

Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (Recueil HSC de 2000)

Édition de 2021

Supplément Janvier 2024

À sa cent cinquième session, le Comité de la sécurité maritime (MSC) a adopté des amendements au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000 (Recueil HSC 2000). Le présent supplément inclut les amendements qui entreront en vigueur avant que ne soit publiée la prochaine édition récapitulative.

Résolution	Modifie	Date d'entrée en vigueur	Page
MSC.499(105)	Chapitre 8 Engins et dispositifs de sauvetage	1er janvier 2024	2
	Chapitre 14 Communications		2
	Annexe 1 Modèle de Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et fiche d'équipement		15

Résolution MSC.499(105)

adoptée le 28 avril 2022

Chapitre 8

Engins et dispositifs de sauvetage

8.2 Communications

1 Le texte des paragraphes 8.2.1, 8.2.1.1 et 8.2.1.2 est remplacé par le suivant :

«8.2.1 [Réservé*]

* Se reporter au chapitre 14 pour les dispositions relatives aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques et aux dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage. Le paragraphe 8.2.1 a été volontairement laissé en blanc pour éviter d'avoir à renuméroter les paragraphes existants.»

Chapitre 14

Radiocommunications

2 Le texte du chapitre 14 est remplacé par le suivant :

«Chapitre 14

Radiocommunications

14.1 Application

14.1.1 Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique à tous les engins spécifiés en 1.3.1 et 1.3.2.

14.1.2 Le présent chapitre ne s'applique pas aux engins soumis par ailleurs aux dispositions du présent Recueil lorsque ces engins naviguent dans les eaux des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et dans les eaux qui les relient entre eux ou en sont tributaires limitées à l'est par la porte aval de l'écluse Saint-Lambert à Montréal, dans la province du Québec (Canada)*.

14.1.3 Aucune disposition du présent chapitre ne doit empêcher un engin, 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.

14.2 Termes et définitions

14.2.1 Aux fins du présent chapitre, les expressions suivantes ont le sens indiqué ci-dessous :

- .1 *AIS-SART* désigne un émetteur de recherche et de sauvetage du système d'identification automatique pouvant fonctionner sur les fréquences réservées à l'AIS : 161,975 MHz (AIS 1) et 162,025 MHz (AIS 2).
- .2 *Communications de passerelle à passerelle* désigne les radiocommunications ayant trait à la sécurité échangées entre engins et navires depuis le poste de navigation habituel de l'engin.
- .3 *Veille radioélectrique permanente* signifie que la veille radioélectrique et le service d'écoute en question ne doivent pas être interrompus si ce n'est durant les brefs laps de temps pendant lesquels la capacité de réception de l'engin est gênée ou empêchée par les communications que cet engin effectue ou pendant lesquels les installations font l'objet d'un entretien ou de vérifications périodiques.

* Ces engins sont soumis, pour les besoins de la sécurité, à des prescriptions spéciales concernant la radioélectricité qui figurent dans l'accord pertinent entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.

- .4 *Appel sélectif numérique* (ASN) désigne une technique qui repose sur l'utilisation de codes numériques et 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 du Secteur des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT-R).
- .5 *Radiobalise de localisation des sinistres* (RLS) désigne un émetteur fonctionnant dans la bande de fréquences 406,0–406,1 MHz qui peut transmettre une alerte de détresse par satellite à un centre de coordination de sauvetage et émettre des signaux destinés au repérage sur place.
- .6 *Radiocommunications d'ordre général* désigne les communications autres que les communications de détresse, d'urgence et de sécurité.
- .7 *Système mondial de détresse et de sécurité en mer* (SMDSM) désigne un système qui assure les fonctions décrites en 14.5.
- .8 *Identités du SMDSM* désigne les renseignements qui peuvent être émis pour identifier l'engin ou ses canots de secours et embarcations et radeaux de sauvetage de manière unique. Il s'agit de l'indicatif d'appel de l'engin, de l'identité dans le service mobile maritime (MMSI), de l'identité hexadécimale de la RLS, de l'identité dans les services mobiles par satellite agréés et des numéros de série de l'équipement.
- .9 *Repérage* désigne la localisation de navires, d'engins, d'aéronefs, d'embarcations ou radeaux de sauvetage ou de personnes en détresse.
- .10 *Renseignements sur la sécurité maritime* (RSM)* désigne les avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux navires et aux engins.
- .11 *Répondeur radar SART* désigne un répondeur de recherche et de sauvetage fonctionnant sur des fréquences radar dans la bande 9,2–9,5 GHz.
- .12 *Règlement des radiocommunications* désigne le *Règlement des radiocommunications* venant compléter la Constitution et la *Convention de l'Union internationale des télécommunications* en vigueur à un moment donné.
- .13 *Service mobile par satellite agréé* désigne tout service qui fonctionne par l'intermédiaire d'un système de satellites et qui est agréé par l'Organisation en vue de son utilisation dans le SMDSM.
- .14 *Service par satellite sur 406 MHz* désigne un service qui fonctionne au moyen d'un système de satellites ayant une disponibilité globale conçu pour repérer les RLS émettant dans la bande de fréquences 406,0 MHz–406,1 MHz.
- .15 *Zone océanique A1* désigne une zone 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, telle qu'elle peut être définie par un Gouvernement Partie à la Convention[†].
- .16 *Zone océanique A2* désigne une zone, 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, telle qu'elle peut être définie par un Gouvernement Partie à la Convention[†].
- .17 *Zone océanique A3* désigne une zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, qui est située à l'intérieur de la zone de couverture d'un service mobile par satellite agréé utilisé par la station terrienne du navire et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence.
- .18 *Zone océanique A4* désigne une zone située hors des zones océaniques A1, A2 et A3.

* Se reporter au Manuel conjoint OMI/OHI/OMM sur les renseignements sur la sécurité maritime (MSC.1/Circ.1310, telle que révisée).

