

VHF
&
PECHE

Réglementation pour l'utilisation de la VHF

Synthèse des conditions d'utilisation de la VHF pour les bateaux de plaisance à compter du 1^{er} 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

Alphabet radio





A	Alpha	J	Julieta	S	Sierra
B	Bravo	K	Kilo	T	Tango
C	Charlie	L	Lima	U	Uniform
D	Delta	M	Mike	V	Victor
E	Echo	N	November	W	Whiskey
F	Foxtrot	O	Oscar	X	X-ray
G	Golf	P	Papa	Y	Yankee
H	Hotel	Q	Québec	Z	Zulu
I	India	R	Romeo		

Affectation des canaux VHF

Agence Nationale des Fréquences

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	S : simplex
	voies simplex	D : duplex
	voies de sécurité	CP : correspondance publique
	bande de garde	

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

VHF Soprano



Fonctionnement de la VHF

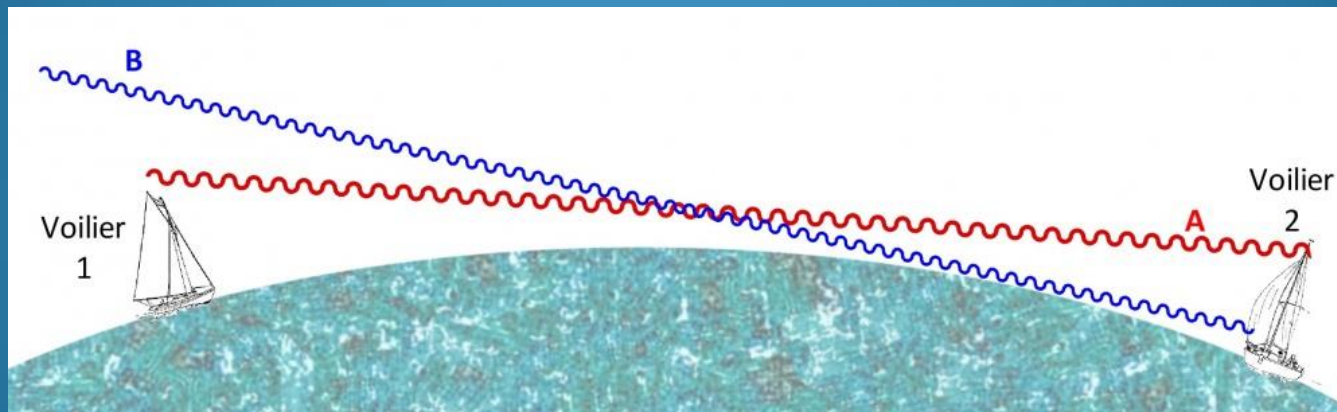
- Double veille (Dual Watch): permet de rester en veille sur la voie de détresse (16) tout en étant positionné sur une autre voie choisie.
- Commande du squelch: c'est un dispositif de réglage de la sensibilité de la réception. Pour le régler:
 - se placer sur le 16
 - régler le squelch au mini: on entend un souffle important
 - reprendre doucement le réglage en sens inverse jusqu'au silence complet
 - revenir légèrement en arrière
- Commande de puissance de sortie HI/lo (high/low) permet d'être
 - en mode de puissance normale: 25 Watts
 - en mode de puissance réduite: 1 watt (utile dans les zones portuaires)

VHF portative

- La VHF portative peut-être équipée des 55 voies disponibles sur une VHF fixe. Cependant sa puissance d'émission qui ne dépasse pas 6 watts en réduit la portée à une dizaine de miles.

Propagation VHF

- La VHF se propage essentiellement en ligne droite (ligne de visée)
- La portée est accrue avec des antennes en hauteur.



