

# Qui contacter en cas d'urgence ?

## VOUS ÊTES SUR LE LITTORAL, CONFRONTÉ À UNE URGENCE EN MER

Le **196**, numéro national d'urgence dédié au sauvetage en mer.

**Appel gratuit depuis un téléphone fixe ou portable.**

Ce numéro permet d'alerter le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer (CROSS) le plus proche de l'appel. Il concerne uniquement les urgences en mer et non celles à terre. Il permet de signaler une situation d'urgence en mer.

## VOUS ÊTES SUR LE LITTORAL, CONFRONTÉ À UNE URGENCE À TERRE (SUR LA PLAGE, SUR LES ROCHERS...)

Le **18**, numéro national d'urgence pour contacter les sapeurs pompiers ou le **112**, numéro d'urgence européen. **Appel gratuit depuis un téléphone fixe ou portable.**

### Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage en mer

- CROSS Gris-Nez (Manche est et mer du Nord)  
03 21 87 21 87
- CROSS Jobourg (Manche centrale)  
02 33 52 16 16
- CROSS Corsen (Manche ouest)  
02 98 89 31 31

## VOUS ÊTES SUR UN NAVIRE, CONFRONTÉ À UNE URGENCE EN MER

La radio VHF, canal **16**. Vous êtes mis directement en relation avec le CROSS. La VHF vous permet de communiquer avec les secours à votre recherche.

Si le réseau de téléphonie mobile est disponible, vous pouvez appeler gratuitement avec un portable le **196**, numéro national d'urgence dédié au sauvetage en mer. Ce numéro ne permet pas de communiquer directement avec les secours.

- CROSS Etel (Atlantique)  
02 97 55 35 35
- CROSS La Garde (Méditerranée)  
04 94 61 16 16
- Sous-CROSS Aspretto (Corse)  
04 95 20 13 63
- CROSS Antilles-Guyane  
05 96 70 92 92
- CROSS La Réunion  
02 62 43 43 43

# Pour en savoir +

Pour immatriculer votre navire et/ou passer le permis plaisance option côtière ou extension hauturière, retrouvez les coordonnées sur

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr), rubrique Mer et littoral > Plaisance et loisirs nautiques > Présentation > Coordonnées des services

Ministère du Développement durable : [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr), rubrique Mer et littoral > Plaisance et loisirs nautiques

Ministère des Sports : [www.sports.gouv.fr](http://www.sports.gouv.fr)

Préfectures maritimes :

- Méditerranée  
[www.premar-mediterranee.gouv.fr](http://www.premar-mediterranee.gouv.fr)
- Atlantique  
[www.premar-atlantique.gouv.fr](http://www.premar-atlantique.gouv.fr)
- Manche/mer du Nord  
[www.premar-manche.gouv.fr](http://www.premar-manche.gouv.fr)

Les sauveteurs en mer : [www.snsnm.org](http://www.snsnm.org)

Document réalisé par la direction de la communication et la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques (direction des affaires maritimes - direction générale des infrastructures et de la mer), en collaboration avec le ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'Éducation populaire et de la Vie associative (direction des sports) et les services suivants du ministère du Développement durable :

- direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (direction de l'eau et de la biodiversité, sous-direction du littoral et des milieux marins)
- direction des pêches maritimes et de l'aquaculture

Chef de projet éditorial : Olivier Brosseau

Conception graphique et réalisation : Florence Chevallier

Infographie (p. 6-7) : Sylvain Giguët et Alma Collin

Secrétaire de rédaction : Isabelle Flégeo

DICOM-DGITM/DAM/CRE/13058-5 - Mai 2015

Imprimé sur du papier certifié écolabel européen.



POUR DÉCLENCHER DES  
**SECOURS EN MER**

**APPELEZ LE CROSS**



Depuis le littoral












**TÉLÉPHONE N°196**

APPEL GRATUIT DEPUIS UN FIXE OU UN PORTABLE

En mer

**RADIO VHF CANAL 16**

DEMANDEZ LE CROSS

 <p>Coups de canon ou autres signaux explosifs toutes les minutes environ</p>	 <p>NC du Code international de signaux</p>
 <p>Son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume</p>	 <p>Signal de grande distance (couleur indifférente)</p>
 <p>Fusées ou bombes à étoiles rouges lancées une à une à courts intervalles (1) (2)</p>	 <p>Flamme produite en brûlant un baril de goudron ou d'huile</p>
<p>Signal SOS émis par tout système de signalisation</p> <p>Signal radiotéléphonique (2182 kHz) «MAYDAY» (VHF canal 16) «MAYDAY»</p> <p>Alerte de détresse émise par VHF canal 70 ou sur les fréquences MF/HF dédiées</p> <p>Alerte de détresse émise par la station terrestre de navire (STN Inmarsat ou autre prestataire agréé par l'OMI)</p> <p>Signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres</p>	 <p>Fusée à parachute (1) ou feu à main produisant une lumière rouge</p>
	 <p>Fumigène orange</p>
	 <p>Mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté du corps</p>
	<p>Repérage aérien</p>   <p>Colorant</p>

(1) Une fusée rouge émise par un sous-marin indique qu'il est en difficulté et qu'il devra faire surface d'urgence. Les navires marchands qui aperçoivent ce signal doivent s'en écarter et ne pas stopper leurs hélices. Ils doivent se tenir prêts à assister le sous-marin.