† Se reporter aux Services radioélectriques à assurer dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) (résolution MSC.509(105)).

14.2.2 Toutes les autres expressions et abréviations qui sont utilisées dans le présent chapitre et qui sont définies dans le *Règlement des radiocommunications* et dans la *Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes*, telle qu'elle pourrait être modifiée, ont les significations données dans ledit règlement et dans la Convention SAR.

14.3 Exemptions

14.3.1 Il est jugé particulièrement souhaitable de ne pas s'écarter des prescriptions du présent chapitre; néanmoins, l'Administration, conjointement avec l'État du port d'attache, peut accorder à certains engins, à titre individuel, des exemptions partielles ou conditionnelles aux prescriptions de 14.7 à 14.11, à condition :

- .1 que ces engins puissent assurer les fonctions énumérées en 14.5; et
- .2 que l'Administration ait tenu compte des conséquences que ces exemptions pourraient avoir sur l'efficacité globale du service pour la sécurité de tous les navires et engins.

14.3.2 Une exemption peut être accordée en vertu de 14.3.1 uniquement :

- .1 si les conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale de 14.7 à 14.11 n'est ni raisonnable ni nécessaire; ou
- .2 dans des circonstances exceptionnelles, pour un seul voyage hors de la ou des zones océaniques pour lesquelles l'engin est équipé.

14.3.3 Chaque Administration doit notifier à l'Organisation toutes les exemptions accordées en vertu de 14.3.1 et 14.3.2 et donner les motifs de ces exemptions*.

14.4 Identités du SMDSM

14.4.1 La présente section s'applique à tous les engins pour tous les voyages.

14.4.2 Chaque Administration s'engage à veiller à ce que des dispositions satisfaisantes soient prises pour que les identités du SMDSM soient répertoriées et pour que les renseignements concernant ces identités soient mis à la disposition des centres de coordination de sauvetage 24 heures sur 24. Lorsqu'il y a lieu, les organisations internationales qui tiennent un registre de ces identités, tel que le Système d'accès et de consultation de la base de données du service mobile maritime (MARS) de l'UIT, doivent être avisées par l'Administration des identités qui ont été attribuées.

14.5 Fonctions à assurer[†]

14.5.1 Tout engin, lorsqu'il est en mer, doit pouvoir :

- .1 assurer les fonctions du SMDSM, qui sont les suivantes :
 - .1 émettre des alertes de détresse dans le sens navire-côtière par au moins deux moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunication différent;
 - .2 recevoir des relais d'alertes de détresse dans le sens côtière-navire;
 - .3 émettre et recevoir des alertes de détresse dans le sens navire-navire;
 - .4 émettre et recevoir des communications ayant trait à la coordination des opérations de recherche et de sauvetage;
 - .5 émettre et recevoir des communications sur place;
 - .6 émettre et recevoir des signaux destinés au repérage[‡];
 - .7 recevoir des RSM[§];

* Il faudrait notifier les exemptions en utilisant le Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'Organisation (GISIS) et en se reportant à la Délivrance des certificats d'exemption en vertu de la Convention SOLAS de 1974 et des amendements y relatifs (SLS.14/Circ.115, telle que modifiée).

[†] Les navires assurant des fonctions du SMDSM devraient se conformer aux Directives à suivre pour éviter les fausses alertes de détresse (résolution MSC.514(105)).

[‡] Se reporter également aux dispositions de 13.5 et 13.15, selon le cas.

[§] Les engins peuvent avoir besoin de recevoir certains renseignements sur la sécurité maritime lorsqu'ils sont au port.

- .8 émettre et recevoir des radiocommunications d'urgence et de sécurité; et
- .9 émettre et recevoir des communications de passerelle à passerelle; et
- .2 émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général.

14.6 Installations radioélectriques

14.6.1 Tout engin doit être pourvu d'installations radioélectriques capables de satisfaire, pendant toute la durée du voyage prévu, aux prescriptions de 14.5 relatives aux fonctions à assurer et, à moins qu'il n'en soit exempté par la section 14.3, aux prescriptions de 14.7 et, selon la ou les zones océaniques qu'il traversera au cours de ce voyage, aux prescriptions de 14.8, 14.9, 14.10 ou 14.11.

14.6.2 Toute installation radioélectrique doit :

- .1 être située de telle manière qu'aucun brouillage nuisible 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 et à éviter toute interaction nuisible de ces équipements et systèmes;
- .2 être située de manière à bénéficier de la plus grande sécurité et de la plus grande disponibilité opérationnelle possibles;
- .3 être protégée des effets nuisibles de l'eau, des températures extrêmes et autres conditions ambiantes défavorables;
- .4 être munie d'un éclairage électrique fiable et installé en permanence, qui soit indépendant des sources d'énergie électrique principale et qui permette d'éclairer de manière satisfaisante les commandes radioélectriques nécessaires à l'exploitation de l'installation radioélectrique; et
- .5 comporter bien en évidence une inscription des identités du SMDSM applicables qui peuvent servir à l'opérateur de l'installation radioélectrique.

14.6.3 La commande des voies radiotéléphoniques en ondes métriques requises pour la sécurité de la navigation doit être immédiatement accessible sur la passerelle de navigation près du poste d'où l'engin est habituellement commandé; au besoin, il doit être possible d'établir des liaisons radiotéléphoniques depuis les ailerons de la passerelle de navigation. Il peut être satisfait à cette dernière disposition en utilisant du matériel à ondes métriques portatif.

14.6.4 À bord des engins à passagers, un panneau «détresse» doit être installé au poste de contrôle. Ce panneau doit avoir les caractéristiques suivantes :

- .1 comporter soit un seul bouton qui, lorsqu'on appuie dessus, déclenche une alerte de détresse faisant intervenir toutes les installations radio requises à bord à cette fin, soit un bouton pour chacune des installations;
- .2 chaque fois qu'un bouton a été actionné, un indicateur visuel situé sur le panneau doit le signaler clairement; et
- .3 il doit être prévu des moyens empêchant d'actionner par inadvertance le ou les boutons mentionnés en 14.6.4.1 et 14.6.4.2.

