Direction des Affaires Maritimes

Code des Transports
Décret n° 84-810 modifié
Commission Centrale de Sécurité
Session du **3 mars 2021**

PV CCS 954/REG.03

bjet : Modification de la division 110 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires : catégories de navigation.

Référence : - Divisions 110 et 219 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.
- Rapport d'études du Cerema en date du 29 juillet 2020.
- **PV CCS 947/CONS.02**
- **PV CCS 948/INF.04**
- **PV CCS 950/INF.01**

Annexes : - Annexe 1 : Proposition de **modification de la division 110** - (17 pages)
- Annexe 2 : Proposition de **modification de la division 219** - (33 pages).

I/ Introduction

Les PV CCS 947/CONS.01 et 948/INF.04 et 950/INF.01 ont présenté la démarche actuellement menée autour de l'évolution des définitions portant fixation de ces limites de navigation[1].

La phase de consultation étendue qui s'en est suivie a fait l'objet de quelques retours complémentaires à ceux exprimés à l'occasion de la CCS 950, majoritairement très favorables à la démarche portée sur la révision de la 4e catégorie de navigation d'une part, mais également de sa méthodologie déclinée d'autre part.
L'objet du présent procès-verbal est de présenter les derniers ajustements nécessaires au regard des enjeux de sécurité qu'ils soulèvent dans le cadre du périmètre relevant des attributions de la commission centrale de sécurité et de l'arrêté du 23 novembre 1987 pris en application du décret n°84-810 modifié, c'est-à-dire du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la prévention de la pollution par les navires.

II/ Développement

Pour mémoire, la Commission avait émis un avis favorable lors de son PV 950/INF.01 quant à l'adoption de la proposition découlant des conclusions du rapport d'étude du Cerema en référence présentées à la CCS 947 et des travaux de la commission, à savoir **adopter la révision de la 4e catégorie de navigation en privilégiant une approche incrémentale.** Le premier temps, basé sur le principe de rapidité de mise en œuvre, consiste en une adaptation simple des référentiels techniques adossés.

Il est ainsi rappelé que les conclusions dudit rapport apportent une réponse explicite à la notion de captivité avec le port de départ aujourd'hui présentée par la définition de la 4e catégorie, mais insistent également sur la nécessité d'une démarche complémentaire permettant de **rechercher les conditions nécessaires pour une exploitation au-delà, que ce soit à 10 milles de la côte ou de toute autre modification[2]**, principe acté par les conclusions de la commission en son PV CCS 950/INF.01.

1 Démarche initiée par la direction des affaires maritimes suite à diverses demandes des professionnels des métiers de la pêche.
2 Présentée par l'annexe n°2 dudit rapport.

L'option n°1 dudit rapport retenue au titre de cette méthodologie renvoie dès lors pour la modification de la 4e catégorie à la définition suivante :

> • **4e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles de la terre la plus proche ou de la limite des eaux abritées fixées pour les rades non exposées, telles que les lagons ou récifs coralliens, par décision du directeur interrégional de la mer ou du directeur de la mer.**

Les retours multiples exprimés sur cette option viennent confirmer la simplicité des propositions associées, sous réserve de l'adaptation des dotations radioélectriques inhérentes notamment à l'extension de l'éloignement d'un abri induit et visant au renforcement des conditions favorables à l'émission et à la réception des alertes de détresse des navires.

L'occasion est également saisie de veiller à l'adaptation des dispositions de la division 219 pour les outremers en y intégrant les évolutions apportées par les précédentes modifications de la division 227 portées au sein du PV CCS 942/REG.01[3].

III/ Proposition

Les divisions 110 (art. 110.11) et 219 (art. 219-14, 219-18 et 219-22) du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires sont proposées d'être modifiées comme indiquées en annexe[4].

AVIS DE LA COMMISSION

La commission émet un avis favorable aux propositions de modification et à la définition d'une 4e catégorie pour une navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles de la terre la plus proche ou de la limite des eaux abritées fixées pour les rades non exposées, telles que les lagons ou récifs coralliens, par décision du directeur interrégional de la mer ou du directeur de la mer.

Considérant les éléments visant à l'adaptation des dotations radioélectriques pour l'outremer, une dernière phase de consultation d'un mois est annoncée avant de viser la publication de l'arrêté modificatif au JORF.

3 Présentés par les CCS 941/REG.01 et 942/REG.02 et publiés par arr. modificatif TRET2011822A du 20/05/2020.

4 En vertu des dispositions établies par l'art. 54 du décret n°84-810 du 30 août 1984.

Division 110

Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié

*Edition du **7 NOVEMBRE 1996**, parue au J.O. le **20 NOVEMBRE 1996***

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution J.O.	Numéro NOR	Référence CCS
12-01-99	20-02-99	EQUH9900062A	
21-07-00	11-08-00	EQUH0001236A	726/REG.02
28-12-01	23-01-02	EQUH0102021A	741/REG.01
30-07-02	09-08-02	EQUH0201276A	749/REG.01
09-12-02	16-01-03	EQUH0201908A	751/REG.03
18-11-04	27-11-04	EQUH0401583A	774/REG.01
20-09-05	18-10-05	EQUT0501516A	783/REG.02
26-07-06	15-09-06	EQUT0601587A	792/REG.01
11-03-08	08-04-08	DEVT0802926A	PV CNSNP
23-05-08	10-07-08	DEVT0811651A	813/REG.02
20-10-08	06-11-08	DEVT0822903A	816/REG.01
12-03-12	07-04-12	TRAT1200272A	854/REG.02
07-12-12	16-12-12	TRAT1239366A	862/REG.05
20-07-15	14-08-15	DEVT1514177A	886/REG.01 890/REG.02 891/REG.06
23-12-15	30-12-15	DEVT1528777A	895/REG.01 896/REG.09
10-02-16	13-02-16	DEVT1601412A	886/REG.01
22-06-16	30-06-16	DEVT1612253A	902/REG.09
20-12-16	06-01-17	DEVT1636878A	907/REG.02
18-12-17	28-12-17	TRAT1732749A	918/REG.02 918 REG 07
21-06-18	17-07-18	TRAT1813778A	918/REG.02 924/REG.04
05-11-19	07-12-19	TRET1919209A	937/REG.01
XX-XX-21	XX-XX-21	MERT0000000A	954/REG.03

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des affaires maritimes

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS 4
article 110.1. Réglementation *4*
article 110.2. Définitions *4*
article 110.3. Application à l'outre mer *6*
article 110.4. Formation, qualification et compétence des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes *6*
article 110.5. Cas de force majeure *8*
article 110.6. Applicabilité au navire *9*
article 110.7. Applicabilité aux équipements *10*
article 110.8. Entretien *11*
article 110.9. Jauge déterminante *11*
Article 110.9.1 Navire de type « annexe » *11*
CHAPITRE 2. APPLICATION À LA NAVIGATION 13
article 110.10. Zones maritimes *13*
article 110.11. Catégories de navigation *13*
article 110.12. Numéro d'identification des navires *14*
article 110.13. Numéro OMI d'identification unique des compagnies et des propriétaires inscrits *15*

Chapitre 1. Généralités

article 110.1. **Réglementation**

(Modifié par arrêté du 05/11/19)

Pour l'application des dispositions auxquelles doivent satisfaire les navires, leurs équipements et leurs cargaisons en application de l'article 1 de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, les règles applicables sont celles du présent règlement.

article 110.2. **Définitions**

(Modifié par arrêté du 05/11/19)

Sauf dispositions expresses contraires, pour l'application du présent règlement sont considérés comme :

1. Navire neuf : tout navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à partir de la date fixée dans l'arrêté prescrivant le règlement particulier le concernant ou, à défaut, à partir de la date de son entrée en vigueur.

2. Construction qui se trouve à un stade équivalent :
    1. une construction identifiable à un navire particulier commence ; et
    2. le montage du navire considéré est commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1% de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

3. Navire existant ou navire construit : tout navire qui n'est pas neuf au sens de la définition ci-dessus.

4. Navire battant pavillon d'un État membre : un navire immatriculé dans un État membre de l'Union européenne et battant pavillon de cet État membre conformément à sa législation. Les navires ne correspondant pas à la présente définition sont assimilés à des navires battant pavillon d'un pays tiers. ;

5. Les « inspections et visites », les inspections et les visites qu'il est obligatoire d'effectuer en vertu des conventions internationales ou du présent règlement

6. Navire à voile : sont considérés comme voiliers les navires dont la propulsion est exclusivement vélique, ou dont la propulsion est principalement vélique.

    La propulsion est reconnue principalement vélique à condition que le rapport $As \geq 0{,}07(m\ LDC)^{2/3}$ **avec :**

    - m LDC étant la masse du navire en condition de charge, exprimée en kilogrammes, et

    - As, exprimée en mètres carrés, étant la surface de voilure projetée, calculée comme la somme
    - des surfaces projetées en profil de toutes les voiles qui peuvent être établies lorsque le navire navigue au près, sur des bômes, cornes, bouts-dehors, queues de malet ou autres espars, et
    - de la surface du ou des triangles avant, jusqu'à l'étai le plus avancé, fixé de manière permanente pendant le fonctionnement du bateau au mât portant les voiles établies, sans recouvrement, en supposant que les drailles et les chutes sont des lignes droites.

    La surface du triangle avant de chaque mât doit être celle donnée par **IJ/2**, où I et J sont les mesurages entre la face avant du mât, l'extrémité arrière de l'étai et la ligne de livet au droit du mât.

    La surface des espars n'est pas incluse dans le calcul de la surface de voilure projetée, à l'exception des mâts-ailes.

7. Navire-citerne : désigne un navire de charge construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides, ou adapté à cet usage

8. Pétrolier : désigne tout navire construit ou adapté principalement en vue de transporter des hydrocarbures en vrac dans des espaces à cargaison.

9. Transporteur de gaz (ou gazier) : tout navire défini comme tel au sens du chapitre 221-VII de la division 221 du présent règlement.

10. Transporteur de gaz (ou gazier) : tout navire définit comme tel au sens du chapitre 221-VII de la division 221 du présent règlement.

11. Vraquier : tout navire défini comme tel au sens du chapitre 221-XII de la division 221 du présent règlement.
12. Unité mobile de forage au large (MODU) : tout navire défini comme tel au sens du chapitre 221-IX de la division 221 du présent règlement.
13. Engin à grande vitesse : navire défini comme tel au sens du chapitre 221-X de la division 221 du présent règlement.
14. Navire ravitailleur et de servitude au large : tout navire défini comme tel au sens de la division 235 du présent règlement.
15. Vedettes de surveillance, d'assistance et de sauvetage : tout navire défini comme tel au sens de la division 222 du présent règlement.
16. Navire sous marin : tout navire défini comme tel au sens de la division 233 du présent règlement.
17. Engins de dragage et porteurs de déblais : tout navire défini comme tel au sens de la division 231 du présent règlement.
18. Transbordeur roulier : navire à passagers doté d'espaces rouliers ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis à l'article 221-II-2/3
19. Navire d'un type particulier : un navire qui, pour la réalisation d'une activité particulière, doit répondre à des conditions complétant ou modifiant la réglementation fondamentale qui lui est applicable.
20. Navire jumeau : navire construit généralement par le même chantier naval à partir des mêmes plans et dont le caractère de série est attribué après avis de l'autorité compétente en application des dispositions du présent règlement
21. Navire ponté : un navire ayant sur toute sa longueur un pont, tel que défini comme pont de franc-bord par la Convention sur les lignes de charge de 1966 telle que modifiée, muni d'ouvertures fermées d'une façon étanche conformément, selon le cas, aux conditions d'assignation du franc-bord ou, pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres, aux conditions particulières pouvant être prévues dans une ou plusieurs divisions.
22. Abrogé.
23. Abrogé.
24.
25. Moteur à explosion : un moteur dans lequel la combustion du mélange comburant et combustible est obtenue à l'aide d'un allumage électrique.
26. Durée de traversée : le temps que met, à 80 p. 100 de sa vitesse maximum, un navire pour effectuer la traversée envisagée.
27. Service régulier : une série de traversées organisées de façon à assurer une liaison entre les deux mêmes port ou points d'embarquement de passagers, ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même point sans escale intermédiaire :
    - soit selon un horaire publié,
    - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable.
28. Transformation majeure ou importante d'un navire : sauf disposition expresse contraire une transformation majeure d'un navire se caractérise par :
    - Une modification du centre de gravité du navire ou des caractéristiques du navire lège au-delà des limites ou des conditions fixées par le présent règlement après avis de l'autorité compétente ; ou
    - Une modification du compartimentage du navire ; ou
    - Une augmentation du port en lourd du navire ou du nombre de passagers ; ou
    - Un changement de type de navire ; ou
    - Une modification du type de pêche de nature à impacter les critères de stabilité du navire ; ou
    - Une modification des conditions d'exploitation ; ou
    - Une extension de catégorie de navigation.

