



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999

Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)

SOR/2000-265

DORS/2000-265

Current to October 5, 2020

À jour au 5 octobre 2020

Last amended on July 13, 2017

Dernière modification le 13 juillet 2017

OFFICIAL STATUS OF CONSOLIDATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

Published consolidation is evidence

31 (1) Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

...

Inconsistencies in regulations

(3) In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

LAYOUT

The notes that appeared in the left or right margins are now in boldface text directly above the provisions to which they relate. They form no part of the enactment, but are inserted for convenience of reference only.

NOTE

This consolidation is current to October 5, 2020. The last amendments came into force on July 13, 2017. Any amendments that were not in force as of October 5, 2020 are set out at the end of this document under the heading "Amendments Not in Force".

CARACTÈRE OFFICIEL DES CODIFICATIONS

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1^{er} juin 2009, prévoient ce qui suit :

Codifications comme élément de preuve

31 (1) Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

[...]

Incompatibilité — règlements

(3) Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

MISE EN PAGE

Les notes apparaissant auparavant dans les marges de droite ou de gauche se retrouvent maintenant en caractères gras juste au-dessus de la disposition à laquelle elles se rattachent. Elles ne font pas partie du texte, n'y figurant qu'à titre de repère ou d'information.

NOTE

Cette codification est à jour au 5 octobre 2020. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 13 juillet 2017. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 5 octobre 2020 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS**Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999**

1	Interpretation
2	Application
3	Compliance with Regulations
4	General Requirements for Ship Stations
5	Position Updating
6	Radio Equipment Standards
7	VHF Radiotelephones
13	Main Source of Energy for VHF Radiotelephone and VHF Radio Installation
15	VHF Radio Installations
17	MF Radio Installations
19	MF/HF Radio Installations
22	INMARSAT Ship Earth Station
23	Enhanced Group Call Equipment
24	International NAVTEX Service

TABLE ANALYTIQUE**Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)**

1	Définitions et interprétation
2	Application
3	Conformité avec le règlement
4	Exigences générales applicables aux stations de navires
5	Relevés de position du navire
6	Normes relatives à l'équipement de radiocommunication
7	Radiotéléphones vhf
13	Source principale d'énergie électrique des radiotéléphones vhf et des installations radio vhf
15	Installation radio vhf
17	Installation radio mf
19	Installation radio mf/hf
22	Station terrienne de navire inmarsat
23	Équipement d'appel de groupe amélioré
24	Service navtex international

25	EPIRB	25	RIs
28	SARTs	28	Répondeurs sar
30	Survival Craft VHF Radiotelephone Apparatus	30	Radiotéléphones vhf pour bateaux de sauvetage
32	Search and Rescue VHF Radio Direction-finding Equipment	32	Matériel radiogoniométrique vhf de recherche et sauvetage
33	Operation of Ship Stations	33	Utilisation des stations de navire
37	Signals and Alerts	37	Signaux et alertes
38	Information Respecting Dangers to Navigation	38	Renseignements relatifs aux dangers de la navigation
39	Time	39	Heure
40	Position Reporting	40	Rapports de position des navires
41	Radio Log	41	Livret de radio
42	Watches	42	Période d'écoute
44	Reserve Source of Energy	44	Source d'énergie de réserve
46	Assessments and Tests	46	Évaluations et vérifications
50	Inspection and Certificates of Ship Stations	50	Inspection et certificats des stations de navire
52	Repeal	52	Abrogation
53	Coming into Force	53	Entrée en vigueur

Registration
SOR/2000-265 June 21, 2000

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999

The Minister of Transport, pursuant to section 343^a of the *Canada Shipping Act*, hereby makes the annexed *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

Ottawa, June 4, 2000

David M. Collenette
Minister of Transport

Enregistrement
DORS/2000-265 Le 21 juin 2000

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU
CANADA

Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)

En vertu de l'article 343^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le ministre des Transports prend le *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*, ci-après.

Ottawa, le 4 juin 2000

Le ministre des Transports,
David M. Collenette

^a R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 50

^a L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 50

Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999

Interpretation

1 (1) The definitions in this subsection apply in these Regulations.

Act means the *Canada Shipping Act*. (*Loi*)

AMVER means the Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue System which is a maritime mutual assistance program that permits the transmission, to a recognized search and rescue agency of any nation, of information concerning a ship's position for the agency's use during an emergency. (*AMVER*)

coasting trade means coasting trade as defined in section 2 of the *Coasting Trade Act*. (*cabotage*)

continuous watch means a radio watch that is uninterrupted except for brief intervals when the ship station's receiving capability is impaired or blocked by its own communications or when it or its radio equipment is under periodical maintenance or checks. (*veille permanente*)

dedicated and protected distress button has the meaning assigned in International Maritime Organization MSC/Circ. 862, dated May 22, 1998. (*bouton de détresse réservé et protégé*)

digital selective calling or **DSC** means a technique using digital codes that enables a radio station to establish contact with, and transfer information to, another station or group of stations, which technique complies with the recommendations of the International Telecommunication Union Radiocommunication Sector. (*appel sélectif numérique* ou *ASN*)

dual watch capability, in respect of a VHF radiotelephone, means that the radiotelephone is designed

(a) to monitor frequency 156.8 MHz (channel 16) while a listening watch is maintained on one other selected channel; and

(b) to cause channel 16 to override the selected channel when a signal is received on channel 16. (*système de veille double*)

Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)

Définitions et interprétation

1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

AMVER S'entend du Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires, lequel est un programme d'entraide maritime qui permet la transmission de l'information concernant la position du navire à un organisme reconnu de recherches et sauvetage de toute nation pour utilisation par l'organisme en cas d'urgence. (*AMVER*)

appel sélectif numérique ou **ASN** Technique qui repose sur l'utilisation de codes numériques dont l'application permet à une station radioélectrique de rejoindre une autre station ou un groupe de stations et de leur transmettre des messages, et qui est conforme aux recommandations du Secteur des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications. (*digital selective calling* or *DSC*)

bassin des Grands Lacs Les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes, ainsi que les eaux du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert à Montréal, dans la province de Québec. (*Great Lakes Basin*)

bateau de sauvetage S'entend au sens du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*. (*survival craft*)

bâtiment remorqueur Navire qui remorque un autre navire ou un objet flottant à l'arrière ou le long de son bord, ou qui pousse un autre navire ou un objet flottant à l'avant. (*tow-boat*)

bouton de détresse réservé et protégé S'entend au sens donné dans la circulaire de l'Organisation maritime internationale du 22 mai 1998 intitulé MSC/Circ. 862. (*dedicated and protected distress button*)

cabotage S'entend au sens donné à l'article 2 de la *Loi sur le cabotage*. (*coasting trade*)

équipement d'appel de groupe amélioré Installation radio qui permet la réception de renseignements sur la

enhanced group call equipment means a radio installation capable of receiving maritime safety information broadcast by the enhanced group call system. (*équipement d'appel de groupe amélioré*)

enhanced group call system means a system for broadcasting messages by means of the INMARSAT-C mobile satellite communications system operated by INMARSAT. (*système d'appel de groupe amélioré*)

EPIRB means an emergency position indicating radio beacon that meets the requirements of sections 25 and 26. (*RLS*)

Great Lakes Basin means the waters of the Great Lakes, their connecting and tributary waters and the St. Lawrence River as far as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec. (*bassin des Grands Lacs*)

INMARSAT means the International Maritime Satellite Organization. (*INMARSAT*)

international NAVTEX service means the coordinated broadcast of maritime safety information in the English language on the radio frequency of 518 kHz that is automatically received on any ship through NBDP. (*service NAVTEX international*)

International Radio Regulations means the Radio Regulations that are published by the Secretary General of the International Telecommunication Union and complement the International Telecommunication Convention, Nairobi, 1982. (*Règlement international des radio-communications*)

length means overall length. (*longueur*)

maritime safety information means navigational and meteorological warnings, meteorological forecasts and other urgent safety-related messages broadcast to ships. (*renseignements sur la sécurité maritime*)

MF coverage area means all waters, except the waters of the VHF coverage area or sea area A1, that are within 150 miles of

- (a) the Pacific coast between 46° and 55° north latitude, including the inner passages of the Alaskan Panhandle;
- (b) the Atlantic coast between 40° and 60° north latitude; or
- (c) the transmitting and receiving installations of any Canadian Coast Guard radio station that provides a

sécurité maritime transmis par le système d'appel de groupe amélioré. (*enhanced group call equipment*)

IDBE Le procédé, appelé télégraphie à impression directe à bande étroite, qui permet de transmettre des messages au moyen du code international de télégraphie numéro 2, de manière que le récepteur imprime automatiquement les messages transmis. (*NBDP*)

INMARSAT L'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites. (*INMARSAT*)

inspecteur de radio Personne autorisée par le ministre à effectuer des inspections de radio en vertu de l'article 345 de la Loi. (*radio inspector*)

installation radio MF Installation permettant la réception et la transmission des communications vocales et des communications au moyen de l'ASN sur les bandes MF. (*MF radio installation*)

installation radio MF/HF Installation permettant la réception et la transmission des communications vocales et des communications au moyen de l'ASN et l'IDBE sur les bandes MF/HF. (*MF/HF radio installation*)

installation radio VHF Installation permettant la réception et la transmission des communications vocales et des communications au moyen de l'ASN sur la bande VHF. (*VHF radio installation*)

Loi La Loi sur la marine marchande du Canada. (*Act*)

longueur S'entend de la longueur hors tout. (*length*)

mille S'entend du mille marin international de 1 852 m. (*mile*)

navire non canadien Navire autre qu'un navire canadien ou un navire non dédouané au sens du paragraphe 2(1) de la Loi sur le cabotage. (*non-Canadian ship*)

opérateur radio Titulaire d'un certificat d'opérateur radio délivré en vertu du sous-alinéa 5(1)a)(iii) de la Loi sur la radiocommunication ou d'un certificat équivalent délivré par l'administration compétente d'un pays étranger et qui est responsable de la veille radioélectrique à bord d'un navire. (*radio operator*)

propriétaire Est assimilé au propriétaire l'affrètement. (*owner*)

récepteur NAVTEX Récepteur qui permet de recevoir des messages du service NAVTEX international et qui est conforme aux exigences de l'article 24. (*NAVTEX receiver*)

continuous maritime mobile distress and safety service in the 2 MHz radio band and is located

- (i) north of 60° north latitude, or
- (ii) south of 60° north latitude in James Bay, Hudson Bay or Ungava Bay. (*zone MF*)

MF/HF radio installation means a radio installation capable of transmitting and receiving voice communications and communications using NBDP and DSC in the MF/HF bands. (*installation radio MF/HF*)

MF radio installation means a radio installation capable of transmitting and receiving voice communications and communications using DSC in the MF bands. (*installation radio MF*)

mile means the international nautical mile of 1 852 m. (*mille*)

NAVTEX receiver means a receiver that is capable of receiving international NAVTEX service messages and that meets the requirements of section 24. (*récepteur NAVTEX*)

NBDP means the process of message transmission known as narrow-band direct-printing telegraphy that uses the International Telegraph Alphabet Number 2 Code in such a way that receiving equipment automatically produces a printed version of the transmitted message. (*IDBE*)

non-Canadian ship means a ship that is not a Canadian ship or a non-duty paid ship within the meaning of subsection 2(1) of the *Coasting Trade Act*. (*navire non canadien*)

owner includes a charterer. (*propriétaire*)

radio inspector means a person authorized by the Minister to carry out radio inspections under section 345 of the Act. (*inspecteur de radio*)

radio operator means a person who holds a radio operator certificate issued under subparagraph 5(1)(a)(iii) of the *Radiocommunication Act* or an equivalent certificate issued by the appropriate authority of a foreign country and who is in charge of a radio watch on a ship. (*opérateur radio*)

SART means a radar transponder designed for search and rescue purposes that meets the requirements of section 28. (*répondeur SAR*)

Règlement international des radiocommunications
Le Règlement des radiocommunications publié par le Secrétariat général de l'Union internationale des télécommunications, qui complète la Convention internationale des télécommunications signée à Nairobi en 1982. (*International Radio Regulations*)

renseignements sur la sécurité maritime Avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux navires. (*maritime safety information*)

répondeur SAR Répondeur radar qui est conçu à des fins de recherche et de sauvetage et qui est conforme à l'article 28. (*SART*)