14.6.5 À bord des engins à passagers, si une RLS est utilisée comme moyen secondaire d'alerte de détresse et n'est pas déclenchée à distance depuis le panneau «détresse», une autre RLS peut être installée dans la timonerie, à proximité du poste de contrôle.

14.6.6 À bord des engins à passagers, un panneau d'alerte de détresse doit être installé au poste de contrôle. Ce panneau :

- .1 doit fournir une indication visuelle et sonore des alertes de détresse reçues à bord;
- .2 doit indiquer le service de radiocommunication par l'intermédiaire duquel ces alertes ont été reçues; et
- .3 peut être combiné avec le panneau «détresse» mentionné au 14.6.4.

14.7 Matériel radioélectrique : généralités

14.7.1 Tout engin doit être pourvu :

- .1 d'une installation radioélectrique à ondes métriques permettant d'émettre et de recevoir des communications de détresse, d'urgence et de sécurité :
 - .1 par ASN sur la fréquence 156,525 MHz (voie 70). Il doit être possible de déclencher sur la voie 70 l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel de l'engin; et
 - .2 en radiotéléphonie sur les fréquences 156,300 MHz (voie 6), 156,650 MHz (voie 13) et 156,800 MHz (voie 16);
- .2 d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la voie 70 en ondes métriques, qui peut être distincte de celle qui est prescrite en 14.7.1.1 ou y être incorporée;
- .3 d'un répondeur radar SART ou d'un AIS-SART, qui :
 - .1 doit être arrimé de manière à pouvoir être utilisé facilement; et
 - .2 peut être l'un de ceux qui sont prescrits en 14.7.2.1 pour les embarcations et radeaux de sauvetage;
- .4 d'un ou de plusieurs récepteurs permettant de recevoir des RSM et des renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage tout au long du voyage effectué par l'engin*;
- .5 d'une RLS† qui doit :
 - .1 être installée dans un endroit d'accès aisé;
 - .2 pouvoir être facilement dégagée à la main et être portée par une seule personne à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage;
 - .3 pouvoir se dégager librement si l'engin coule et se déclencher automatiquement quand elle flotte; et
 - .4 pouvoir être déclenchée manuellement; et
- .6 d'une installation radioélectrique permettant d'émettre et de recevoir des radiocommunications d'ordre général qui fonctionne sur les fréquences de travail de la bande comprise entre 156 MHz et 174 MHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit en 14.7.1.1.

14.7.2 Tout engin à grande vitesse à passagers et tout engin à grande vitesse à cargaisons d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être pourvu d'au moins :

- .1 un répondeur radar SART ou AIS-SART sur chaque bord de l'engin; et
- .2 trois émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF.

14.7.3 Les répondeurs radars SART ou AIS-SART prescrits en 14.7.2.1 doivent être arrimés à des emplacements tels qu'ils puissent être rapidement placés dans l'un quelconque des radeaux de sauvetage. À défaut, un répondeur radar SART ou un AIS-SART doit être arrimé dans chaque embarcation et radeau de sauvetage.

14.7.4 Tout engin à passagers doit être pourvu d'installations permettant d'émettre et de recevoir des radiocommunications sur place, aux fins de la recherche et du sauvetage, sur les fréquences aéronautiques 121,5 MHz et 123,1 MHz, depuis le poste de navigation habituel de l'engin. Ces installations peuvent être portatives.

* Se reporter aux Orientations relatives à la réception de renseignements sur la sécurité maritime et de renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage de la manière prescrite dans le Système mondial de détresse et de sécurité en mer SMDSM (MSC.1/Circ.1645).

† Se reporter au Radioralliement dans le cadre de la recherche et du sauvetage (résolution A.616(15)).

14.8 Matériel radioélectrique : zone océanique A1

14.8.1 Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de 14.7, tout engin qui effectue des voyages dans la zone océanique A1 doit être pourvu d'une installation radioélectrique qui puisse déclencher l'émission d'alertes de détresse, dans le sens navire-côtière, depuis le poste de navigation habituel de l'engin, et qui fonctionne :

- .1 soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellite; ou
- .2 soit sur ondes hectométriques par ASN, si l'engin effectue des voyages à l'intérieur de la zone de couverture des stations côtières équipées de matériel ASN travaillant sur ondes hectométriques; ou
- .3 soit sur ondes décamétriques par ASN; ou
- .4 soit au moyen d'une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé.

14.8.2 Il peut être satisfait à la prescription de 14.8.1.1 en installant :

- .1 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à proximité du poste de navigation habituel de l'engin mais à un emplacement qui lui permette de surnager librement à l'écart de l'engin en cas d'urgence; ou
- .2 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à un autre emplacement à bord de l'engin, à condition que cette RLS soit équipée d'un dispositif de déclenchement à distance installé à proximité du poste de navigation habituel de l'engin; ou
- .3 une seconde RLS à proximité du poste de navigation habituel de l'engin.

14.9 Matériel radioélectrique : zone océanique A2

14.9.1 Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la section 14.7, tout engin qui effectue des voyages à l'intérieur de la zone océanique A2 doit être pourvu :

- .1 d'une installation radioélectrique à ondes métriques permettant d'émettre et de recevoir des communications de détresse, d'urgence et de sécurité sur les fréquences :
 - .1 2 187,5 kHz par ASN; et
 - .2 2 182 kHz en radiotéléphonie; et
- .2 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 qui est prescrite en 14.9.1.1 ou y être incorporée; et
- .3 d'un moyen secondaire permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique qui ne repose pas sur l'utilisation des ondes hectométriques et qui fonctionne :
 - .1 soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellite; ou
 - .2 soit sur ondes décamétriques par ASN; ou
 - .3 soit au moyen d'une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé.

