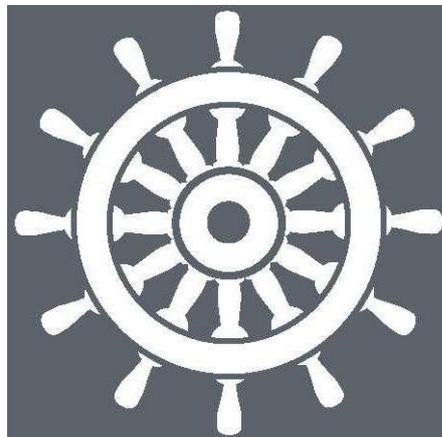


**MANUEL DE PREPARATION A L'EXAMEN POUR OBTENIR LE
CERTIFICAT RESTREINT DE RADIOTELEPHONISTE DE STATION
DE NAVIRE**



1 INTRODUCTION

Cette brochure contient la matière de l'examen pour l'obtention du certificat restreint pour le maniement d'une station radio VHF en mer et sur les voies de navigation intérieure.

Ce manuel sert de fil conducteur pour les procédures de radiocommunication lors de l'utilisation d'émetteurs-récepteurs en mer et sur les voies de navigation intérieure, qui fonctionnent dans la bande VHF (156,025-162,025 MHz) ou la bande de 2 m.

L'installation radio à bord permet les communications mutuelles bateau-bateau et bateau-terre avec une sécurité que les autres installations de télécommunication (ex: GSM cfr point 3.3) ne peuvent pas garantir.

Pour les bateaux naviguant en mer, une installation permettant l'appel sélectif numérique (DSC) peut être fortement recommandée.

Cependant une telle installation ainsi que l'utilisation d'un EPIRB ou d'un SART requiert la possession d'un certificat GMDSS (certificat SRC, ROC ou GOC).

2 GENERALITES

2.1 LES SERVICES RADIOTELEPHONIQUES EN MER ET SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE

Le système radio à disposition de la navigation maritime doit garantir la sécurité des personnes à bord et favoriser l'échange de communications.

Les services permettent l'établissement de communications:

- relatives à la sécurité de la vie humaine (détresse, urgence et sécurité)
- entre un navire et la terre (correspondance publique, opérations portuaires)
- entre navires (Intership)
- entre les stations à bord d'un navire (Intraship).

2.2 LEGISLATION BELGE ET INTERNATIONALE

Les articles de loi suivants sont importants pour l'obligation relative au mariphone:

Art.13 de l'AR du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume et son complément par l'art. 2 de l'AR du 20 septembre 2009 et les dispositions reprises aux art.4.06.3 et 4.06.4, annexe à l'AR visé du 24 septembre 2006.

Leur lecture conjointe donne le résultat suivant:

Ce tableau est uniquement d'application aux bateaux à moteur

	Mariphone obligatoire*	Double mariphone obligatoire *
Petit navire ≤ 7 m	non	non
Petit navire entre 7m et 20 m	01.01.2009	Date à déterminer ultérieurement
Grand navire	01.01.2007	01.01.2007

Un grand navire est:

- un navire mesurant 20 m de long ou plus
- un ferry-boat, quelle que soit sa longueur
- un paquebot, quelle que soit sa longueur
- un navire en train de pêcher, quelle que soit sa longueur
- une barge de poussage, quelle que soit sa longueur.

Un résumé des textes de loi relatifs à l'exploitation des stations VHF est fourni en annexe 1.

* Sauf en cas d'obligation légale différente, les radios peuvent être fixes au portatives.

2.2.1 AUTORITE ET RESPONSABILITES

Le service radiotéléphonique de la station de navire est placé sous l'autorité du capitaine ou du skipper du navire.

Celui-ci doit exiger du ou des utilisateurs de l'installation radiotéléphonique le respect des règles d'exploitation en vigueur.

Il doit exiger que chaque opérateur observe les règlements et soit titulaire d'un certificat délivré ou reconnu par l'IBPT.

Il est responsable du respect des règles administratives (licence, certificat, etc...) auxquelles est soumise l'installation de la station.

2.2.2 LICENCE D'EXPLOITATION

Tout propriétaire d'un navire participant au service de radiotéléphonie en mer ou sur les voies de navigation intérieure doit être en possession d'une licence délivrée par l'administration compétente pour l'installation et l'exploitation de la station à bord (article 39 de la loi du 13 juin 2005, voir annexe 1). Cette licence doit toujours être conservée à bord du navire et doit être présentée à tout représentant d'une autorité compétente.

En Belgique, l'IBPT délivre les licences aux navires soumis aux règlements belges.

Pour obtenir la licence, il y a lieu de transmettre à nos services le formulaire de demande entièrement complété ainsi que les documents demandés (copie de la lettre de pavillon, etc.). (par courrier ou par e-mail à grm@ibpt.be)

Le formulaire de demande pour l'obtention d'une autorisation d'exploitation se trouve sur le site de l'IBPT.

www.ibpt.be

L'installation radio ne peut être achetée et installée qu'après avoir reçu la licence et l'indicatif.

L'utilisation est uniquement autorisée à condition que l'utilisateur soit en possession du certificat approprié.

En cas de modifications administratives, de modifications de l'installation radio ou de changement du nom du navire, une licence adaptée doit être demandée.

En cas de vente ou de mise hors service du navire, la licence doit être immédiatement renvoyée à l'IBPT.

Cette licence reprend tous les moyens de radiocommunications présents à bord et donc également les stations portatives.

Les informations reprises sur la licence sont (entre autres):

- l'indicatif d'appel de la station
- les coordonnées du titulaire de la licence
- les nom et numéro d'immatriculation du navire
- la liste des appareils de radiocommunication
- la mention du code d'identification MMSI (si présent)
- la mention du code d'identification ATIS (si présent)
- l'utilisation des canaux spécifiques.