RLS Radiobalise de localisation des sinistres qui est conforme aux exigences des articles 25 et 26. (*EPIRB*)

service NAVTEX international Service d'émission coordonnée de renseignements sur la sécurité maritime en langue anglaise qui est reçue automatiquement par tous les navires au moyen de l'IDBE, sur la fréquence radio de 518 kHz. (*international NAVTEX service*)

station terrienne de navire Station terrienne mobile du service mobile maritime par satellite installée à bord d'un navire. (*ship earth station*)

système d'appel de groupe amélioré Système de transmission de messages au moyen du système mobile de communication par satellite INMARSAT-C exploité par INMARSAT. (*enhanced group call system*)

système de veille double À l'égard d'un radiotéléphone VHF, s'entend du radiotéléphone conçu pour, à la fois :

- a) rester à l'écoute sur la fréquence 156,8 MHz (voix 16) tout en maintenant l'écoute sur une autre voie choisie;
- b) permettre que la voie 16 ait la priorité sur la voie choisie lorsqu'elle reçoit un signal. (*dual watch capability*)

veille permanente Veille radioélectrique qui n'est interrompue que durant les brefs laps de temps pendant lesquels la capacité de réception de la station de navire est gênée ou empêchée par les communications que la station de navire effectue ou pendant lesquels la station de navire ou l'équipement radio font l'objet d'un entretien ou de vérifications périodiques. (*continuous watch*)

zone océanique A1 S'entend au sens du chapitre IV de la Convention de sécurité. (*sea area A1*)

sea area A1 has the meaning assigned in Chapter IV of the Safety Convention. (*zone océanique A1*)

ship earth station means a mobile earth station in the maritime mobile-satellite service located on board a ship. (*station terrienne de navire*)

survival craft means a survival craft within the meaning of the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations*. (*bateau de sauvetage*)

tow-boat means a ship engaged in towing another ship or a floating object astern or alongside or in pushing another ship or a floating object ahead. (*bâtiment remorqueur*)

VHF coverage area means

- (a) the Great Lakes;
- (b) the Saguenay River downstream from Chicoutimi;
- (c) the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn
 - (i) from Cap-des-Rosiers to West Point, Anticosti Island, and
 - (ii) from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian of longitude 63° west;
- (d) Puget Sound, State of Washington, U.S.A.; or
- (e) all waters that are within a coverage radius of a Canadian Coast Guard or U.S. Coast Guard radio station providing a continuous maritime mobile distress and safety service on frequency 156.8 MHz (channel 16). (*zone VHF*)

VHF radio installation means a radio installation capable of transmitting and receiving voice communications and communications using DSC on the VHF frequencies. (*installation radio VHF*)

(2) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into these Regulations, “should” shall be read to mean “shall”.

(3) Any reference in these Regulations to a certificate is a reference to a valid certificate.

zone MF S’entend des eaux suivantes, sauf les eaux de la zone VHF ou de la zone océanique A1, se trouvant à moins de 150 milles :

- a) de la côte du Pacifique, entre 46° et 55° de latitude nord, y compris les passages intérieurs de la partie méridionale de l’Alaska;
- b) de la côte de l’Atlantique, entre 40° et 60° de latitude nord;
- c) des installations de transmission et de réception d’une station de navire de la Garde côtière canadienne qui assure un service mobile maritime de détresse et de sécurité continu sur la bande radio de 2 MHz et qui est situé :
 - (i) soit au nord de 60° de latitude nord,
 - (ii) soit au sud de 60° de latitude nord, dans la baie James, la baie d’Hudson ou la baie d’Ungava. (*MF coverage area*)

zone VHF S’entend des eaux suivantes :

- a) les eaux des Grands Lacs;
- b) les eaux de la rivière Saguenay en aval de Chicoutimi;
- c) le fleuve Saint-Laurent aussi loin en direction de la mer qu’une ligne droite tracée :
 - (i) d’une part, de Cap-des-Rosiers à la pointe de l’Ouest de l’île d’Anticosti,
 - (ii) d’autre part, de l’île d’Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent, le long du méridien de longitude 63°O.;
- d) les eaux du Puget Sound, État de Washington, É.-U.;
- e) les eaux qui sont situées dans un rayon de couverture d’une station radio de la Garde côtière canadienne ou de la Garde côtière des États-Unis assurant un service mobile maritime de détresse et de sécurité continu sur la fréquence 156,8 MHz (voie 16). (*VHF coverage area*)

(2) Aux fins de l’interprétation des documents incorporés par renvoi au présent règlement, « devrait » a le sens de « doit ».

(3) Toute mention dans le présent règlement d’un certificat constitue un renvoi à un certificat valide.

(4) Unless otherwise indicated in these Regulations, any reference to a standard or document incorporated by reference is a reference to that standard or document as amended from time to time.

SOR/2006-291, s. 1(F); SOR/2016-163, s. 38.

Application

2 (1) These Regulations apply in respect of a ship station, including radio equipment, documentation and other equipment for the station, required under the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the *Life Saving Equipment Regulations*, the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* or the *Fishing Vessel Safety Regulations* to be on board

- (a)** a Canadian ship; or
- (b)** a non-Canadian ship engaged in the coasting trade.

(2) Sections 3, 4, 7, 33 and 35 to 37, paragraph 39(1)(b), subsection 39(2), section 50 and subsection 51(2) also apply in respect of a ship station, including radio equipment, documentation and other equipment for the station, on board a non-Canadian ship not engaged in the coasting trade, when navigating in Canadian waters.

SOR/2006-291, s. 2; SOR/2016-163, s. 39.

Compliance with Regulations

3 The owner and the master of a ship equipped with a ship station or radio equipment to which these Regulations apply shall ensure that the requirements of these Regulations are met.

General Requirements for Ship Stations

4 A ship station shall be

- (a)** installed on a ship so as to be protected from mechanical, electrical or any other interference that would adversely affect its functioning;
- (b)** installed on a ship so as to be compatible with other radio and electronic equipment installed on the ship and not to cause adverse electromagnetic or electrostatic interaction;

(4) Sauf disposition contraire du présent règlement, toute mention d'une norme ou d'un document incorporés par renvoi constitue un renvoi à la norme ou au document avec ses modifications successives.

DORS/2006-291, art. 1(F); DORS/2016-163, art. 38.

Application

2 (1) Le présent règlement s'applique à toute station de navire, y compris l'équipement de radiocommunication, la documentation et autre équipement destinés à cette station, qu'un des navires ci-après est tenu d'avoir à bord en application du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* ou du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* :

- a)** un navire canadien;
- b)** un navire non canadien affecté au cabotage.

(2) Les articles 3, 4, 7, 33 et 35 à 37, l'alinéa 39(1)(b), le paragraphe 39(2), l'article 50 et le paragraphe 51(2) s'appliquent, en outre, à toute station de navire, y compris l'équipement de radiocommunication, la documentation et l'équipement destinés à cette station, à bord d'un navire non canadien qui navigue dans les eaux canadiennes et qui n'est pas affecté au cabotage.

DORS/2006-291, art. 2; DORS/2016-163, art. 39.

Conformité avec le règlement

3 Le propriétaire et le capitaine d'un navire ayant une station de navire ou un équipement de radiocommunication auxquels le présent règlement s'applique doivent veiller à ce que les exigences du présent règlement soient observées.

Exigences générales applicables aux stations de navires

4 Toute station de navire doit :

- a)** être installée à bord d'un navire de manière qu'aucun brouillage nuisible d'origine mécanique, électrique ou autre ne nuise à son bon fonctionnement;
- b)** être installée à bord d'un navire de manière à être compatible sur les plans électromagnétique et électrostatique avec les autres équipements radio et électroniques installés à bord du navire et que toute interaction nuisible de l'équipement électronique soit évitée;

- (c) installed on a ship so as to be readily accessible for maintenance purposes and inspection; and
- (d) clearly marked with the ship's name, call sign, maritime mobile service identity number and any other identifier that may be used in the course of transmitting or receiving communications.

Position Updating

5 If radio equipment is capable of automatically providing the ship's position when transmitting a distress alert, the ship's position and the time the ship was at that position shall be made available for transmission by the radio equipment

- (a) from a navigation receiver, if one is installed; or
- (b) manually, at intervals not exceeding four hours, while the ship is under way.

SOR/2006-291, s. 3(F).

Radio Equipment Standards

6 (1) Subject to subsections (2) and (3), the International Maritime Organization standards prescribed in these Regulations do not apply in respect of radio equipment on board a ship before the coming into force of these Regulations, other than a survival craft VHF radiotelephone apparatus, a SART, an EPIRB and a NAVTEX receiver, if the radio equipment

- (a) [Repealed, SOR/2006-291, s. 4]
- (b) is compatible with equipment that meets the standards prescribed in these Regulations.

(2) Before February 1, 2003, a radio installation that is capable of transmitting and receiving communications using DSC, or an INMARSAT ship earth station, either of which was installed on board a ship before April 1, 2001 but that does not have a dedicated and protected distress button, or does not require at least two independent actions to transmit a distress signal, shall be

- (a) modified to include a dedicated and protected distress button or to require at least two independent actions to transmit a distress signal; or

- c) être installée à bord d'un navire de manière qu'il soit facile d'y accéder pour l'entretien et l'inspection;
- d) afficher bien en évidence le nom du navire, l'indicatif d'appel, le numéro d'identification du service mobile maritime et autres identificateurs lors de la transmission ou de la réception des communications.

Relevés de position du navire

5 Lorsque l'équipement de radiocommunication permet de préciser automatiquement la position du navire lors d'une alerte en cas de détresse, la position du navire et l'heure à laquelle il était à cette position doivent être disponibles pour être transmises par l'équipement :

- a) soit à partir d'un récepteur de navigation si celui-ci est installé à bord du navire;
- b) soit manuellement, à des intervalles ne dépassant pas quatre heures, pendant que le navire navigue.

DORS/2006-291, art. 3(F).

Normes relatives à l'équipement de radiocommunication

6 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'équipement de radiocommunication, autres que les radiotéléphones VHF pour bateaux de sauvetage, les RLS, les répondeurs SAR et les récepteurs NAVTEX, qui se trouve à bord d'un navire avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement n'a pas à être conforme aux normes de l'Organisation maritime internationale prévues au présent règlement, si les conditions suivantes sont remplies :

- a) [Abrogé, DORS/2006-291, art. 4]
- b) l'équipement est compatible avec de l'équipement conforme aux normes prévues au présent règlement.

(2) Avant le 1^{er} février 2003, toute installation radio permettant la transmission et la réception des communications au moyen de l'ASN ou toute station terrienne de navire INMARSAT qui sont installées à bord d'un navire avant le 1^{er} avril 2001 et qui ne sont pas munies de bouton de détresse réservé et protégé ou qui n'exigent pas au moins deux gestes indépendants pour envoyer un signal de détresse doivent, selon le cas :

- a) être modifiées pour qu'elles soient munies d'un bouton de détresse réservé et protégé ou qu'elles exigent au moins deux gestes indépendants pour envoyer un signal de détresse;

(b) replaced with equipment that has a dedicated and protected distress button.

(3) All radio equipment on board a ship shall

(a) meet the applicable performance standards set out in International Maritime Organization Resolution A.694(17), entitled *General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids*;

(b) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in standard IEC 945 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – General Requirements: Methods of Testing and Required Test Results*; and

(c) be the subject of a technical acceptance certificate if one is required under subparagraph 5(1)(a)(iv) of the *Radiocommunication Act*.

SOR/2006-291, s. 4.

VHF Radiotelephones

7 A VHF radiotelephone on a ship shall be capable of

(a) transmitting and receiving communications on

(i) the distress and safety frequency of 156.8 MHz (channel 16),

(ii) the primary inter-ship safety communication frequency of 156.3 MHz (channel 6),

(iii) the bridge-to-bridge communication frequency of 156.65 MHz (channel 13),

(iv) the public correspondence frequency specifically assigned for the area in which the ship is navigating, and

(v) any other VHF frequencies that are necessary for safety purposes in the area in which the ship is navigating; and

(b) receiving communications on

(i) a VHF frequency specifically assigned for the transmission of maritime safety information in the area in which the ship is navigating, or

b) être remplacées par de l'équipement muni d'un bouton de détresse réservé et protégé.