- En ce qui concerne les navires neufs et existants, les réparations, transformations et modifications d'importance majeure ainsi que les aménagements qui en résultent satisfont aux prescriptions pour les navires neufs ; les transformations apportées à un navire qui visent uniquement à améliorer sa capacité de survie ne sont pas considérées comme des modifications d'importance majeure.

29. La longueur hors tout, telle que définie à l'article 1er du décret n°84-810, doit s'entendre comme étant la distance mesurée entre les deux extrémités du navire. Elle prend en compte l'ensemble des accessoires et appendices de la coque du navire, positionnés dans leur configuration à la mer, qu'ils soient fixes, mobiles ou amovibles. Elle ne s'applique pas dans le cadre de la division 210, qui fait appel à ses propres définitions.

30. Navigation nationale à l'étranger : navigation exclusive dans des eaux relevant d'une juridiction différente de celle du pavillon.

article 110.3. **Application à l'outre mer**

(Modifié par arrêté du 12/03/12)

1. Pour l'application du présent règlement dans les départements et régions d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Martin et à Saint- Barthélémy, les références à la direction interrégionale de la mer ou à son directeur sont remplacées par les références à la direction de la mer ou à son directeur

2. Pour l'application du présent règlement à Saint-Pierre-et-Miquelon, les références à la direction interrégionale de la mer et à son directeur sont remplacées par les références à la direction des territoires, de l'alimentation et de la mer ou son directeur ;

3. Pour l'application du présent règlement en Nouvelle-Calédonie, Polynésie française et Wallis et Futuna, les références à la direction interrégionale de la mer et à son directeur sont remplacées par les références au service des Affaires maritimes ou à son chef.

article 110.4. **Formation, qualification et compétence des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes**

(Modifié par arrêté du 05/11/19)

En application du paragraphe II.3 de l'article 1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, les niveaux de formation, de qualification et les compétences des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes sont définies selon les modalités suivantes :

1. Les formations présentées sont associées à un niveau de qualification comme précisé dans les tableaux ci-dessous :

Formations minimales	Niveaux de qualification
- Formation initiale ou prise en compte des acquis professionnels. - Temps de formation en doublure au sein du centre de sécurité des navires ou du service d'affectation.	1
- Formation continue « spécialisation NAVSEC » module 1,2 et 3.	2
- Formation accès niveau 3.	3
- Formation initiale catégorie A.	4
- Formation accès niveau 5.	5

Formations minimales	Niveaux de spécialisation
- Formation Franc Bord des navires de longueur inférieure à 24 mètres.	Franc-bord
- Formation auditeur ISM (module 1 et 2)	ISM
	Conducteur d'audit ISM/SCH
- Niveau de qualification 4 + stage « nouvel arrivant » Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA)	PSCO
- Formation inspecteur sureté (ISPS).	ISPS
- Formation d'inspecteur au titre de la certification sociale	MLC ou C188
- Formation ISPS + PSCO	DAO

2. Les qualifications donnent accès aux compétences suivantes :

Personnels de catégorie B et C	
Niveaux de qualification	**Compétences**
1	- Membre de droit d'une commission de visite périodique ou de contre visite ; - Auteur d'une visite inopinée ou une visite spéciale autre que celle visant au renouvellement du certificat de franc-bord sur tout navire ayant une longueur inférieure à 60 m.
2	Niveau de qualification 1 auquel s'ajoute : - Délégataire du chef de centre de sécurité des navires pour présider une commission de visite périodique sur tout navire français ayant une longueur inférieure à 24 mètres autre qu'à passagers. - Membre d'une commission de visite de mise en service de tout navire français d'une longueur inférieure à 24 mètres autre qu'à passagers.
3	Niveau de qualification 2 auquel s'ajoute : - Délégataire du chef de centre de sécurité de navires pour présider une commission de visite de mise en service sur tout navire français ayant une longueur inférieure à 24 mètres autre qu'à passagers. - Membre d'une commission de visite de sécurité de tout type de navire de longueur inférieure à 24 mètres; - Instructeur des dossiers, de tout navire français ayant une longueur inférieure à 24 mètres autre qu'à passagers, soumis à l'approbation du chef de centre de sécurité des navires, DIRM, DM ou chef de SAM
Spécialisation	
Franc-bord	Niveau de qualification 3 auquel s'ajoute : - Délégataire du chef de centre pour effectuer des visites spéciales de renouvellement du certificat de franc-bord sur les navires français ayant une longueur inférieure à 24 mètres.

Personnels de catégorie A	
Niveaux de qualification	**Compétences**
4	- Membre d'une commission de visite de sécurité (tous types de navires ou de visites) ; - Délégataire du chef de centre de sécurité des navires pour présider une visite périodique sur les navires de moins de 500 UMS et les navires à passagers d'une longueur inférieure à 12 mètres ; - Délégataire du chef de centre de sécurité des navires pour présider une commission de visite de mise en service de navires d'une longueur inférieure à 12 mètres autre qu'à passagers ; - Instructeur des dossiers soumis à l'approbation du chef de centre de sécurité des navires, DIRM, DM ou chef de SAM ;

5	- Niveau de qualification 4 auquel s'ajoute : Délégataire du chef de centre de sécurité de navires pour présider tout type de commission de visite sur tous types de navires ; - Délégataire du chef de centre de sécurité de navires pour présider toute visite de mise en service ; - Délégataire du chef de centre de sécurité des navires pour effectuer des visites spéciales de renouvellement du certificat de franc-bord des navires français d'une longueur inférieure à 24 mètres ; - Les visites réalisées en vue de la délivrance, du visa ou du renouvellement des certificats de sécurité (ISM), sûreté (ISPS) et du travail maritime (MLC) nécessitent de disposer des spécialisations décrites ci-après.
Spécialisation	
Auditeur ISM	- Membre d'une équipe d'audit ISM (navires ou compagnies).
Conducteur d'audit ISM/SCH	- Conduite d'audits ISM (navires ou compagnies) et membre d'une équipe d'évaluation SCH.
Contrôle par l'état du port (PSCO)	Réaliser des inspections de navires battant pavillon étranger dans le cadre de visites par l'Etat du port.
Auditeur ISPS	- Conduite d'une visite ISPS.
Contrôle sûreté par l'état du port (DAO)	- Réaliser d''inspections de sûreté de navires battant pavillon étranger dans le cadre de visites par l'Etat du port
Certification sociale	Conduite des visites soit dans le cadre de la convention du travail maritime (MLC, 2006), soit dans le cadre de la convention n°188 du travail concernant le travail dans le secteur de la pêche (C188, 2007)

3. Conditions d'accès aux niveaux de qualification

L'habilitation des agents aux différents niveaux de compétence est attribuée sur décision du chef de centre de sécurité. Le chef de centre de sécurité peut ne déléguer la totalité des compétences correspondant à un niveau de qualification donné.

4. Obtention et maintien des spécialisations

La spécialisation PSCO est attribuée par la direction interrégionale de la mer ou la direction de la mer compétente.

Les niveaux de spécialisation et modalités de qualification, relatifs aux contrôles par l'état du port (PSCO) sont définis par les divisions 150 et 151 du présent règlement.

L'obtention et le maintien des spécialisations ISM/SCH, ISPS et MLC sont définis par la direction des affaires maritimes.

article 110.5. **Cas de force majeure**

(Modifié par arrêté du 12/03/12)

1. Un navire qui n'est pas soumis au moment de son départ pour un voyage quelconque aux dispositions du présent règlement ne peut être astreint à ces dispositions en raison d'un déroutement au cours du voyage projeté, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps, ou par tout autre cas de force majeure.

2. Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par cas de force majeure ou par suite de l'obligation dans laquelle s'est trouvé le capitaine de transporter soit des naufragés soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne de compte, le cas échéant, pour l'application d'une disposition quelconque du présent règlement.

3. Lorsqu'à la suite d'une circonstance imprévisible, en cours de voyage, une installation ou un matériel obligatoire aux termes du présent règlement, se trouve hors d'usage sans possibilité de réparation sur place, le capitaine doit en avertir le centre de sécurité des navires compétent, en vue d'obtenir de lui l'autorisation de poursuivre son voyage sous réserve de l'application de toutes dispositions complémentaires de sécurité jugées utiles et nécessaires pour rejoindre le premier port où des réparations pourront être entreprises.

4. Un navire engagé dans une opération de sauvetage peut, sur décision de son capitaine, s'affranchir des dispositions relatives aux catégories de navigation prévues par les dispositions du présent règlement.

article 110.6. **Applicabilité au navire**

(Modifié par arrêté du 07/12/12)

En application du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, la réglementation technique est applicable aux navires selon les modalités suivantes :

1. Sous réserve des dispositions ci-dessous, la réglementation applicable aux navires neufs est celle applicable à la date de pose de la quille ou à la date à laquelle la construction se trouve à un stade équivalent.

2. Sauf dispositions expresses contraires, les mesures nouvelles introduites par un arrêté modificatif au présent règlement, sont applicables :

   - à tout navire neuf construit à partir de la date de la publication de l'arrêté modificatif correspondant quand elles sont relatives à la construction et à l'équipement du navire ;

   - à tout navire neuf ou existant quand elles concernent son exploitation ou l'organisation des examens de dossiers et visites ;

   - à tout navire existant faisant l'objet d'une transformation majeure ou importante.

3. Sauf dispositions expresses contraires, la réglementation applicable à un navire acquis à l'étranger est celle du présent règlement applicable à la date de pose de la quille.

4. Tout navire existant sur lequel sont effectuées des modifications, des réparations ou des transformations doit continuer à satisfaire au moins aux prescriptions qui lui étaient déjà applicables. Toutefois les réparations, modifications ou transformations majeures ou importantes doivent satisfaire aux prescriptions applicables à la date de début des travaux.

5. Tout navire faisant l'objet de modification ou de transformation impliquant des changements susceptibles de remettre en cause les avis rendus par la commission de sécurité compétente ou les résultats d'un examen local, peut sur décision du chef de centre de sécurité des navires, faire l'objet d'une nouvelle étude ou d'un nouvel examen local. Dans ce cas, et sauf dispositions expresses contraires, les mesures nouvelles introduites par un modificatif au présent règlement, sont applicables.