2.2.3 CERTIFICAT

Toute personne se servant de la station radio d'un navire doit être en possession d'un certificat d'opérateur.

Le certificat restreint de radiotéléphoniste de station de navire (certificat VHF) est attribué par l'IBPT suite à la réussite d'un examen.

Le certificat est prolongé tous les 5 ans. Cette prolongation est automatiquement effectuée par l'IBPT. L'Institut envoie la prolongation environ 6 semaines avant l'échéance. Il va de soi que tout changement d'adresse doit être signalé à l'IBPT.

Le certificat restreint VHF est uniquement délivré à des personnes physiques âgées de 15 ans au moins.

2.2.4 L'EXAMEN

Les examens sont organisés au moins une fois par mois, généralement le mercredi. Il y a lieu de s'inscrire par téléphone, minimum trois semaines avant la date souhaitée. (02 226 88 53 ou 02 226 88 57 ou 02 226 89 59 entre 09h00 et 12h00 !).

L'examen se déroule sur ordinateur et est composé de 20 questions à choix multiple. Il faut obtenir 12/20 pour réussir l'examen.

Ce manuel, l'exception des annexes, compose la matière à connaître pour l'examen.

Le certificat VHF est valable pour la navigation maritime et intérieure. Par conséquent, toute la matière doit être connue.

Informative: VHF – DSC (Digital Selective Calling)

Pour l'achat d'un nouvel équipement radio pour navires, il est recommandé d'opter pour un équipement GMDSS. (avec DSC). L'OMI (Organisation maritime internationale) insiste sur le fait que tous les navires marins devraient être raccordés au système mondial de détresse et de sécurité en mer (GMDSS). Contrairement à d'autres navires, ce n'est pas obligatoire pour la navigation de plaisance en Belgique.

Depuis 2005, l'IBPT organise l'examen SRC et le certificat SRC y afférent (Short Range Certificate) a été introduit.

Ce certificat autorise la navigation de plaisance à utiliser l'équipement VHF doté du DSC, ainsi que d'un EPIRB et d'un SART. Le certificat restreint d'opérateur radiotéléphoniste de stations de navire ne donne pas droit à l'utilisation de cet appareillage !

2.2.5 CONTROLE

Les autorités de contrôle (les officiers de police judiciaire de l'IBPT, la police fédérale et locale, les agents du Service public fédéral, Mobilité et Transports, Transport maritime et contrôle de la Navigation) peuvent exiger la production immédiate de l'original de la licence.

Le titulaire d'une licence doit permettre aux autorités de contrôle d'accéder à sa station et faciliter leur tâche dans toute la mesure de ses moyens.

A l'étranger, diverses administrations ayant le même rôle peuvent avoir la même exigence.

2.2.6 SANCTIONS

L'absence de licence est une infraction, susceptible d'être sanctionnée par les articles 145 et 147 de la loi du 13 juin 2005 (cf. annexe 1).

La licence est retirée si:

- les conditions de la licence ne sont pas respectées
- en cas de violation de l'article 41 de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques (cf. annexe 1).

Des poursuites judiciaires peuvent en outre être entamées en cas d'infractions graves.

2.2.7 SECRET DES COMMUNICATIONS

Toutes les personnes chargées de l'exploitation ou responsables de la station de navire doivent observer le secret des radiocommunications. De même, toutes les personnes qui peuvent avoir connaissance du contenu ou simplement de l'existence de conversations radiotéléphoniques ou de tout autre renseignement obtenu au moyen du service des radiocommunications sont soumises à l'obligation de garder et d'assurer le secret des correspondances (article 41 de la loi du 13 juin 2005).

Les infractions au secret des radiocommunications font l'objet de poursuites pénales (articles 145 et 147 de la loi du 13 juin 2005).

Les informations "**A TOUTES LES STATIONS DE BATEAU**" ne sont pas soumises au secret des radiocommunications, par exemple:

- **les bulletins météorologiques**
- **les informations concernant la navigation intérieure (par exemple les indications de route).**

Seul un juge peut dispenser de l'obligation du secret des radiocommunications.

3 EQUIPEMENTS (CARACTERISTIQUES TECHNIQUES)

3.1 TYPE D'EQUIPEMENTS

3.1.1 VHF FIXES

La puissance de sortie des stations de navire est comprise entre 6 et 25 watts.
La puissance de sortie pour les systèmes ne peut pas dépasser 25 watts.
Pour un VHF fixe, il est prévu une alimentation séparée à bord du navire ainsi qu'une antenne séparée, qui est installée sur le navire.

3.1.2 VHF PORTATIVES (PORTOPHONE)

Le portophone est un mariphone portable.
0.5 W > 6W de puissance de sortie.
Il faut toutefois tenir compte du fait que la capacité et la batterie d'un portophone sont sensiblement moins élevées qu'un VHF fixe.

Le portophone est autorisé dans les conditions suivantes:

- il convient de demander une licence pour l'appareil portable
- l'utilisateur doit en outre être titulaire d'un certificat d'opérateur
- l'appareil portable ne peut être utilisé qu'à bord du bateau, jamais à quai (S'il est utilisé à quai, le portophone doit être autorisé sous la catégorie 1 AR18/12/2009)
- le portophone doit toujours être équipé d'ATIS (voies de navigation intérieure)
- il faut toujours suivre la réglementation locale à l'étranger.

3.1.3 REDUCTION DE PUISSANCE

Les appareils radiotéléphoniques utilisés en navigation intérieure doivent être équipés d'un dispositif de commutation permettant de réduire la puissance de sortie de l'émetteur à une valeur comprise entre 0,5 et 1 W.

Cette réduction de puissance est appliquée sur les canaux:

- communications bateau-bateau
- communications bateaux-autorités portuaires
- communications de bord

Les Administrations peuvent exiger des navires naviguant sur leur territoire qu'ils appliquent cette même réduction de la puissance de sortie pour les canaux d'informations de navigation maritime.