(3) Tout équipement de radiocommunication à bord d'un navire doit :

a) être conforme aux normes de fonctionnement applicables énoncées dans la résolution A.694(17) de l'Organisation maritime internationale intitulée *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*;

b) être homologué, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans la norme CEI 945 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Spécifications générales – Méthodes d'essai et résultats exigibles*;

c) faire l'objet d'un certificat d'approbation technique lorsque le certificat est requis sous le régime du sous-alinéa 5(1)a)(iv) de la *Loi sur la radiocommunication*.

DORS/2006-291, art. 4.

Radiotéléphones vhf

7 Tout radiotéléphone VHF à bord d'un navire doit pouvoir :

a) transmettre et recevoir des communications sur les fréquences suivantes :

(i) la fréquence de détresse et de sécurité de 156,8 MHz (voie 16),

(ii) la fréquence principale pour les communications de sécurité entre les navires de 156,3 MHz (voie 6),

(iii) la fréquence de 156,65 MHz (voie 13) pour les communications de passerelle à passerelle,

(iv) la fréquence de correspondance publique réservée à la zone où le navire navigue,

(v) toute autre fréquence VHF nécessaire aux fins de sécurité dans la zone où le navire navigue;

b) recevoir des communications :

(i) soit sur une fréquence VHF réservée pour la transmission des renseignements sur la sécurité maritime dans la zone où le navire navigue,

(ii) if no frequency is specifically assigned in the area in which the ship is navigating, any other frequency used for transmitting maritime safety information.

8 If a ship is equipped with two VHF radiotelephones, each radiotelephone shall be electrically separate and independent and capable of being used simultaneously with the other when not used on the same frequency.

9 A VHF radiotelephone transmitter on a ship shall be

(a) capable of delivering at least 15 W but not more than 25 W of carrier power at the output of the transmitter; and

(b) equipped, at its main operating position in a ship station, with a switch for reducing the carrier power at the output of the transmitter to 1 W or less.

10 The antenna of a VHF radiotelephone shall be

(a) capable of transmitting and receiving a vertically polarized signal;

(b) installed as high as is practicable on a ship and in such a manner as to provide an omnidirectional radiation pattern; and

(c) connected to the radiotelephone by the shortest possible transmission line.

11 A VHF radiotelephone shall meet the standards set out in

(a) International Maritime Organization Resolution A.385(X), entitled *Operational Standards for VHF Radiotelephone Installations*; and

(b) International Maritime Organization Resolution A.524(13), entitled *Performance Standards for VHF Multiple Watch Facilities*.

12 A VHF radiotelephone referred to in sections 7 to 11 may be replaced by a VHF radio installation referred to in sections 15 and 16.

(ii) soit, lorsqu'aucune fréquence n'est réservée pour la zone où le navire navigue, sur toute autre fréquence pour la transmission de renseignements sur la sécurité maritime.

8 Lorsqu'un navire est muni de deux radiotéléphones VHF, chaque radiotéléphone doit être électriquement séparé et indépendant et permettre l'utilisation simultanée avec l'autre radiotéléphone lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés sur la même fréquence.

9 L'émetteur d'un radiotéléphone VHF à bord d'un navire doit :

a) pouvoir produire une onde porteuse d'au moins 15 W mais d'au plus 25 W à la sortie de l'émetteur;

b) être muni d'un interrupteur, installé au poste principal de toute station de navire, capable de réduire, à la sortie de l'émetteur, à 1 W ou moins la puissance de l'onde porteuse.

10 L'antenne de tout radiotéléphone VHF doit :

a) pouvoir transmettre et recevoir des signaux à polarisation verticale;

b) être installée aussi haut que possible à bord d'un navire de façon à produire un diagramme de rayonnement omnidirectionnel;

c) être connectée au radiotéléphone par la ligne de transmission la plus courte possible.

11 Tout radiotéléphone VHF doit être conforme aux normes énoncées dans :

a) la résolution A.385(X) de l'Organisation maritime internationale, intitulée *Normes de fonctionnement des installations radiotéléphoniques à ondes métriques*;

b) la résolution A.524(13) de l'Organisation maritime internationale, intitulée *Normes de fonctionnement des dispositifs de veille multiple à ondes métriques*.

12 Le radiotéléphone VHF visé aux articles 7 à 11 peut être remplacé par une installation radio VHF visée aux articles 15 et 16.

Main Source of Energy for VHF Radiotelephone and VHF Radio Installation

13 If batteries are the main source of energy for a VHF radiotelephone or a VHF radio installation on board a ship, the batteries shall

- (a) be located in the upper part of the ship;
- (b) have sufficient capacity to operate the VHF radiotelephones required to be on board the ship by the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*; and
- (c) be provided with a charging device capable of fully charging the batteries within 10 hours.

SOR/2003-386, s. 1; SOR/2006-291, s. 5(F).

14 If it is impracticable to locate the batteries in the upper part of a ship whose construction was begun before June 1, 1978 or that is less than 20 m in length, they shall be located as high in the hull as is practicable.

SOR/2003-386, s. 2.

VHF Radio Installations

15 (1) A VHF radio installation on a ship shall be capable of transmitting and receiving

- (a) communications using DSC on frequency 156.525 MHz (channel 70), and
- (b) voice communications on
 - (i) frequency 156.3 MHz (channel 6),
 - (ii) frequency 156.65 MHz (channel 13),
 - (iii) frequency 156.8 MHz (channel 16), and
 - (iv) any other frequencies that are specifically assigned for the transmission of maritime safety information in the area in which the ship is navigating.

(2) A VHF radio installation shall be capable of maintaining a DSC continuous watch on frequency 156.525 MHz (channel 70), except while the radio installation's transmitter is transmitting a communication.

Source principale d'énergie électrique des radiotéléphones vhf et des installations radio vhf

13 Lorsqu'elles constituent la source principale d'énergie électrique d'un radiotéléphone VHF ou d'une installation radio VHF à bord d'un navire, les batteries doivent :

- a) être situées dans la partie supérieure du navire;
- b) avoir une capacité suffisante pour faire fonctionner les radiotéléphones VHF qu'un navire est tenu d'avoir à bord en application du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*;
- c) être munies d'un dispositif pour les recharger entièrement dans un délai de 10 heures.

DORS/2003-386, art. 1; DORS/2006-291, art. 5(F).

14 Dans le cas d'un navire qui mesure moins de 20 m de longueur ou dont la construction était commencée avant le 1^{er} juin 1978, lorsqu'il est impossible de placer les batteries dans la partie supérieure, celles-ci doivent être placées le plus haut possible dans la coque.

DORS/2003-386, art. 2.

Installation radio vhf

15 (1) Toute installation radio VHF à bord d'un navire doit pouvoir transmettre et recevoir :

- a) les communications ASN sur la fréquence de 156,525 MHz (voie 70);
- b) les communications vocales sur les fréquences suivantes :
 - (i) 156,3 MHz (voie 6),
 - (ii) 156,65 MHz (voie 13),
 - (iii) 156,8 MHz (voie 16),
 - (iv) sur tout autre fréquence réservée pour la transmission de renseignements sur la sécurité maritime pour la zone où le navire navigue.

(2) L'installation radio VHF doit permettre de maintenir une veille permanente au moyen de l'ASN sur la fréquence 156,525 MHz (voie 70) sauf pendant que l'émetteur de l'installation radio est en train de transmettre une communication.

16 (1) A VHF radio installation on board a Safety Convention ship shall meet the standards set out in International Maritime Organization Resolution A.803(19), entitled *Performance Standards for Shipborne VHF Radio Installations Capable of Voice Communication and Digital Selective Calling* and be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in the following standards of either

(a) the International Electrotechnical Commission:

(i) IEC 1097-3, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) – Part 3: Digital selective calling (DSC) equipment – Operational and performance requirements, methods of testing and required testing results*,

(ii) IEC 1097-7, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 7: Shipborne VHF radiotelephone transmitters and receivers – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, and

(iii) IEC 1097-8, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) – Part 8: Shipborne watchkeeping receivers for the reception of digital selective calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*; or

(b) the European Telecommunications Standards Institute:

(i) EN 300 338, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for equipment for generation, transmission and reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and/or VHF mobile service*,

(ii) EN 301 033, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for shipborne watchkeeping receivers for reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands*, and

(iii) ETS 300 162, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Radiotelephone transmitters and receivers for the maritime mobile service operating in the VHF bands; Technical characteristics and methods of measurement*.

16 (1) Toute installation radio VHF à bord d'un navire ressortissant à la Convention de sécurité doit être conforme aux normes énoncées dans la résolution A.803(19) de l'Organisation maritime internationale, intitulée *Normes de fonctionnement des installations radio-électriques de bord à ondes métriques pour les communications vocales et l'appel sélectif numérique* et être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans les normes suivantes de l'un ou l'autre des organismes suivants :

a) de la Commission électrotechnique internationale :

(i) la norme CEI 1097-3 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) – Partie 3 : Matériels d'appel sélectif numérique (ASN) – Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,

(ii) la norme CEI 1097-7 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) – Partie 7 : Émetteurs et récepteurs radiotéléphoniques en ondes métriques (VHF), à bord des navires – Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés*,

(iii) la norme CEI 1097-8 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) – Partie 8 : Récepteurs de veille de bord pour réception d'appel sélectif numérique (ASN) dans la gamme des ondes hectométriques, hectométriques et décamétriques, et métriques – Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*;

b) l'Institut européen des normes de télécommunications :

(i) la norme EN 300 338 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for equipment for generation, transmission and reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and/or VHF mobile service*,

(ii) la norme EN 301 033 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for shipborne watchkeeping receivers for reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands*,

(iii) la norme ETS 300 162 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Radiotelephone transmitters and receivers*

(2) A VHF radio installation on board a ship that is not a Safety Convention ship shall

- (a)** meet the standards prescribed in subsection (1);
- (b)** be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in standard EN 301 025 of the European Telecommunications Standards Institute, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for VHF radiotelephone equipment for general communications and associated equipment for Class "D" Digital Selective Calling (DSC)*; or
- (c)** be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in standard IEC 62238 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems – VHF radiotelephone equipment incorporating Class "D" digital selective calling (DSC) – Methods of testing and required test results*.

SOR/2003-386, s. 3.

MF Radio Installations

17 An MF radio installation on a ship shall permit

- (a)** the transmitting and receiving of distress and safety signals
 - (i)** using DSC on frequency 2 187.5 kHz,
 - (ii)** by voice communications on frequency 2 182 kHz, and
 - (iii)** by voice communications on any other frequencies that are specifically assigned for the transmission of maritime safety information in the area in which the ship is navigating; and
- (b)** the maintaining of a DSC continuous watch on frequency 2 187.5 kHz.

18 An MF radio installation shall meet the standards set out in International Maritime Organization Resolution A.804(19), entitled *Performance Standards for Shipborne MF Radio Installations Capable of Voice*

for the maritime mobile service operating in the VHF bands; Technical characteristics and methods of measurement.

(2) Toute installation radio VHF à bord d'un navire non ressortissant à la Convention de sécurité doit, selon le cas :

- a)** être conforme aux normes prévues au paragraphe (1);
- b)** être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans la norme EN 301 025, de l'Institut européen des normes de télécommunications, intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for VHF radiotelephone equipment for general communications and associated equipment for Class « D » Digital Selective Calling (DSC)*;
- c)** être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans la norme CEI 62238 de la Commission électrotechnique internationale, intitulée *Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems – VHF radiotelephone equipment incorporating Class "D" digital selective calling (DSC) – Methods of testing and required test results*.

DORS/2003-386, art. 3.

Installation radio mf

17 Toute installation radio MF à bord d'un navire doit :

- a)** pouvoir émettre et recevoir des signaux de détresse et de sécurité sur les fréquences suivantes :
 - (i)** 2 187,5 kHz au moyen de l'ASN,
 - (ii)** 2 182 kHz au moyen de la communication vocale,
 - (iii)** toute autre fréquence réservée pour la transmission de renseignements sur la sécurité maritime dans la zone où le navire navigue au moyen de la communication vocale;
- b)** permettre de maintenir une veille permanente au moyen de l'ASN sur la fréquence de 2 187,5 kHz.