14.9.2 Les installations radioélectriques spécifiées en 14.9.1.1 et 14.9.1.3 doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel de l'engin.

14.9.3 Il peut être satisfait à la prescription de 14.9.1.3.1 en installant :

- .1 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à proximité du poste de navigation habituel de l'engin mais à un emplacement qui lui permette de surnager librement à l'écart de l'engin en cas d'urgence; ou
- .2 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à un autre emplacement à bord de l'engin, à condition que cette RLS soit équipée d'un dispositif de déclenchement à distance installé à proximité du poste de navigation habituel de l'engin; ou
- .3 une seconde RLS à proximité du poste de navigation habituel de l'engin.

14.9.4 L'engin doit pouvoir, en outre, émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général en utilisant :

- .1 soit une installation radioélectrique fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz ou entre 4 000 kHz et 27 500 kHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit en 14.9.1.1;
- .2 soit une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé.

14.10 Matériel radioélectrique : zone océanique A3

14.10.1 Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de 14.7, tout engin qui effectue des voyages à l'intérieur de la zone océanique A3 doit être pourvu :

- .1 d'une station terrienne de navire fonctionnant dans le cadre d'un service mobile par satellite agréé qui permette :
 - .1 d'émettre et de recevoir des communications de détresse, d'urgence et de sécurité;
 - .2 de lancer et de recevoir des appels de détresse prioritaires; et
 - .3 de maintenir une veille pour la réception des relais d'alertes de détresse émis dans le sens côtière-navire, y compris ceux qui sont destinés à des zones géographiques spécifiquement définies;
- .2 d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques permettant d'émettre et de recevoir des communications de détresse, d'urgence et de sécurité sur les fréquences :
 - .1 2 187,5 kHz par ASN; et
 - .2 2 182 kHz en radiotéléphonie;
- .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 qui est prescrite en 14.10.1.2 ou y être incorporée; et
- .4 d'un moyen secondaire permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique qui fonctionne :
 - .1 soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellite;
 - .2 soit sur ondes décamétriques par ASN;
 - .3 soit dans le cadre d'un service mobile par satellite agréé quelconque, au moyen d'une station terrienne de navire supplémentaire.

14.10.2 Les installations radioélectriques spécifiées en 14.10.1.1, 14.10.1.2 et en 14.10.1.4 doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel de l'engin.

14.10.3 Il peut être satisfait à la prescription en 14.10.1.4.1 en installant :

- .1 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à proximité du poste de navigation habituel de l'engin mais à un emplacement qui lui permette de surnager librement à l'écart de l'engin en cas d'urgence; ou
- .2 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à un autre emplacement à bord de l'engin, à condition que cette RLS soit équipée d'un dispositif de déclenchement à distance installé à proximité du poste de navigation habituel de l'engin; ou
- .3 une seconde RLS à proximité du poste de navigation habituel de l'engin.

14.10.4 L'engin doit pouvoir, en outre, émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général en utilisant :

- .1 soit une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé;
- .2 soit une installation radioélectrique fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz ou entre 4 000 kHz et 27 500 kHz.

14.10.5 Il peut être satisfait aux prescriptions de 14.10.4.1 et 14.10.4.2 en ajoutant cette option au matériel prescrit en 14.10.1.1 ou 14.10.1.2, respectivement.

14.11 Matériel radioélectrique : zone océanique A4

14.11.1 Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la section 14.7, tout engin qui effectue des voyages à l'intérieur de la zone océanique A4 doit être pourvu :

- .1 d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques permettant d'émettre et de recevoir des communications de détresse, d'urgence et de sécurité sur toutes les fréquences de détresse, d'urgence et de sécurité des bandes comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz et entre 4 000 kHz et 27 500 kHz au moyen :
 - .1 de l'ASN; et
 - .2 de la radiotéléphonie;
- .2 d'un appareil permettant de maintenir une veille par ASN sur les fréquences 2 187,5 kHz et 8 414,5 kHz et sur au moins une des fréquences ASN 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz; il doit être possible à tout moment de choisir l'une quelconque de ces fréquences ASN pour les communications de détresse, d'urgence et de sécurité. Cet appareil peut être distinct du matériel prescrit en 14.1.1 ou y être incorporé; et
- .3 d'un moyen secondaire permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière au moyen du service par satellite sur 406 MHz.

14.11.2 En outre, les engins doivent pouvoir émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général en utilisant une installation radioélectrique fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz et entre 4 000 kHz et 27 500 kHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit en 14.11.1.1.

14.11.3 Les installations radioélectriques spécifiées en 14.11.1.1 et 14.11.1.3 doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel de l'engin.

14.11.4 Il peut être satisfait à la prescription de 14.11.1.3 en installant :

- .1 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à proximité du poste de navigation habituel de l'engin, mais à un emplacement qui lui permette de surnager librement à l'écart de l'engin en cas d'urgence; ou
- .2 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à un autre emplacement à bord de l'engin, à condition que cette RLS soit équipée d'un dispositif de déclenchement à distance installé à proximité du poste de navigation habituel de l'engin; ou
- .3 une seconde RLS à proximité du poste de navigation habituel de l'engin.

14.12 Veilles

14.12.1 Tout engin, lorsqu'il est en mer, doit assurer une veille radioélectrique permanente pour les besoins des communications de détresse, d'urgence et de sécurité :

- .1 par ASN sur la voie 70 en ondes métriques;
- .2 sur la fréquence ASN 2 187,5 kHz, si l'engin est, en application des prescriptions de 14.9.1.2 ou 14.10.1.3, équipé d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques;
- .3 sur les fréquences ASN 2 187,5 kHz et 8 414,5 kHz, ainsi que sur au moins une des fréquences ASN 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 de l'engin, si cet engin est, en application des prescriptions de 14.11.1.2, équipé d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques. Cette veille peut être assurée au moyen d'un récepteur à exploration; et
- .4 pour les relais d'alerte de détresse transmis par satellite dans le sens côtière-navire, si l'engin est, en application des prescriptions de 14.10.1.1, équipé d'une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé.

