



Association loi 1901

# Fédération Nationale des Bateaux Ecoles



[www.bateau-ecole.com](http://www.bateau-ecole.com)

Héritière de la F. E. E. C. N. P. M.

## BUTS

- DÉFENSE** de l'activité des Établissements d'Enseignement de la conduite des Navires de Plaisance à Moteur
- PROMOTION** à toutes **ENTREPRISES, INITIATIVES** ou **AIDE** **ŒUVRES** de nature à servir ou à **SOUTIEN** développer les dits intérêts.

## RÉFLEXIONS AU SUJET DU CRR

### SECRETARIAT

8 rue de l'Yser - 29000 QUIMPER  
 Tél. : (33) 02 98 53 68 20  
 Fax : (33) 02 98 53 79 85  
 Courriel : [fnbe.sg@laposte.net](mailto:fnbe.sg@laposte.net)

## I.- RÉGLEMENTATION ACTUELLE

### A/ INTRODUCTION

#### **A1) UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS**

Cet organisme qui dépend des Nations unies régleme nte l'utilisation des fréquences à l'échelle internationale. Ses décisions prises lors des Conférences mondiales des radiocommunications s'imposent aux Etats membres, en particulier celles relatives au radiomaritime. Elles sont inscrites dans le *Règlement des Radiocommunications*.

#### **A2) EXTRAITS DU RÉGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS (RR)**

(Union Internationale des Télécommunications - UIT) Edition de 1990 - Révisée en 1994

41.2 **Télécommunication**: Toute transmission, **émission** ou réception de signes, de signaux, d'écrits, d'images, de sons ou de renseignements de toute nature, par fil, radioélectricité, optique ou autres systèmes électromagnétiques.

6 1.4 **Ondes radioélectriques** ou **ondes hertziennes**: Ondes électromagnétiques dont la fréquence est par convention inférieure à 3 000 GHz, se propageant dans l'espace sans guide artificiel.

7 1.5 **Radiocommunication**: **Télécommunication** réalisée à l'aide des **ondes radioélectriques**.

Le Règlement des Radiocommunications (RR) de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT), dont la France est membre, dispose dans son article 18.1 qu'aucune station d'émission ne peut être établie ou exploitée par un particulier, ou par une entreprise quelconque, sans une **licence** délivrée sous une forme appropriée et en conformité avec les dispositions du présent Règlement par le gouvernement ou au nom du gouvernement du pays dont relève la station en question. Cet article est traduit en droit français par l'article L 41-1 du code des postes et des communications électroniques.

### B/ PRINCIPES DE BASE

1. **Respect de l'espace hertzien**
2. **Application des procédures de transmission des messages**
3. **Connaissance des règlements sur la sécurité de la vie humaine**
4. **Secret des communications**

Ces principes sont exposés dans le Règlement des Radiocommunications tel qu'il a été défini par l'U.I.T (*Union Internationale des Télécommunications*) qui est une sorte de code international des ondes établi à Genève en 1959.

En effet, compte tenu de l'évolution des techniques en matière de radiocommunications et de l'accès au plus grand nombre de l'espace hertzien, l'utilisation des multiples sources hertziennes doit être « *disciplinée, classifiée et ordonnée* ».

### **B1) SECRET**

Les administrations s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour faire interdire et réprimer :

- a) L'interception, sans autorisation, de radiocommunications qui ne sont pas destinée à l'usage général du public.
- b) La divulgation du contenu ou simplement d'existence, la publication ou tout usage quelconque sans autorisation, de renseignements de toute nature, obtenus en interceptant les radiocommunications.

### **B2) OPÉRATEUR**

Le service de toute station mobile doit être assuré par un **opérateur titulaire d'un certificat** délivré ou reconnu par le gouvernement dont dépend la station.