Communications en VHF

- Les communications entre navire s'effectuent sur les canaux 6, 8, 72, 77
- Les communications avec les services portuaires s'effectuent sur le canal 9

Communication de détresse, d'urgence et de sécurité en VHF

- Elles s'effectuent sur le canal 16
- L'appel de détresse MAYDAY est émis sur ordre du chef de bord lorsqu'une personne ou un navire est sous la menace d'un danger grave et imminent et à besoin qu'on lui vienne en aide immédiatement.
- L'appel d'urgence PAN signale une urgence concernant la sécurité du navire ou d'une personne
- L'appel de sécurité SECURITE signale tout danger lié à la sécurité de la navigation (épave à la dérive, phare éteint) et à la météorologie (vents de force sup à 7 beaufort non signalés)

May Day

- A répéter autant de fois qu'il est possible jusqu'à ce qu'une station côtière ou un navire ait répondu
 - MAY DAY (trois fois)
 - Ici
 - Le nom du navire (trois fois)
 - L'indicatif d'appel du navire (une fois)

 - May Day May Day May Day
 - Ici
 - Soprano, Soprano, Soprano
 - Deux miles ouest de Quiberon
 - Feu à bord
 - Demandons assistance immédiate
 - 5 personnes à bord
 - Quittons le navire
 - A vous

Pan Pan

- A répéter autant de fois qu'il est possible jusqu'à ce qu'une station côtière ou un navire ait répondu
 - Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan
 - Ici
 - Soprano Soprano Soprano
 - 10 miles à l'ouest de Cherbourg
 - Gouvernail cassé partons à la dérive
 - Demandons remorquage
 - Voilier coque blanche, 3 personnes à bord
 - A vous

Sécurité Sécurité

- A répéter autant de fois qu'il est possible jusqu'à ce qu'une station côtière ou un navire ait répondu
 - Sécurité sécurité sécurité
 - A tous
 - Ici
 - Soprano, soprano soprano
 - Epave à la dérive à 2 miles au large du cap de la hève
 - A vous

Communications GSM

- Permet de façon simple et rapide d'entrer en contact avec les CROSS
 - N° d'appel: 1616
 - En cours de remplacement par 196
 - Ou 112 (appel d'urgence, sans contact direct avec un CROSS)
- Consultation médicale à distance: centre de consultation médicale maritime de Toulouse.
- Possibilité de demander une consultation radiomédicale par le biais d'un message d'urgence.
- CCMM (centre de consultation médicale maritime) à Toulouse:
 - 05 34 39 33 33



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, elle vous permet d'écouter ce qui se passe autour de vous et de porter secours ou assistance en cas d'appel d'un autre navire.

En embarquant, demandez au chef de bord de vous montrer 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 recharge. 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 n° du CROSS compétent pour votre zone de navigation, ne pas oublier préalablement de mémoriser les dix chiffres de leurs numéros, à défaut composer le 112 (numéro d'appel d'urgence européen).

Direction générale
des Infrastructures,
des Transports
et de la Mer

Direction générale
des Infrastructures,
des Transports
et de la Mer

Décembre 2012

01/09/2012 - 704-0-10 novembre 2012 - Impression sur papier recyclé et à faible absorption

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 1er 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 portable 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 portable 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 côlière 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.

*ASN - appel sélectif numérique - DSC - digital selective calling



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^{er} 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

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.

Pour en savoir plus : www.anfr.fr (rubrique Radiomaritime)

L'ensemble des fiches sur la plaisance est téléchargeable sur le site www.mer.gouv.fr

Règles en matière de rejet et d'équipement sanitaire des navires habitables (1/2)

- Le rejet des déchets en mer est interdit, y compris pour les plaisanciers.
- Le code français de l'environnement punit notamment d'une amende de 22500€ le fait de jeter, déverser ou laisser s'écouler en mer, des substances ou organismes nuisibles pour la conservation ou la reproduction des mammifères marins, poissons, crustacés, coquillages, mollusques ou végétaux, ou de nature à les rendre impropres à la consommation.
- L'évacuation des déchets alimentaires est cependant tolérée lorsque le navire se trouve à plus de 12 milles des côtes, et qu'il est impossible d'attendre le retour au port.