(2) Bien que les fusées projetant les étoiles ne soient plus réglementaires (à la suite d'amendements à la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer) elles continuent d'être présentées dans ce tableau qui est extrait du Code International des Signaux que l'OMI n'a pas encore modifié. Par arrêté du 20 janvier 1989 le Ministère chargé de la mer a supprimé les fusées à étoiles du matériel obligatoire et les a remplacées par des fusées à parachute.



## 2. Appareil VHF portatif



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

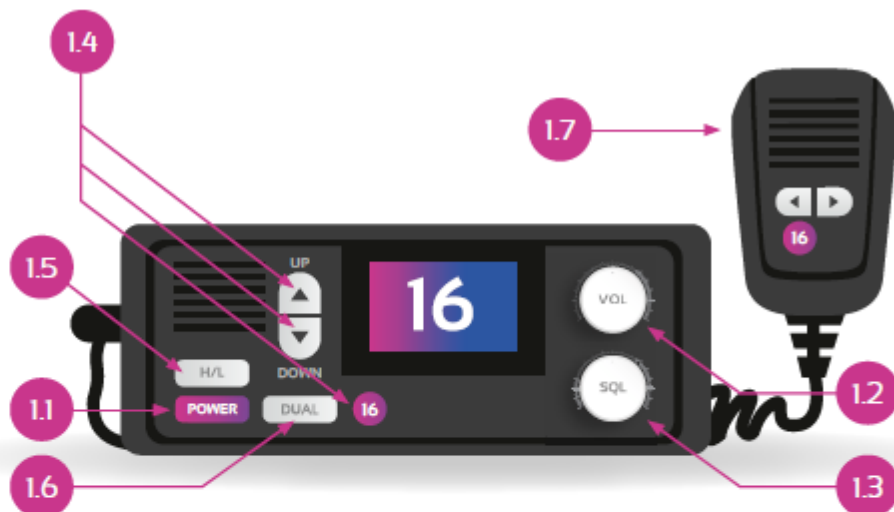
La portative peut être emportée dans le radeau de secours en cas d'abandon du navire, elle pourra alerter et guider les navires proches.

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

## 1. Commandes d'une VHF fixe classique

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

Les réglages à effectuer sur une VHF reprennent quasiment l'ordre ci-dessous de : 1.1 à 1.7.



### 1.1 - Mise en service

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

### 1.2 - Commande du volume

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

### 1.3 - Commande du squelch

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

Comment effectuer le réglage :

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

### 1.4 - Sélection et commande des voies

Différents dispositifs existent suivant le type de poste pour sélectionner une voie. Cela peut être un bouton rotatif, des touches « Up » et « Down » ou encore des touches « ↑ » et « ↓ ». Il existera toujours un bouton ou une touche avec repère **16** permettant d'accéder directement à la voie 16.

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

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

- être en mode de puissance normale : **25 watts**
- être en mode de puissance réduite : **1 watt**

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

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

### 1.6 - Dispositifs et commandes de double veille

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

### 1.7 Commande d'alternat

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

## 1.4 Communication de routine

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

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

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

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

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

En France, les CROSS sont chargés d'assurer la diffusion régulière des bulletins météorologiques plusieurs fois par jour. Ces diffusions se font à des heures précises sur les voies **79** ou **80** selon la zone. Les avis de coup de vent (supérieur à 7 Beaufort en zone côtière des 20 milles) font l'objet de Bulletins Météorologiques Spéciaux (**BMS**). Ils sont diffusés dès réception et répétés toutes les heures tant qu'ils sont en cours de validité.

### Exploitation simplex :

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

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



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

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

## 1.1 Communications de détresse (Voie 16)

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

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

Suivra ensuite, le message de détresse :

### • Texte du message de détresse

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

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





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

	EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
 Appel de détresse	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY ICI CORMORAN, CORMORAN, CORMORAN Indicatif Foxtrot, X-Ray, Foxtrot, Alfa *	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY THIS IS CORMORAN, CORMORAN, CORMORAN Call sign Foxtrot, X-Ray, Foxtrot, Alfa *
 Message de détresse	MAYDAY CORMORAN FXFA Deux milles Ouest Quiberon Feu à bord Demandons assistance immédiate 5 personnes à bord Quittons le navire À vous	MAYDAY CORMORAN FXFA Two miles West of Quiberon Vessel on fire Require immediate assistance 5 persons on board Leaving the vessel Over