3.2 DUAL WATCH – TRIAL WATCH

Ces systèmes permettent une veille sur deux ou plusieurs canaux avec un seul appareil. Ces systèmes ne sont **pas** autorisés en navigation intérieure.

3.3 GSM

L'utilisation d'un téléphone mobile a très fortement augmenté ces dernières années. L'idée qu'un GSM peut simplement remplacer un mariphone n'est que partiellement correcte. Ce type de téléphone est parfait pour les communications avec les abonnés à terre et va très bien fonctionner sur la plupart des eaux intérieures ainsi que le long des côtes. Pour les communications relatives à la navigation et pour les communications de détresse, d'urgence et de sécurité, le téléphone mobile n'est guère utilisable pour les raisons suivantes:

1. Il n'y a aucune règle de priorité. Si le numéro que vous appelez est occupé ou que le réseau est saturé, il n'est pas possible de faire passer votre appel avant un autre. Un appel de détresse restera sans réponse tant que la ligne restera occupée.
2. Une communication téléphonique est établie entre deux points. Vous ne pouvez établir une communication que si le numéro de téléphone de l'autre partie est connu. Quand la communication est établie, vous ne pouvez entendre d'autres communications. Ce qui est souhaitable pour les communications privées mais pas pour les communications de détresse, d'urgence et de sécurité.
3. Avoir un contact direct avec les secours qui arrivent n'est pas possible, car cela complique la coordination des actions de sauvetage.
4. Il est facile de localiser un mariphone par goniométrie, alors que c'est très difficile avec un GSM.
5. En cas de surcharge, un réseau de téléphonie mobile peut être complètement bloqué.
6. La perte de la connexion pour un temps plus ou moins long est possible.
7. La batterie de votre GSM peut être déchargée au plus mauvais moment.

En conclusion:

L'utilisation d'un GSM ne garantit nullement la sécurité à bord d'un navire.

3.4 CONFORMITE

Les appareils émetteurs à bord de navires mis sur le marché après le 08/04/2000 doivent porter le marquage CE adéquat (conformément à la directive européenne 1995/5/CE) ou un marquage "la barre du gouvernail" (Directive maritime 96/98/CE). Le marquage sur les voies de navigation intérieure n'est pas le même que celui qui est apposé pour la navigation en mer. Une distinction est également faite entre les navires SOLAS- (Safety of

Life at Sea) et non-SOLAS.

Pour les voies de navigation intérieure, les appareils doivent porter un marquage CE qui, sous sa forme la plus complète, se présente comme suit: **CE NBnr (!)**. "NBnr" représentant le numéro d'identification de l'organisme notifié qui intervient dans l'évaluation de la conformité. Le point d'exclamation indique que les bandes de fréquences ne sont pas harmonisées.

Les équipements mis sur le marché avant le 08/04/2001 peuvent porter l'ancien numéro d'agrément RTT/..... Les équipements hertziens utilisés sur des navires naviguant sur les voies de navigation intérieure, sont également soumis à l'application de la décision 2000/637/CE, dans laquelle il est fait mention de l'obligation ATIS et de la réduction de puissance.

Pour les bateaux naviguant en mer qui relèvent de la convention SOLAS, il convient d'annexer pour les équipements, un certificat d'examen de type « CE » (Directive CE 96/98/CE) avec un Wheelmark. Les bateaux naviguant en mer qui ne relèvent pas de la convention SOLAS, sont soumis à la directive 1995/5/CE et doivent donc porter le même marquage CE que pour les voies de navigation intérieure. Il a cependant été convenu que les équipements portant le marquage gouvernail peuvent également être utilisés à bord de navires non-SOLAS.

3.5 FREQUENCES-CANAUX

Les fréquences utilisées par le service VHF sont comprises entre 156 et 162 MHz ; elles sont exploitées soit en simplex, soit en duplex, leur portée maximale est d'une trentaine de milles pour une puissance de 15 à 25 watts ; la portée se réduit à 6 ou 7 milles avec une puissance de 1 watt. La portée dépend également des facteurs environnants (exemple: conditions atmosphériques, relief, localisation, propagation, ...).

La liste des canaux utilisés est donnée aux annexes 2 (navigation maritime) et 3 (navigation intérieure).

- Duplex

Un canal duplex est un canal se composant de deux fréquences, l'une pour l'émission de la station de navire et la réception de la station terrestre et l'autre pour l'émission de la station terrestre et la réception de la station de navire. Cela permet de parler et d'écouter en même temps.

- Semi-duplex

Sur un canal semi-duplex, la station terrestre peut simultanément émettre et recevoir, alors que la station de navire doit choisir entre l'émission et la réception.

- Simplex

Certains canaux sont cependant disponibles en simplex ; ce qui oblige toujours à commuter entre l'émission et la réception au moyen de l'expression "OVER".

Les communications en duplex et en semi-duplex nécessitent deux fréquences; les communications en simplex font usage d'une seule fréquence.