Règles en matière de rejet et d'équipement sanitaire des navires habitables (2/2)

- Le rejet des eaux noires (provenant des toilettes des navires) est interdit, sauf dans les cas suivants :
 - lorsque le bateau se trouve à plus de 4 milles des côtes et fait route à au moins 4 nœuds, et que les eaux noires ont été broyées et désinfectées ;
 - lorsque le bateau se trouve à plus de 12 milles des côtes et fait route à au moins 4 nœuds, et que les eaux noires n'ont pas été broyées ou désinfectées ;
 - lorsque le bateau est équipé d'un système de traitement conforme aux règles d'exploitation fixées par l'Organisation Maritime Internationale et que l'effluent ne laisse pas de solides flottants visibles ni de coloration de l'eau environnante.
- En conséquence, les navigateurs doivent faire installer les équipements adaptés pour la rétention ou le traitement des eaux noires à bord de leur bateau, sachant qu'une directive européenne de 2003 impose pour le marquage CE des bateaux, l'installation d'un bac de rétention, ou la possibilité en terme d'espace d'en installer un.
- Par ailleurs, tous les navires de plaisance équipés de toilette et construits après le 1er janvier 2008 doivent être équipés d'installations permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux noires.

Les précautions à prendre en matière de mouillage

- Le choix de la zone de mouillage peut avoir des conséquences importantes en matière de protection des fonds marins.
- Il est recommandé de mouiller de préférence dans les zones sableuses, repérables depuis la surface à leur couleur claire.
- Il est aujourd'hui reconnu que les ancrages ont un impact important sur la faune et la flore. Le raclage de l'ancre (et de la chaîne dans le périmètre d'évitement) est susceptible d'entraîner l'arrachage de nombreuses espèces fixées, voire de rochers. Il est recommandé de relever l'ancre à l'aplomb du bateau, ou d'utiliser un orin.
- L'ancrage peut également être vecteur de propagation d'algues néfastes (telles que la *Caulerpa taxifolia* en Méditerranée). Il est donc impératif de nettoyer l'ancre et les lignes de mouillage après leur remontée.

Les précautions à prendre en matière de peintures antisalissures

- Interdiction des peintures antisalissures (antifoulings) à base d'étain.
- Les peintures antisalissures sont appliquées sur les coques des bateaux pour empêcher la fixation des organismes marins (algues, coquillages,...). Ces peintures ont longtemps contenu du TBT (tributylétain) qui s'est révélé être un produit gravement polluant.
- L'application de peinture antisalissures à base d'étain est donc interdite depuis le 1er juillet 2003 sur les coques ou les surfaces extérieures des navires autorisés à battre le pavillon d'un Etat membre de l'Union Européenne. Les navires utilisant encore de tels produits sur leur coque ou sur les parties ou surfaces extérieures avaient jusqu'au 1er janvier 2008 pour éliminer les revêtements renfermant ces substances ou pour les recouvrir d'un enduit empêchant leur migration dans le milieu aquatique.

La protection de la ressource halieutique

- Déf: Halieutique (Adj): qui concerne la pêche notamment la pêche en mer
- Interdiction de vente, de colportage et d'achat du poisson provenant de la pêche de loisir.
- Afin de sensibiliser les pratiquants aux enjeux environnementaux de leurs pratiques, l'ensemble des acteurs de la pêche de loisir (pouvoirs publics, fédérations, le conseil supérieur de la navigation de plaisance, le conservatoire du littoral et l'agence des aires marines protégées) a signé le 7 juillet 2010 une charte pour une pêche de loisir éco-responsable.

Sites utiles

- Agence Nationale des Fréquences
 - <http://www.anfr.fr/fr/anfr.html>
- Ministère du Développement Durable
 - <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>
 - Mer et littoral / Plaisance et loisirs nautiques
 - Pêche maritime de loisir
 - Lien vers la charte: http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CHARTE_peche_maritime_de_loisir_eco-responsable_signee_-2.pdf
- Centre de Consultation Médicale Maritime
 - <http://www.chu-toulouse.fr/-centre-de-consultation-medicale->