6. Toute constatation ou déclaration d'une transformation majeure ou importante donne lieu au réexamen des conditions d'attribution du franc-bord et de celles d'approbation du dossier de stabilité, si ce dernier est requis par le présent règlement.

7. Le changement de région d'exploitation d'un navire effectuant une navigation à moins de 20 milles de la terre la plus proche, peut donner lieu au réexamen, par la commission régionale de sécurité du nouveau lieu d'exploitation, des conditions particulières de navigation et des équipements de sécurité du navire.

8. Les navires à passagers, dont la longueur de référence est inférieure à 25 mètres, et effectuant exclusivement une navigation entre les ports d'un même État hors de l'Union européenne, à moins de 20 milles d'un abri, sont conformes à la division 223b du présent règlement.

article 110.7. **Applicabilité aux équipements**

(Modifié par arrêté du 18/12/17)

En application des articles 42-8 et 54 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, les règles d'emport des équipements à bord des navires sont définies selon les modalités suivantes :

1. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux navires de plaisance.

2. Au sens du présent règlement, on entend par "équipement" :
   - Les « *équipements approuvés* » définis par l'article 1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 ;
   - Les équipements installés à titre volontaire et dont le type fait l'objet de conditions d'approbation définies par les divisions 310 et 311 du présent règlement.

3. Sauf disposition expresse contraire prévue dans le présent règlement, les équipements qui doivent être d'un type approuvé ou être approuvés par l'administration, répondent aux dispositions des divisions 310 ou 311 selon qu'il convient.

4. Les équipements visés par les divisions 311 et 310 embarqués en vertu des conventions internationales ou de manière volontaire, sur des navires entrant dans le champ d'application de ces conventions internationales, répondent aux dispositions des annexes précitées.

5. Sauf disposition expresse contraire, les équipements visés par les divisions 311 et 310 et embarqués sur des navires non visés par le paragraphe précédent, de manière volontaire ou en supplément lorsque l'exploitation le nécessite, ne sont pas soumis aux dispositions de ladite division. Dans ce cas les équipements sont installés sous la responsabilité de l'armateur.

6. Sauf disposition expresse contraire, tout équipement devant être approuvé, lorsqu'il est mis en place en remplacement d'un équipement existant, est conforme aux dispositions en vigueur à la date du remplacement.

   Un équipement marin est dit « autorisé d'usage » lorsque, bien qu'il ne soit pas d'un type approuvé, l'autorité compétente pour l'approbation des plans et documents en autorise l'installation ou le maintien à bord d'un navire déterminé.

7. Tout moyen de protection embarqué à bord d'un navire ou monté sur un équipement de travail lui-même embarqué, pour lequel l'approbation n'est pas requise par les conventions internationales ou par le présent règlement, doit, s'il entre dans les catégories définies par les articles R4311-8 à R4311-11 du code du travail, être conforme aux dispositions prises pour l'application de ce code dans la mesure où celles-ci ne sont pas incompatibles avec le règlement de la société de classification qui classe le navire ou avec les spécificités de la navigation, de la sécurité du navire ou de la protection du milieu marin.

8. Le matériel électrique et électronique doit être installé de manière à ce que les perturbations électromagnétiques produites ne nuisent pas au bon fonctionnement des systèmes et du matériel de navigation et de radiocommunications.

   Un essai de bon fonctionnement pourra être réalisé lors des visites des installations de radiocommunications afin de vérifier que les éclairages à LED ne perturbent pas le fonctionnement des installations.

   Les projecteurs à LED doivent satisfaire à la norme EN 60945 (2002) y compris IEC 60945 corrigendum 1 (2008) ou à la norme IEC 60945 (2002) y compris IEC 60945 corrigendum 1 (2008).

   Il appartient à l'armateur d'apporter une attention particulière aux sources lumineuses LED et luminaires associés concernant les perturbations électromagnétiques pouvant également être générées sur les moyens de radiocommunication internes.

9. Lorsqu'ils sont dédiés au sauvetage, les véhicules nautiques à moteur, les embarcations pneumatiques et les semi-rigides de moins de 12 mètres des organismes de secours et de sauvetage en mer peuvent être dispensés de l'emport de brassières de sauvetage approuvées. Les équipements individuels embarqués en remplacement sont embarqués, après analyse de risque, sous la responsabilité de l'armateur.

article 110.8. **Entretien**

(Modifié par arrêté du 20/07/15)

En application de l'article L5241-2 du code des transports, le propriétaire ou l'exploitant, afin de préserver la sécurité et la santé des personnes embarquées :

1. Effectue durant l'exploitation du navire des inspections à des intervalles appropriés afin de s'assurer que le navire est maintenu en permanence en bon état.

2. Vérifie que les équipements et installations concourant à la sécurité du navire ou de la navigation, à la sécurité du travail, au sauvetage des personnes embarquées ou à la prévention de la pollution, y compris les planchons ou coupées d'accès au navire, sont entretenus, contrôlés et éprouvés conformément aux dispositions des conventions de l'O.M.I., de celles du présent règlement, y compris les instructions des commissions d'étude, ou des dispositions du règlement de la société classant le navire.

3. A défaut de prescriptions dans les textes visés ci-dessus, l'entretien, le contrôle et, le cas échéant, l'épreuve du moyen de protection s'effectuent selon les prescriptions du code du travail ou à défaut selon les recommandations du fabricant.

4. Prend des mesures afin que soit assuré le nettoyage régulier de l'ensemble du navire pour maintenir des conditions d'hygiène adéquates et que les équipements des locaux affectés à l'équipage et aux passagers et ceux affectés à la conservation des vivres et des boissons satisfassent en permanence à des conditions sanitaires satisfaisantes.

L'autorité compétente au titre de l'article 3-1 du décret n°84-810 peut accepter les essais ou contrôles effectués par un organisme situé dans un autre Etat membre de l'Union Européenne ou de l'Espace Economique Européen pour autant qu'il applique des normes équivalentes officiellement reconnues par cet Etat. Le rapport de contrôle doit être rédigé en français ou, à défaut, en anglais et doit faire référence à la norme nationale utilisée.

article 110.9. **Jauge déterminante**

(Modifié par arrêté du 20/07/15)

En application de l'article L5000-5 du code des transports, la jauge déterminante est définie selon les modalités suivantes :

– Pour tout navire d'une longueur[1] égale ou supérieure à 24 mètres n'entrant pas dans le champ d'application de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires et construit, ou subissant des transformations ou des modifications que l'autorité compétente au titre de l'article 3-1 du décret n°84-810 considère comme une modification importante de sa jauge, le 1er janvier 1996 ou après cette date, la jauge brute déterminante pour la mise en œuvre des dispositions techniques ou relatives à la cargaison du présent règlement est celle calculée selon les règles fixées par l'annexe I de ladite convention.

– Pour les navires visés ci-avant mais construits avant le 1er janvier 1996, la jauge déterminante est celle retenue lors de l'étude des plans et documents préalable à la mise en service du navire, ou à des transformations ou des modifications que l'autorité compétente considère comme une modification importante de leur jauge.

– Pour les navires de longueur inférieure à 24 mètres, quelle que soit leur date de construction, la jauge déterminante est celle retenue lors de l'étude des plans et documents préalable à la mise en service

[1] La longueur considérée est celle donnée à l'article 2 de la Convention internationale de Londres de 1969 sur le jaugeage des navires.

du navire, ou à des transformations ou des modifications que l'autorité compétente considère comme une modification importante de leur jauge.

Article 110.9.1 Navire de type « annexe »

(Modifié par arrêté du 23/12/15)

Sont exclues des dispositions du présent article les annexes utilisées à partir des navires de plaisance.

Sont considérées comme « annexes », en application de l'article 1er du décret n°84-810, les embarcations ou engins utilisés à des fins de servitude à partir d'un navire porteur, lorsqu'ils remplissent les caractéristiques techniques suivantes :

- leur taille (L_{ht}) est inférieure à celle du navire porteur ;
- leur puissance est limitée à 1/5ème de celle du navire porteur, à l'exception des annexes des thoniers senneurs et des navires de l'Etat ;
- leur nombre est limité à 1 par navire porteur, à l'exception des annexes des navires à passagers et des navires de l'Etat ;
- leur rayon d'action est limité à la portée visuelle depuis le navire porteur, ou à la portée VHF le cas échéant
- le nombre de personnes qui peuvent monter à leur bord est limité à 5, à l'exception des annexes des navires à passagers et des navires de l'Etat.

En application de l'article 1er du décret n°84-810, ces navires ne sont pas soumis aux dispositions des articles L.5112-2 et L.5241-3 du code des transports, relatifs au jaugeage et à l'obligation de disposer de titres de sécurité et de prévention de la pollution.

Une annexe destinée à transporter plus de douze passagers doit être conforme aux prescriptions techniques du chapitre 3 de la division 333. La conformité de l'annexe conditionne la validité du permis de navigation du navire porteur.

Chapitre 2. Application à la navigation

article 110.10. Zones maritimes

(Modifié par arrêté du 05/11/19)

Sauf disposition expresse contraire du présent règlement, les navires opèrent dans des zones maritimes découpées en quatre classes, à savoir :

- **Zones maritimes de classe A** : zones autres que les voyages couverts par les classes B, C et D.

- **Zones maritimes de classe B** : zones maritimes dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 20 milles de la côte, mais en dehors des zones C et D.

- **Zones maritimes de classe C** : zones maritimes dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 5 milles de la côte, mais en dehors de la zone D.
  En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague significative supérieure à 2,5 mètres est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.
  La zone est telle que ses limites ne sont jamais à plus :
  - de 15 milles d'un refuge (infrastructure portuaire offrant des eaux abritées) ;
  - de 5 milles de la côte où des personnes naufragées peuvent gagner la terre.
  La période de un an peut être ramenée à une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple : exploitation estivale)

- **Zones maritimes de classe D** : zones maritimes dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 3 milles de la côte.
  En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague significative supérieure à 1,5 mètre est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.
  La zone est telle que ses limites ne sont jamais à plus :
  - de 6 milles d'un refuge (infrastructure portuaire offrant des eaux abritées) ;
  - de 3 milles de la côte où des personnes naufragées peuvent gagner la terre.
  La période de un an peut être ramenée à une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple : exploitation estivale).

La hauteur de marée pour les calculs de distance à la côte correspond à la laisse des plus hautes mers extraite à l'origine de cartes du SHOM.

Les limites numérisées des zones B, C et D sont publiées par le SHOM. Elles sont visualisables et téléchargeables en ligne sur le portail **data.shom.fr.**

article 110.11. Catégories de navigation

(Modifié par arrêté du 20/12/16)

- En application du paragraphe II.14 de l'article 1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, sauf disposition expresse contraire du présent règlement, les navigations effectuées par les navires français sont classées en cinq catégories :

  1re catégorie : Toute navigation n'entrant pas dans les catégories suivantes.

  2e catégorie : 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 miles.

  3e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

4e catégorie : 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.~~ 5 milles de la terre la plus proche ou de la limite des eaux abritées fixées pour les rades non exposées, telles que les lagons ou récifs coralliens, par décision du directeur interrégional de la mer ou du directeur de la mer.

5e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades non exposées lacs, bassins, étangs d'eaux salées etc., ou dans les limites éventuellement fixées par le directeur interrégional de la mer.

Les limites numérisées des 2ème, 3ème, 4ème et 5ème catégories sont publiées par le SHOM. Elles sont visualisables et téléchargeables en ligne sur le portail data.shom.fr.

