 décembre 2027 au plus tard.
- Les navires neufs dont la date de pose de quille est postérieure au 30 juin 2026, se conforment aux dispositions du présent règlement à compter de leur mise en service ou au plus tard le 30 septembre 2026.

PROJET

## **ANNEXE 219-A.1 : PIÈCES DE RECHANGE, OUTILLAGE ET APPAREILS DE CONTRÔLE POUR UN ENTRETIEN ASSURÉ PAR LA TERRE**

1. Lot de rechanges fourni par le constructeur du matériel.
2. Lot de fusibles et témoins de signalisation.
3. Isolateurs de rechange (s'il existe une antenne filaire à bord).
4. Réserve d'eau distillée.
5. Un lot de petit outillage permettant d'assurer l'entretien courant (y compris un fer à souder thermostaté pouvant être relié à la masse et un tapis antistatique).
6. Un multimètre.

PROJET

## **ANNEXE 219-A.2 : ALIMENTATION EN ÉNERGIE DES ÉMETTEURS-RÉCEPTEURS PORTATIFS RADIOTÉLÉPHONIQUES EN ONDES MÉTRIQUES**

Les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques en ondes métriques portatifs SMDSM doivent correspondre aux normes de fonctionnement prévues dans la résolution A.809(19) de l'OMI, à savoir :

- les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs SMDSM doivent être dotés d'une pile dont l'emballage doit rester scellé et doit être changée avant la date d'expiration.
- lorsque les batteries d'accumulateurs sont utilisées, les portatifs SMDSM doivent être maintenus sur leur chargeur hors utilisation.

Les piles et les batteries d'accumulateur doivent être recyclées conformément aux obligations réglementaires en vigueur.

En conséquence :

1. Dans le cas où l'alimentation est réalisée uniquement par piles, ces portatifs SMDSM doivent être exclusivement réservés aux cas de détresse. A cette fin, ils doivent être facilement accessibles, tout en étant entreposés dans un endroit accessible au personnel chargé de leur emport.
2. Ces portatifs SMDSM peuvent être utilisés à d'autres fins que celles de la détresse exclusivement dans le cas où l'alimentation est réalisée par des accumulateurs. Toutefois, il doit être prévu dans ce cas un lot de piles (minimum une par appareil) entreposées dans les mêmes conditions que ci-dessus et d'un lot d'accumulateurs maintenus en pleine charge de façon permanente.

Des dispositions doivent être prises dans tous les cas pour que des essais d'utilisation puissent être réalisés sans que soit affectée, à aucun moment, la disponibilité des piles ou accumulateurs en cas de détresse.

Les piles prévues exclusivement pour l'utilisation en cas de détresse doivent impérativement être de couleur jaune ou orange ou recevoir un marquage significatif d'une de ces couleurs.

## ANNEXE 219-A.3 : MARQUAGE DE L'INDICATIF RADIO

### 1. Navires à passagers et navires de charge

L'indicatif radio doit être peint sur le dessus d'une superstructure, de telle manière qu'il puisse être visible par un avion suivant une route parallèle à celle du navire et de même sens.

Les lettres et les chiffres, de couleur rouge sur fond blanc, doivent avoir au moins 45 cm de hauteur et 6 cm de largeur de trait.

### 2. Navires de pêche

L'indicatif radio doit être peint sur le toit de la timonerie, quand elle existe, de telle manière qu'il puisse être visible par un avion suivant une route parallèle à celle du navire et de même sens. La couleur des lettres et des chiffres doit être noire sur fond blanc, ou blanche sur fond noir.

Pour les navires d'une longueur inférieure ou égale à 10 mètres, la taille des lettres et des chiffres est fonction de la place disponible sur le toit de la timonerie ;

Pour les navires d'une longueur supérieure à 10 mètres mais inférieure ou égale à 17 mètres, les lettres et les chiffres doivent avoir au moins 25 cm de hauteur et 4 cm de largeur de trait.

Pour les navires d'une longueur supérieure à 17 mètres, les lettres et les chiffres doivent avoir au moins 45 cm de hauteur et 6 cm de largeur de trait.



## ANNEXE 219-A.4 : Rapport de contrôle annuel de la station radioélectrique pour les navires sans contrat d'entretien par la terre

Le rapport de contrôle ci-dessous peut être modifié par l'administration compétente sans préavis.

### RAPPORT DE CONTROLE ANNUEL DE LA STATION RADIOELECTRIQUE A BORD DES NAVIRES NON SOUMIS A UN CONTRAT D'ENTRETIEN PAR LA TERRE

Nom du navire : ..... Immatriculation : ..... Indicatif radio : .....  
Propriétaire : ..... MMSI : .....  
Catégorie :  5<sup>ème</sup>  4<sup>ème</sup>  3<sup>ème</sup> L1

#### Equipement VHF

Marque : ..... Modèle : .....  
N° série : ..... Marquage de conformité :  CE  Wheelmark / MED

#### Résultats mesurés

VHF		<input type="checkbox"/> Position automatique <input type="checkbox"/> Codage MMSI	
Fonction	Antenne Tx/Rx Mesures de puissance (W) Emise / Réfléchie	Antenne ASN Mesures de puissance (W) Emise / Réfléchie	Essais
Essai téléphonie	/	/	C16 : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai ASN	/	/	C70 : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide

La puissance émission maximale pour une station VHF fixe ne doit pas être inférieure à 17,5 Watts.  
La puissance réfléchie maximale ne doit pas dépasser 1,5 Watt pour une puissance émission de 25Watts.