### **B3) DIRECTIVE 1999/5/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 9 MARS 1999 (JO L 91 du 7.4.1999, p. 10)**

#### **Mise sur le marché**

*1. Les États membres veillent à ce que les appareils ne soient mis sur le marché qu'à condition d'être conformes aux exigences essentielles appropriées visées à l'article 3 et aux autres dispositions pertinentes de la présente directive lorsqu'ils sont installés et entretenus de façon appropriée et qu'ils sont utilisés conformément à leur destination. Ils ne sont pas soumis à d'autres exigences nationales quant à la mise sur le marché.*

#### **Transposition**

*1. Les États membres adoptent et publient au plus tard le 7 avril 2000 les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission. Ils appliquent les présentes dispositions à partir du 8 avril 2000.*

*La directive 98/13/CE est abrogée à partir du 8 avril 2000.*

## **C/ SHORT RANGE - CRR**

**Un plaisancier sans CRR = un conducteur sans permis de conduire**

**Article 18 du RR** : Aucune station d'émission ne peut être établie ou exploitée par un particulier, ou par une entreprise quelconque, **sans une licence délivrée** par le gouvernement du pavillon. Cet article est traduit en droit français par l'article L 41-1 du code des postes et des communications électroniques

**Article 47 du RR** : Tout utilisateur d'une station radioélectrique doit disposer d'un **certificat d'opérateur**. Cet article est traduit en droit français par l'article L 42-4 du code des postes et des communications électroniques.

La licence mentionne de façon précise :

- ◆ Le nom de la station
- ◆ L'indicatif d'appel de la station qui est unique pour un navire et tous ses équipements embarqués
- ◆ Les caractéristiques générales de l'installation (Art 18.6 du RR)
- ◆ L'identité du service mobile maritime (MMSI - *maritime mobile service identity*) est unique pour un navire et tous ses équipements embarqués (IMMARSAT, ASN, balises COSPAS-SARSAT)

**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. NOR : INDI0505075A

**Art. 1er. – 1.** *Toute personne manœuvrant une station radiotéléphonique de navire fonctionnant dans la gamme des ondes métriques (VHF), y compris lorsqu'elle comporte l'appel sélectif numérique, doit être titulaire du certificat restreint de radiotéléphoniste du service mobile maritime, excepté lorsqu'un certificat restreint d'opérateur est exigé.*

**2.** *Toute personne manœuvrant une station du service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure doit être titulaire au minimum du certificat restreint de radiotéléphoniste du service mobile fluvial ou d'un certificat restreint de radiotéléphoniste du service mobile maritime.*

Toutefois la réglementation française admet qu'une VHF classique ou ASN (*DSC en anglais pour Digital Selective Calling*) puisse être manipulée par une personne non titulaire d'un certificat restreint de radiotéléphoniste (CRR) à condition qu'elle le fasse sous la responsabilité d'une personne titulaire du CRR présente à bord du même navire.

Il existe plusieurs certificats en fonction des installations présentes à bord (BLU, VHF...) et de la participation obligatoire ou volontaire des navires au SMDSM [*Décret n° 99-439 du 25 mai 1999 pour la mer - Décret n° 2002-1283 du 18 octobre 2002 (JO du 25 octobre 2002) pour le service mobile fluvial - Arrêté du 18 mai 2005*].

- ◆ CR1- Certificat de radioélectricien de première classe
- ◆ CGO - Certificat général d'opérateur
- ◆ CSO - Certificat spécial d'opérateur
- ◆ CRO - Certificat restreint d'opérateur
- ◆ CRR - Certificat restreint de radiotéléphoniste

L'ANFR gère le CRR et les Affaires maritimes, les autres examens. Le SHORT RANGE CERTIFICATE ou CRR est exigé dans plusieurs pays d'Europe notamment pour les plaisanciers qui veulent louer un bateau (en Grèce, Croatie...).