- La catégorie de navigation pour laquelle un navire est autorisé à naviguer est indiquée sur son permis de navigation, ainsi que, le cas échéant, les restrictions dont elle est assortie.

- L'autorité compétente pour l'approbation des plans et documents peut dispenser un navire d'une partie des dispositions du présent règlement qui s'appliquent à la catégorie de navigation pour laquelle il est autorisé à naviguer, si des restrictions sont imposées à la navigation de ce navire à l'intérieur de cette catégorie.
  Ces restrictions peuvent faire référence aux zones maritimes ou porter sur des caractéristiques autres que géographiques de la navigation, telles que notamment :
  - les conditions météorologiques ;
  - les conditions d'exploitation ;
  - le nombre de personnes embarquées ;
  - la durée de la navigation ;
  - la possibilité de recevoir des secours ;
  - le caractère saisonnier de l'exploitation ;
  - le type d'activité du navire dans les zones non sujettes au mauvais temps.

- A l'exception des navires de plaisance à utilisation commerciale, les navires de plaisance sont exclus des dispositions du présent article.

- Les engins à grande vitesse tels que définis à l'Article 110.2 sont exclus des dispositions du présent article. Les catégories de navigation de ces navires sont définies par le Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse.

article 110.12. Numéro d'identification des navires

(Modifié par arrêté du 21/06/18)

Champ d'application

Le système OMI de numérotation d'identification des navires[2] s'applique aux navires à usage professionnel suivants:

- Navires effectuant des voyages internationaux :
  - à tout navire d'une jauge brute ≥ 100 y compris les navires de pêche ;
  - à tout navire à passagers ;
  - à tout engin à grande vitesse à passagers ;
  - à toute unité mobile de forage ;

- Navires exploités en dehors des eaux relevant de la juridiction nationale :
  - à tout navire de pêche cumulant les caractéristiques suivantes :
    - motorisation in-board ;
    - Lht ≥ 12 mètres.

En outre, en application du règlement d'exécution (UE) n° 2015/1962 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 404/2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1224/2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, le

[2] cf. adopté par la Résolution A.1117 (30) de l'Organisation maritime internationale

système de numéro d'identification des navires de l'Organisation maritime internationale s'applique aux navires de pêche :

- opérant exclusivement dans les eaux de l'Union européenne :
  - d'une jauge brute égale ou supérieure à 100, ou
  - d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 24 mètres.
- opérant en dehors des eaux de l'Union européenne d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 15 mètres.

Attribution du numéro d'identification

Le numéro d'identification des navires OMI est le numéro attribué par Information Handling Service Maritime & Trade (IHS M&T) au moment de la construction ou de sa première inscription sur un registre, est composé du préfixe de trois lettres IMO suivi de 7 chiffres (par exemple IMO 8712345).

Dans le cas des navires neufs, le numéro OMI est attribué au moment où le navire est immatriculé.

Dans le cas des navires existants, le numéro OMI est attribué avant tout renouvellement de l'un quelconque des certificats internationaux de sécurité du navire.

Les demandes susmentionnées peuvent être soumises à IHS Maritime & Trade (IHSM&T) par voie électronique à l'adresse http://www.imonumbers.ihs.com ou être envoyées à IHS Maritime à l'adresse suivante :

IHS Maritime & Trade
Sentinel House
163 Brighton Road
Coulsdon, Surrey CR5 2YH
Royaume-Uni
Courriel : ship.imo@ihs.com
Téléphone : +44 (0) 1334 328300 (General Contact)
+44 (0) 20 3253 2404 (IMO Ship Team)
Télécopieur : +44 0 203 253 2102

Inscription et marquage

Le numéro OMI est inscrit sur :

- le certificat d'immatriculation du navire, qui indique les caractéristiques permettant d'identifier le navire ;
- tous les certificats statutaires, aux dates et emplacements appropriés ;
- les certificats de classification, aux dates et emplacements appropriés ;

Le numéro OMI est inscrit dans la case "Numéro ou lettre distinctifs" des certificats délivrés en vertu de conventions internationales, en plus de l'indicatif d'appel.

Le numéro OMI est également marqué de façon permanente sur la structure de la coque du navire aux dates et emplacements appropriés.

article 110.13. **Numéro OMI d'identification unique des compagnies et des propriétaires inscrits**

Aux fins du présent article :

- le terme *« compagnie »* a la même signification qu'à la règle IX/1 de la Convention SOLAS et à l'article 221-IX/01 de la division 221 du présent règlement ;
- l'expression *« propriétaire inscrit »* désigne le propriétaire indiqué sur l'acte de francisation du navire délivré par l'administration.

Un numéro d'identification conforme au *« Système d'attribution d'un numéro d'identification unique aux compagnies et propriétaires inscrits »*, adopté par la résolution MSC.160(78) du Comité de la sécurité maritime, est attribué à chaque compagnie et propriétaire inscrit exploitant au moins un navire appartenant à l'une des catégories ci-après :

- navires visés par le chapitre I de la Convention SOLAS ;
- navires effectuant une navigation nationale et soumis aux dispositions du Code ISM en vertu du règlement (CE) n° 336/2006 ;
- navires effectuant une navigation nationale et soumis aux dispositions du Code ISPS en vertu du règlement (CE) n° 725/2004.

Le numéro OMI d'identification unique des compagnies et des propriétaires inscrits est le numéro du Lloyd's Register, composé par les lettres OMI suivies soit de "compagnie" soit de "propriétaire inscrit" et de 7 chiffres attribués au moment de la délivrance des documents listés ci-après :

.1 document de conformité, certificat de gestion de la sécurité, document de conformité provisoire et certificat de gestion de la sécurité provisoire prescrits par le Code international de la gestion de la sécurité (Code ISM) ou le règlement (CE) n° 336/2006 ;

.2 fiche synoptique continue prescrite à la règle XI-1/5 de la Convention SOLAS et à l'article 221-XI-1/05 de la division 221 du présent règlement ; et

.3 certificat international de sûreté du navire et certificat international provisoire de sûreté du navire prescrits par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) ou par le règlement (CE) n° 725/2004.

Lorsqu'un navire n'est pas tenu de posséder les documents pertinents listés aux alinéas .1 à .3 ci-dessus, ou dans le cas d'une nouvelle compagnie et/ou d'un nouveau propriétaire inscrit, la demande d'attribution du numéro doit être effectuée dans les meilleurs délais pratiques suivant l'immatriculation du navire.

Pour les compagnies et/ou propriétaires inscrits existants, la demande d'attribution du numéro doit être effectuée dans les meilleurs délais pratiques suivant la nouvelle délivrance ou le renouvellement de l'un des documents listés aux alinéas .1 à .3 ci-dessus.

Les numéros peuvent être obtenus en contactant LRF à l'adresse suivante :
http://www.imonumbers.ihs.com

Normes

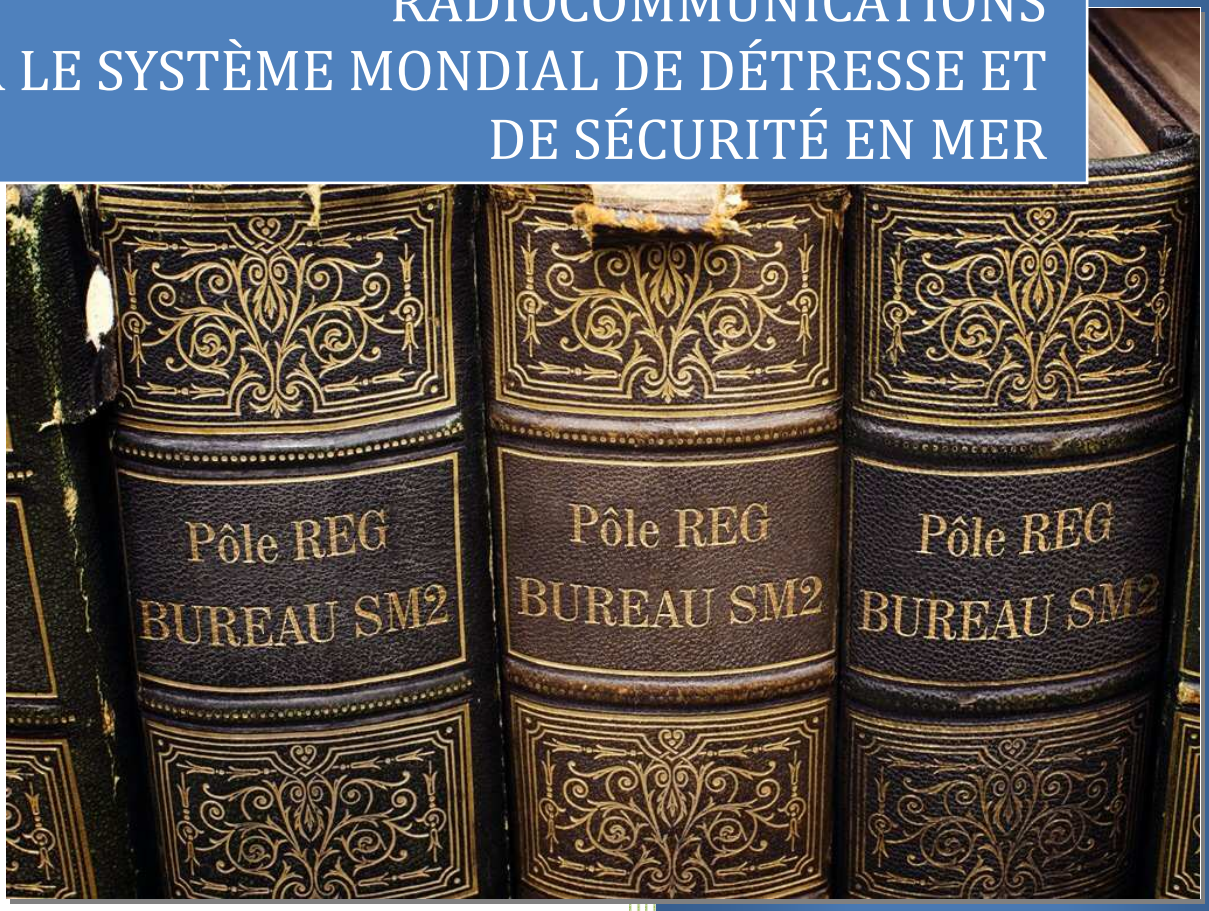
EN 60945 (2002) 10
IEC 60945 (2002) 10
IEC 60945 corrigendum 1 (2008) 10

Autres références

article L5000-5 du code des transports 11
article L5241-2 du code des transports 10
articles L.5112-2 et L.5241-3 du code des transports 11
articles R4311-8 à R4311-11 du code du travail 10
Code ISM 14
Code ISPS 14, 15
convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires 11
Convention SOLAS 14
décret n°84-810 ..... passim
MLC, 2006 8
règlement (CE) n° 336/2006 14
règlement (CE) n° 725/2004 ..... 14, 15
règlement d'exécution (UE) n°2015/1962 13
règlement d'exécution (UE) n°404/2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n°1224/2009 . 13
résolution MSC.160(78) 14