18 Toute installation radio MF doit être conforme aux normes énoncées dans la résolution A.804(19) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Normes de fonctionnement des installations radioélectriques de*

Communication and Digital Selective Calling, and shall be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in the following standards of either

(a) the International Electrotechnical Commission:

(i) IEC 1097-3, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) – Part 3: Digital selective calling (DSC) equipment – Operational and performance requirements, methods of testing and required testing results*,

(ii) IEC 1097-8, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) – Part 8: Shipborne watchkeeping receivers for the reception of digital selective calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, and

(iii) IEC 1097-9, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) – Part 9: Shipborne transmitters and receivers for use in the MF and HF bands suitable for telephony, digital selective calling (DSC) and narrow band direct printing (NBDP) – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*; or

(b) the European Telecommunications Standards Institute:

(i) EN 300 338, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for equipment for generation, transmission and reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and/or VHF mobile service*,

(ii) EN 301 033, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for shipborne watchkeeping receivers for reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands*, and

(iii) ETS 300 373, entitled *Radio Equipment and Systems (RES); Technical characteristics and methods of measurement for maritime mobile transmitters and receivers for use in the MF and HF bands*.

bord à ondes hectométriques pour les communications vocales et l'appel sélectif numérique et être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans les normes suivantes de l'un ou l'autre des organismes suivants :

a) la Commission électrotechnique internationale :

(i) la norme CEI 1097-3 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (GMDSS) – Partie 3 : Matériels d'appel sélectif numérique (ASN) – Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,

(ii) la norme CEI 1097-8 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) – Partie 8 : Récepteurs de veille de bord pour réception d'appel sélectif numérique (ASN) dans la gamme des ondes hectométriques, hectométriques et opdécamétriques, et métriques – Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,

(iii) la norme CEI 1097-9 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) – Partie 9 : Émetteurs et récepteurs de bord de navires utilisables dans les bandes décimétriques et hectométriques pour la téléphonie, l'appel sélectif numérique (ASN) et l'impression directe à bande étroite (IDBE) – Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés*;

b) l'Institut européen des normes de télécommunications :

(i) la norme EN 300 338 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for equipment for generation, transmission and reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and/or VHF mobile service*,

(ii) la norme EN 301 033 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for shipborne watchkeeping receivers for reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands*,

(iii) la norme ETS 300 373 intitulée *Radio Equipment and Systems (RES); Technical characteristics and methods of measurement for maritime mobile transmitters and receivers for use in the MF and HF bands*.

MF/HF Radio Installations

19 (1) An MF/HF radio installation shall be capable of transmitting and receiving distress and safety signals on

- (a)** all frequencies in the MF band from 1 605 kHz to 4 000 kHz inclusive that are specifically assigned to the maritime mobile service;
- (b)** all frequencies in the HF band from 4 001 kHz to 27 500 kHz inclusive that are specifically assigned to the maritime mobile service; and
- (c)** any other frequencies that are specifically assigned for the transmission of maritime safety information in the area in which the ship is navigating.

(2) An MF/HF radio installation shall be capable of maintaining a DSC continuous watch on

- (a)** frequency 2 187.5 kHz;
- (b)** frequency 8 414.5 kHz; and
- (c)** at least one of the following DSC distress and safety frequencies, namely,
 - (i)** 4 207.5 kHz,
 - (ii)** 6 312 kHz,
 - (iii)** 12 577 kHz, or
 - (iv)** 16 804.5 kHz.

(3) Paragraph (1)(a) does not apply in respect of an MF/HF radio installation that is on board a ship that is not a Safety Convention ship and is capable of transmitting and receiving on the frequencies that are specifically assigned for the transmission of maritime safety information in the area in which the ship is navigating.

20 An MF/HF radio installation's transmitter on board a ship shall be capable of delivering 125 W peak envelope power at the output of the transmitter.

21 An MF/HF radio installation shall meet the standards set out in International Maritime Organization Resolution A.806(19), entitled *Performance Standards for Shipborne MF/HF Radio Installations Capable of Voice Communication, Narrow-Band Direct Printing and Digital Selective Calling*, and be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in the following standards of either

Installation radio mf/hf

19 (1) L'installation radio MF/HF doit pouvoir émettre et recevoir des signaux de détresse et de sécurité sur les fréquences suivantes :

- a)** les fréquences de la bande MF réservées pour le service mobile maritime sur les bandes allant de 1 605 kHz à 4 000 kHz inclusivement;
- b)** les fréquences de la bande HF réservées pour le service mobile maritime sur les bandes allant de 4 001 kHz à 27 500 kHz inclusivement;
- c)** toute autre fréquence réservée pour la transmission de renseignements sur la sécurité maritime dans la zone où le navire navigue.

(2) L'installation radio MF/HF doit permettre de maintenir une veille permanente au moyen de l'ASN sur les fréquences suivantes :

- a)** 2 187,5 kHz;
- b)** 8 414,5 kHz;
- c)** au moins l'une des fréquences ASN de détresse et de sécurité suivantes :
 - (i)** 4 207,5 kHz,
 - (ii)** 6 312 kHz,
 - (iii)** 12 577 kHz,
 - (iv)** 16 804,5 kHz.

(3) L'alinéa (1)a ne s'applique pas à l'installation radio MF/HF à bord d'un navire non ressortissant à la Convention de sécurité lorsqu'il peut transmettre et recevoir des communications sur toute autre fréquence réservée pour la transmission de renseignements sur la sécurité maritime dans la zone où le navire navigue.

20 L'émetteur de l'installation radio MF/HF à bord d'un navire doit avoir une puissance en crête d'au moins 125 W à la sortie de l'émetteur.

21 Toute installation radio MF/HF doit être conforme aux normes énoncées dans la résolution A.806(19) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Normes de fonctionnement des installations radioélectriques de bord à ondes hectométriques et décamétriques pour les communications vocales, l'impression directe à bande étroite et l'appel sélectif numérique* et être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique,

(a) the International Electrotechnical Commission:

(i) IEC 1097-3, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) – Part 3: Digital selective calling (DSC) equipment – Operational and performance requirements, methods of testing and required testing results*,

(ii) IEC 1097-8, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) – Part 8: Shipborne watchkeeping receivers for the reception of digital selective calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, and

(iii) IEC 1097-9, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) – Part 9: Shipborne transmitters and receivers for use in the MF and HF bands suitable for telephony, digital selective calling (DSC) and narrow band direct printing (NBDP) – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*; or

(b) the European Telecommunications Standards Institute:

(i) ETS 300 067, entitled *Radio Equipment and Systems Radiotelex equipment operating in the maritime MF/HF service Technical characteristics and methods of measurement*,

(ii) EN 300 338, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for equipment for generation, transmission and reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and/or VHF mobile service*,

(iii) ETS 300 373, entitled *Radio Equipment and Systems (RES); Technical characteristics and methods of measurement for maritime mobile transmitters and receivers for use in the MF and HF bands*, and

(iv) EN 301 033, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for shipborne watchkeeping receivers for reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands*.

comme ayant réussi les essais énoncés dans les normes suivantes de l'un ou l'autre des organismes suivants :

a) la Commission électrotechnique internationale :

(i) la norme CEI 1097-3 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (GMDSS) – Partie 3 : Matériels d'appel sélectif numérique (ASN) – Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,

(ii) la norme CEI 1097-8 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) – Partie 8 : Récepteurs de veille de bord pour réception d'appel sélectif numérique (ASN) dans la gamme des ondes hectométriques, hectométriques et décacométriques, et métriques – Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,

(iii) la norme CEI 1097-9 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) – Partie 9 : Émetteurs et récepteurs de bord de navires utilisables dans les bandes décacométriques et hectométriques pour la téléphonie, l'appel sélectif numérique (ASN) et l'impression directe à bande étroite (IDBE) – Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés*;

b) l'Institut européen des normes de télécommunications :

(i) la norme ETS 300 067 intitulée *Radio Equipment and Systems Radiotelex equipment operating in the maritime MF/HF service Technical characteristics and methods of measurement*,

(ii) la norme EN 300 338 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for equipment for generation, transmission and reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and/or VHF mobile service*,

(iii) la norme ETS 300 373 intitulée *Radio Equipment and Systems (RES); Technical characteristics and methods of measurement for maritime mobile transmitters and receivers for use in the MF and HF bands*,

(iv) la norme EN 301 033 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM)*;

Technical characteristics and methods of measurement for shipborne watchkeeping receivers for reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands.

INMARSAT Ship Earth Station

22 (1) An INMARSAT ship earth station shall be capable of

- (a) transmitting and receiving
 - (i) distress and safety signals using NBDP,
 - (ii) priority distress calls, and
 - (iii) general communications, using voice communications or NBDP; and
- (b) maintaining a continuous watch for shore-to-ship distress alerts, including those distress signals that are directed to specific geographical areas.

(2) An INMARSAT ship earth station shall

- (a) meet the applicable performance standards set out in International Maritime Organization Resolution
 - (i) A.807(19), entitled *Performance Standards for INMARSAT-C Ship Earth Stations Capable of Transmitting and Receiving Direct-Printing Communications*, or
 - (ii) A.808(19), entitled *Performance Standards for Ship Earth Stations Capable of Two-Way Communications*; and
- (b) be type-approved by INMARSAT as having passed the INMARSAT tests set out in the standards referred to in paragraph (a).

Enhanced Group Call Equipment

23 Enhanced group call equipment shall

- (a) meet the standards set out in International Maritime Organization Resolution A.664(16), entitled *Performance Standards for Enhanced Group Call Equipment*; and

Station terrienne de navire inmarsat

22 (1) Toute station terrienne de navire INMARSAT doit permettre :

- a) d'émettre et de recevoir :
 - (i) des signaux de détresse et de sécurité au moyen de l'IDBE,
 - (ii) des appels de détresse prioritaires,
 - (iii) des communications d'ordre général, au moyen de la communication vocale ou de l'IDBE;
- b) de maintenir une veille permanente pour la réception des signaux de détresse émis dans le sens côtière-navire, y compris ceux qui sont destinés à des zones géographiques particulières.

(2) La station terrienne de navire INMARSAT doit :

- a) être conforme aux normes applicables de fonctionnement énoncées dans l'une ou l'autre des résolutions suivantes de l'Organisation maritime internationale :
 - (i) la résolution A.807(19) intitulée *Normes de fonctionnement des stations terriennes de navire INMARSAT-C permettant d'émettre et de recevoir des communications par impression directe*,
 - (ii) la résolution A.808(19) intitulée *Normes de fonctionnement des stations terriennes de navire permettant d'assurer des communications bidirectionnelles*;
- b) avoir reçu l'homologation de type d'INMARSAT après avoir réussi les essais d'INMARSAT énoncés dans les normes visées à l'alinéa a).