4 CANAUX SPECIFIQUES DANS LA BANDE VHF (MARITIME)

06	Communication Intership: premier canal bateau-bateau au niveau international. En Belgique, le canal 6 est toutefois utilisé par les services de pilotage.
08	Communication Intership: premier canal bateau-bateau en Belgique.
13	Ce canal ne peut être utilisé que pour la navigation maritime en sécurité.
16	Détresse, urgence et sécurité: la fréquence de détresse internationale 156,8 MHz (canal 16) doit être utilisée en premier lieu pour l'émission d'appels, de messages et de communications de détresse. Ces messages ont la priorité absolue sur tous les autres. Lorsqu'aucune commune de détresse n'est en cours, le canal 16 peut être utilisé comme canal d'appel pour les stations côtières. Ce n'est qu'en dernier ressort que ce canal peut être utilisé comme canal d'appel pour les communications bateau-bateau. Dans ces cas-là, les communications doivent être limitées à l'essentiel. En vue d'assurer solidairement la sécurité, il est recommandé de maintenir le plus possible une écoute efficace du canal 16 pendant la navigation. L'anglais étant considéré comme langue véhiculaire en navigation, il est recommandé de si possible émettre tous les appels et messages de détresse dans cette langue. Le canal 16 est également utilisé pour les messages de détresse et d'urgence, après leur annonce par DSC sur le canal 70.
15 & 17	Communications Intraship: ces canaux sont utilisés pour les communications de bord, c.-à-d. les liaisons à bord d'un même navire.
23	Canal maritime.
27/85	Oostende Radio.
67	Canal international de recherche et de sauvetage (SAR): ce canal est utilisé pour les opérations SAR (Search and Rescue) en mer. Il est utilisé également pour les communications dans le cadre de la lutte contre les catastrophes écologiques en mer.

70	Canal DSC international: ce canal est prévu sous le GMDSS pour traiter les communications numériques. Les navires marins qui sont couverts par les dispositions GMDSS doivent assurer une écoute sur cette fréquence. Après un appel de détresse ou un appel d'urgence DSC, on passe au canal 16 pour la suite du traitement. Pour l'utilisation d'un émetteur-récepteur avec fonction DSC, il faut être titulaire d'un certificat d'opérateur GMDSS. Pour les mariphones non équipés du système DSC, le canal 70 doit être bloqué.
73	Canal anti-pollution: ce canal est réservé aux communications dans le cadre de la lutte contre la pollution en mer.
75 / 76	Autorisé à une puissance d'1 W
77	Canal familial et social: ce canal est destiné aux communications sociales entre navires. Il ne peut être utilisé qu'à faible puissance (entre 0,5 et 1 watt).
82	Approvisionnement ou soutage: l'établissement des fréquences appelées fréquences terrestres à bord de navires amarrés ou non, ou de points d'approvisionnement est subordonné à l'autorisation préalable de l'IBPT.

Autres canaux

Tous les canaux non mentionnés à l'annexe 2, les canaux VHF en navigation maritime, ne peuvent être utilisés qu'avec l'autorisation préalable de l'IBPT et lorsqu'ils figurent expressément sur la licence .

En particulier:

31	Ce canal est utilisé aux Pays-Bas pour les liaisons entre les ports de plaisance et la navigation de plaisance et ne peut dès lors être utilisé que dans les eaux territoriales néerlandaises.
37L	Ce canal est utilisé en Angleterre pour les liaisons entre les ports de plaisance et la navigation de plaisance et ne peut dès lors être utilisé que dans les eaux territoriales britanniques.
96H	Canal mariphone (marina) pour les communications avec les ports de plaisance.

5 CANAUX SPECIFIQUES DANS LA BANDE VHF (NAVIGATION INTERIEURE)

10	Communication Intership: premier canal
15 & 17	Communications Intraship: ces canaux sont utilisés pour les radiocommunications de bord, c.-à-d. les liaisons à bord d'un même navire.
20 / 22	Canaux de communication pour les ponts et les écluses
23	Marina canal mariphone pour les communications avec les ports de plaisance.
24	Oostende Radio: via station relais.
70	Canal DSC international: le DSC est interdit sur les voies de navigation intérieure! Si l'appareil est équipé du DSC, le canal 70 doit être bloqué !
72	Canal familial et social: Comme indiqué dans l'Arrangement sur les voies de navigation intérieure, le canal 72 (en plus du canal 77) ne pourra désormais être utilisé que pour les communications sociales et familiales. Il ne peut être utilisé qu'à une faible puissance (entre 0,5 et 1 W). La même réglementation est d'application dans nos pays voisins (Pays-Bas, France et Allemagne) Pour tous les autres pays, il est recommandé de consulter l'Arrangement sur les voies de navigation intérieure.
73	Canal anti-pollution: ce canal est réservé aux communications dans le cadre de la lutte contre la pollution.
75 / 76	Autorisé à une puissance d'1 W
77	Canal familial et social: ce canal est destiné aux communications sociales entre navires. Il ne peut être utilisé qu'à faible puissance (entre 0,5 et 1 watt).
82	Approvisionnement ou soutage: l'établissement des fréquences appelées fréquences terrestres à bord de navires amarrés ou non, ou de points d'approvisionnement est soumise à l'autorisation préalable de l'IBPT.
87H	AIS
88H	AIS

Autres canaux

Tous les canaux non mentionnés à l'annexe 3, les canaux VHF en navigation maritime, ne peuvent être utilisés qu'avec l'autorisation préalable de l'IBPT et lorsqu'ils figurent expressément sur la licence .

En particulier:

31	Ce canal est utilisé aux Pays-Bas pour les liaisons entre les ports de plaisance et la navigation de plaisance et ne peut dès lors être utilisé que dans les eaux territoriales néerlandaises.
37	Ce canal est utilisé en Angleterre pour les liaisons entre les ports de plaisance et la navigation de plaisance et ne peut dès lors être utilisé que dans les eaux territoriales britanniques.
96H	Canal mariphone (marina) pour les communications avec les ports de plaisance.

6 UTILISATION DE LA VHF

6.1 DEROULEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS EN NAVIGATION MARITIME ET INTERIEURE

6.1.1 GENERALITES

Le déroulement des radiocommunications du service radiotéléphonique de la navigation intérieure est soumis aux règles appelées les "Radio Regulations de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT). Ne peuvent être transmises en principe que des informations traitant de la sécurité des personnes, de la navigation ou de la sécurité des bateaux.

Pour les radiocommunications d'ordre social et privé, seuls les canaux 72 et 77 peuvent être utilisés conformément aux tableaux des annexes 2 et 3.