## **D/ CONCLUSION SÉCURITAIRE**

**Pour combattre un incendie il ne suffit pas d'avoir un extincteur encore faut-il savoir s'en servir, chaque seconde est précieuse.**

En mer comme en fluvial, pour pouvoir naviguer avec le plus de sécurité possible, il faut :

- disposer d'un matériel fiable et homologué
- maîtriser un minimum de compétences fondamentales afin de garantir la sécurité des personnes embarquées
- vérifier l'installation en envoyant un appel ASN de routine sélectif avec accusé de réception à une autre station de navire dont le MMSI est connu ou à défaut au CROSS.

Ces dispositions ne sont pas innées et demandent des qualifications qui sont reconnues après la réussite à l'examen du CRR.



## **II.- ÉVOLUTION INQUIÉTANTE DE LA RÉGLEMENTATION**

### **A/ PRÉAMBULE**

Au cours d'une réunion du CIMER (*Comité Interministériel de la Mer*) a été entérinée la proposition du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance en ce qui concerne la suppression du CRR pour l'usage des VHF portables dans les eaux territoriales et la mise en place d'un contrôle des connaissances intégré au deux permis options de base (*côtère ou eaux intérieures*) pour l'usage de la VHF fixe toujours dans la limite des eaux territoriales. La mission plaisance s'est vue confier la tâche de définir un programme, les questions ainsi que les modalités d'un nouvel examen pour des deux permis de base, intégrant 6 nouvelles questions portant sur l'usage de la VHF ASN.

Nous ferons, tout d'abord, remarquer qu'à aucun moment la commission n'a délibéré sur le contenu du programme qui serait opportun d'intégrer à celui du Permis option de base, or on nous demande maintenant de valider des questions qui seraient ajoutées à celles des permis options de base faisant passer le nombre de questions de 24 (25-1) à 30 et le nombre d'erreurs admises de 4 à 5.

## **B/ ANALYSE**

### ***B1) PROGRAMME ACTUEL***

Le programme actuel qui tient en 46 pages de format A4 auxquelles s'ajoutent plusieurs annexes est beaucoup trop lourd pour sa destination. De part son importance et son libellé administratif sa lecture rebute de nombreuses personnes qui, à raison, ne comprennent pas cette lourdeur qui ne peut se justifier sur les trois aspects qui importent dans l'usage de la VHF qui sont :

- Secret des communications ;
- Respect de l'espace hertzien ;
- Connaissance des quelques procédures élémentaires.

On devrait s'interroger sur comment les faire assimiler et, non seulement retenir pour le seul jour de l'examen, aux futurs usagers de ces appareils essentiellement dédiés à la sécurité en mer.

**Ne pas oublier non plus l'obligation de porter assistance.**

### ***B2) RÉPONSE***

La seule réponse que le CSNP ait pu formuler, sans qu'on en connaisse les véritables raisons ou l'existence même d'un embryon d'arguments cohérents, est de supprimer l'examen du CRR dans sa forme actuelle. Il s'agit d'une décision complètement démagogique qui ne s'appuie sur aucun justificatif sérieux.

## **C/ REJET PAR LES PROFESSIONNELS DU BATEAU ECOLE**

Tous les professionnels du bateau école, sauf les représentants de l'ECF et du CNPA, s'opposent à cette mini réforme qui **n'apporte rien en matière de sécurité**, et qui est condamnée d'ailleurs par l'ANFR, les CROSS, la SNSM et bien d'autres. Les raisons en sont :

- L'arrêté du 18 mai 2005 dans son premier article oblige toute personne manœuvrant une station radiotéléphonique de navire en VHF avec ou sans ASN d'être titulaire du CRR et l'arrêté n'a pas été modifié.
- Elle n'apporte rien en matière de sécurité, au contraire elle va amener à une amplification de la saturation, déjà constatée l'été, de l'espace hertzien le long de nos côtes ainsi qu'à une diminution de la réactivité et de l'efficacité du fait de la méconnaissance des procédures ;
- La libéralisation de l'usage des portables non ASN n'est que passagère car bientôt ceux-ci seront tous équipés de l'ASN ;
- Dans une période où notre profession essaie de se stabiliser avec tous les errements que nous constatons, elle voit mal une augmentation du programme alors même que le coût de ces formations ne font que diminuer depuis 2008 et cela va continuer en 2011. Les établissements qui proposent des formations au CRR vont donc perdre le bénéfice de ces formations qui sont vendues entre 85,00 et 95,00 € sans pouvoir se rattraper sur le coût de la formation aux permis options de base. **En résumé un programme augmenté et donc une surcharge de travail que nous ne pourrions pas nous faire rémunérer.** Cela nous ne pouvons l'admettre.