Division 219

RADIOCOMMUNICATIONS POUR LE SYSTÈME MONDIAL DE DÉTRESSE ET DE SÉCURITÉ EN MER



Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié

SM
Sécurité Maritime

*Edition du **1er septembre 2004**, parue au J.O. le **28 octobre 2004***

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution J.O.	Numéro NOR	Référence CCS	Entrée en vigueur
15-12-04	29-12-04			
13-03-08	28-03-08			
09-05-11	22-06-11			
12-09-11	28-09-11			
13-06-17	30-06-17	TRAT1716027A	913/REG.02	01-07-17
18-12-17	28-12-18	TRAT1732749A	918/REG.04	29-12-17
21-06-18	17-07-18	TRAT1813778A	926/REG.02	17-07-18
19-11-19	04-12-19	TRET1932769A	937/REG.02	04-09-19
XX-XX-21	XX-XX-21	MERT0000000A	954/REG.03	XX-XX-21

Sommaire

SOMMAIRE **3**

TITRE 1. GENERALITES **6**

ARTICLE 219.1. CHAMP D'APPLICATION 6
ARTICLE 219.2. TERMES ET DÉFINITIONS 7
ARTICLE 219.3. EXEMPTIONS 10
ARTICLE 219.4. FONCTIONS À ASSURER 10
ARTICLE 219.5. PRINCIPES GÉNÉRAUX DE CONCEPTION ET D'INSTALLATION DES ÉQUIPEMENTS RADIOÉLECTRIQUES 10
ARTICLE 219.6. INSTALLATIONS D'ANTENNES 11
ARTICLE 219.7. INSTALLATIONS RADIOÉLECTRIQUES 13
ARTICLE 219.8. EMPLACEMENT DES INSTALLATIONS 13
ARTICLE 219.9. NUMÉRO D'IDENTIFICATION DES INSTALLATIONS RADIOÉLECTRIQUES 14

TITRE 2. PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES **15**

ARTICLE 219.10. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES À PASSAGERS - ZONE OCÉANIQUE A1 15
ARTICLE 219.11. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES À PASSAGERS *DONT LA CAPACITÉ EST INFÉRIEURE À 200 PASSAGERS* - ZONES OCÉANIQUES A1 ET A2 15
ARTICLE 219.12. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES À PASSAGERS *DONT LA CAPACITÉ EST INFÉRIEURE À 200 PASSAGERS* - ZONES OCÉANIQUES A1, A2 ET A3 16
ARTICLE 219.13. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES À PASSAGERS *DONT LA CAPACITÉ EST INFÉRIEURE À 200 PASSAGERS ET* NAVIGUANT EXCLUSIVEMENT À PARTIR DES DÉPARTEMENTS, TERRITOIRES ET COLLECTIVITÉS D'OUTRE-MER 16
ARTICLE 219.14. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES DE CHARGE – ZONE OCÉANIQUE A1. 17
ARTICLE 219.15. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES DE CHARGE - ZONES OCÉANIQUES A1 ET A2 .. 18
ARTICLE 219.16. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES DE CHARGE – ZONES OCÉANIQUES A1, A2, ET A3 18
ARTICLE 219.17. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES DE CHARGE NAVIGUANT EXCLUSIVEMENT À PARTIR DES DÉPARTEMENTS, TERRITOIRES ET COLLECTIVITÉS D'OUTRE-MER 19
ARTICLE 219.18. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES DE PÊCHE – ZONE OCÉANIQUE A1 20
ARTICLE 219.19. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES DE PÊCHE – ZONES OCÉANIQUES A1 ET A2..... 21
ARTICLE 219.20. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES DE PÊCHE – ZONES OCÉANIQUES A1, A2 ET A3 22
ARTICLE 219.21. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES DE PÊCHE – ZONES OCÉANIQUES A1, A2, A3 ET A4 22
ARTICLE 219.22. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES DE PÊCHE NAVIGUANT EXCLUSIVEMENT À PARTIR DES DÉPARTEMENTS, TERRITOIRES ET COLLECTIVITÉS D'OUTRE-MER 22
ARTICLE 219.23. MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES ENGINS FLOTTANTS NON PROPULSÉS NON SOUMIS AU CODE MODU. 24
ARTICLE 219.24. VEILLES 24
ARTICLE 219.25. SOURCE D'ÉNERGIE 24
ARTICLE 219.26. NORMES DE FONCTIONNEMENT 26
ARTICLE 219.27. AUTORISATIONS D'USAGE 27
ARTICLE 219.28. PRESCRIPTIONS RELATIVES À L'ENTRETIEN 27
ARTICLE 219.29. ENTRETIEN PAR LA TERRE 28
ARTICLE 219.30. PERSONNEL CHARGÉ DES RADIOCOMMUNICATIONS 28
ARTICLE 219.31. JOURNAL 28
ARTICLE 219.32. RÔLE D'ÉVACUATION 28
ARTICLE 219.33. ENTRETIEN DE LA POSITION 28
ANNEXE 219-A.1 : PIECES DE RECHANGE, OUTILLAGE ET APPAREILS DE CONTROLE POUR UN ENTRETIEN ASSURE PAR LA TERRE 30
ANNEXE 219-A.2 : ALIMENTATION EN ENERGIE DES EMETTEURS-RECEPTEURS PORTATIFS RADIOTELEPHONIQUES EN ONDES METRIQUES. 31
ANNEXE 219-A.3 : PERSONNEL CHARGE DES RADIOCOMMUNICATIONS 32

ANNEXE 219-A.4 : MARQUAGE DE L'INDICATIF RADIO 33
TABLE DES RÉFÉRENCES 34

Titre 1. GENERALITES

Article 219.1. Champ d'application

(arrêté du 15/12/04)

1.1. Sauf disposition expresse contraire, la présente division s'applique :

- A tous les navires à passagers et à tous les engins à passagers à grande vitesse effectuant une navigation nationale et ne relevant pas de la directive 2009/45/CE (1) modifiée ;
- A tous les navires de charge de jauge brute inférieure à 300 effectuant une navigation internationale et à tous les navires de charge effectuant une navigation nationale, quelle que soit la jauge ;
- A tous les navires de pêche de longueur de référence inférieure à 24 mètres ;
- Aux navires de pêche de longueur de référence supérieure ou égale à 24 mètres mais inférieure à 45 mètres construits avant le 1er janvier 1999 ;
- A tous les engins flottants non propulsés non soumis au code MODU.

La présente division 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 et dont les voyages s'étendent au delà de la zone océanique A1, 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 de la présente division :

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 le 1er janvier 2005 ;

1.2.2. L'expression « *tous les navires* » désigne les navires, de quelque type que ce soit, construits avant le 1er janvier 2005, le 1er janvier 2005 ou après cette date ;

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 de la présente division 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 la présente division.

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.

(1) Cette directive est transposée dans la section 223a de la division 223.

6. Les navires existants se conforment aux prescriptions de la présente division au plus tard le 1er février 2005, sauf disposition expresse contraire.

7. Pour les navires exploités à partir des territoires et collectivités d'outre-mer, la date d'application des mesures contenues dans le présent titre sera fixée par le représentant de l'Etat dans ces territoires et collectivités.

8. Pour la Polynésie française, conformément à l'article 14 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004, les dispositions des présents articles s'appliquent aux navires de jauge brute supérieure à 160 et à tous les navires à passagers visés par la présente division.

9. Pour les départements d'outre-mer, Saint-Pierre-et-Miquelon, Mayotte et la Polynésie française, l'autorité compétente pour la zone d'exploitation peut tenir compte des conditions locales de navigation et des installations radioélectriques de la zone et décider d'exempter certains types de navires, soumis à la présente division, des prescriptions contenues dans les articles 219-13, 219-17 et 219-22. Ces articles définissent les exemptions autorisées.
L'autorité compétente transmet ses décisions, à la Sous-direction de la sécurité maritime (bureau en charge de la réglementation et du contrôle de la sécurité du navire), pour insertion en annexe de la présente division.

Article 219.2. Termes et définitions

(Modifié par arrêté du 13/03/08)

Pour l'application de la présente division, 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 NAVTEX international »

désigne le service d'émissions coordonnées et de réception automatique sur 518 kHz de renseignements sur la sécurité maritime au moyen de la télégraphie à impression directe à bande étroite, en langue anglaise. (Il convient de se reporter au manuel NAVTEX approuvé par l'OMI.).

8. « Service SafetyNET international »

désigne le service d'émissions coordonnées et de réception automatique des renseignements sur la sécurité maritime au moyen de l'appel de groupe amélioré AGA d'INMARSAT (EGC en langue anglaise).

9. « Repérage »

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

10. « 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.

11. « 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.

12. « 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.

13. « 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.

Pour la Francemétropolitaine, la zone océanique A1 s'étend jusqu'à 20 milles des côtes.

14. « 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.

Pour la France métropolitaine, les limites de cette zone sont celles de la 2e catégorie de navigation. Pour les navires exploités à partir des territoires et collectivités d'outre-mer, le représentant de l'Etat dans le territoire ou la collectivité peut désigner comme zone océanique A2 tout secteur ayant une couverture radiotéléphonique répondant aux critères ci-dessus.

15. « 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.

16. « Zone océanique A4 »

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

17. « Radiobalise de pont »

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

Elle 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.

18. « Radiobalise de survie »

désigne une radiobalise de localisation des sinistres par satellite fonctionnant sur la fréquence 406 MHz dans le système COSPAS-SARSAT.
Elle est située à l'intérieur des navires, ou des embarcations et radeaux de sauvetage, facilement accessible, son émission est commandée uniquement de façon manuelle.

19. « COSPAS-SARSAT »

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

20. « Service de radiocommunications »

désigne chacun des services radioélectriques spatiaux et terrestres suivants :

20.1. Service de radiocommunications spatiales qui repose sur l'utilisation de satellites géostationnaires, dans le cadre du service mobile par satellites INMARSAT.

20.2. Service de radiocommunications spatiales qui repose sur l'utilisation de satellites sur orbite polaire, dans le cadre du service mobile par satellite COSPAS-SARSAT.

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

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

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

21. « *SMDSM* »

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

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

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

23. « Service NAVTEX national »

désigne le service d'émissions coordonnées et de réception automatique sur 490 kHz de renseignements sur la sécurité maritime au moyen de la télégraphie à impression directe à bande étroite, en langue française. (Il convient de se reporter au manuel NAVTEX approuvé par l'OMI.).

24. « Navires exploités hors de la couverture en ondes métriques d'une station côtière »

désigne soit des navires dont la zone d'exploitation est située au-delà de la portée VHF d'une station côtière ; soit des navires exploités près des côtes, dans une zone où il n'existe pas de station côtière équipée d'installation VHF.

25. Toutes les autres expressions et abréviations

qui sont utilisées dans la présente division 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 aux articles 219-10 à 219-22 à condition :

1.1. Que ces navires puissent assurer les fonctions énumérées à l'Article 219.4 ;

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

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

2.1. Si les conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale des 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 par au moins deux moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunications différent.

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

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

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

5. Emettre et recevoir des communications sur site.

6. Emettre et, 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.

Article 219.5. Principes généraux de conception et d'installation des équipements radioélectriques

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

- les matériels constituant l'ensemble de l'installation doivent présenter une homogénéité et une compatibilité suffisantes pour l'exploitation de l'installation, en particulier dans le cas d'équipements non intégrés ;
- les équipements doivent être conçus et installés de manière à éviter les effets des rayonnements parasites des appareils radioélectriques, informatiques ou de navigation, y compris sur les compas magnétiques ;

- les appareils et les coffrets électriques comportant des circuits de puissance doivent être reliés électriquement à la masse ;
- les coffrets, pupitres et armoires contenant des circuits électroniques doivent comporter des orifices permettant une ventilation naturelle ;
- les équipements installés à la passerelle doivent fonctionner sans provoquer de gêne lumineuse ou acoustique (notamment du fait des imprimantes) pour le personnel de quart.