Les stations terrestres assurent la veille sur le canal assigné pendant les heures de service de ces stations.

6.1.2 MESURES DE PRECAUTION

Avant toute émission, il convient de s'assurer qu'aucune autre communication ne sera perturbée. Cette disposition vaut plus particulièrement pour les appels de détresse qui ont la priorité absolue.

6.1.3 DISCIPLINE DES COMMUNICATIONS

La discipline nécessaire pour garantir un déroulement correct des communications radiotéléphoniques exige:

- de les limiter au strict minimum
- d'appliquer strictement les règles de procédure
- de faire des phrases courtes, en parlant lentement et clairement
- d'entretenir uniquement des conversations professionnelles sur les réseaux bateau-bateau, informations de navigation maritime, bateau-autorités portuaires et communications de bord
- d'utiliser exclusivement les canaux 72 et 77 pour les communications privées
- de ne pas appuyer sur la manette du combiné plus longtemps qu'il n'est nécessaire
- de limiter le plus possible la puissance d'émission sur les liaisons de radiocommunication portant sur des informations de navigation maritime pour éviter de brouiller d'autres liaisons de radiocommunications
- de ne pas diffuser de musique

6.1.4 INSTRUCTIONS DE LA STATION TERRESTRE

Les instructions d'une station terrestre donnée doivent être respectées dans le cadre des liaisons de radiocommunication.

Ces instructions peuvent par exemple être:

- une demande de silence radio
- la réduction de la puissance de sortie de la station de navire
- la veille sur un canal déterminé

Remarque: *En cas de danger, il peut être dérogé aux instructions de la station terrestre. La station terrestre doit en être informée par la suite.*

6.1.5 ACCUSE DE RECEPTION DE MESSAGES

Sur demande, les messages reçus doivent faire l'objet d'un accusé de réception.

6.1.6 DEROULEMENT DE LA COMMUNICATION

L'identification d'une station est fournie par soit:

- le nom du navire ou de la station côtière
- l'indicatif d'appel de la station
- le nom du navire ou de la station côtière, suivi de son indicatif d'appel

Avant de transmettre son identification, il faut utiliser les mots ICI ou THIS IS. Si la communication est mauvaise, DE (prononcé DELTA ECHO) sera utilisé.

Lorsqu'on souhaite passer la parole à son correspondant, on doit utiliser les mots A VOUS ou OVER.

Lorsqu'on souhaite mettre fin à une communication, il faut utiliser les mots TERMINE ou OUT

6.1.7 EMPLOI DES LANGUES

Pour la navigation intérieure:

Pour les communications échangées entre les stations de navire et les stations terrestres fixes, il est fait usage de la langue du pays où se trouve la station terrestre fixe.

Pour les communications échangées entre les stations de navire, il est fait usage de la langue du pays dans lequel le bateau concerné navigue. En cas de difficultés de compréhension, il faut utiliser la langue spécifiée dans les règlements de police de navigation. Si ces règlements n'existent pas, l'anglais, le français, le néerlandais, l'allemand ou toute autre langue appropriée peuvent être utilisés.

Pour la navigation maritime:

Pour les communications échangées entre les stations de navire et les stations terrestres fixes, il est fait usage de la langue du pays où se trouve la station terrestre fixe ou de l'anglais.

Pour les communications échangées entre les stations de navire, il est fait usage de la langue du pays du bateau appelé ou de l'anglais.

6.1.8 EPELLATION

En cas de difficulté de compréhension, il est recommandé d'épeler les mots à transmettre conformément à la table d'épellation ci-après, et de transmettre les nombres chiffre par chiffre.

Lettre à transmettre	Mot de code	Prononciation du mot de code (1)
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRA VO
C	Charlie	TCHA LI of CHAR LI
D	Delta	DEL TA
E	Echo	EK O
F	Foxtrot	FOX TROTT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DI AH
J	Juliett	DJOU LI ETT
K	Kilo	KI LO
L	Lima	LI MAH
M	Mike	MA IK
N	November	NO VEMM BER
O	Oscar	OSS KAR
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KE BEK
R	Romeo	RO MI O
S	Sierra	SI ER RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NI FORM of OU NI FORM
V	Victor	VIK TAR
W	Whiskey	OUISS KI
X	X-ray	EKSS RE
Y	Yankee	YANG KI
Z	Zulu	ZOU LOU

Chiffre ou signe à transmettre	Mot de code	Prononciation du mot de code (2)
0	NADAZERO	NAH-DAH-ZE-ROH
1	UNAONE	OU-NAH-OUANN
2	BISSOTWO	BIS-SO-TOU
3	TERRATHREE	TER-RAH-TRI
4	CARTEFOUR	KAR-TE-FOU-EUR
5	PANTAFIVE	PAN-TAH-FA-IF
6	SOXISIX	SOK-SI-SIKS
7	SETTESEVEN	SE-TE-SEV'N
8	OKTOEIGHT	OK-TOH-EIT
9	NOVENINE	NO-VE-NAÏ-NEU
Virgule décimale	DECIMAL	DE-SI-MAL
Point	STOP	STOP

(1) Les syllabes accentuées sont imprimées en gras.

(2) Toutes les syllabes sont accentuées de la même manière.

6.2 PRIORITE DES COMMUNICATIONS

6.2.1 ORDRE DE PRIORITE DES COMMUNICATIONS DU SERVICE RADIOTELEPHONIQUE

L'ordre de priorité des communications du service radiotéléphonique est le suivant:

1. Communications de détresse (MAYDAY) (distress)
2. Communications d'urgence (PAN PAN) (urgency)
3. Communications de sécurité (SECURITE) (safety)
4. Conversations de routine.

Pour en assurer la priorité, les stations doivent annoncer expressément les communications prioritaires.