14.12.2 Tout engin, lorsqu'il est en mer, doit rester à l'écoute radioélectrique des émissions de RSM et de renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage sur la fréquence ou les fréquences appropriées de diffusion de ces informations pour la zone où l'engin se trouve.

14.12.3 Tout engin, lorsqu'il est en mer, doit, lorsque cela est possible, rester en permanence à l'écoute au poste de navigation habituel de l'engin sur :

- .1 la voie 16 en ondes métriques; et
- .2 d'autres fréquences appropriées de diffusion des radiocommunications d'urgence et de sécurité pour la zone où l'engin se trouve.

14.13 Sources d'énergie

14.13.1 Une source d'énergie électrique suffisante pour faire fonctionner les installations radioélectriques et pour charger toutes les batteries faisant partie de la ou des sources d'énergie de réserve des installations radioélectriques doit être disponible en permanence pendant que l'engin est en mer.

14.13.2 Une ou plusieurs sources d'énergie de réserve doivent être prévues à bord de tout engin pour alimenter les installations radioélectriques afin d'assurer les communications de détresse, d'urgence et de sécurité, en cas de défaillance des sources d'énergie électrique principale et de secours de l'engin. La ou les sources d'énergie de réserve doivent pouvoir faire fonctionner simultanément l'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite en 14.7.1.1 et, selon la ou les zones océaniques pour lesquelles l'engin est équipé, soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques prescrite en 14.9.1.1 ou en 14.10.1.2, soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques prescrite en 14.11.1.1, soit la station terrienne de navire prescrite en 14.10.1.1, et l'une des charges supplémentaires mentionnées en 14.13.5 et 14.13.8 pendant une durée d'au moins :

- .1 1 heure, à bord des engins munis d'une source d'énergie électrique de secours, si cette source d'énergie satisfait pleinement à toutes les dispositions pertinentes de 12.3 et 12.7 ou 12.8, y compris en ce qui concerne l'alimentation par cette source des installations radioélectriques; et
- .2 6 heures, à bord des engins qui ne sont pas munis d'une source d'énergie électrique de secours satisfaisant pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de 12.3 et 12.7 ou 12.8, y compris en ce qui concerne l'alimentation par cette source des installations radioélectriques.

Il n'est pas nécessaire que la ou les sources d'énergie de réserve alimentent en même temps les installations radioélectriques à ondes décamétriques et celles à ondes hectométriques indépendantes.

14.13.3 La ou les sources d'énergie de réserve doivent être indépendantes de la puissance propulsive de l'engin et du réseau électrique de l'engin.

14.13.4 Lorsque, outre l'installation radioélectrique à ondes métriques, deux ou plusieurs des autres installations radioélectriques mentionnées en 14.13.2 peuvent être raccordées à la source ou aux sources d'énergie de réserve, celles-ci doivent pouvoir alimenter en même temps, pendant la durée spécifiée, selon le cas, en 14.13.2.1 ou 14.13.2.2, l'installation radioélectrique à ondes métriques et :

- .1 toutes les autres installations radioélectriques qui peuvent être raccordées à la ou aux sources d'énergie de réserve en même temps; ou
- .2 celle des autres installations radioélectriques qui consomme le plus d'énergie, si l'on ne peut raccorder qu'une des autres installations radioélectriques à la ou aux sources d'énergie de réserve en même temps que l'installation radioélectrique à ondes métriques.

14.13.5 La ou les sources d'énergie de réserve peuvent être utilisées pour fournir l'éclairage électrique prescrit en 14.6.2.4.

14.13.6 Lorsqu'une source d'énergie de réserve est constituée d'une ou de plusieurs batteries d'accumulateurs rechargeables :

- .1 il doit être prévu un moyen de recharger automatiquement ces batteries qui soit capable de les recharger jusqu'à la capacité minimale requise dans un délai de 10 heures; et

- .2 la capacité de la ou des batteries doit être vérifiée en utilisant une méthode appropriée*, à des intervalles ne dépassant pas 12 mois, lorsque l'engin n'est pas en mer.

14.13.7 Les batteries d'accumulateurs qui constituent une source d'énergie de réserve doivent être placées et installées de manière à :

- .1 assurer le service le meilleur;
- .2 avoir une durée de vie raisonnable;
- .3 offrir un degré de sécurité raisonnable;
- .4 demeurer à des températures conformes aux spécifications du fabricant, qu'elles soient en charge ou au repos; et
- .5 fournir, lorsqu'elles sont en pleine charge, au moins le nombre minimal d'heures de fonctionnement prescrit, quelles que soient les conditions météorologiques.

14.13.8 Si une installation radioélectrique prescrite par le présent chapitre a besoin de recevoir constamment des données du matériel de navigation ou des autres équipements de l'engin pour fonctionner correctement, y compris du récepteur de navigation mentionné en 14.18, des moyens doivent être prévus pour garantir que ces données lui seront fournies continuellement en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale ou de secours de l'engin.

* Un moyen de vérifier la capacité d'une batterie d'accumulateurs consiste à décharger totalement la batterie et à la recharger en utilisant le courant et la période normaux de fonctionnement. L'état de charge peut être vérifié à n'importe quel moment mais, ce faisant, il faudrait ne pas trop décharger la batterie lorsque l'engin est en mer.

14.14 Normes de fonctionnement

14.14.1 Tout le matériel auquel s'applique le présent chapitre doit être d'un type approuvé par l'Administration. Ce matériel doit satisfaire à des normes de fonctionnement appropriées qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation*.