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

	EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
 <b>Relais de détresse</b>	MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY À TOUS, À TOUS, À TOUS ICI DAUPHIN, DAUPHIN, DAUPHIN Indicatif Foxtrot, Foxtrot, Golf, Oscar MAYDAY CORMORAN Indicatif Foxtrot, X-Ray, Foxtrot, Alfa	MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS DAUPHIN, DAUPHIN, DAUPHIN Call sign Foxtrot, Foxtrot, Golf, Oscar MAYDAY CORMORAN Call sign Foxtrot, X-Ray, Foxtrot, Alfa
 <b>Infos utiles</b>	Deux milles Ouest Quiberon Feu à bord Equipage 5 personnes quitte le navire À vous	Two miles West of Quiberon Vessel on fire Five persons on board leaving the vessel Over

• Contrôle du trafic de détresse

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

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

## 1.2 Communications d'urgence

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



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

### MESSAGE D'URGENCE

#### EN FRANÇAIS

PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN  
À TOUS, À TOUS, À TOUS  
ICI NEPTUNE, NEPTUNE, NEPTUNE  
Indicatif Foxtrot, Alfa, Delta, 2, 0, 0, 0

Position 20 milles Nord-Ouest de Cherbourg  
Gouvernail cassé, partons à la dérive  
Demandons remorquage  
Voilier coque blanche, 3 personnes à bord  
À vous

#### EN ANGLAIS

PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN  
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS  
THIS IS NEPTUNE, NEPTUNE, NEPTUNE  
Call sign Foxtrot, Alfa, Delta, 2, 0, 0, 0

20 miles North West of Cherbourg  
Broken rudder, drifting  
Require tow  
White hull yacht, 3 persons on board  
Over

### 1.3 Communications de sécurité

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



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

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

#### • Texte du message de sécurité

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

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

## 1. ALPHABET INTERNATIONAL D'ÉPELLATION DES LETTRES

Lors de communications radio, la qualité de réception peut être parfois mauvaise.

Pour se faire comprendre, il est alors nécessaire d'utiliser le code d'épellation radiophonique international que voici :

LETTRE	CODE INTERNATIONAL	MORSE
A	ALPHA	· _
B	BRAVO	_ · · ·
C	CHARLIE	_ · _ · ·
D	DELTA	_ · · ·
E	ECHO	·
F	FOX TROTT	· · _ ·
G	GOLF	_ _ ·
H	HOTEL	· · · ·
I	INDIA	· ·
J	JULIETT	· _ _ _
K	KILO	_ · _
L	LIMA	· _ · ·
M	MIKE	_ _
N	NOVEMBER	_ ·
O	OSCAR	_ _ _
P	PAPA	· _ _ ·
Q	QUEBEC	_ _ · _
R	ROMEO	· _ ·
S	SIERRA	· · ·
T	TANGO	_
U	UNIFORM	· · _
V	VICTOR	· · · _
W	WISKY	· _ _
X	X RAY	_ · · _
Y	YANKEE	_ · _ _
Z	ZOULOU	_ _ · ·
SEPARATIF	Tous les éléments de ponctuation sont remplacés par le terme "séparatif".	
ACCENT	Aucun accent n'est prononcé.	

Exemple : "Avignon, j'épelle ... Alpha ... Victor ... India ... Golf ... November ... Oscar ... November"

NB : Les noms de personnes ne doivent jamais être énoncés en clair.

Exemple : "Le nom de la personne est... j'épelle ... Mike ... Oscar ... Uniform ... November ... India ... Echo ... Roméo, prénom Bertrand" Pour une personne s'appelant Bertrand Mounier.

## 2. CODE FRANÇAIS ET INTERNATIONAL POUR L'ÉPELLATION DES NOMBRES

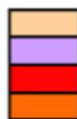
CHIFFRE	CODE INTERNATIONAL	CODE FRANÇAIS	MORSE
0	NADAZERO	ZERO OU NUL	_ _ _ _ _
1	UNAONE	UNITE	· _ _ _ _
2	BISSOTWO	DEUX FOIS UN	· · _ _ _
3	TERRATHREE	DEUX ET UN	· · · _ _
4	KARTEFOUR	DEUX FOIS DEUX	· · · · _
5	PANTAFIVE	TROIS ET DEUX	· · · · ·
6	SOXISIX	DEUX FOIS TROIS	_ · · · ·
7	SETTESEVEN	QUATRE ET TROIS	_ _ · · ·
8	OKTOEIGHT	DEUX FOIS QUATRE	_ _ _ · ·
9	NOVENINE	CINQ ET QUATRE	_ _ _ _ ·

Pour les nombres, essayez d'abord chiffre par chiffre puis si cela n'est pas suffisant, utilisez le code français.