Le classement d'un type de communication dépend du type d'incident.

6.2.2 EXEMPLE

Un navire est en panne par temps calme dans une zone de faible circulation, il émet une communication de sécurité.

Un navire est en panne par un vent de force 5 dans une zone de circulation maritime, il émet une communication d'urgence .

Un navire est en panne par temps de tempête et risque de s'échouer, il émet une communication de détresse.

6.3 COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE (MAYDAY)

REMARQUE:

Il est autorisé d'envoyer un signal de détresse (mayday) dans une situation d'urgence (danger imminent, collision, incendie) dans les eaux intérieures. En principe, le signal de détresse sera émis sur le canal 10, soit sur le canal d'une écluse située à proximité, soit un canal attribué à la police.

6.3.1 DEFINITION

Un message de détresse est émis sur l'ordre du commandant (ou skipper) lorsque le navire ou une personne est sous la menace d'un danger grave et imminent et a besoin qu'on lui vienne immédiatement en aide. Ce principe vaut également pour les dangers à terre.

La détresse ne connaît pas de règles. Aucune prescription ne peut empêcher quelqu'un de prendre des mesures en vue de sauver des vies humaines ou de parer au danger.

Pendant une communication de détresse les stations n'y participant pas doivent respecter le silence radio

6.3.2 DEBUT DE LA COMMUNICATION DE DETRESSE

La communication de détresse débute par l'appel de détresse:

- Signal de détresse (MAYDAY) (se prononce "m'aider") (prononcé trois fois)
- ICI nom 1x
- identification de la station (prononcé 3x)

6.3.3 L'APPEL DE DETRESSE EST SUIVI PAR LE MESSAGE DE DETRESSE

- Signal de détresse (MAYDAY)
- ICI (Ou Delta Echo)
- Identification de la station
- Position – date - heure
- Nature de l'urgence, de l'aide demandée et informations pour parer au danger
- Nombre de passagers
- Tout autre renseignement susceptible de faciliter l'assistance.

La position du navire est transmise en latitude et en longitude (Greenwich), elle peut également être transmise suivant un relèvement et une distance par rapport à un point précis.

Dans le cas de la navigation intérieure, le nom de la voie d'eau, le point kilométrique et le sens de la navigation seront mentionnés.

Le signal de détresse est transmis jusqu'à ce qu'une réponse soit reçue en laissant à chaque fois un intervalle afin de permettre aux autres stations de répondre.

La réponse à un signal de détresse ne se fait qu'après réception complète du message de détresse.

Si, en navigation intérieure, un appel de détresse peut être adressé à une station bien déterminée, en navigation maritime, l'identification du navire en détresse suit directement le code de détresse.

6.3.4 ACCUSE DE RECEPTION DE L'APPEL DE DETRESSE

Les stations qui reçoivent un signal de détresse d'une station se trouvant sans aucun doute dans leur voisinage, doivent en accuser réception.

Cependant, dans les zones qui sont couvertes par une station côtière, il convient que les stations de navire marquent une courte pause afin de laisser la station côtière transmettre son signal.

Si on reçoit un signal de détresse d'une station ne se trouvant pas dans les environs, il convient de marquer une courte pause afin de laisser une station plus proche envoyer son accusé de réception sans brouillage.

Si la station en détresse est fort éloignée et qu'aucun accusé de réception n'est reçu, la procédure de MAYDAY RELAY (voir plus loin) doit être appliquée.

Procédure

- Signal de détresse MAYDAY
- Identification de la station en détresse (prononcé 3 fois)
- ICI
- Identification de la station confirmant la réception (prononcé 3 fois)
- RECU
- Signal de détresse MAYDAY

Si le message a été relayé par une station côtière, la procédure suivante est appliquée.

- Signal de détresse MAYDAY
- Identification de la station qui a relayé le signal de détresse (prononcé 3 fois)
- ICI
- Identification de la station confirmant la réception (prononcé 3 fois)
- RECU
- Signal de détresse MAYDAY

Toute station qui accuse réception d'un signal de détresse doit, sur l'ordre du commandant ou de la personne responsable du navire donner dès que possible les renseignements suivants dans l'ordre indiqué:

- Identification de la station
- La position – date - heure
- La vitesse à laquelle elle se dirige vers la station en détresse et le délai approximatif qui lui sera nécessaire pour la rejoindre
- Eventuellement toute indication complémentaire sur la position du navire en détresse.

Avant de transmettre ce message, la station doit s'assurer qu'elle ne brouillera pas les émissions d'autres stations mieux placées pour porter un secours immédiat.

6.3.5 COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE

Les communications de détresse comprennent tous les messages concernant l'aide immédiate à apporter à la station en détresse.

Le signal de détresse (MAYDAY) est transmis avant tout appel.

C'est le navire en détresse ou la station qui a transmis l'appel de détresse qui dirige les communications de détresse, mais une autre station peut également s'en charger.

6.3.6 DEMANDE DE SILENCE RADIO

La station en détresse ou la station dirigeant les communications de détresse, peut imposer le silence à une station perturbante à l'aide du signal "SILENCE MAYDAY" (prononcé "silence m'aider") suivi du nom de la station.

Une station qui ne participe pas aux communications de détresse peut imposer le silence à une station perturbante par le signal "SILENCE DETRESSE" suivi du nom de la station.

6.3.7 RESTRICTION DES RADIOCOMMUNICATIONS DURANT UNE COMMUNICATION DE DETRESSE, FIN DE LA COMMUNICATION DE DETRESSE

L'autorisation d'un trafic restreint de radiocommunications est introduite par le signal "PRUDENCE".