Équipement d'appel de groupe amélioré

23 L'équipement d'appel de groupe amélioré doit :

- a) être conforme aux normes énoncées dans la résolution A.664(16) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Normes de fonctionnement de l'équipement d'appel de groupe amélioré*;

(b) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in standard IEC 1097-4 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) – Part 4: INMARSAT-C ship earth station and INMARSAT enhanced group call (EGC) equipment – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results.*

International NAVTEX Service

24 A NAVTEX receiver shall

(a) meet the standards set out in International Maritime Organization Resolution

(i) A.525(13), entitled *Performance Standards for Narrow-Band Direct Printing Telegraph Equipment for the Reception of Navigational and Meteorological Warnings and Urgent Information to Ships*, and

(ii) A.694(17), entitled *General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids*; and

(b) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in standard

(i) IEC 1097-6 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) – Part 6: Narrowband direct-printing telegraph equipment for the reception of navigational and meteorological warnings and urgent information to ships (NAVTEX) – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, or

(ii) ETS 300 065 of the European Telecommunications Standards Institute, entitled *Radio Equipment and Systems (RES); Narrow-band direct-printing telegraph equipment for receiving meteorological or navigational information (NAVTEX) – Technical characteristics and methods of measurement.*

b) être homologué, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans la norme CEI 1097-4 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) – Partie 4 : Stations terriennes de navire INMARSAT de type C et matériel INMARSAT d'appel de groupe amélioré (AGA) – Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles.*

Service navtex international

24 Le récepteur NAVTEX doit :

a) être conforme aux normes énoncées dans les résolutions suivantes de l'Organisation maritime internationale :

(i) la résolution A.525(13) intitulée *Normes de fonctionnement du matériel télégraphique à impression directe à bande étroite pour la réception d'avertissements concernant la météorologie et la navigation et de renseignements urgents destinés aux navires*,

(ii) la résolution A.694(17) intitulée *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*;

b) être homologué, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans l'une ou l'autre des normes suivantes :

(i) la norme CEI 1097-6 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) – Partie 6 : Matériel télégraphique à impression directe à bande étroite pour la réception d'avertissements en météorologie et navigation, et de renseignements urgents destinés aux navires (NAVTEX) – Exigences techniques et opérationnelles, méthodes d'essai et résultats exigibles*,

(ii) la norme ETS 300 065 de l'Institut européen des normes de télécommunications intitulée *Radio Equipment and Systems (RES); Narrow-band direct-printing telegraph equipment for receiving meteorological or navigational information (NAVTEX) – Technical characteristics and methods of measurement.*

EPIRB

25 (1) Subject to subsection (2), an EPIRB shall meet the requirements prescribed in any one of paragraphs (a) to (c):

(a) the EPIRB shall

(i) meet the applicable standards set out in International Maritime Organization Resolution

(A) A.810(19), entitled *Performance Standards for Float-Free Satellite Emergency Position-Indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating on 406 MHz*, and

(B) A.662(16), entitled *Performance Standards for Float-Free Release and Activation Arrangements for Emergency Radio Equipment*,

(ii) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in standard

(A) IEC 1097-2 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) — Part 2: COSPAS-SARSAT EPIRB — Satellite emergency position indicating radio beacon operating on 406 MHz — Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, or

(B) ETS 300 066 of the European Telecommunications Standards Institute, entitled *Radio Equipment and Systems (RES); Float-free maritime satellite Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRB's) operating on 406,025 MHz; Technical characteristics and methods of measurement*, and

(iii) be type-approved by COSPAS-SARSAT as having passed the tests set out in *COSPAS-SARSAT 406 MHz Distress Beacon Type Approval Standard, C/S T.007*;

(b) the EPIRB shall

(i) meet the applicable standards set out in International Maritime Organization Resolution

(A) A.812(19), entitled *Performance Standards for Float-Free Satellite Operating through the Geostationary Inmarsat Satellite System on 1.6 GHz*, if the ship is equipped with an MF/HF radio installation, and

Rls

25 (1) Sous réserve du paragraphe (2), toute RLS doit satisfaire à l'une ou l'autre des exigences prévues aux alinéas a), b) ou c) :

a) elle doit :

(i) être conforme aux normes applicables énoncées dans les résolutions suivantes de l'Organisation maritime internationale :

(A) la résolution A.810(19) intitulée *Normes de fonctionnement des radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant par satellite à 406 MHz*,

(B) la résolution A.662(16) intitulée *Normes de fonctionnement des dispositifs permettant au matériel radioélectrique de secours de se dégarer pour surnager librement et de se mettre en marche*,

(ii) être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans l'une ou l'autre des normes suivantes :

(A) la norme CEI 1097-2 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMD-SM) — Partie 2 : Radiobalises de localisation des sinistres (EPIRB/RLS) fonctionnant à 406 MHz par l'intermédiaire des satellites du système COSPAS-SARSAT-Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,

(B) la norme ETS 300 066 de l'Institut européen des normes de télécommunications intitulée *Radio Equipment and Systems (RES); Float-free maritime satellite Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) operating on 406,025 MHz; Technical characteristics and methods of measurement*.

(iii) avoir reçu l'homologation de type de COSPAS-SARSAT après avoir réussi les essais énoncés dans la norme intitulée *COSPAS-SARSAT 406 MHz Distress Beacon Type Approval Standard, C/S T.007*;

b) elle doit :

(i) être conforme aux normes applicables énoncées dans les résolutions suivantes de l'Organisation maritime internationale :

(B) A.662(16), entitled *Performance Standards for Float-Free Release and Activation Arrangements for Emergency Radio Equipment*, and

(ii) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in standard IEC 1097-5 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) – Part 5: Inmarsat-E – Emergency position indicating radio beacon (EPIRB) operating through the Inmarsat System – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*; or

(c) the EPIRB shall

(i) meet the standards set out in TP 4522 of the Department of Transport, entitled *Performance Standard for 406 MHz Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB) Class I and II*, if the EPIRB was approved by the Department of Industry before April 1, 2001, and

(ii) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests required by the standard set out in TP 4522.

(2) The requirements respecting the float-free release and activation arrangements do not apply in respect of an EPIRB

(a) on board a ship that has a gross tonnage of less than 15 tons and is not a tug; or

(b) required on board the ship under the *Life Saving Equipment Regulations*, the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* or the *Fishing Vessel Safety Regulations*.

SOR/2003-386, s. 5(F); SOR/2016-163, s. 41.

26 An EPIRB transmitting on frequency 406 MHz shall have its digital message coded in the format of the Serialized User Protocol developed by COSPAS-SARSAT and registered by the owner of the ship with the Canadian

(A) la résolution A.812(19) intitulée *Normes de fonctionnement des radiobalises de localisation des sinistres par satellite pouvant surnager librement et émettant à 1,6 GHz par l'intermédiaire des satellites géostationnaires du système INMARSAT*, si le navire est pourvu d'une installation radio MF/HF,

(B) la résolution A.662(16) intitulée *Normes de fonctionnement des dispositifs permettant au matériel radioélectrique de secours de se dégager pour surnager librement et de se mettre en marche*,

(ii) être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans la norme CEI 1097-5 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) – Partie 5 : INMARSAT-E Balises radioélectriques de position de détresse du système INMARSAT – Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés*;

c) elle doit :

(i) être conforme à la norme énoncée dans la TP 4522 du ministère des Transports intitulée *Norme de performance des radiobalises de localisation des sinistres à satellite (RLS) sur la fréquence 406 MHz classes I et II*, si la RLS était homologuée par le ministère de l'Industrie comme étant conforme à cette norme avant le 1^{er} avril 2001,

(ii) être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans la TP 4522.

(2) Les exigences relatives aux dispositifs permettant au matériel radioélectrique de secours de se dégager pour surnager librement et se mettre en marche ne s'appliquent pas à l'égard d'une RLS qui, selon le cas :

a) est à bord d'un navire qui a une jauge brute inférieure à 15 tonneaux et qui n'est pas un remorqueur;

b) est exigée à bord du navire en application du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* ou du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*.

DORS/2003-386, art. 5(F); DORS/2016-163, art. 41.

26 Toute RLS qui transmet sur la fréquence 406 MHz doit avoir son code de message numérique dans la forme du protocole d'utilisateur sérialisé mis au point par COSPAS/SARSAT et inscrit par le propriétaire du navire dans

Beacon Registry maintained by the National Search and Rescue Secretariat of the Department of National Defence.

27 (1) The automatic release mechanism of an EPIRB shall be marked with the replacement date determined by the manufacturer and be replaced on or before that date in accordance with the manufacturer's instructions.

(2) The battery of an EPIRB shall be replaced by its manufacturer or the manufacturer's authorized agent

- (a)** after the use of the EPIRB in an emergency;
- (b)** after an inadvertent activation of the EPIRB for a period of unknown duration;
- (c)** during an inspection or testing of the EPIRB, if required; and
- (d)** on or before the expiry date indicated on the battery.

SARTs

28 A SART shall

(a) meet the standards set out in International Maritime Organization Resolution A.802(19), entitled *Performance Standards for Survival Craft Radar Transponders for Use in Search and Rescue Operations*; and

(b) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in standard

(i) IEC 1097-1 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) — Part 1: Radar transponder — Marine search and rescue (SART) — Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, or

(ii) I-ETS 300 151 of the European Telecommunications Standards Institute, entitled *Radio Equipment and Systems (RES); 9 GHz radar transponders for use in search and rescue operations Technical characteristics and methods of measurement*.

SOR/2006-291, s. 6.

le Registre canadien des radiobalises tenu par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage du ministère de la Défense nationale.

27 (1) Le dispositif de dégagement automatique d'une RLS doit comporter la date de remplacement établie par le fabricant indiquée sur le dispositif et être remplacé au plus tard à cette date conformément aux instructions du fabricant.

(2) La batterie placée dans une RLS doit être remplacée par son fabricant ou son agent autorisé dans les cas suivants :

- a)** après l'utilisation de la RLS en cas d'urgence;
- b)** après la mise en marche accidentelle, de durée inconnue, de la RLS;
- c)** s'il y a lieu, lors de l'inspection ou de l'essai de la RLS;
- d)** au plus tard à la date d'expiration indiqué sur la batterie.

Répondeurs sar

28 Tout répondeur SAR doit :

a) être conforme aux normes énoncées dans la résolution A.802(19) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Normes de fonctionnement des répondeurs radar pour embarcations et radeaux de sauvetage destinés à être utilisés lors des opérations de recherche et de sauvetage*;

b) être homologué, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans l'une ou l'autre des normes suivantes :

(i) la norme CEI 1097-1 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) — Partie 1 : Répondeur radar — Recherche et sauvetage maritime (SAR) — Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,

(ii) la norme I-ETS 300 151 de l'Institut européen des normes de télécommunications intitulée *Radio Equipment and Systems (RES); 9 GHz radar transponders for use in search and rescue operations — Technical characteristics and methods of measurement*.

DORS/2006-291, art. 6.

29 The battery of a SART shall be replaced by the manufacturer of the SART or the manufacturer's authorized agent, on or before the expiry date indicated on the battery, by a battery with an expiry date that is at least two years after the date of replacement.

Survival Craft VHF Radiotelephone Apparatus

30 (1) A survival craft VHF radiotelephone apparatus with which a ship is equipped under the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* shall

(a) meet the standards set out in the applicable annex to International Maritime Organization Resolution A.809(19), entitled *Performance Standards for Survival Craft Two-Way VHF Radiotelephone Apparatus*, as follows:

- (i) Annex 1, in the case of a portable apparatus, and
- (ii) Annex 2, in the case of a fixed apparatus;

(b) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in

(i) Clause 5 of Part 12 of standard IEC 1097-12 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) — Part 12: Survival craft portable two-way VHF radiotelephone apparatus — Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, or

(ii) standard I-ETS 300 225 of the European Telecommunications Standards Institute, entitled *Radio Equipment and Systems (RES); Technical characteristics and methods of measurement for survival craft portable VHF radiotelephone apparatus*; and

(c) be able to transmit and receive communications on

(i) the distress and safety frequency of 156.8 MHz (channel 16), and

(ii) the primary inter-ship safety communication frequency of 156.3 MHz (channel 6).

(2) Paragraph (1)(a) does not apply in respect of a survival craft VHF radiotelephone apparatus that meets the

29 La batterie d'un répondeur SAR doit être remplacée, au plus tard à la date d'expiration indiquée sur la batterie, par le fabricant du répondeur SAR ou son agent autorisé, par une batterie dont la date d'expiration suit d'au moins deux ans la date de remplacement.

Radiotéléphones vhf pour bateaux de sauvetage

30 (1) Tout radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage qui est à bord d'un navire en application du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* doit :

(a) être conforme aux normes énoncées à l'annexe applicable de la résolution A.809(19) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Normes de fonctionnement des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques pour embarcations et radeaux de sauvetage*:

- (i) dans le cas d'un appareil portable, l'annexe 1,
- (ii) dans le cas d'un appareil fixe, l'annexe 2;

(b) être homologué, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans l'une ou l'autre des normes suivantes :

(i) la clause 5 de la partie 12 de la norme CEI 1097-12 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) — Partie 12 : Radiotéléphone émetteur-récepteur portable VHF pour embarcation de sauvetage — Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés*,

(ii) la norme I-ETS 300 225 de l'Institut européen des normes de télécommunications intitulée *Radio Equipment and Systems (RES); Technical characteristics and methods of measurement for survival craft portable VHF radiotelephone apparatus*;

(c) être capable de transmettre et de recevoir des communications sur les fréquences suivantes :

(i) la fréquence de détresse et de sécurité de 156,8 MHz (voie 16),

(ii) la fréquence principale pour les communications de sécurité entre les navires de 156,3 MHz (voie 6).