Exemple : "356, j'épelle ... 3 ... 5 ... 6" ou "356, j'épelle ... 3 ... deux et un ... 5 ... trois et deux ... 6 ... deux fois trois".

## Affectation des voies VHF dans le service mobile maritime

Voies	Mode	Emission	Réception	Affectation
60	D	156,0250	160,6250	CP - RRI
1	D	156,0500	160,6500	CP - RRI
61	D	156,0750	160,6750	CP - RRI
2	D	156,1000	160,7000	CP - RRI
62	D	156,1250	160,7250	CP - RRI
3	D	156,1500	160,7500	CROSS
63	D	156,1750	160,7750	CROSS et Autorités Portuaires
4	D	156,2000	160,8000	CROSS
64	D	156,2250	160,8250	CROSS et Autorités Portuaires
5	D	156,2500	160,8500	Autorités Portuaires
65	D	156,2750	160,8750	CP - RRI
6	S	156,3000	156,3000	Navire - Navire
66	D	156,3250	160,9250	CP - RRI
7	D	156,3500	160,9500	Marine Nationale
67	S	156,3750	156,3750	CROSS
8	S	156,4000	156,4000	Navire - Navire
68	S	156,4250	156,4250	CROSS
9	S	156,4500	156,4500	Ports de plaisance
69	S	156,4750	156,4750	Marine Nationale
10	S	156,5000	156,5000	Marine Nationale
70	S	156,5250	156,5250	ASN pour détresse, sécurité et appel
11	S	156,5500	156,5500	Marine Nationale
71	S	156,5750	156,5750	Marine Nationale
12	S	156,6000	156,6000	Autorités Portuaires
72	S	156,6250	156,6250	Navire-Navire
13	S	156,6500	156,6500	CROSS et Autorités Portuaires
73	S	156,6750	156,6750	Marine Nationale et Autorités Portuaires
14	S	156,7000	156,7000	Autorités Portuaires
74	S	156,7250	156,7250	Marine Nationale



voies duplex  
voies simplex  
voies de sécurité  
bande de garde

S : simplex  
D : duplex  
CP : correspondance publique

Voies	Mode	Emission	Réception	Affectation
15	S	156,7500	156,7500	Surveillance des plages
75	S	156,7750	156,7750	BANDE DE GARDE VOIE 16
16	S	156,8000	156,8000	APPEL - DETRESSE - SECURITE
76	S	156,8250	156,8250	BANDE DE GARDE VOIE 16
17	S	156,8500	156,8500	Marine Nationale et Autorités Portuaires
77	S	156,8750	156,8750	Navire - Navire
18	D	156,9000	161,5000	CP - RRI
78	D	156,9250	161,5250	CP - RRI
19	D	156,9500	161,5500	Autorités Portuaires
79	D	156,9750	161,5750	CROSS et Autorités Portuaires
20	D	157,0000	161,6000	Autorités Portuaires
80	D	157,0250	161,6250	CROSS et Autorités Portuaires
21	D	157,0500	161,6500	Autorités Portuaires
81	D	157,0750	161,6750	CP - RRI
22	D	157,1000	161,7000	Autorités Portuaires
82	D	157,1250	161,7250	Marine Nationale et Autorités Portuaires
23	D	157,1500	161,7500	CP - RRI
83	D	157,1750	161,7750	Autorités Portuaires
24	D	157,2000	161,8000	CP - RRI
84	D	157,2250	161,8250	CP - RRI
25	D	157,2500	161,8500	CP - RRI
85	D	157,2750	161,8750	Marine Nationale
26	D	157,3000	161,9000	CP - RRI
86	D	157,3250	161,9250	Marine Nationale
27	D	157,3500	161,9500	CP - RRI
87	S	157,3750	157,3750	CROSS
28	D	157,4000	162,0000	CP - RRI
88	S	157,4250	157,4250	CROSS
AIS1	S	161,975	161,975	Ports (suivi automatique des navires)
AIS2	S	162,025	162,025	Ports (suivi automatique des navires)

RRI : réseaux radioélectriques indépendants  
CROSS : Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage  
ASN : Appel Sélectif Numérique  
AIS : Automatic Identification System

canaux a retenir

16 et 70 canaux servant à la Détresse ne pas encombrer

Si appel sur 16 dégager sur les voies 6 / 8 / 72 / 77 navire :navire

9 port de plaisance

12 autorité portuaire officier de port commerce ou pêche

79 /80 cross pour diffusion météo ou avurnav danger pour la navigation

# A. L'Appel Sélectif Numérique (ASN)

## 1. Principes généraux de l'ASN

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

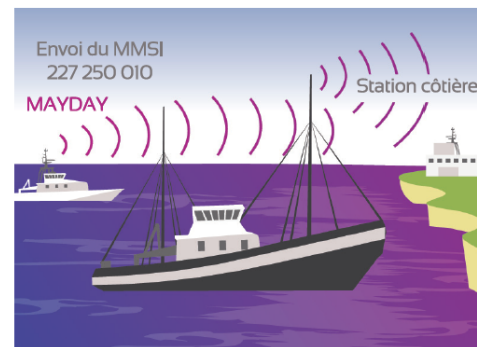
**Rappel** : L'obtention du CRR permet d'utiliser tous les types de VHF maritime fixe ou portative avec ou sans ASN que l'on soit en France ou à l'étranger.