Procédure

- Le signal de détresse MAYDAY
- L'appel "à tous" ou CQ (prononcé CHARLIE QUEBEC) (prononcé 3 fois)
- Les mots ICI (ou le mot DE prononcé DELTA ECHO)
- L'identification de la station transmettant le message
- L'heure de dépôt du message de détresse
- L'identification de la station en détresse
- Le mot PRUDENCE

6.3.8 FIN DE LA COMMUNICATION DE DETRESSE

A la fin des mesures, toutes les autres stations doivent être informées que la situation de détresse est terminée. A cet effet, le signal "SILENCE FINI" est émis.

Procédure

- Le signal de détresse MAYDAY
- L'appel "à tous" ou CQ (prononcé CHARLIE QUEBEC) (prononcé 3 fois)
- Les mots ICI (ou le mot DE prononcé DELTA ECHO)
- L'identification de la station transmettant le message
- L'heure de dépôt du message de détresse
- L'identification de la station en détresse
- Le mot SILENCE FINI

6.3.9 TRANSMISSION D'UN MESSAGE DE DETRESSE PAR UNE STATION QUI N'EST PAS ELLE-MEME EN DETRESSE

Cette situation se présente dans les cas suivants:

- La station en détresse n'est pas en mesure de transmettre elle-même le message de détresse
- Le commandant ou la personne responsable du navire ou de la station terrestre estime qu'une autre assistance est nécessaire
- bien que n'étant pas en mesure d'apporter de l'aide, une station a entendu un message de détresse dont il n'a pas été accusé réception.

Procédure

L'émission d'un message de détresse par une station qui n'est pas elle-même en détresse est signalée par le signal "MAYDAY RELAY" répété trois fois (prononcé "meidei rilei").

- | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• Le signal MAYDAY RELAY (prononcé trois fois)• Les mots ICI (ou le mot DE prononcé DELTA ECHO)• L'identification de la station transmettant le message (prononcé trois fois)• Le message de détresse |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

6.3.10 EXEMPLES

Un navire (OS1256) est en détresse

Appel de détresse

```
MAYDAY MAYDAY MAYDAY
ICI
OS1256 OS1256 OS1256
```

Message de détresse

```
MAYDAY
ICI
OS1256
52 degrés 30 minutes latitude nord
3 degrés 20 minutes longitude est
voie d'eau, nous coulons
demande secours
L'équipage complet, deux hommes et deux femmes, se rend sur le radeau de
sauvetage + type de communication
OVER
```

Si le temps fait défaut, l'appel de détresse peut être omis et dans ce cas-là, le message de détresse prend la forme suivante:

```
MAYDAY MAYDAY MAYDAY
ICI DE
OS1256 OS1256 OS1256
52 degrés 30 minutes nord
3 degrés 20 minutes longitude est
voie d'eau, nous coulons
demande secours
L'équipage complet, deux hommes et deux femmes, se rend sur le radeau de
sauvetage + type de communication
OVER
```

Accusé de réception

```
MAYDAY
OS1256 OS1256 OS1256
ICI
OTAT OTAT OTAT
RECU
MAYDAY
```

L'accusé de réception est suivi du message suivant:

MAYDAY
OS1256
ICI
OTAT
Ma position est de 10 milles à l'ouest d'Ostende
Ma vitesse est de 10 noeuds
Mon temps estimé d'arrivée est 15h00 heure locale.
OVER

Demande de silence (le navire OPBT ne respecte pas le silence radio)

- par la station dirigeant le trafic

MAYDAY
OPBT
ICI Oostende Radio
SILENCE MAYDAY

- par la station en détresse

MAYDAY
OPBT
ICI OS1256
SILENCE MAYDAY

- par une autre station

MAYDAY
OPBT
SILENCE DETRESSE
IJmuiden Rescue (station écoutante)

Autorisation de trafic limité

MAYDAY
Appel à toutes les stations, toutes les stations, toutes les stations
ICI Oostende Radio
1530 UTC
OS1256
PRUDENCE

Fin de la procédure de détresse

MAYDAY
Appel à toutes les stations, toutes les stations, toutes les stations
ICI Oostende Radio
1700 UTC
OS1256
SILENCE FINI

Exemple d'utilisation du MAYDAY RELAY

Transmission d'un appel de détresse n'ayant pas reçu d'accusé de réception.

MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY
ICI
OPBT OPBT OPBT
Le message suivant a été reçu sur le canal 16 du OS1256 à 1200 UTC commençant par
MAYDAY
OS1256
52 degrés 30 minutes nord
3 degrés 20 minutes longitude est
voie d'eau, nous coulons
L'équipage complet, deux hommes et deux femmes, se rend sur le radeau de sauvetage
OVER

Transmission d'un message de détresse au nom d'un autre navire

MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY
ICI
OPBT OPBT OPBT
MAYDAY
Voilier chaviré
52 degrés 30 minutes nord
3 degrés 20 minutes longitude est
Pas d'équipage en vue
OVER

6.3.11 EXEMPLE

L'automoteur ordinaire "Karin" appelle la centrale d'Oberwesel sur le canal 18 du réseau des informations de navigation maritime et demande de l'aide suite à une collision:

MAYDAY MAYDAY MAYDAY
ICI
automoteur ordinaire Karin, automoteur ordinaire Karin, automoteur ordinaire Karin
MAYDAY
automoteur ordinaire Karin
avalant près de Mannheim point kilomètre 424,30
suis entré en collision avec un bateau-citerne
perte de cargaison
danger d'incendie
prenez les mesures nécessaires
Over

La centrale de trafic d'Oberwesel répond:

MAYDAY
automoteur ordinaire Karin, automoteur ordinaire Karin, automoteur ordinaire Karin
ICI
Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale
Message reçu MAYDAY

La centrale de trafic d'Oberwesel informe ensuite la navigation maritime:

MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY
ICI
Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale
Collision près de Mannheim point kilomètre 424,30 entre l'automoteur ordinaire Karin et un bateau-citerne
L'automoteur-citerne perd sa cargaison et du carburant s'écoule
La navigation est interrompue jusqu'à nouvel ordre du point kilomètre 423,00 au point kilomètre 431,00
Fin