(2) L'alinéa (1)a ne s'applique pas aux radiotéléphones VHF pour bateaux de sauvetage suivants s'ils satisfont

performance standards set out in the annexes to International Maritime Organization Resolution A.762(18), entitled *Performance Standards for Survival Craft Two-way VHF Radiotelephone Apparatus* and one of the following conditions:

- (a) it was on board a Safety Convention ship before November 23, 1996 and continues to be on board the same ship; or
- (b) it was on board a ship that is not a Safety Convention ship before June 1, 1997 and continues to be on board the same ship.

(3) A battery used to power a VHF radiotelephone apparatus shall

- (a) if the battery is non-rechargeable, be replaced, on or before the expiry date indicated on the battery, with a battery that has an expiry date that is at least two years after the date of replacement; or
- (b) if the battery is rechargeable, be maintained in a fully charged condition while the ship is at sea and the VHF radiotelephone is not being used for communication purposes.

SOR/2006-291, s. 7(F).

31 No person shall equip a survival craft with a fixed VHF radiotelephone apparatus unless the survival craft

- (a) is equipped with a cabin that is large enough to accommodate the apparatus and the person using it; and
- (b) if the antenna of the apparatus is separately mounted, is provided with a device for installing and securing the antenna in its operating position.

Search and Rescue VHF Radio Direction-finding Equipment

32 Search and rescue VHF radio direction-finding equipment shall

- (a) be capable of receiving amplitude-modulated signals on frequency 121.5 MHz;
- (b) be capable of receiving frequency or phase-modulated signals on frequency 156.8 MHz (channel 16);

aux normes de fonctionnement énoncées dans les annexes de la résolution A.762(18) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Normes de fonctionnement des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques pour embarcations et radeaux de sauvetage* et à conditions que :

- a) les radiotéléphones VHF qui, avant le 23 novembre 1996, étaient à bord d'un navire ressortissant à la Convention de sécurité, soient encore à bord de ce navire;
- b) les radiotéléphones VHF qui, avant le 1^{er} juin 1997, était à bord d'un navire ne ressortissant pas à la Convention de sécurité, soient encore à bord de ce navire.

(3) La batterie qui alimente le radiotéléphone VHF doit :

- a) dans le cas où elle n'est pas rechargeable, être remplacée, au plus tard à la date d'expiration indiquée sur la batterie, par une batterie dont la date d'expiration suit d'au moins deux ans la date de remplacement;
- b) dans le cas où elle est rechargeable, être maintenue à pleine charge tant que le navire est en mer et que le radiotéléphone VHF n'est pas utilisé pour effectuer des communications.

DORS/2006-291, art. 7(F).

31 Il est interdit d'installer à bord d'un bateau de sauvetage un radiotéléphone VHF fixe, sauf si le bateau de sauvetage :

- a) d'une part, est muni d'une cabine assez grande pour recevoir le radiotéléphone et la personne pour le faire fonctionner;
- b) d'autre part, dans le cas où l'antenne du radiotéléphone est montée séparément, le bateau de sauvetage est pourvu d'un dispositif permettant l'installation et la fixation de l'antenne en position de service.

Matériel radiogoniométrique vhf de recherche et sauvetage

32 Le matériel radiogoniométrique VHF de recherche et sauvetage doit satisfaire aux exigences suivantes :

- a) pouvoir recevoir des signaux modulés en amplitude à une fréquence de 121,5 MHz;
- b) pouvoir recevoir des signaux modulés en fréquence ou en phase à une fréquence de 156,8 MHz (voie 16);

(c) provide an automatic indication-of-direction signal that is received when the source of the signal is located within an arc of 30° on either side of the ship's bow;

(d) provide an automatic indication-of-direction signal that is received with an absolute accuracy of one degree, under static conditions, when the source of the signal is located directly off the ship's bow;

(e) have a minimum sensitivity of two microvolts per metre;

(f) have an adjacent channel selectivity of more than 70 dB; and

(g) be fitted with an antenna that is

(i) located so as to minimize the reception of interfering signals originating from the ship on which it is installed, and

(ii) erected on top of other structures and in such a manner relative to nearby conductors or conductive surfaces as to satisfy the requirements of paragraphs (c) and (d).

(c) fournir une indication automatique de la direction du signal reçu lorsque la source du signal est située à l'intérieur d'un arc de 30° d'un côté ou de l'autre côté de la proue du navire;

(d) fournir une indication automatique de la direction du signal reçu avec une marge d'erreur absolue de un degré, dans des conditions statiques, lorsque la source du signal est située directement en ligne avec la proue du navire;

(e) avoir une sensibilité minimale de deux microvolts-mètres;

(f) avoir une sélectivité dans la voie adjacente supérieure à 70 dB;

(g) être muni d'une antenne qui satisfait aux conditions suivantes :

(i) elle est placée de façon à réduire la réception des signaux brouilleurs provenant du navire sur lequel elle est installée,

(ii) elle est montée sur d'autres structures et, par rapport aux conducteurs ou surfaces conductrices avoisinants, de façon à satisfaire aux exigences visées aux alinéas c) et d).

Operation of Ship Stations

33 A ship station shall be operated in accordance with the *International Radio Regulations*.

34 Every ship shall have on board the number of radio operators that is required by the *Crewing Regulations*, and the radio operators shall hold the qualifications for operating a ship station prescribed in those Regulations.

35 Except in a case of distress, no ship station shall radiate more power than the power required to ensure clear communication.

36 (1) Subject to subsection (2) and except in a case of distress, no person shall use a ship station on board a non-Canadian warship while the warship is lying in a Canadian harbour.

(2) The master of a non-Canadian warship may request permission to use a ship station on board the warship from the Senior Naval Officer at or near the harbour in which the ship is lying or, if there is no such officer or if that officer is not available, from a radio inspector.

Utilisation des stations de navire

33 Toute station de navire doit être utilisée conformément au *Règlement international des radiocommunications*.

34 Tout navire doit avoir à bord le nombre d'opérateurs radio qui est prévu au *Règlement sur l'armement en équipage des navires* et les opérateurs radio doivent posséder les qualifications qui y sont prévues pour utiliser une station de navire.

35 Une station de navire ne doit pas rayonner plus de puissance que celle qui est nécessaire pour assurer des communications claires, sauf en cas de détresse.

36 (1) Sous réserve du paragraphe (2) et sauf en cas de détresse, il est interdit d'utiliser toute station de navire à bord d'un navire de guerre non canadien durant le séjour du navire dans un havre situé au Canada.

(2) Le capitaine d'un navire de guerre non canadien peut demander la permission d'utiliser la station de navire à bord du navire à l'officier principal de la marine au havre ou près du havre où se trouve le navire ou, s'il n'y pas un

(3) Permission requested under subsection (2) shall be granted if, in the request, the master states

- (a)** the frequencies to be used;
- (b)** the means of transmissions proposed;
- (c)** the times and duration of the proposed transmission of signals; and
- (d)** maximum power proposed to be used.

Signals and Alerts

37 (1) The distress signal or distress alert prescribed by the *International Radio Regulations* shall be used when a ship or a person is in serious and imminent danger that calls for immediate assistance. This subsection does not prohibit any ship, survival craft or person in distress from using any other signal to make known their position and obtain help.

(2) The urgency signal or urgency alert prescribed by the *International Radio Regulations* shall be used when a ship other than a ship referred to in subsection (1) requires assistance or when there is reason to issue a warning that the ship may transmit a distress signal or distress alert at a later time.

(3) A person who has inadvertently transmitted a distress signal or distress alert from a ship, or after transmitting the signal or alert, determines that assistance is no longer required, shall immediately cancel that signal or alert in accordance with the instructions set out in the appendix to International Maritime Organization Resolution A.814(19) entitled *Guidelines for the Avoidance of False Distress Alerts*.

SOR/2006-291, s. 8(F).

Information Respecting Dangers to Navigation

38 [Repealed, SOR/2005-137, s. 1]

tel officier ou si cet officier n'est pas disponible, à l'inspecteur radio.

(3) La permission visée au paragraphe (2) est accordée si le capitaine du navire indique dans sa demande les renseignements suivants :

- a)** les fréquences qui seront utilisées;
- b)** les moyens de transmissions prévus;
- c)** les heures et la durée de la transmission projetée des signaux;
- d)** l'énergie maximale prévue être utilisée.

Signaux et alertes

37 (1) Le signal de détresse ou l'alerte de détresse prévu par le *Règlement international des radiocommunications* est utilisé lorsqu'un navire ou une personne se trouve dans une situation de danger grave et imminente qui nécessite une assistance immédiate. La présente disposition n'a pas pour effet d'interdire, dans une situation de détresse, à un navire, à un bateau de sauvetage ou à une personne d'utiliser tout autre signal pour transmettre sa position et obtenir de l'aide.

(2) Le signal d'urgence ou l'alerte d'urgence prévu par le *Règlement international des radiocommunications* est utilisé lorsqu'un navire, autre qu'un navire visé au paragraphe (1), a besoin d'assistance ou qu'il y a lieu d'émettre un avertissement portant que le navire peut émettre plus tard le signal de détresse ou l'alerte de détresse.

(3) La personne qui émet un signal de détresse ou une alerte de détresse par inadvertance depuis un navire ou qui détermine, après la transmission du signal ou de l'alerte, que le navire n'a plus besoin d'assistance doit annuler immédiatement le signal ou l'alerte conformément aux instructions figurant à l'annexe de la résolution A.814(19) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Directives à suivre pour éviter les fausses alertes de détresse*.

DORS/2006-291, art. 8(F).

Renseignements relatifs aux dangers de la navigation

38 [Abrogé, DORS/2005-137, art. 1]

Time

39 (1) A person using a ship station shall, when stating the time during voice communications on a ship that is engaged on

- (a)** an international voyage, observe coordinated universal time (UTC);
- (b)** a voyage in the Great Lakes Basin, observe Eastern Standard Time; and
- (c)** any other type of voyage, observe the local time of the area in which the ship is navigating.

(2) A radio operator using a ship station shall, when stating the time, use the 24-hour system expressed by means of four figures from 00:01 to 24:00 followed by the time zone identifier.

Position Reporting

40 (1) The master of a ship engaged on a voyage of more than 24 hours duration shall transmit voyage reports to AMVER, if the ship proceeds beyond

- (a)** the VHF coverage area and the MF coverage area;
- (b)** a sea area A1 and the MF coverage area; or
- (c)** the waters of
 - (i)** Hudson Bay,
 - (ii)** Ungava Bay, or
 - (iii)** James Bay.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of

- (a)** a fishing vessel engaged in fishing; or
- (b)** a government ship engaged in law enforcement duties.

Radio Log

41 (1) A ship shall have on board a radio log in which the radio operator of the ship station records

- (a)** the following information in respect of the ship:

Heure

39 (1) Toute personne qui utilise une station de navire doit, lorsqu'elle indique l'heure lors d'une communication vocale, indiquer l'heure de l'une des manières suivantes, selon le cas :

- a)** si le navire effectue un voyage international, le temps universel coordonné (UTC);
- b)** si le navire effectue un voyage dans le bassin des Grands Lacs, l'heure normale de l'Est;
- c)** si le navire effectue tout autre voyage, l'heure locale de la zone où le navire navigue.

(2) Un opérateur radio qui utilise une station de navire doit, lorsqu'il indique l'heure, utiliser le système de 24 heures sous forme d'un groupe de quatre chiffres allant de 00:01 à 24:00, suivi de l'indicateur du fuseau horaire.

Rapports de position des navires

40 (1) Le capitaine d'un navire naviguant plus de 24 heures doit faire un rapport de voyage à AMVER, lorsque le navire évolue au-delà, selon le cas :

- a)** de la zone VHF et de la zone MF;
- b)** de la zone océanique A1 et de la zone MF;
- c)** des eaux :
 - (i)** de la baie d'Hudson;
 - (ii)** de la baie d'Ungava;
 - (iii)** de la baie James.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux navires suivants :

- a)** les bateaux de pêche en train de pêcher;
- b)** les navires d'État affectés à des missions d'application des lois.