14.15 Prescriptions relatives à l'entretien

14.15.1 Le matériel doit être conçu de manière que les éléments principaux puissent être remplacés aisément, sans qu'il soit besoin de procéder à de nouveaux étalonnages ou réglages compliqués.

14.15.2 S'il y a lieu, le matériel doit être construit et installé de manière à être aisément accessible aux fins d'inspection et d'entretien à bord.

* Se reporter aux normes de fonctionnement ci-après adoptées par l'Organisation :

Prescriptions générales

- .1 Prescriptions générales applicables au matériel radioélectrique de bord faisant partie du Système mondial de détresse et de sécurité en mer et aux aides électroniques à la navigation (résolution A.694(17));
- .2 Normes de performance pour la présentation des renseignements de navigation sur les écrans de navigation de bord (résolution MSC.191(79), telle que modifiée);
- .3 Normes de performance applicables à la gestion des alertes à la passerelle (résolution MSC.302(87));

Matériel fonctionnant sur ondes métriques

- .4 Normes de fonctionnement des installations radioélectriques de bord à ondes métriques pour les communications vocales et l'appel sélectif numérique (résolution MSC.511(105));
- .5 Normes de fonctionnement des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques pour embarcations et radeaux de sauvetage (résolution MSC.515(105));
- .6 Recommandation sur les normes de fonctionnement des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs (aéronautiques) à ondes métriques pour les communications sur place (résolution MSC.80(70), annexe 1);

Matériel fonctionnant sur ondes hectométriques et décimétriques

- .7 Normes de fonctionnement d'un système d'émission et de coordination de renseignements sur la sécurité maritime utilisant l'impression directe à bande étroite sur ondes décimétriques (résolution MSC.507(105));
- .8 Normes de fonctionnement des installations radioélectriques de bord à ondes hectométriques et à ondes hectométriques/décimétriques pour les communications vocales, l'appel sélectif numérique et la réception de renseignements sur la sécurité maritime et de renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage (résolution MSC.512(105));
- .9 Normes de fonctionnement pour la réception de renseignements sur la sécurité maritime et de renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage sur ondes hectométriques (NAVTEX) et sur ondes décimétriques (résolution MSC.508(105));

Stations terriennes de navire et équipement d'appel de groupe amélioré (AGA)

- .10 Normes de fonctionnement des stations terriennes de navire Inmarsat-C permettant d'émettre et de recevoir des communications par impression directe (résolution MSC.513(105));
- .11 Normes de performance révisées de l'équipement d'appel de groupe amélioré (AGA) (résolution MSC.306(87), telle que modifiée);
- .12 Normes de fonctionnement des stations terriennes de navire destinées à être utilisées dans le SMDSM (résolution MSC.434(98));

Systèmes intégrés de radiocommunications

- .13 Normes de fonctionnement d'un système de communication intégré (ICS) de bord qui est utilisé dans le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) (résolution MSC.517(105));

Radiobalises de localisation des sinistres

- .14 Normes de fonctionnement des dispositifs permettant au matériel radioélectrique de secours de se dégager pour surnager librement et de se mettre en marche (résolution A.662(16));
- .15 Normes de fonctionnement des radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 406 MHz (résolution MSC.471(101));

Émetteurs et répondeurs de recherche et de sauvetage

- .16 Normes de fonctionnement des répondeurs radar de recherche et de sauvetage (résolution MSC.510(105)); et
- .17 Normes de fonctionnement des émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) pour embarcations et radeaux de sauvetage, destinés à être utilisés lors des opérations de recherche et de sauvetage (résolution MSC.246(83)).

14.15.3 Des instructions satisfaisantes doivent être fournies pour permettre au matériel d'être exploité et entretenu correctement, compte tenu des recommandations de l'Organisation*.

14.15.4 Des outils et pièces de rechange satisfaisants doivent être fournis pour permettre l'entretien du matériel.

14.15.5 L'Administration doit veiller à ce que le matériel radioélectrique prescrit au présent chapitre soit entretenu de manière à garantir la disponibilité des fonctions à assurer en application de 14.5 et à satisfaire aux normes de fonctionnement recommandées pour ce matériel.

14.15.6 À bord des engins qui effectuent des voyages dans les zones océaniques A1 ou A2, la disponibilité doit être assurée en appliquant des méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre, une capacité d'entretien électronique en mer ou une combinaison de ces méthodes, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration.

14.15.7 À bord des engins qui effectuent des voyages dans les zones océaniques A3 ou A4, la disponibilité doit être assurée en appliquant une combinaison d'au moins deux méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre ou une capacité d'entretien électronique en mer, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration.

14.15.8 Toutefois, l'Administration peut exempter de l'obligation d'utiliser au moins deux méthodes d'entretien les engins qui sont exploités exclusivement entre des ports offrant des moyens adéquats d'entretien à terre de l'installation radioélectrique, à condition qu'aucun voyage entre ces deux ports ne dure plus de 6 heures. Ces engins doivent utiliser au moins une méthode d'entretien.

14.15.9 Si toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir le matériel en bon état de marche afin qu'il puisse assurer toutes les fonctions spécifiées en 14.5, on ne doit pas considérer le mauvais fonctionnement du matériel destiné à assurer les radiocommunications d'ordre général prescrites en 14.5.1.2 comme rendant un engin 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, sous réserve que cet engin soit capable d'assurer toutes les fonctions de détresse, d'urgence et de sécurité.

14.15.10 Les RLS doivent :

- .1 être soumises, à bord de l'engin[†] ou dans une station approuvée de mise à l'essai, à des essais annuels portant sur tous les aspects de leur efficacité opérationnelle, l'accent étant mis en particulier sur la vérification de l'émission sur les fréquences de service, le codage et l'immatriculation, aux intervalles spécifiés ci-après :
 - .1 à bord des engins à passagers, dans les 3 mois précédant la date d'expiration du Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse; et
 - .2 à bord des engins à cargaisons, dans les 3 mois précédant la date d'expiration du Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse, ou dans un délai de 3 mois avant ou après la date anniversaire de ce certificat; et
- .2 faire l'objet d'un entretien, à des intervalles ne dépassant pas 5 ans, dans une installation approuvée d'entretien à terre[‡].