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

Pour satisfaire aux techniques de l'ASN (VHF, MF et HF) et du service mobile par satellite Inmarsat, un moyen d'identification des stations et de leur nationalité a été mis en place. Ainsi chaque navire ou station côtière participant au SMDSM possède une identification unique composée d'un numéro à 9 chiffres appelé MMSI (Maritime Mobile Service Identity). Pour bénéficier des fonctionnalités de l'ASN, ce code doit être programmé de préférence par un professionnel. Le **MID** (Maritime Identification Digit) composé de trois chiffres identifie la nationalité du navire ou de la station côtière. L'UIT a attribué à chaque état un ou plusieurs MID, (selon l'importance de la flotte nationale). Les MID 226, 227 et 228 correspondent à des navires rattachés à un quartier maritime de la France métropolitaine. Les DOM, les collectivités territoriales et les COM (collectivités d'outre-mer) se sont vu attribuer des MID spécifiques (voir annexe 3).

**Ci-contre**, MMSI d'un navire immatriculé en métropole envoyant son MMSI 227 250 010 lors d'une situation de détresse.

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





Le MMSI des stations côtières françaises ou étrangères commence toujours par 00, suivi du MID + 4 chiffres. *Exemple* : MMSI du CROSS Gris-Nez : 00 227 5100

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

Catégorie de station	MMSI Type	Exemple de MMSI
Stations de navires	MID XXX XXX	227 132 120
Appel de groupe de navires*	OMID XXX XX	0227 310 00
Stations côtières	OOMID XXXX	00227 5400
Appel de groupe de stations côtières *	OOMID XXXX	00227 4000

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

---

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

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

## 4. Les équipements VHF ASN fixes et portables

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

→ un poussoir d'appel de détresse (couleur rouge « Distress » ou « Détresse »). Une pression prolongée d'au moins 5 s permet l'envoi d'un appel de détresse sans préciser le motif.

→ un clavier ou touche(s) d'accès spécifiques aux différentes fonctions permettent le défilement d'une succession de menus et/ou sous-menus différents suivant chaque modèle.

→ une fonction GPS. Les VHF portatives et les nouveaux modèles de VHF fixe disposent d'une antenne GPS intégrée au boîtier. Pour les modèles non équipés, il faut se connecter à une antenne GPS externe pour transmettre sa position.



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

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

Selon la marque et le modèle de chaque VHF ASN, on sélectionne préalablement la touche « CALL » ou « Menu DSC » ou « Tx Calls » puis ensuite on choisit le libellé adéquat suivant la communication souhaitée :

→ « DISTRESS », « ALL SHIPS » à des destinataires multiples ;

→ « INDIVIDUAL » s'adresse à une station que l'on veut contacter, il faut saisir ensuite le MMSI de celle-ci.

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

Des fonctions additionnelles et autres options complètent l'offre des VHF disponibles sur le marché : enregistrement de contacts, journal de bord, option ATIS (pour identification bateau fluviaux), mini récepteur AIS, bracelets d'homme à la mer (**MOB** : Man Over Board), commandes intégrées au combiné, combiné déporté sans fil, etc.

## VHF ASN fixe de classe D



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

## Particularités des VHF portatives ASN

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

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

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

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

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

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

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

#### 1.1 Alerte de détresse

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

L'alerte de détresse doit fournir :

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

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

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

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

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

----

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

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

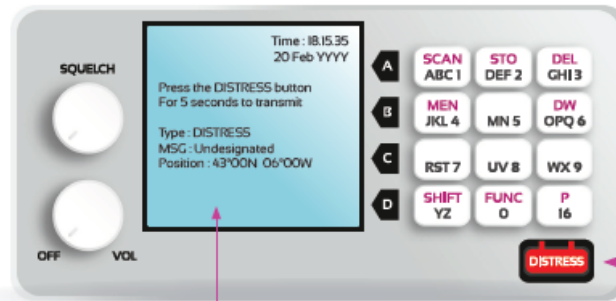
Il est possible d'envoyer rapidement une alerte de détresse en soulevant le capot de la touche rouge « DISTRESS » et en appuyant au moins 5 secondes sur celle-ci, l'écran clignote et une alarme retentit. L'alerte est envoyée aux stations du voisinage équipées de VHF ASN sans préciser la nature de la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