Livret de radio

41 (1) Tout navire doit avoir à bord un livret de radio dans lequel l'opérateur radio de la station de navire consigne les renseignements suivants :

- (i)** its name,
 - (ii)** its registration number,
 - (iii)** its port of registry,
 - (iv)** its gross tonnage,
 - (v)** its radio call sign,
 - (vi)** its maritime mobile service identity number, and
 - (vii)** any other information serving to identify it;
- (b)** the period covered by the radio log;
- (c)** the time of each entry made in the radio log, stated in accordance with section 39;
- (d)** a summary of all radio communications, including the date, time, frequency used and details with respect to
- (i)** distress and urgency communications,
 - (ii)** safety communications respecting the ship,
 - (iii)** abnormal radio propagation conditions that may reduce the effectiveness of the ship station, and
 - (iv)** any other important service incident;
- (e)** the names of the radio operators, the dates each operator is on board and the name of each certificate that each radio operator holds;
- (f)** the name of the radio operator designated for operating the radio equipment during emergencies as required by the *Crewing Regulations*;
- (g)** the date and time a check, test or inspection required by these Regulations was carried out and the results obtained including, for each day that the ship is at sea,
- (i)** the operating condition of the radio equipment determined by normal communication or a test call, as well as the position of the ship at the time the determination is made,
 - (ii)** the assessment of the reserve source of energy, and
 - (iii)** if any of the radio equipment is found not to be in working order, a notation that the master was informed;
- a)** les renseignements relatifs au navire :
- (i)** son nom,
 - (ii)** son numéro d'immatriculation,
 - (iii)** son port d'immatriculation,
 - (iv)** sa jauge brute,
 - (v)** son indicatif d'appel radio,
 - (vi)** son numéro d'identification du service mobile maritime,
 - (vii)** tout autre renseignement qui permet l'identification du navire;
- b)** la période visée par le livret de radio;
- c)** l'heure à laquelle chaque renseignement est consigné dans le livret de radio conformément à l'article 39;
- d)** un résumé des communications radio, y compris la date, l'heure, les détails et les fréquences utilisées concernant :
- (i)** les communications de détresse et d'urgence,
 - (ii)** les communications de sécurité concernant le navire,
 - (iii)** les conditions anormales de propagation radio-électrique pouvant diminuer l'efficacité de la station de navire,
 - (iv)** tout autre incident de service d'importance;
- e)** le nom des opérateurs radio, y compris les dates de leur séjour à bord du navire et le nom des certificats dont ils sont titulaires;
- f)** le nom de l'opérateur radio désigné pour faire fonctionner l'équipement de radiocommunication en cas d'urgence tel qu'il est prévu au *Règlement sur l'armement en équipage des navires*;
- g)** la date et l'heure des vérifications, essais et inspections exigés par le présent règlement, ainsi que les résultats obtenus notamment, pour chaque jour où le navire est en mer :
- (i)** l'état de fonctionnement de l'équipement de radiocommunication déterminé au moyen de communications ordinaires ou d'essais, ainsi que la position du navire au moment où la détermination est faite,

(h) the position of the ship indicated in each voyage report transmitted to AMVER and the time that the ship was at the reported position;

(i) the time of an inadvertent transmission of a distress, urgency or safety communication and the time and method of its cancellation;

(j) the date, time and details of any significant maintenance carried out on the ship station, including the name of the person or the company that performed the maintenance tasks; and

(k) any corrective action taken to remedy any deficiency in the radio equipment required by these Regulations.

(2) The radio operator making an entry in a radio log shall initial the entry.

(3) The radio log shall be located at the main operating position of the ship station while the ship is at sea.

(4) The radio log shall be kept in its original form

(a) on board the ship for a period of not less than one month after the date of the last entry; and

(b) in a place accessible to a radio inspector for a minimum period of twelve months, which period includes the period referred to in paragraph (a).

Watches

42 (1) A ship at sea that is equipped with any of the following types of radio equipment shall maintain a continuous watch in accordance with subsection 15(2), paragraph 17(b), subsection 19(2) and paragraph 22(1)(b) on the frequencies specifically assigned for the transmission of maritime safety information appropriate to the time of day, the position of the ship and the equipment carried:

(a) a VHF radio installation;

(b) an MF radio installation;

(c) an MF/HF radio installation;

(ii) l'évaluation de la source d'énergie de réserve,

(iii) le cas échéant, le fait que le capitaine a été informé de la découverte de toute pièce d'équipement radio en mauvais état de fonctionnement;

h) la position du navire indiquée dans chaque rapport de voyage transmis à AMVER et l'heure à laquelle il occupait cette position;

i) l'heure de toute communication de détresse, d'urgence ou de sécurité transmise par erreur, y compris l'heure et les moyens utilisés pour annuler la communication;

j) la date, l'heure et les détails des travaux d'entretien importants effectués à bord de la station de navire, y compris le nom de la personne ou de la société qui a effectué les travaux d'entretien;

k) toute mesure corrective prise pour corriger une défaillance de l'équipement de radiocommunication exigé en vertu du présent règlement.

(2) L'opérateur radio qui fait une inscription dans un livret de radio doit la parapher.

(3) Le livret de radio est conservé au poste principal de la station de navire durant le séjour du navire en mer.

(4) Le livret de radio est conservé dans sa forme originale :

a) à bord du navire durant une période minimale de un mois à compter de la date de la dernière inscription;

b) à un endroit accessible à un inspecteur de radio, durant une période minimale de 12 mois, comprenant la période visée à l'alinéa a).

Période d'écoute

42 (1) Tout navire muni de l'un des types d'équipement de radiocommunication suivants doit, lorsqu'il navigue, assurer une veille permanente conformément au paragraphe 15(2), à l'alinéa 17b), au paragraphe 19(2) et à l'alinéa 22(1)b), sur les fréquences réservées pour la transmission des renseignements sur la sécurité maritime en fonction de l'heure, de la position du navire et de l'équipement à bord du navire :

a) une installation radio VHF;

b) une installation radio MF;

c) une installation radio MF/HF;

- (d) an INMARSAT ship earth station;
- (e) a NAVTEX receiver;
- (f) enhanced group call equipment; and
- (g) radio equipment capable of transmitting and receiving communications using NBDP.

(2) A ship equipped with an MF/HF radio installation may keep the continuous watch by means of a scanning receiver.

43 A ship shall keep a VHF radiotelephone watch in accordance with the *VHF Practices and Procedures Regulations*.

Reserve Source of Energy

44 (1) On a passenger ship, a tow-boat or a ship of 20 m or more in length that is required to have a reserve source of energy under section 22 of the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the reserve source of energy shall be capable of

- (a) being used immediately in the event of a failure of the main source of electrical energy; and
- (b) simultaneously operating
 - (i) the VHF radiotelephone,
 - (ii) the lighting required by paragraph 22(1)(b) of the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, to be supplied by the reserve source of energy, and
 - (iii) one of the installations required by paragraph 10(1)(a), (b) or (c) of the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, as appropriate for the sea area in which the ship is navigating.

(2) The reserve source of energy shall have a capacity to provide electrical energy for

- (a) one hour, if the radio equipment is provided with an emergency source of electrical power that meets the standards set out in TP 127 of the Department of Transport, entitled *Ship Electrical Standards*; and
- (b) six hours, in any other case.

- d) une station terrienne de navire INMARSAT;
- e) un récepteur NAVTEX;
- f) un équipement d'appel de groupe amélioré;
- g) un équipement de radiocommunication permettant la transmission et la réception des communications au moyen de l'IDBE.

(2) Les navires munis d'une installation radio MF/HF peuvent assurer la veille permanente au moyen d'un récepteur à balayage.

43 Les navires doivent assurer une veille radiotéléphonique VHF conformément au *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF*.

Source d'énergie de réserve

44 (1) Si un navire à passagers, un bâtiment remorqueur ou un navire de 20 m ou plus de longueur, est tenu d'avoir une source d'énergie de réserve en application de l'article 22 du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, la source d'énergie de réserve de celui-ci doit pouvoir :

- a) être mise immédiatement en service en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale;
- b) alimenter simultanément :
 - (i) le radiotéléphone VHF,
 - (ii) l'éclairage exigé au paragraphe 22(1)(b) du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)* qui sera alimenté par la source d'énergie de réserve,
 - (iii) l'une des installations exigées aux alinéas 10(1)a), b) ou c) du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, en fonction de la zone océanique où le navire navigue.

(2) La source d'énergie de réserve doit avoir une capacité permettant de fournir de l'énergie électrique pendant l'une des périodes suivantes :

- a) une heure, si l'équipement radio est alimenté par une source d'alimentation électrique de secours conforme aux normes énoncées dans la TP 127 intitulée *Normes d'électricité régissant les navires* du ministère des Transports;
- b) six heures, dans tous les autres cas.

(3) The electrical capacity of the reserve source of energy under distress conditions shall, for the period prescribed in subsection (2), be equal to the aggregate of

- (a)** one half of the electrical capacity necessary for the transmission of communications,
- (b)** the electrical capacity necessary for the continuous reception of communications, and
- (c)** the electrical capacity necessary for the continuous operation of any additional radio equipment or lighting connected to that reserve source of energy.

(4) The reserve source of energy shall be independent of the propelling power of the ship and the ship's electrical system.

(5) The reserve source of energy shall, for a period prescribed in subsection (2), be capable of simultaneously supplying energy

- (a)** to all ship stations and radio equipment that can be connected to the reserve source of energy at the same time; or
- (b)** if only one ship station or item of radio equipment can be connected to the reserve source of energy at the same time as a VHF radiotelephone, to the ship station or radio equipment that uses the most power.

(6) The reserve source of energy shall be used to supply the electrical lighting for a ship station or an item of radio equipment unless the electrical lighting has an independent source of energy that meets the minimum capacity requirements.

45 (1) If the reserve source of energy consists of rechargeable batteries, a ship station shall have

- (a)** a means of recharging the batteries to the minimum capacity required within 10 hours; or
- (b)** for a ship that is less than 20 m in length, a reserve battery of a capacity sufficient for the duration of the voyage.

(2) Rechargeable batteries that constitute the reserve source of energy for a ship station shall be installed so that they

(3) La charge électrique que doit fournir la source d'énergie de réserve en cas de détresse, pour la période visée au paragraphe (2), doit correspondre à la somme des éléments suivants :

- a)** la moitié de la charge électrique nécessaire à la transmission des communications;
- b)** la charge électrique nécessaire à la réception continue des communications;
- c)** la charge électrique nécessaire pour l'utilisation continue de tout équipement radio ou dispositif d'éclairage supplémentaires raccordés à cette source d'énergie de réserve.

(4) La source d'énergie de réserve doit être indépendante de la puissance propulsive du navire et du réseau électrique du navire.

(5) La source d'énergie de réserve doit, pendant les périodes visées au paragraphe (2), pouvoir alimenter simultanément :

- a)** soit toutes les stations de navires et l'équipement radio qui peuvent être raccordés simultanément à la source d'énergie de réserve;
- b)** soit la station de navire ou l'équipement radio qui consomme le plus d'énergie électrique, dans le cas où il n'est possible de raccorder simultanément avec l'installation radio VHF qu'une seule station de navire ou un seul équipement radio à la source d'énergie de réserve.

(6) La source d'énergie de réserve doit être utilisée pour fournir l'éclairage électrique à la station de navire ou à l'équipement radio à moins que l'éclairage électrique ne soit pourvu d'une source d'énergie électrique indépendante qui satisfait aux exigences relatives à la capacité minimale.

45 (1) Lorsque la source d'énergie de réserve est constituée de batteries rechargeables, la station de navire doit être munie :

- a)** soit d'un dispositif pour recharger les batteries dans un délai de 10 heures, jusqu'à la capacité minimale de la source d'énergie requise;
- b)** soit, dans le cas d'un navire de moins de 20 m de longueur, d'une batterie de réserve de capacité suffisante pour la durée du voyage.