Pour l'Etat les conséquences seront importantes en matière de recettes dans une période où les services des finances en recherchent. Environ 10000 CRR sont délivrés chaque année à 78,00 € (780 000,00 €) et pour information 4500 candidats à l'examen suivent une préparation dans un établissement de formation ce qui représente environ 61 000,00 € de TVA.

A moins que, dans le cadre de la réforme envisagée, le candidat au premier permis option de base se voit solliciter pour payer des droits qui s'élèveront à **176,00 €** (98,00 + 78,00 €). Cette augmentation des droits sera de nature à décourager de très nombreux aspirants au permis et ne contribuera qu'à enfoncer un peu plus les établissements dans la situation catastrophique dans laquelle ils se trouvent actuellement.

**Nous ne voulons pas que le CRR soit intégré au programme du permis option de base d'autant que l'examen CRR dans sa forme actuelle continuera d'exister pour les personnes qui naviguent en dehors des eaux territoriales ainsi que pour les moniteurs de bateaux écoles, les Français naviguant sur un navire battant un pavillon étranger, etc**

Les questions suivantes vont se poser :

1. Comment peut-on obliger un plaisancier à subir des épreuves portant sur l'utilisation d'une VHF dont l'usage n'est pas obligatoire à bord des navires de plaisance de moins de 24 m pour lesquels la participation au SMDSM est uniquement volontaire !
2. Un candidat au un permis option de base qui a déjà le CRR devra refaire le programme et prendre le risque d'échouer à son examen par échec sur certaines questions traitant de l'usage de la VHF, de même devra-t-il suivre une deuxième fois la formation pratique envisagée par l'administration : une heure de manipulation ?
3. Un candidat déjà titulaire du CRR qui voudra se présenter aux permis options de base devra répondre à des questions sur un programme édulcoré de VHF en prenant le risque d'y mal répondre et de mettre en péril son succès à l'examen !
4. Un candidat déjà titulaire du permis côtier nouvelle formule sera de nouveau interrogé sur l'usage de la VHF lors de son épreuve du permis eaux intérieures et réciproquement !
5. Que devront faire pour se former celles et ceux qui ont déjà un titre de conduite d'un navire de plaisance ancienne formule et qui voudront obtenir le droit d'utiliser une VHF dans les eaux territoriales ?
6. N'est-il pas un peu prétentieux d'attribuer 6 questions sur l'usage de la VHF dans un permis de base qui comporte 30 questions, c'est à dire 20% et ce au détriment des autres parties du programme qui sont tout aussi essentielles.
7. Combien d'établissements agréés ont la compétence et même le désir pour former leurs élèves à une discipline pour laquelle ils ont tout à apprendre ? A-t-on prévu des stages de mise à niveau ? Sait-on combien d'établissements agréés font déjà des formations au CRR ?

**Toutes ces dispositions ne sont pas l'aboutissement d'études mûrement réfléchies et ne sont que purement démagogiques et dénuées de tous sens marins. Nous savons tous en France que si nous posons à chacun de nos concitoyens la question suivante. Etes-vous pour ou contre la suppression d'un examen pour l'usage d'une VHF, il n'est pas nécessaire d'envoyer des enquêteurs pour connaître la réponse.**

Quimper, le 3 janvier 2011

Le Secrétaire Général – Pierre Bost