### Situation de détresse :

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

### Action :

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



2 La VHF affiche

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

### Situation de détresse :

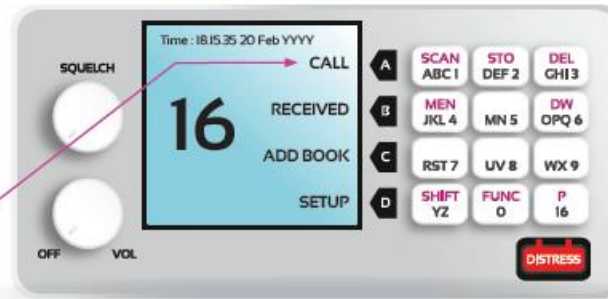
- vous êtes à bord du navire THETYS, indicatif FT9876, MMSI 227 132 120
- vous voulez envoyer une voie d'eau

### Actions résumées :

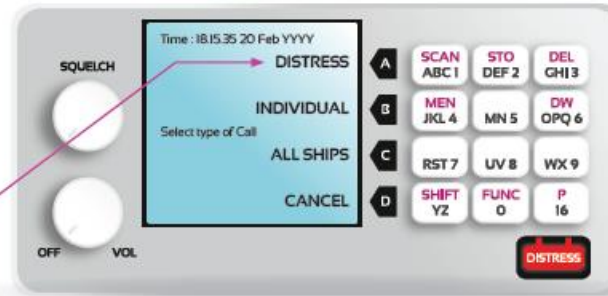
- 1 - Vous recherchez le menu d'appel approprié suivant la marque de la VHF , (CALL/SET ou DSC/ CALL ou DSC/MENU)
- 2 - vous sélectionnez le format **DISTRESS**
- 3 - le système vous demande de choisir un type de détresse parmi une liste
- 4 - vous sélectionnez dans la liste : **FLOODING** (Voie d'eau)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

Actions détaillées :

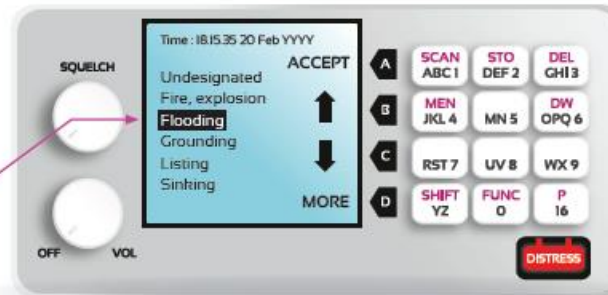
- 1 Vous sélectionnez le menu appel (Appui sur la touche noire «A» qui indique «CALL»)



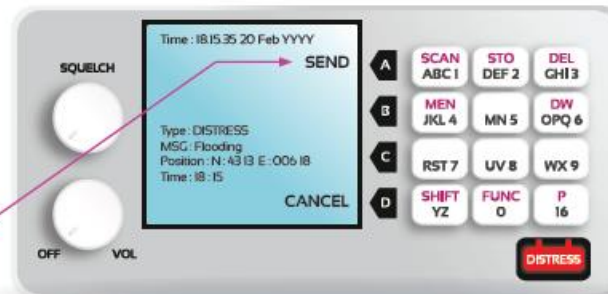
- 2 Vous sélectionnez le format DISTRESS



- 3 Le système vous demande de choisir un type de détresse
- 4 Vous sélectionnez FLOODING (voie d'eau) en utilisant les flèches haut/bas (touches noires «B» et «C») et vous validez par la touche «A» - ACCEPT



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



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

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

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

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

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

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

- 4 → vous écoutez le message de détresse.



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

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

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

- 2 → si vous possédez une VHF ASN de classe A\* ou B\*, vous accusez réception du message de détresse sur la voie 70. Sinon, vous sélectionnez la voie 16.  
→ vous écoutez le message de détresse.  
→ vous accusez réception du message en téléphonie.  
Seules les VHF de classe A ou B peuvent transmettre un accusé de réception sur la voie 70. La majorité des VHF utilisées par les plaisanciers étant de classe D, l'accusé de réception ne pourra se faire que par la voix.



### 1.4 Traitement des alertes de détresse ASN

• **Message de détresse sur voie 16**

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

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

• **Trafic de détresse**

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



### • Relais d'alerte de détresse

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

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

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

Exemple :

```
Time : 1113.06 14 nov YY
Type : ALL SHIPS
Cat : DISTRESS
From : 002275410
Telecom : DISTRESS RELAY
Ship : 227625140
MSG : FIRE
Position : N 43 00 E 06 00
```

## 1.5 Communications sur site

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

## 1.6 Coordination SAR (Search And Rescue)

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

Tout navire en détresse doit appeler à la fois un centre de coordination de recherche et de sauvetage maritime (MRCC), élément central de l'organisation SAR, directement ou indirectement via une station côtière et les navires susceptibles de se trouver au voisinage en utilisant des techniques de transmission automatique (ASN).