14.16 Personnel chargé des radiocommunications

14.16.1 Tout engin doit avoir à bord du personnel dont les qualifications en matière de communications de détresse, d'urgence et de sécurité sont jugées satisfaisantes par l'Administration[§]. Le personnel doit être titulaire des certificats appropriés spécifiés dans le *Règlement des radiocommunications*, l'un quelconque

* Se reporter aux Prescriptions générales applicables au matériel radioélectrique de bord faisant partie du Système mondial de détresse et de sécurité en mer et aux aides électroniques à la navigation (résolution A.694(17)), aux Prescriptions générales relatives à la compatibilité électromagnétique de tous les équipements électriques et électroniques des navires (résolution A.813(19)) et aux Éclaircissements de certaines prescriptions des normes de fonctionnement de l'OMI applicables au matériel SMDSM (MSC/Circ.862).

[†] Se reporter aux Directives relatives à la mise à l'essai annuelle des radiobalises de localisation des sinistres (RLS) (MSC.1/Circ.1040/Rev.2) et aux Directives à suivre pour éviter les fausses alertes de détresse (résolution MSC.514(105)).

[‡] Se reporter aux Directives pour l'entretien à terre des radiobalises de localisation des sinistres (RLS) (MSC.1/Circ.1039/Rev.1).

[§] Se reporter à la section B-IV/2 du chapitre IV du Code STCW.

des membres de ce personnel pouvant être désigné principal responsable des communications pendant les cas de détresse.

14.16.2 À bord des engins à passagers, au moins une personne possédant les qualifications voulues, conformément au 14.16.1, doit être désignée pour exécuter uniquement des fonctions liées aux communications pendant les cas de détresse.

14.17 Registres de bord radioélectriques

Tous les événements intéressant le service de radiocommunication qui semblent avoir de l'importance pour la sauvegarde de la vie humaine en mer doivent être consignés dans un registre conservé à bord, à la satisfaction de l'Administration et conformément aux prescriptions du Règlement des radiocommunications.

14.18 Entretien de la position

14.18.1 Tout équipement de communications bilatérales transporté à bord d'un engin auquel s'applique le présent chapitre, qui permet d'inclure automatiquement la position de l'engin dans l'alerte de détresse, doit recevoir ce renseignement automatiquement d'un récepteur de navigation interne ou externe*.

14.18.2 En cas de mauvais fonctionnement du récepteur de navigation interne ou externe, la position de l'engin et l'heure à laquelle cette position a été déterminée doivent être mises à jour manuellement à des intervalles ne dépassant pas quatre heures, lorsque l'engin fait route, de manière à pouvoir être émises à tout moment par l'équipement.»

* Les prescriptions relatives à la mise à jour de la position de l'engin figurent dans les résolutions MSC.511(105), MSC.512(105) et MSC.513(105).

Annexe 1

Modèle de Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et fiche d'équipement

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR ENGIN À GRANDE VITESSE

3 Le modèle de Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et sa fiche d'équipement qui figurent actuellement à l'annexe 1 sont remplacés par ce qui suit :

«Modèle de Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et fiche d'équipement

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR ENGIN À GRANDE VITESSE

Le présent Certificat doit être complété par une fiche d'équipement

(cachet officiel)

(État)

Délivré en vertu des dispositions du

RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ
APPLICABLES AUX ENGIN À GRANDE VITESSE, 2000
(résolution MSC.97(73))

sous l'autorité du Gouvernement

.....
(nom officiel complet de l'État)

par
(titre officiel complet de la personne ou de l'organisme
compétent autorisé par l'Administration)

Caractéristiques de l'engin*

Nom de l'engin

Modèle de fabrication et numéro de la coque

Numéro ou lettres distinctifs

Numéro OMI†

Port d'immatriculation

Jauge brute

Zones océaniques dans lesquelles l'exploitation de l'engin est autorisée (paragraphe 14.2.1)‡

Flottaison prévue correspondant à une hauteur de au-dessous de la ligne de référence à l'emplacement longitudinal du centre de gravité de la flottaison, et aux tirants d'eau aux marques de franc-bord de à l'avant et de à l'arrière.

Le bord supérieur de la ligne de référence est à (..... mm au-dessous du pont le plus élevé au livet)§
(..... mm au-dessus du dessous de la quille)§ à l'emplacement longitudinal du centre de gravité de la flottaison.

* Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans les cases.

† Se reporter au Système de numéros OMI d'identification des navires (résolution A.1117(30)).

‡ Pour un engin autorisé à naviguer dans la zone océanique A3, indiquer entre crochets le service mobile par satellite agréé.

§ Rayer les mentions inutiles.

Visa de prorogation de la validité du Certificat s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans, en cas d'application du paragraphe 1.8.8 du Recueil

L'engin satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil et le présent Certificat, conformément au paragraphe 1.8.8 du Recueil, doit être accepté comme valable jusqu'au

.....

Signé :
(signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa du Certificat après achèvement de la visite de renouvellement, en cas d'application du paragraphe 1.8.9 du Recueil

L'engin satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil et le présent Certificat, conformément au paragraphe 1.8.9 du Recueil, doit être accepté comme valable jusqu'au

.....

Signé :
(signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation de la validité du Certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite, en cas d'application du paragraphe 1.8.10 du Recueil

Le présent Certificat, conformément au paragraphe 1.8.10 du Recueil, doit être accepté comme valable jusqu'au

.....