2. Chacune des imprimantes, lorsqu'elles sont obligatoires, enregistrant les réceptions de RSM (par NAVTEX, AGA ou MF/HF) doit être dédiée à son propre système de réception, sans possibilité d'interconnexion.

3. L'onduleur et le chargeur d'alimentation, s'ils existent, doivent être placés de préférence dans un local aéré. L'onduleur doit être de type sinusoïdal, conçu de manière à éviter les rayonnements parasites et conforme aux normes de la commission électrotechnique internationale CEI 60945.

4. Il doit exister une indication de l'heure, fixe, visible de l'installation et d'un fonctionnement sûr.

5. Il doit exister un éclairage électrique fiable et installé en permanence, qui soit alimenté par la distribution radioélectrique et qui permette d'éclairer de manière satisfaisante :
- les commandes nécessaires à l'exploitation de l'installation radioélectrique ;
- l'indication de l'heure ;
- la plaque d'instructions récapitulant les procédures à suivre en cas de détresse, fixée à proximité des appareils concernés.

Article 219.6. Installations d'antennes

(Modifié par arrêté du 13/03/08)

1. Antennes VHF, MF, et HF.

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

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

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

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. Un dispositif simple doit permettre sa connexion à la deuxième antenne. La mise en place des éléments de raccordement doit être vérifiée périodiquement.

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 A et B 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.

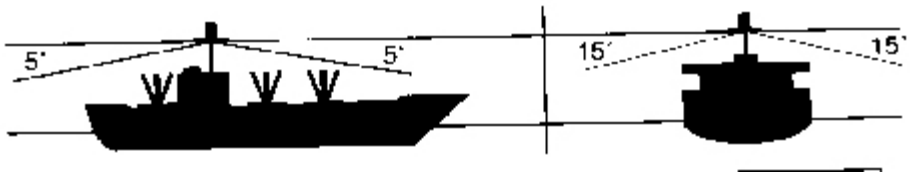
2.3. La hauteur de la base de l'antenne ne doit pas être inférieure à 2 mètres au-dessus du pont où elle est installée.

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 INMARSAT C et de réception AGA.**

3.1. 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 1

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

3.3. 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 219.7. 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 219.8. Emplacement des installations

(Modifié par arrêté du 13/03/08)

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'acquitter les alarmes sonores et visuelles des messages de détresse ;
- de consulter les messages des récepteurs NAVTEX et « 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 si elles sont rechargeables.

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 et figuré sur le permis de navigation du navire.

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

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

Titre 2. PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES

Article 219.10. Matériel radioélectrique des navires à passagers - Zone océanique A1

(Modifié par arrêté du 13/03/08)

Tout navire doit être pourvu :

1. Deux installations fixes radiotéléphoniques VHF dont une permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par ASN ;

2. Une installation radioélectrique VHF permettant de maintenir une veille permanente sur la voie 70 qui peut être distincte de celles prescrites ci-dessus ou y être associée ;

3. Une radiobalise de pont qui peut être :

   - soit une RLS par satellite COSPAS-SARSAT fonctionnant dans la bande des 406 MHz ;

   - soit une RLS pouvant émettre une alerte de détresse par ASN sur la voie 70 en VHF et permettre sa localisation par le moyen d'un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz.

4. Un ou des émetteurs-récepteurs VHF portatifs SMDSM pour embarcations et engins de sauvetage, disposés conformément au paragraphe 4 de l'article 219-08 à raison de :

   - un appareil pour les navires transportant 100 passagers au plus ;

   - deux appareils pour les navires transportant de 101 à 200 passagers ;

   - trois appareils pour les navires transportant plus de 200 passagers.

5. Un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz.

6. Nonobstant les dispositions des paragraphes ci dessus :

   - Une antenne dédiée à l'installation prescrite au paragraphe 2 ci dessus n'est pas exigée ;

   - Les navires armés en 4e catégorie peuvent n'être équipés que du matériel prescrit au paragraphe 1 ci-dessus ;

   - Les navires armés en 5e catégorie peuvent n'être équipés que d'une seule installation fixe radiotéléphonique VHF sans ASN.

Article 219.11. Matériel radioélectrique des navires à passagers *dont la capacité est inférieure à 200 passagers* - Zones océaniques A1 et A2

Tout navire doit être pourvu, outre du matériel prescrit à l'Article 219.10, à l'exclusion de la RLS par ASN utilisable sur la voie 70 :

1. D'une installation radioélectrique MF permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur les fréquences :
   - 2 187,5 kHz par ASN ;
   - 2 182 kHz en radiotéléphonie.

2. D'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2 187,5 kHz et qui peut être distincte du matériel prévu au paragraphe 1 ci-dessus ou y être incorporée.

3. D'un récepteur NAVTEX, ou à défaut de couverture, d'un récepteur AGA qui peut être incorporé à une station terrienne de navire INMARSAT C de classe 2 ou 3.

Article 219.12. Matériel radioélectrique des navires à passagers *dont la capacité est inférieure à 200 passagers* - Zones océaniques A1, A2 et A3

(Modifié par arrêté du 13/03/08)

Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de l'Article 219.10 à l'exclusion de la RLS par ASN utilisable sur la voie 70, tout navire dont les voyages s'étendent dans les zones océaniques A2 et A3, doit être équipé :

1. D'une station terrienne de navire INMARSAT A, B ou C permettant :
   - d'émettre et de recevoir des communications de détresse et de sécurité en utilisant la télégraphie à impression directe ;
   - de lancer et de recevoir des appels de détresse prioritaires ;
   - de maintenir une veille pour la réception des alertes de détresse émises dans le sens station côtière-navire, y compris celles qui sont destinées à des zones géographiques spécifiquement définies ;
   - d'émettre et de recevoir des radiocommunications d'ordre général en utilisant soit la radiotéléphonie, soit la télégraphie à impression directe.

2. D'une installation radioélectrique MF/HF permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur toutes les fréquences de détresse et de sécurité des bandes comprises entre 1 605 kHz et 27 500 kHz au moyen de :
   - l'ASN (entre 1 605 kHz et 4 000 kHz) ;
   - la radiotéléphonie (sur 2 182 kHz et entre 4 000 kHz et 27 500 kHz) ;

3. D'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2 187,5 kHz, qui peut être distincte de celle prescrite au paragraphe 2 ci-dessus ou y être incorporée ;

4. D'un moyen permettant de déclencher des alertes de détresse dans le sens navire-station côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique, qui fonctionne :
   - soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbites polaires ;
   - soit en HF par ASN ;
   - soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT, en utilisant une station terrienne de navire supplémentaire de type A, B ou C, ou la RLS par satellite prévue au paragraphe 3 de l'Article 219.10.

5. D'un récepteur NAVTEX, ou à défaut de couverture, d'un récepteur AGA qui peut être incorporé à une station terrienne de navire INMARSAT C de classe 2 ou 3.

Article 219.13. Matériel radioélectrique des navires à passagers *dont la capacité est inférieure à 200 passagers et* naviguant exclusivement à partir des départements, territoires et collectivités d'outre-mer

(Modifié par arrêté du 13/03/08)

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

1.1. Deux installations fixes radiotéléphoniques VHF, dont une permettant d'émettre et de recevoir des alertes ASN [1] ;

1.2. Une radiobalise de pont par satellite COSPAS-SARSAT fonctionnant dans la bande des 406 MHz ;

[1] Dans les zones non couvertes en ondes VHF avec ASN, l'autorité compétente pour la zone d'exploitation, peut décider d'exempter les navires, des dispositifs VHF ASN.

1.3. Un ou des émetteurs-récepteurs VHF portatifs SMDSM installés conformément au paragraphe 4 de l'Article 219.8, à raison de :
- un appareil pour les navires transportant 100 passagers au plus ;
- deux appareils pour les navires transportant de 101 à 199 passagers ;

1.4. Un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz.

Les navires armés en 4e et 5e catégorie peuvent n'être équipés que d'une seule installation fixe radiotéléphonique VHF sans ASN au lieu des matériels prescrits aux paragraphes 1.1, 1.2, 1.3 et 1.4.

2. Pour les navires exploités hors de la couverture VHF d'une station côtière, l'installation doit comporter, outre le matériel prescrit au paragraphe 1 ci dessus :

2.1 Au choix :
- soit un émetteur-récepteur radiotéléphonique MF/HF avec ASN (2) ;
- soit une station terrienne de navire INMARSAT A, B ou C.

2.2 Un récepteur NAVTEX ou un récepteur AGA, selon la couverture, qui peut être incorporé à une station terrienne de navire INMARSAT C de classe 2 ou 3.

Sur décision de l'autorité compétente pour la zone d'exploitation, les navires armés en 4e ou 5e catégorie peuvent être exemptés de toutes ou d'une partie des prescriptions du paragraphe 2 ci dessus.

3. **Pour les navires exploités en zone océanique A1**, il est fait application de l'Article 219.10.

Article 219.14. Matériel radioélectrique des navires de charge – Zone océanique A1.

(Modifié par arrêté du 13/03/08)

Tout navire doit être pourvu :

1. De deux installations fixes radiotéléphoniques VHF dont une permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par ASN ;

2. D'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente sur la voie 70 qui peut être distincte de celles prescrites ci-dessus ou y être associée ;

3. D'une radiobalise de pont qui peut être :
- soit une RLS par satellite COSPAS-SARSAT fonctionnant dans la bande des 406 MHz ;
- soit une RLS pouvant émettre une alerte de détresse par ASN sur la voie 70 en VHF et permettre sa localisation par le moyen d'un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes ci-dessus :
- Les navires armés en 4e catégorie de longueur hors tout inférieure à 12 mètres ~~et les navires armés en 5e catégorie, quelle que soit leur longueur,~~ peuvent n'être équipés que d'une seule installation fixe radiotéléphonique VHF ~~sans~~ ASN.
- Les navires armés en 5e catégorie, quelle que soit leur longueur, peuvent n'être équipés que d'une seule installation fixe radiotéléphonique VHF sans ASN.
- Une antenne dédiée à l'installation prescrite au paragraphe 2 ci-dessus n'est pas exigée.
- Les navires de jauge brute inférieure à 300 sont dispensés de l'emport de RLS s'ils naviguent exclusivement en zone océanique A1.
- Pour les navires non pontés armés en 4e ou 5e catégorie, la VHF peut être portative.

(2) Dans les zones non couvertes en ondes MF avec ASN, une installation fixe en ondes MF sans ASN est acceptée.

5. Dans le cas d'un navire reconnu apte par l'autorité compétente à l'exploitation par un marin seul, indépendamment de l'équipement ou non du navire en radiobalise de pont, afin de permettre au marin de signaler sa détresse en cas de chute à la mer, et de faciliter son repérage par les secours, un dispositif d'homme à la mer (MOB - Man Over Board), est porté en permanence.
Le MOB est approuvé conformément à la Directive 2014/53/UE (dite Directive RED) 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 (marquage CE). Il possède les fonctions AIS et ASN[1]. Il est codé avec un numéro d'identification porté sur la licence radioélectrique.
Les navires de charge exploités uniquement en 5ème catégorie peuvent être exemptés de l'emport de ce MOB.

6. Dispositions transitoires : l'emport de VHF ASN est exigée 6 mois au plus tard à compter de l'entrée en vigueur de la modification associée de l'article 219.14 introduite par l'arrêté du XX/XX/2021 pour les navires non précédemment soumis à son emport.