Le MRCC répercutera l'appel et dirigera les navires vers le lieu de la détresse, directement ou via une station côtière. Il évaluera tous les renseignements qu'il a en sa possession<sup>2</sup> de façon à déterminer la phase d'urgence ainsi que l'ampleur des opérations de recherche et de sauvetage nécessaires. Il existe trois phases d'urgence :



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



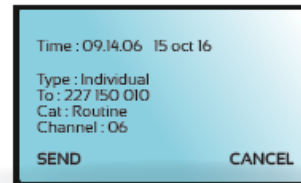
→ la phase d'alerte lorsque les tentatives de contact ont échoué ou que les informations laissent penser que le navire est en difficulté sans toutefois conduire à un cas de détresse.



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

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

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



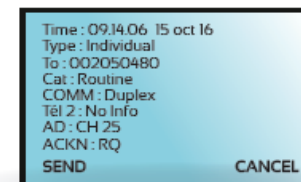
## 5. Communications navire station côtière avec une VHF ASN

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

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

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

→ la VHF affiche :



→ émettre l'appel « **SEND** ».

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

## 6. Historique des messages ASN

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

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

## C. Protection des fréquences de détresse

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

---

Toute station entendant une communication de détresse doit cesser immédiatement toute émission susceptible de troubler le trafic de détresse et rester en veille sur la fréquence d'émission de cette détresse. Il faut éviter les brouillages sur les fréquences de détresse et de sécurité.

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

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



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

*Exemple :*

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

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

## 1.2 Fonctionnement des RLS ou EPIRB

Ces balises existent sous deux versions :

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

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

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

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

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

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



## 1.3 Montage

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

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

## 1.4 Maintenance

### → Essais

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

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

Le carnet d'entretien de la radiobalise mentionne la date de péremption de la batterie. En outre cette dernière est clairement inscrite de manière indélébile sur le corps de la radiobalise. La durée de conservation de la batterie est de cinq ans en général.

### → Contrôle de la balise

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

Avec le  
concours  
de la  
SNSM



## Les conseils des sauveteurs en mer

**Quel que soit le type de navigation pratiquée, embarquez toujours une VHF, elle est un élément essentiel de votre sécurité.** Elle vous permet d'appeler les secours en cas de besoin, d'écouter ce qui se passe autour de vous et de porter secours ou assistance en cas d'appel d'un autre navire.

**Lors de l'embarquement, le chef de bord doit expliquer à tous le fonctionnement de la radio VHF.** En cas de difficulté, chaque équipier doit être capable d'alerter les secours sur le canal 16 et de s'assurer que la VHF est bien sur « high ».

**N'encombrez pas le canal 16** qui est une fréquence de sécurité et sur laquelle vous êtes entendus par tous, changez de canal. Les fréquences 6- 8- 72- et 77 sont destinées aux communications de navire à navire.

Après avoir accompli les formalités gratuites auprès de l'ANFR pour obtenir votre licence d'utilisation et le numéro MMSI (numéro identité du service mobile maritime), **n'oubliez pas de saisir ce numéro sur votre VHF ASN** en respectant scrupuleusement le mode d'emploi de votre appareil. Ainsi initialisée, une VHF ASN couplée à un GPS permet de signaler une alerte automatiquement en transmettant votre identité, mais aussi votre position facilitant ainsi la mise en œuvre et l'arrivée des secours.

**Adoptez une VHF fixe ou portable en fonction du type de navigation que vous pratiquez.** En fonction de la hauteur des antennes d'émission et de réception et du relief de la côte, les portées peuvent être très différentes. Il est communément constaté que la portée maximum des VHF portables est de l'ordre de 3 à 5 milles et celle des VHF fixes de 20 à 25 milles.

**En fonction de la durée de votre navigation, munissez-vous d'un chargeur ou de batteries de rechange.** En général, la durée d'autonomie d'une VHF varie entre 5 et 8 heures.

En cas de détresse, si vous n'avez pas de VHF, utilisez votre téléphone portable (mais il ne peut pas toujours être capté, il ne permet pas d'échanger avec les sauveteurs et ne peut pas être repéré par radiogoniométrie). **Appelez le CROSS en composant le 196 sur votre téléphone, nouveau numéro d'urgence national.**

À partir du  
1<sup>er</sup> janvier 2017,  
la VHF fixe est obligatoire  
pour une navigation semi-  
hauturière (entre 6 et  
60 milles d'un abri)

# La VHF : modalités et conditions d'utilisation

Les émetteurs-récepteurs du service mobile maritime dans la gamme des ondes métriques (VHF) sont des éléments importants de sécurité pour la navigation de plaisance et l'organisation des secours en mer. Afin de favoriser leur emploi par les plaisanciers, de nouvelles conditions d'utilisation de la VHF sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2011.

Les obligations dépendent désormais de la zone d'utilisation de la VHF, soit dans les eaux territoriales françaises, soit dans les eaux internationales.