(2) Les batteries rechargeables qui constituent la source d'énergie de réserve d'une station de navire doivent être installées de manière à :

(a) are maintained at all times at the temperature specified by the manufacturer of the batteries; and

(b) provide, when fully charged, the minimum number of hours of operation required by subsection 44(2), regardless of meteorological conditions.

(3) If a ship station requires an uninterrupted input of data from the ship's navigational receiver in order to function properly, the means to ensure the continuous input of the data shall be provided in the event of a failure of the ship's main or emergency source of electrical energy.

Assessments and Tests

46 A radio operator shall, before a ship undertakes a voyage, ensure that the radio equipment is in proper operating condition and that all documents and publications required by section 17 of the *Ship Station (Radio) Regulations* are on board the ship.

47 (1) A radio operator shall, while a ship is at sea,

(a) daily, assess the operating condition of a ship station; and

(b) subject to subsection (2), in the case of a VHF radio installation, MF radio installation and MF/HF radio installation, weekly, assess, by the means of normal communications or by a test call carried out within the communication range of either a ship station or a coast station that is capable of transmitting and receiving communications using DSC, the operating condition of the radio installation.

(2) When, for longer than a week, a ship has been out of the communication range of a ship station or a coast station that is capable of transmitting and receiving communications using DSC, a radio operator shall make the test call at the first opportunity after the ship is within the communication range of a coast station in order to assess the operating condition of the radio installation.

(3) A radio operator shall, when testing the operating condition of a ship station transmitter, use the antenna normally used for the transmitter.

a) d'une part, demeurer de façon continue à la température spécifiée par le fabricant des batteries;

b) d'autre part, fournir, lorsqu'elles sont à pleine charge, le nombre minimal d'heures de fonctionnement exigé par le paragraphe 44(2), quelles que soient les conditions météorologiques.

(3) Toute station de navire qui a besoin de recevoir de façon continue des données à partir d'un récepteur de navigation du navire pour fonctionner correctement doit être munie de moyens pour assurer, en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale ou de secours du navire, la transmission continue de ces données.

Évaluations et vérifications

46 L'opérateur radio doit, avant d'entreprendre un voyage, veiller à ce que l'équipement de radio soit en bon état de fonctionnement et que les documents et publications exigés par l'article 17 du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)* soient à bord du navire.

47 (1) L'opérateur radio doit, lorsque le navire est en mer :

a) évaluer quotidiennement l'état de fonctionnement de la station de navire;

b) sous réserve du paragraphe (2), dans le cas d'une installation radio VHF, d'une installation radio MF ou d'une installation radio MF/HF, évaluer hebdomadairement l'état de fonctionnement de l'installation radio au moyen de communications ordinaires ou d'un appel d'essai effectué à portée de communication d'une station côtière ou d'une station de navire qui peuvent transmettre et recevoir des communications au moyen de l'ASN.

(2) Lorsqu'un navire se trouve, durant plus d'une semaine, hors de portée de communication d'une station côtière ou d'une station de navire qui peut transmettre et recevoir des communications au moyen de l'ASN, un opérateur radio doit effectuer un appel d'essai dès que cela est possible après que le navire se trouve à portée de communication d'une station côtière afin d'évaluer l'état de fonctionnement de l'installation radio.

(3) L'opérateur radio doit, lorsqu'il vérifie l'état de fonctionnement d'un émetteur d'une station de navire, utiliser l'antenne normalement utilisée avec cet émetteur.

(4) If an assessment referred to in subsection (1) or (2) indicates that the radio equipment or the reserve source of energy is not operating properly, the equipment or source of energy shall be restored to its proper operating condition as soon as possible.

(5) If a ship station is out of service for more than 30 days, a radio operator shall verify, within the seven days before the ship undertakes a voyage, that the radio equipment is in proper operating condition and shall enter that information in the radio log.

48 (1) The batteries that constitute a source of electrical energy for any radio equipment shall be

- (a)** tested daily, to determine the state of their charge;
- (b)** checked once each month, to determine the physical condition of the batteries, their connections and compartment; and
- (c)** fully recharged when necessary.

(2) Rechargeable batteries that constitute a reserve source of electrical energy for any radio equipment shall undergo

- (a)** unless the battery manufacturer advises otherwise, once a year, when a ship is not at sea, a check of their capacity by fully discharging and recharging them, using normal operating current and their battery rating period; and
- (b)** an assessment of their charge without any significant discharge of the batteries

- (i)** immediately before the ship puts to sea, and
- (ii)** each week, while the ship is at sea.

49 (1) An EPIRB required to be on board a ship, other than one stowed in an inflatable life raft, under the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the *Life Saving Equipment Regulations*, the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* or the *Fishing Vessel Safety Regulations* shall be inspected and tested by a radio operator on installation and at least once every six months thereafter, in accordance with the manufacturer's instructions.

(4) Lorsque l'évaluation visée aux paragraphes (1) ou (2) indique que l'équipement radio ou que la source d'énergie de réserve ne fonctionne pas correctement, l'équipement ou la source d'énergie de réserve doit être remise aussitôt que possible en bon état de fonctionnement.

(5) Lorsque la station de navire est hors service pendant plus de 30 jours, un opérateur radio doit vérifier, dans les sept jours précédant l'appareillage du navire, que l'équipement radio fonctionne correctement et inscrire une mention à cet effet dans le livret de radio.

48 (1) Les batteries qui constituent une source d'énergie électrique de tout équipement radio doivent être :

- a)** vérifiées quotidiennement aux fins d'évaluation de leur état de charge;
- b)** vérifiées mensuellement aux fins d'évaluation de leur condition physique ainsi que celle de leurs raccordements et de leur compartiment;
- c)** entièrement rechargées au besoin.

(2) Les batteries rechargeables qui constituent la source d'énergie de réserve de l'équipement radiocommunication doivent subir la vérification et les évaluations suivantes :

- a)** lorsque le navire n'est pas en mer, une vérification annuelle de leur capacité au cours de laquelle elles sont entièrement déchargées puis rechargées au moyen d'un courant de service normal et de leur courant nominal en service continu, à moins d'indication contraire du fabricant;
- b)** une évaluation de leur charge sans causer de décharge importante des batteries :
 - (i)** immédiatement avant l'appareillage du navire,
 - (ii)** dans le cas d'un navire en mer, hebdomadairement.

49 (1) Toute RLS, autre qu'une RLS arrimée à un radeau de sauvetage gonflable, qui est exigée à bord d'un navire en application du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* ou du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* doit faire l'objet d'une inspection et d'une mise à l'essai par un opérateur radio au moment de l'installation et au moins une fois tous les six mois par la suite, conformément aux instructions du fabricant.

(2) A SART required to be on board a ship under the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* shall be inspected and tested by a radio operator on installation and at least once every six months after the installation, in accordance with the manufacturer's instructions.

(3) A survival craft VHF radiotelephone apparatus required to be on board a ship under the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* shall be tested by a radio operator at each boat and fire drill held on board the ship, if the apparatus has a power source that can be replaced by the user.

SOR/2003-386, s. 5(F); SOR/2016-163, ss. 40, 41.

Inspection and Certificates of Ship Stations

50 A radio inspector may board a ship for the purpose of inspecting a ship station on board the ship, including any radio equipment, documentation and other equipment for the ship station.

51 (1) The master of a ship, other than a Safety Convention ship, shall ensure that the ship station is inspected by a radio inspector

(a) within the 30 days before the ship puts to sea for the first time, if the ship is

(i) 20 m or more in length,

(ii) a tow-boat, or

(iii) carrying more than 12 passengers on a voyage any part of which is in a VHF coverage area or more than five miles from shore;

(b) at least once every 48 months, in the case of a ship referred to in paragraph (a) that is certified for home-trade voyages, Class IV, or minor waters voyages, Class II; and

(c) at least once every 12 months, in the case of a ship referred to in paragraph (a) that is certified for voyages other than a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II.

(2) Tout répondeur SAR qui est exigé à bord d'un navire par le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* doit faire l'objet d'une inspection et d'une mise à l'essai par un opérateur radio au moment de l'installation et au moins une fois tous les six mois par la suite, conformément aux instructions du fabricant.

(3) Tout radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage qui est exigé à bord en application du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* doit faire l'objet d'une mise à l'essai par un opérateur radio lors des exercices d'embarcation et d'incendie tenus à bord du navire, si le radiotéléphone est doté d'une source d'énergie électrique que l'utilisateur peut remplacer.

DORS/2003-386, art. 5(F); DORS/2016-163, art. 40 et 41.

Inspection et certificats des stations de navire

50 L'inspecteur de radio peut monter à bord d'un navire pour y inspecter toute station de navire installée à bord du navire, y compris l'équipement de radiocommunication, la documentation et l'équipement destinés à la station de navire.

51 (1) Le capitaine d'un navire, autre qu'un navire ressortissant à la Convention de sécurité, doit veiller à ce que la station du navire soit inspectée par un inspecteur de radio dans les périodes suivantes :

a) dans les 30 jours qui précèdent le premier appareillage lorsque le navire, selon le cas :

(i) mesure 20 m ou plus de longueur,

(ii) est un bâtiment remorqueur,

(iii) transporte plus de 12 passagers au cours d'un voyage dont une partie est effectuée dans une zone VHF ou à plus de cinq milles du rivage;

b) au moins une fois tous les 48 mois lorsque le navire visé à l'alinéa a) est autorisé à effectuer des voyages de cabotage, classe IV, ou des voyages en eaux secondaires, classe II;

c) au moins une fois tous les 12 mois lorsque le navire visé à l'alinéa a) est autorisé à effectuer des voyages autres que des voyages de cabotage, classe IV, ou des voyages en eaux secondaires, classe II.

(2) The master of a ship that is required to be inspected under the *Agreement between Canada and the United States of America for Promotion of Safety on the Great Lakes by Means of Radio, 1973* need not comply with paragraphs (1)(b) or (c), but shall ensure that the ship station is inspected by a radio inspector before the ship enters the Great Lakes Basin for the first time and at least once every 13 months thereafter while continuing to navigate in the Great Lakes Basin.

(3) The master of a Safety Convention ship shall ensure that the ship station is inspected by a radio inspector at the intervals provided for in the Safety Convention.

(4) If a radio inspection required by this section shows that a ship station meets the requirements of the Act, these Regulations and the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the radio inspector shall issue a radio inspection certificate and shall note as an endorsement on the certificate any substitution of equivalent standards permitted by the Board under subsection 305(2.1) of the Act.

(5) A radio inspection certificate is valid for

(a) 48 months, in the case of a ship referred to in paragraph (1)(b);

(b) 13 months, in the case of a ship referred to in subsection (2); or

(c) 12 months, in any other case.

SOR/2003-386, s. 4.

Repeal

52 [Repeal]

Coming into Force

53 These Regulations come into force on April 1, 2001.

(2) Le capitaine d'un navire dont l'inspection est exigée aux termes de l'*Accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique visant à assurer la sécurité sur les Grands Lacs par la radio, 1973* n'a pas à satisfaire aux exigences des alinéas (1)b) ou c), mais il doit veiller à ce que la station de navire soit inspectée par un inspecteur de radio avant que le navire entre dans le bassin des Grands Lacs pour la première fois et, par la suite, au moins une fois tous les 13 mois si le navire continue de naviguer dans ce bassin.

(3) Le capitaine d'un navire ressortissant à la Convention de sécurité doit veiller à ce que la station du navire soit inspectée par un inspecteur de radio aux moments prévus dans la Convention de sécurité.

(4) Lorsque l'inspection de radio exigée par le présent article démontre que la station de navire est conforme aux exigences de la Loi, du présent règlement et du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, l'inspecteur de radio délivre un certificat d'inspection de radio et y inscrit sous forme d'annotation tout remplacement de dispositions par des normes équivalentes qui est permis par le Bureau en application du paragraphe 305(2.1) de la Loi.

(5) Un certificat d'inspection de radio est valide pour l'une des périodes suivantes :

a) 48 mois, dans le cas d'un navire visé à l'alinéa (1)b);

b) 13 mois, dans le cas d'un navire visé au paragraphe (2);

c) 12 mois, dans tout autre cas.

DORS/2003-386, art. 4.

Abrogation

52 [Abrogation]

Entrée en vigueur

53 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2001.