Article 219.15. Matériel radioélectrique des navires de charge - Zones océaniques A1 et A2

Tout navire doit être pourvu, outre du matériel prescrit à l'Article 219.14, à l'exclusion de la RLS par ASN utilisable sur la voie 70 :

1. Au choix :
   Soit d'une installation radioélectrique MF permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur les fréquences :
   - 2 187,5 kHz par ASN ;
   - 2 182 kHz en radiotéléphonie ;

   Soit d'un service par satellite reconnu par le SMDSM.

2. D'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2 187,5 kHz et qui peut être distincte du matériel prévu au paragraphe 1 ci-dessus ou y être incorporée ;

3. D'un récepteur NAVTEX, ou, à défaut de couverture, d'un récepteur AGA qui peut être incorporé à une station terrienne de navire INMARSAT C de classe 2 ou 3 ;

4. D'un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM ;

5. D'un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz pour les navires de jauge brute égale ou supérieure à 300.

Article 219.16. Matériel radioélectrique des navires de charge – Zones océaniques A1, A2, et A3

Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de l'Article 219.14 à l'exclusion de la RLS par ASN utilisable sur la voie 70, tout navire dont les voyages s'étendent dans les zones océaniques A2 et A3 doit être équipé :

1. Au choix :

[1] Le dispositif MOB doit :
- être muni d'un dispositif interne de localisation électronique, d'un émetteur-récepteur fonctionnant sur la voie ASN 70 en ondes métriques et d'un émetteur d'un système d'identification automatique (AIS) fonctionnant conformément à la recommandation UIT-R M.1371 (pour les dispositifs MOB) ;
- être muni d'indicateurs visuels servant à signaler le fonctionnement du dispositif à la réception de messages d'accusés de réception ASN ;
- pouvoir être mis en marche manuellement ou automatiquement et arrêté manuellement.

Soit d'une installation radioélectrique MF/HF permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur toutes les fréquences de détresse et de sécurité des bandes comprises entre 1 605 kHz et 27 500 kHz au moyen de :

- l'ASN ;
- la radiotéléphonie ;

Soit d'une station terrienne de navire INMARSAT A, B ou C et d'une installation radioélectrique MF/HF permettant d'émettre et de recevoir sur toutes les fréquences de détresse et de sécurité des bandes comprises entre 1 605 KHz et 27 500 KHz au moyen de :

- l'ASN (entre 1 605 kHz et 4 000 kHz) ;
- la radiotéléphonie (sur 2 182 kHz et entre 4 000 kHz et 27 500 kHz).

2. D'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2 187,5 kHz et qui peut être distincte du matériel prévu au paragraphe 1 ci-dessus, ou y être incorporée ;

3. D'un récepteur NAVTEX ;

4. D'un récepteur AGA d'INMARSAT qui peut être incorporé à une station terrienne de navire INMARSAT C, de classe 2 ou 3 ;

5. D'un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM ;

6. D'un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz pour les navires de jauge brute égale ou supérieure à 300.

Article 219.17. Matériel radioélectrique des navires de charge naviguant exclusivement à partir des départements, territoires et collectivités d'outre-mer

(Modifié par arrêté du 13/03/08)

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

Deux installations fixes radiotéléphoniques VHF, dont une permettant d'émettre et de recevoir des alertes ASN [1].

Sur décision de l'autorité compétente pour la zone d'exploitation :

- Les navires armés en 4e ou 5e catégorie peuvent n'être équipés que d'un émetteur-récepteur VHF sans ASN.
- Les navires non pontés en 4e ou 5e catégorie peuvent n'être équipés que d'une VHF portative.

2. **Pour les navires exploités hors de la couverture VHF d'une station côtière**, l'installation doit comporter, outre le matériel prescrit au paragraphe 1 ci dessus :

2.1. Au choix :

- soit un émetteur-récepteur radiotéléphonique MF/HF avec ASN [2] ;
- soit une station terrienne de navire INMARSAT A, B ou C ;

2.2. Une radiobalise de pont par satellite COSPAS-SARSAT fonctionnant dans la bande des 406 MHz ;

2.3. Un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM ;

2.4. Un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz pour les navires de jauge brute égale ou supérieure à 300 ;

---

[1] Dans les zones non couvertes en ondes VHF avec ASN, l'autorité compétente peut décider d'exempter les navires des dispositifs VHF ASN.

[2] Dans les zones non couvertes en ondes MF avec ASN, une installation fixe en ondes MF sans ASN est acceptée.

2.5. Un récepteur NAVTEX ou un récepteur AGA, selon la couverture, qui peut être incorporé à une station terrienne de navire INMARSAT C de classe 2 ou 3.

Sur décision de l'autorité compétente pour la zone d'exploitation, les navires armés en 3e , 4e ou 5e catégorie peuvent être exemptés de toutes ou d'une partie des prescriptions du paragraphe 2 ci-dessus.

3. **Pour les navires exploités en zone océanique A1**, il est fait application de l'Article 219.14.

Article 219.18. Matériel radioélectrique des navires de pêche – Zone océanique A1

(Modifié par arrêté du 13/03/08)

Tout navire, autre qu'un navire aquacole conforme à la division 230, doit être pourvu :

1. D'une installation fixe VHF permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par ASN et d'assurer une veille permanente sur la voie 70 ;

2. D'un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM ;

3. D'une radiobalise de pont qui peut être :
- soit une RLS par satellite COSPAS-SARSAT fonctionnant dans la bande des 406 MHz ;
- soit une RLS pouvant émettre une alerte de détresse par ASN sur la voie 70 en VHF et permettre sa localisation par le moyen d'un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz.

Cette RLS est exigée :

- à compter du 1er janvier 2006 pour tous les navires armés en 3e catégorie ;
- à compter du 1er janvier 2006 pour tous les navires armés en 4e catégorie et pratiquant les arts traînants.

Les navires armés en 4e catégorie et ne pratiquant pas les arts traînants ne sont pas tenus d'être équipés d'une RLS.

Les navires pour lesquels une radiobalise de survie personnelle adaptée au milieu marin (PLB) a été portée sur la licence radio avant le 1er janvier 2020 sont dispensés d'emport d'une RLS pour la durée de vie de la PLB, sous réserve que cette dernière soit :
- portée en permanence,
- bi-fréquence 406/121,5 MHz,
- approuvée de type COSPAS-SARSAT,
- équipée d'un système de positionnement par GPS,
- et codée avec un numéro d'identification maritime (MMSI).

4. Pour les navires neufs ou existants armés en 2e catégorie et naviguant exclusivement en zone océanique A1, il est fait application de l'article 219-19 à l'exclusion du matériel prescrit aux paragraphes 4 et 5 et ce, à compter du 1er janvier 2006. Le permis de navigation de ces navires indique la mention : « Navigation en zone océanique A1 uniquement ».

5. Dans le cas d'un navire reconnu apte par l'autorité compétente à l'exploitation par un marin seul, indépendamment de l'équipement ou non du navire en radiobalise de pont, afin de permettre au marin de signaler sa détresse en cas de chute à la mer et de faciliter son repérage par les secours, un dispositif d'homme à la mer (MOB – Man Over Board) est porté en permanence.
Le dispositif d'homme à la mer (MOB - *Man Over Board*), est approuvé conformément à la Directive 2014/53/UE (dite Directive RED) 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 (marquage CE). Il possède les fonctions AIS et ASN[2]. Il est codé avec un numéro d'identification porté sur la licence radioélectrique

6. Nonobstant les dispositions des paragraphes ci-dessus :

- Les navires armés en 4e catégorie de longueur de référence inférieure à 12 mètres peuvent n'être équipés que d'une seule installation radiotéléphonique VHF ~~sans~~ ASN au lieu du matériel VHF prescrit aux paragraphes 1.1 et 1.2 ci-dessus. Cette VHF peut être portative pour les~~ces~~ navires non pontés ;

- Une antenne dédiée à l'installation de veille prescrite au paragraphe 1.1 ci-dessus n'est pas exigée ;

- Les navires armés en 5e catégorie sont dispensés de l'emport du matériel prescrit dans cet article.

7. Dispositions transitoires : l'emport de VHF ASN est exigée 6 mois au plus tard à compter de l'entrée en vigueur de la modification associée de l'article 219.18 introduite par l'arrêté du XX/XX/2021 pour les navires non précédemment soumis à son emport.

Article 219.19. Matériel radioélectrique des navires de pêche – Zones océaniques A1 et A2

(Modifié par arrêté du 13/03/08)

Tout navire doit être pourvu :

1. D'une installation fixe VHF permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par ASN et d'assurer une veille permanente par ASN sur la voie 70 ;

2. D'un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM

3. D'une radiobalise de pont par satellite COSPAS-SARSAT fonctionnant dans la bande des 406 MHz ;

4. D'une installation radioélectrique MF permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur les fréquences :
   - 2 187,5 kHz par ASN ;
   - 2 182 kHz en radiotéléphonie.

5. D'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2 187,5 kHz et qui peut être distincte du matériel prévu au paragraphe 5 ci-dessus ou y être incorporée ;

6. D'un récepteur NAVTEX ou, à défaut de couverture, d'un récepteur AGA qui peut être incorporé à une station terrienne de navires INMARSAT C de classe 2 ou 3 ;

7. D'un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz.

[2] Le dispositif MOB doit :
- être muni d'un dispositif interne de localisation électronique, d'un émetteur-récepteur fonctionnant sur la voie ASN 70 en ondes métriques et d'un émetteur d'un système d'identification automatique (AIS) fonctionnant conformément à la recommandation UIT-R M.1371 (pour les dispositifs MOB) ;
- être muni d'indicateurs visuels servant à signaler le fonctionnement du dispositif à la réception de messages d'accusés de réception ASN ;
- pouvoir être mis en marche manuellement ou automatiquement et arrêté manuellement.

Article 219.20. Matériel radioélectrique des navires de pêche – Zones océaniques A1, A2 et A3

(Modifié par arrêté du 13/03/08)

Tout navire doit être pourvu :

1. D'une installation fixe VHF permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par ASN et d'assurer une veille permanente par ASN sur la voie 70 ;

2. D'un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM ;

3. D'une radiobalise de pont par satellite COSPAS-SARSAT fonctionnant dans la bande des 406 MHz ;

4. Au choix :
   soit d'une station terrienne de navire INMARSAT A, B ou C et d'une installation radioélectrique MF permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par ASN et répondant aux dispositions des paragraphes 4 et 5 de l'Article 219.19~~Article 219.19.~~ ;

   soit d'une installation radioélectrique MF/HF permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur toutes les fréquences de détresse et de sécurité des bandes comprises entre 1 605 kHz et 27 500 kHz au moyen de :

   - l'ASN (entre 1 605 kHz et 4 000 kHz) ;

   - la radiotéléphonie (sur 2 182 KHz et entre 4 000 kHz et 27 500 kHz) et d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2 187,5 kHz, qui peut être distincte de celle prescrite ci-dessus ou y être incorporée.

5. D'un récepteur NAVTEX ;

6. D'un récepteur AGA d'INMARSAT qui peut être incorporé à une station terrienne de navire INMARSAT C, de classe 2 ou 3 ;

7. D'un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz.

Article 219.21. Matériel radioélectrique des navires de pêche – Zones océaniques A1, A2, A3 et A4

Pour les navires dont l'exploitation s'étend à la zone océanique A4, il est fait application des dispositions de l'article 228-9.10 de la division 228.