Signé :
(signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application
du paragraphe 1.8.12 du Recueil**

En application du paragraphe 1.8.12 du Recueil, la nouvelle date anniversaire est fixée au

Signé :
(signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

En application du paragraphe 1.8.12 du Recueil, la nouvelle date anniversaire est fixée au

Signé :
(signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ
POUR ENGIN À GRANDE VITESSE**

La présente Fiche doit être jointe en permanence
au Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse

FICHE D'ÉQUIPEMENT VISANT À SATISFAIRE AUX PRESCRIPTIONS
DU RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ
APPLICABLES AUX ENGIN À GRANDE VITESSE, 2000

1 Caractéristiques de l'engin

Nom de l'engin

Modèle de construction et numéro de la coque

Numéro ou lettres distinctifs

Numéro OMI*

Catégorie : Engin à passagers de la catégorie A/engin à passagers de la catégorie B/engin à cargaisons†

Type d'engin : Aéroglesseur/navire à effet de surface/hydroptère/monocoque/multicoque/autres
(préciser)†

Nombre de passagers que l'engin est autorisé à transporter

Nombre minimal de personnes ayant les qualifications requises pour exploiter les installations radioélectriques
.....

2 Détail des engins de sauvetage

1	Nombre total de personnes pour lesquelles sont prévus des engins de sauvetage	.....
2	Nombre total d'embarcations de sauvetage	.....
2.1	Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir	.....
2.2	Nombre d'embarcations de sauvetage partiellement fermées satisfaisant à la section 4.5 du Recueil LSA	.....
2.3	Nombre d'embarcations de sauvetage complètement fermées satisfaisant aux sections 4.6 et 4.7 du Recueil LSA	.....
2.4	Autres embarcations de sauvetage	.....
2.4.1	Nombre	.....
2.4.2	Type	.....
3	Nombre de canots de secours	.....
3.1	Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus	.....
4	Radeaux de sauvetage satisfaisant aux sections 4.1 à 4.3 du Recueil LSA pour lesquels des dispositifs appropriés de mise à l'eau sont prévus	.....
4.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....
4.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....
5	Radeaux de sauvetage réversibles ouverts (Annexe 11 du Recueil)	.....
5.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....
5.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....
6	Nombre de dispositifs d'évacuation en mer (MES)	.....
6.1	Nombre de personnes qu'ils desservent	.....
7	Nombre de bouées de sauvetage	.....

* Se reporter au Système de numéros OMI d'identification des navires (résolution A.1117(30)).

† Rayer les mentions inutiles.

2 Détail des engins de sauvetage (suite)

8	Nombre de brassières de sauvetage	.....
8.1	Nombre de brassières de sauvetage pour adultes	.....
8.2	Nombre de brassières de sauvetage pour enfants	.....
9	Combinaisons d'immersion	.....
9.1	Nombre total	.....
9.2	Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassières de sauvetage	.....
10	Nombre de combinaisons de protection contre les éléments	.....
10.1	Nombre total	.....
10.2	Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassières de sauvetage	.....

3 Détails des systèmes et du matériel de navigation

1.1	Compas magnétique	.....
1.2	Dispositif de détermination du cap à transmission (THD)	.....
1.3	Gyrocompas	.....
2	Appareil de mesure de la vitesse et de la distance	.....
3	Sondeur à écho	.....
4.1	Radar à 9 GHz	.....
4.2	Deuxième radar (à 3 GHz/à 9 GHz [*])
4.3	Aide de pointage radar automatique (APRA)/aide de poursuite automatique (APA) [*]
5	Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre/ autres moyens de détermination de la position^{*,†}	.....
6.1	Indicateur du taux de giration	.....
6.2	Indicateur d'angle de barre/indicateur du sens de la poussée du système de conduite [*]
7.1	Cartes marines/système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) [*]
7.2	Dispositifs de secours pour ECDIS	.....
7.3	Publications nautiques	.....
7.4	Dispositif de secours pour les publications nautiques	.....
8	Projecteur	.....
9	Fanal à signaux de jour	.....
10	Matériel de vision nocturne	.....
11	Moyens indiquant le mode des systèmes de propulsion	.....
12	Aide automatique à la conduite (pilote automatique)	.....
13	Réflecteur radar/autres moyens^{*,†}	.....
14	Dispositif de réception des signaux sonores	.....
15	Système d'identification automatique (AIS)	.....
16	Système d'identification et de suivi à grande distance	.....
17	Enregistreur des données du voyage (VDR)	.....

* Rayer les mentions inutiles.

† Si «autres moyens», préciser lesquels.

4 Détail des installations radioélectriques

1	Systèmes primaires	.....
1.1	Installation radioélectrique VHF	.....
1.1.1	Codeur ASN	.....
1.1.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.1.3	Radiotéléphonie	.....
1.2	Installation radioélectrique MF	.....
1.2.1	Codeur ASN	.....
1.2.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.2.3	Radiotéléphonie	.....
1.3	Installation radioélectrique MF/HF	.....
1.3.1	Codeur ASN	.....
1.3.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.3.3	Radiotéléphonie	.....
1.4	Station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé	.....
2	Moyen secondaire permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière	.....
3	Dispositifs pour la réception de RSM et de renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage	.....
4	RLS	.....
5	Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF	.....
6	Répondeur radar de recherche et de sauvetage ou émetteur AIS de recherche et de sauvetage	.....
7	Émission et réception de radiocommunications sur place sur les fréquences 121,5 MHz et 123,1 MHz	.....

5 Méthodes utilisées pour assurer la disponibilité des installations radioélectriques (paragraphe 14.15.6, 14.15.7 et 14.15.8 du Recueil)

- 5.1 Installation en double du matériel
- 5.2 Entretien à terre
- 5.3 Capacité d'entretien en mer

IL EST CERTIFIÉ que la présente Fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à
(lieu de délivrance de la fiche)

Le
(date de délivrance) (signature de l'agent dûment autorisé qui délivre la fiche)

.....
(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre la fiche)