Fonction	Marque – modèle (si non intégré)	Date	Heure	Position
Récepteur GNSS		<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide	<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide	<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide

#### Essai de modulation sur le canal 16

Nom de la station contactée : .....  
Résultat du contact : .....

#### PLB

Marque : ..... Modèle : .....  
N° série : ..... Marquage de conformité :  CE  Wheelmark / MED

Fonction	Etat physique	Date d'expiration de la pile	Essais
PLB			<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide



**Conclusion de l'installateur**

La conformité de l'installation : .....

Le fonctionnement des équipements SMDSM : .....

Autres remarques : .....

A ....., le .....

**Intervenant :**  
**Signature et cachet de l'entreprise prestataire**



## **ANNEXE 219-A.5 : Rapport de contrôle annuel de la station radioélectrique à joindre au contrat d'entretien par la terre**

Le rapport de contrôle ci-dessous peut être modifié par l'administration compétente sans préavis.

PROJET



## II. Relevé de mesures techniques pour chaque équipement

### II.1 Emetteur Récepteur Ondes Métriques (VHF)

VHF 1 :		<input type="checkbox"/> Position automatique <input type="checkbox"/> Codage MMSI	
Fonction	Antenne Tx/Rx Mesures de puissance (W) Emise / Réfléchie	Antenne ASN Mesures de puissance (W) Emise / Réfléchie	Essais
Essai téléphonie	/	/	C16 : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai ASN	/	/	C70 : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide

VHF 2 :		<input type="checkbox"/> Position automatique <input type="checkbox"/> Codage MMSI	
Fonction	Antenne Tx/Rx Mesures de puissance (W) Emise / Réfléchie	Antenne ASN Mesures de puissance (W) Emise / Réfléchie	Essais
Essai téléphonie	/	/	C16 : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai téléphonie	/	/	C : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide
Essai ASN	/	/	C70 : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide

Fonction	Marque – modèle (si non intégré)	Date	Heure	Position
Récepteur GNSS		<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide	<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide	<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide

### II.2 Emetteur Récepteur Ondes Hectométriques – Décamétriques (MF/HF)

E/R 1 :		<input type="checkbox"/> Position automatique <input type="checkbox"/> Codage MMSI	
Fonction	Puissance (W) Emise / Réfléchie / Fréquence (kHz)		
Téléphonie	/	/	2182
	/	/	4125
	/	/	6215
	/	/	8291
	/	/	12290
Essai ASN	MF : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide	HF : <input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide	
Télex	Indiquer la méthode de l'essai ASN :		

Fonction	Marque – modèle (si non intégré)	Date	Heure	Position
Récepteur GNSS		<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide	<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide	<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide

### II.3 Stations terriennes de navire d'un service mobile par satellite agréé

SAT 1 SMDSM		<input type="checkbox"/> Position automatique	
Marque - modèle	Numéro IMN	Essais	
		<input type="checkbox"/> Liaison satellite ok	<input type="checkbox"/> Messagerie ok
SAT 2 SMDSM		<input type="checkbox"/> Position automatique	
Marque - modèle	Numéro IMN	Essais	
		<input type="checkbox"/> Liaison satellite ok	<input type="checkbox"/> Messagerie ok

Fonction	Marque - modèle (si non intégré)	Date	Heure	Position
Récepteur GNSS		<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide	<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide	<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide

### II.4 Balises - SART - Portatifs GMDSS

Fonction	Marque - modèle	Date d'expiration de la pile	Etat physique	Essais
PLB				

Fonction	Marque - modèle	Date d'expiration de la pile	Etat physique	Essais
EPIRB <input type="checkbox"/> Pont <input type="checkbox"/> Survie				
Fonction	Marque - modèle	Date d'expiration du largueur	Etat physique	
Largueur hydrostatique				

Fonction	Marque - modèle	Date d'expiration de la pile	Etat physique	Essais
EPIRB <input type="checkbox"/> Pont <input type="checkbox"/> Survie				
Fonction	Marque - modèle	Date d'expiration du largueur	Etat physique	
Largueur hydrostatique				

- Carnet(s) d'entretien de la balise EPIRB complété(s), signé(s) et laissé(s) à bord du navire  
 Rapport(s) de test annuel détaillé(s) de la balise EPIRB complété(s), signé(s) et laissé(s) à bord du navire

Fonction	Marque - modèle	Numéro de série	Date d'expiration de la Pile	Etat physique	Essais
Transpondeur 1					
Transpondeur 2					
Portatif SMDSM 1					
Portatif SMDSM 2					
Portatif SMDSM 3					
Portatif SMDSM 4					

**II.5 AIS (si requis par la réglementation applicable)**

Fonction	Marque - modèle	Données statiques	Position automatique	Mesures de puissance (W) Emise / Réfléchie
AIS		<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide	<input type="checkbox"/> Valide <input type="checkbox"/> Non valide	/

**II.6 Autres Equipements**

Fonction	Marque - modèle	Pile	Essais

**III. Documents à joindre**

- Le schéma d'alimentation des équipements SMDSM du navire
- Le schéma d'implantation des antennes
- Le bilan de consommation d'énergie des équipements SMDSM
- La courbe de décharge des batteries dédiées aux équipements SMDSM en indiquant leur autonomie
- Les rapports d'interventions sur la station radioélectrique au cours des 12 derniers mois

**IV. Remarques**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

A ..... le .....

Intervenant :  
Signature et cachet de l'entreprise prestataire