Article 219.22. Matériel radioélectrique des navires de pêche naviguant exclusivement à partir des départements, territoires et collectivités d'outre-mer

(Modifié par arrêté du 13/03/08)

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

1.1. une installation fixe VHF permettant d'émettre et de recevoir des alertes par ASN et d'assurer une veille permanente par ASN sur la voie 70 [(1)] ;

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

([1)] Dans les zones non couvertes en ondes VHF avec ASN, l'autorité compétente pour la zone d'exploitation peut décider d'exempter les navires de dispositifs ASN.

Cette RLS est exigée :

- à compter du 1er janvier 2006 pour tous les navires en 3e catégorie ;

- à compter du 1er janvier 2006 pour tous les navires armés en 4e catégorie et pratiquant les arts traînants.

Les navires armés en 4e catégorie et ne pratiquant pas les arts traînants ne sont pas tenus d'être équipés d'une RLS.

Les navires pour lesquels une radiobalise de survie personnelle adaptée au milieu marin (PLB) a été portée sur la licence radio avant le 1er janvier 2021 sont dispensés d'emport d'une RLS pour la durée de vie de la PLB, sous réserve que cette dernière soit :

- portée en permanence,
- bi-fréquence 406/121,5 MHz,
- approuvée de type COSPAS-SARSAT,
- équipée d'un système de positionnement par GPS,
- et codée avec un numéro d'identification maritime (MMSI).

~~Dans le cas d'un navire armé avec une seule personne, s'il n'est pas raisonnable d'équiper le navire d'une radiobalise de pont en raison de la disposition du navire et de la navigation pratiquée, l'autorité compétente peut autoriser l'emport d'une radiobalise de survie personnelle adaptée au milieu marin, sous réserve d'être portée en permanence.~~

~~Cette radiobalise est bi-fréquence 406/121,5 MHz, approuvée de type COSPAS-SARSAT, équipée d'un système de positionnement par GPS, et codée avec un numéro d'identification maritime (MMSI).~~

1.3. Nonobstant les dispositions des paragraphes ci-dessus :

- Les navires armés en 4e catégorie de longueur de référence inférieure à 12 mètres peuvent n'être équipés que d'une seule installation radiotéléphonique VHF sans ASN au lieu de la VHF prescrite au paragraphe 1.1 ci dessus. Cette VHF peut être portative pour les navires non pontés.

- Une antenne dédiée à l'installation de veille prescrite au paragraphe 1.1 ci-dessus n'est pas exigée.

- Les navires armés en 5e catégorie sont dispensés de l'emport du matériel prescrit dans cet article.

2. **Pour les navires exploités dans une zone hors de la couverture VHF d'une station côtière**, l'installation doit comporter, outre le matériel prescrit aux paragraphes 1.1 et 1.2 :

2.1 Au choix :

- soit d'un émetteur-récepteur radiotéléphonique MF/HF avec dispositif ASN [(2)] ;

- soit d'une station terrienne de navire INMARSAT A, B ou C.

2.2 Un récepteur NAVTEX ou un récepteur AGA, selon la couverture, qui peut être incorporé à une station terrienne de navire INMARSAT C de classe 2 ou 3 ;

2.3 Un répondeur radar.

3. Pour les navires armés en 5e catégorie, aucune installation n'est exigée.

([2)] Dans les zones non couvertes en ondes MF avec ASN, une installation fixe MF sans ASN est acceptée.

Sur décision de l'autorité compétente pour la zone d'exploitation, les navires armés en 3e ou en 4e catégorie peuvent être exemptés de toutes ou d'une partie des prescriptions du paragraphe 2 ci-dessus.

4. Pour les navires exploités en zone océanique A1, il est fait application de l'Article 219.18~~Article 219.18.~~

5. Dans le cas d'un navire reconnu apte par l'autorité compétente à l'exploitation par un marin seul, indépendamment de l'équipement ou non du navire en radiobalise de pont, afin de permettre au marin de signaler sa détresse en cas de chute à la mer et de faciliter son repérage par les secours, un dispositif d'homme à la mer (MOB – Man Over Board) est porté en permanence.
Le dispositif d'homme à la mer (MOB - *Man Over Board*), est approuvé conformément à la Directive 2014/53/UE (dite Directive RED) 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 (marquage CE). Il possède les fonctions AIS et ASN[3]. Il est codé avec un numéro d'identification porté sur la licence radioélectrique

6. Dispositions transitoires : l'emport de l'équipement MOB est exigée 6 mois au plus tard à compter de l'entrée en vigueur de la modification associée de l'article 219.22 introduite par l'arrêté du XX/XX/2021 pour les navires non précédemment soumis à son emport.

Article 219.23. 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.

Article 219.24. Veilles

(arrêté du 15/12/04)

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

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

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

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

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

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

[3] Le dispositif MOB doit :
- être muni d'un dispositif interne de localisation électronique, d'un émetteur-récepteur fonctionnant sur la voie ASN 70 en ondes métriques et d'un émetteur d'un système d'identification automatique (AIS) fonctionnant conformément à la recommandation UIT-R M.1371 (pour les dispositifs MOB) ;
- être muni d'indicateurs visuels servant à signaler le fonctionnement du dispositif à la réception de messages d'accusés de réception ASN ;
- pouvoir être mis en marche manuellement ou automatiquement et arrêté manuellement.

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

Article 219.25. Source d'énergie

1. GENERALITES

Les équipements obligatoires, y compris ceux de duplication, le NAVTEX, 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.

A bord de tout navire, équipé uniquement en ondes métriques, à l'exclusion des navires armés en 2e catégorie et navigant exclusivement en zone A1, la source d'énergie de réserve n'est pas imposée lorsque la source principale est située au dessus du pont principal ou au dessus de la marque d'enfoncement maximum et que les circuits alimentant les autres appareils du bord peuvent être isolés rapidement.

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

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

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

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

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

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.

Les câbles et fils de blindage doivent avoir des caractéristiques de non propagation de flamme.

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.

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

Pour les navires non pontés armés en 4ème et 5ème catégorie, la VHF portative autorisée en remplacement d'une VHF fixe, 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 RESERVE

La source d'énergie électrique de réserve doit être constituée par une batterie d'accumulateurs au plomb 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 niveau du 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 219-22 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 219-22 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 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.

La courbe constructeur devra être disponible lors de chaque visite périodique.

Article 219.26. 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 division 311 relative aux équipements marins, soit répondre 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 et abrogeant la directive 1999/5/CE.

Les balises RLS, les VHF portatives SMDSM et les répondeurs radars doivent être conformes aux normes de la division 311.

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

Article 219.27. Autorisations d'usage

(Modifié par arrêté du 13/03/08)

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 219-26 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 spécifique installé à bord d'un navire et utilisé pour une opération ponctuelle.

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

Article 219.28. Prescriptions relatives à l'entretien

(Modifié par arrêtés du 13/03/08 et du 12/09/11)

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 titre 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 219-04 et à satisfaire aux normes de fonctionnement exigés pour ces matériels.

4. La disponibilité doit être assurée par la méthode d'entretien par la terre suivant les prescriptions de l'Article 219.29~~Article 219.29.~~.

5. 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 219-04, 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 219-04 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.

6. Il convient de faire subir, périodiquement, 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. La mise à l'essai peut être effectuée à bord du navire ou dans un centre approuvée d'entretien à terre. Les RLS par satellite devront faire l'objet d'un entretien à terre conformément aux prescriptions de la division 334 du présent règlement à des intervalles ne dépassant pas cinq ans. A l'issue de cet entretien, les RLS par satellite doivent être jugées aptes au service par le fabricant.

Le rapport des essais délivré par le prestataire de service d'entretien à terre doit être conservé à bord conformément à l'article 334-III-10 paragraphe 1 de la division 334.

Article 219.29. Entretien par la terre

(Modifié par arrêté du 12/09/11)

1. La méthode d'entretien par la terre est soumise à la condition que l'installation radioélectrique puisse être entretenue régulièrement sur une base minimum 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. Il doit y avoir à bord :

- une documentation claire, en français, 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.

3. Les navires navigants en zones A1 et A1 + A2 sont exemptés du contrat d'entretien.

Article 219.30. Personnel chargé des radiocommunications

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

L'annexe 219-A.3 fixe les modalités particulières concernant l'effectif du personnel chargé des radiocommunications.

Article 219.31. Journal

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

Article 219.32. Rôle d'évacuation

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

- L'opérateur responsable des communications de détresse et de sauvetage telle que désignée à l'Article 219.30~~Article 219.30.~~ ;
- 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 219.33. Entretien de la position

Des renseignements sur la position du navire doivent, en permanence, être fournis automatiquement à tous les équipements fixes de radiocommunication concernés afin d'être inclus dans l'alerte de détresse initiale.

ANNEXE 219-A.1 : PIECES DE RECHANGE, OUTILLAGE ET APPAREILS DE CONTROLE POUR UN ENTRETIEN ASSURE 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 pèse acide.
6. 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).
7. Un multimètre.

ANNEXE 219-A.2 : ALIMENTATION EN ENERGIE DES EMETTEURS-RECEPTEURS PORTATIFS RADIOTELEPHONIQUES EN ONDES METRIQUES.

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 peuvent être équipés d'une batterie de piles ou d'une batterie d'accumulateurs. La durée de vie en stock des batteries de piles devrait être de 2 ans au minimum ;

- lorsque les batteries d'accumulateurs sont utilisées, des dispositions appropriées devraient être prises pour que des éléments en pleine charge soient disponibles en cas de détresse.

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 en 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 ou 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 : PERSONNEL CHARGE DES RADIOCOMMUNICATIONS

Les obligations des navires sont fixées par les tableaux ci-dessous :

1. **Navires autres que ceux des départements, territoires et collectivités d'outre-mer**.

Zone océanique	Navires à passagers		
	Article 219-10	Article 219-11	Article 219-12
A1	1 opérateur		
A2 - A3 - A4		2 opérateurs	1 opérateur *par quart.*

Zone océanique	Navires de charge		
	Article 219-14	Article 219-15	Article 219-16
A1	1 opérateur		
A2 - A3 - A4		2 opérateurs	1 opérateur *par quart.*

Zone océanique	Navires de pêche		
	Article 219-18	Article 219-19	Article 219-20
A1	1 opérateur *si matériel embarqué*		
A2 - A3 - A4		1 opérateur	1 opérateur

2. **Navires des départements, territoires et collectivités d'outre-mer**

Type de navire	Sous couverture métrique	Hors couverture métrique	4e et 5e cat.
passagers	1 opérateur	2 opérateurs	1 opérateur
charge	1 opérateur	2 opérateurs	1 opérateur
pêche	1 opérateur	1 opérateur	1 opérateur *si matériel embarqué*

ANNEXE 219-A.4 : 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. Table de références

Table des références

Normes

CEI 60529 24
CEI 60945 10
CEI 61097-10 11
ETSI EN 303-098 et 303-132 ..... 17, 20
UIT-RM 541-10 et 493-14 ..... 17, 20

Règlementation UE

directive 2009/45/CE 5
Directive 2014/53/UE (dite Directive RED) 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 17, 20
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 et abrogeant la directive 1999/5/CE 25
règlement (CE) n° 789/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 ou dans l'Accord sur l'Espace économique européen 25

Règlementation internationale

code MODU 5
Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR) 9
règlement des radiocommunications 9
Résolution A.807(19) 11
résolution A.809(19) 29
résolution A.814(19) 25

Réglementation nationale

chapitre 221-IV de la division 221 5
division 228 21
division 311 relative aux équipements marins 25
loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 6
plan cadre SMDSM France 7