## Dans les eaux territoriales maritimes et les eaux intérieures françaises

### Pour l'utilisation d'une VHF portative d'une puissance maximale de 6 watts sans ASN\*

L'obligation d'être titulaire du certificat restreint de radiotéléphoniste (CRR) est supprimée. Aucune qualification spécifique n'est exigée.

### Pour l'utilisation d'une VHF portative ASN ou d'une VHF fixe avec ou sans ASN de plus de 6 watts

Des connaissances théoriques et pratiques nécessaires pour l'utilisation de la VHF sont désormais intégrées dans le programme de formation ainsi qu'à l'examen du permis de conduire de bateaux de plaisance.

Le titulaire du permis plaisance peut ainsi manœuvrer une VHF, fixe ou portable, dans les eaux nationales maritimes ou intérieures sans avoir à passer un examen supplémentaire. L'examen théorique pour l'obtention de l'option côtière ou de l'option eaux intérieures passe de 25 à 30 questions. Les titulaires d'un permis plaisance délivré avant l'entrée en vigueur de cette réforme peuvent utiliser la VHF dans les mêmes conditions.

Les personnes non titulaires du permis plaisance restent soumises à l'obligation de posséder un CRR. Pour informations et formalités d'inscription, contacter l'Agence nationale des fréquences.

**Vérifiez que votre VHF est correctement initialisée et connectée au GPS.** Dans les eaux intérieures françaises, l'utilisation de l'ASN est interdite.

## Dans les eaux internationales

Il est toujours nécessaire d'être titulaire du CRR pour l'utilisation de la VHF dans les eaux internationales.

Les personnes ayant obtenu le CRR avant le 1<sup>er</sup> octobre 2004 n'ont pas à passer de module complémentaire et peuvent utiliser une VHF ASN. Il leur est cependant fortement conseillé de parfaire leurs connaissances en consultant les informations disponibles sur [www.anfr.fr](http://www.anfr.fr)

### Texte de référence

Arrêté du 18 mai 2005 relatif aux certificats restreints de radiotéléphoniste du service mobile maritime et du service mobile fluvial et aux droits d'examen concernant ces certificats, modifié par l'arrêté du 22 février 2011.

## Pourquoi faire une demande de licence alors que l'on a déjà obtenu le CRR ?

Le CRR est un examen validant des connaissances, la licence est un droit à utiliser les fréquences. La licence représente l'autorisation d'exploiter les fréquences maritimes. C'est grâce à elle que le bateau est doté d'un identifiant unique (indicatif et/ou MMSI) qui permet aux centres de secours de déterminer précisément, lors d'un appel de détresse, quels sont les moyens à engager.

La licence doit être conservée à bord car elle peut être réclamée par les autorités compétentes, en France et à l'étranger. Pour l'obtenir, il suffit de remplir le formulaire « Demande ou modification de licence » disponible sur le site de l'ANFR, accompagné des pièces justificatives demandées.

## Qu'est ce que le codage MMSI ?

Le MMSI (Mobile Maritime Service Identity) est une série de neuf chiffres qui constitue le passeport radio d'un navire dans le monde entier. Un MMSI est attribué à un navire et permet d'enregistrer les équipements qui utilisent la technique ASN (VHF et BLU), les balises de détresse ainsi que des émetteurs-récepteurs par satellite (stations Inmarsat B, C et M). À la sortie d'usine, certains équipements comme les balises ne sont dotés que d'un numéro de série. L'ANFR gère l'attribution des MMSI.

**L'encodage MMSI et le couplage avec le GPS sont obligatoires à compter du 1<sup>er</sup> mai 2015 si le navire est équipé d'une VHF ASN.**

**Pour en savoir plus :** [www.anfr.fr](http://www.anfr.fr) (rubrique Radiomaritime)

L'ensemble des fiches sur la plaisance est téléchargeable sur le site : [www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/plaisance-et-loisirs-nautiques](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/plaisance-et-loisirs-nautiques)

\*ASN : appel sélectif numérique = DSC : digital selective calling



## Synthèse des conditions d'utilisation de la VHF pour les bateaux de plaisance depuis le 1<sup>er</sup> mars 2011

Domaine de navigation		Type de VHF	Qualité requise
navigation maritime	eaux territoriales françaises	VHF portative sans ASN et 6 watts maximum	néant
		tous types de VHF	CRR du service mobile maritime ou Permis plaisance maritime
	eaux internationales	tous types de VHF	CRR du service mobile maritime
navigation fluviale	voies de navigation intérieure françaises	VHF portative sans ASN et 6 watts maximum	néant
		tous types de VHF (*)	CRR du service mobile fluvial ou maritime ou Permis plaisance fluvial
	eaux intérieures étrangères	tous types de VHF	CRR du service mobile fluvial ou maritime

(\*) l'utilisation de l'ASN est interdit