A la fin du cas de détresse, la centrale de trafic d'Oberwesel donne les informations suivantes pour le trafic:

MAYDAY
Appel à toutes les stations, toutes les stations, toutes les stations
ICI
Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale
10 heures 15
automoteur ordinaire Karin
SILENCE FINI

6.3.12 EXEMPLE

L'automoteur "Corinna" appelle comme suit d'autres bateaux sur le canal 10 du réseau bateau-bateau et informe qu'un homme est tombé par-dessus bord:

MAYDAY MAYDAY MAYDAY
ICI
automoteur-citerne Corinna, automoteur-citerne Corinna, automoteur-citerne
Corinna
MAYDAY
automoteur-citerne Corinna
avalant près du point kilomètre 1501,35 du Danube
homme à la mer
interrompre la navigation
plus d'informations suivent
over.

A la fin du cas de détresse, l'automoteur-citerne Corinne donne les informations suivantes pour le trafic:

MAYDAY
Appel à toutes les stations, toutes les stations, toutes les stations
ICI
automoteur-citerne Corinna, automoteur-citerne Corinna, automoteur-citerne
Corinna
10 heures 15
automoteur-citerne Corinna
SILENCE FINI

6.4 COMMUNICATIONS D'URGENCE

6.4.1 DEFINITION

Une situation d'urgence est une situation où il convient de transmettre des messages traitant de la sécurité de l'équipage ou du navire, comme des personnes qui sont malades sans que leur vie soit en danger ou des dommages causés à des navires sans qu'il y ait danger imminent par exemple:

- Echouage sans fuite de cargaison
- Blessé ou malade à bord
- Demande de remorquage suite à une avarie (barre, machine, hélice)
- Consultation médicale
- Evacuation sanitaire.

Les communications d'urgence doivent de préférence être émises via les radiocommunications des informations de **navigation maritime**.

6.4.2 FORME DE L'APPEL

L'appel d'urgence est introduit par le signal

<p>PAN PAN PAN PAN PAN PAN (prononcé "panne panne") ICE (ou DE) Identification du navire appelant prononcé trois fois le message</p>

6.4.3 EXEMPLE:

L'automoteur ordinaire "Mara" a besoin d'aide médicale à bord (pas de danger de mort) et demande de l'aide à la centrale de trafic de Duisbourg sur le canal 22 des radiocommunications des informations de navigation maritime:

<p>PAN PAN PAN PAN PAN PAN <i>Duisburg Revierzentrale Duisburg Revierzentrale Duisburg Revierzentrale</i> <i>ICI</i> <i>Automoteur ordinaire Mara, automoteur ordinaire Mara, automoteur ordinaire</i> <i>Mara</i> <i>Avalant près du point kilomètre 805,75</i> <i>Demande de l'aide médicale</i> <i>Membre de l'équipage blessé, a probablement le bras cassé</i> <i>Over.</i></p>

Réponse de la centrale de trafic Duisbourg:

PAN PAN PAN PAN PAN PAN
Automoteur ordinaire Mara, automoteur ordinaire Mara, automoteur ordinaire Mara
ICI
Duisburg Revierzentrale Duisburg Revierzentrale Duisburg Revierzentrale
compris
J'appelle une ambulance
Je vous informerai du lieu où l'ambulance vous attend
Restez à l'écoute

6.5 COMMUNICATIONS DE SÉCURITÉ

6.5.1 DEFINITION

Le message de sécurité est émis sur ordre du commandant (ou du skipper) pour signaler tout danger lié:

- à la sécurité de la navigation: croisement d'objets dangereux pour la navigation, fonctionnement défectueux de bouées lumineuses ou de balises radioélectriques
- aux conditions atmosphériques: avis de risque de rafales, de tempête, avec force 10 ou plus sur l'échelle de Beaufort non signalés dans les bulletins réguliers.

Si la durée d'émission doit être brève, le message peut être émis sur le canal international d'appel et de détresse. Il est cependant conseillé d'indiquer une fréquence de service généralement navire-navire, sur laquelle sera transmis le message, afin d'éviter d'occuper la fréquence d'appel et de détresse.

Contrairement aux messages de détresse et d'urgence, le message de sécurité ne demande pas de réponse.

6.5.2 FORME DE L'APPEL

L'appel devra respecter la forme suivante:

SECURITE SECURITE SECURITE
ICI (ou DE)
Identification du navire appelant
Le message

6.5.3 EXEMPLE

Le poste de trafic de Dordrecht (Dordrecht verkeerspost) avertit la navigation sur le canal imposé 19 des radiocommunications d'informations de navigation maritime d'un épais brouillard sur la Oude Maas dans le secteur de Dordrecht:

SECURITE SECURITE SECURITE
Appel à toutes les stations de navire, à toutes les stations de navire, à toutes les stations de navire
ICI
Dordrecht verkeerspost Dordrecht verkeerspost Dordrecht verkeerspost
Epais brouillard dans le secteur de Dordrecht sur la Oude Maas
Visibilité environ 50m
Fin

6.5.4 EXEMPLE

Le navire OS1256 veut signaler un container à la dérive

SECURITE SECURITE SECURITE
ICI
OS1256 OS1256 OS1256
Ecoutez mon message de sécurité sur le canal 8

Suite du message sur le canal 8

SECURITE SECURITE SECURITE
ICI
OS1256 OS1256 OS1256
SECURITE CONTAINER
Container position 51 degrés 55 minutes latitude nord et 2 degrés 40 minutes longitude ouest
Dérive vers le sud à une vitesse d'un nœud
21 janvier 1500 UTC
UIT

6.6 COMMUNICATIONS DE ROUTINE

6.6.1 FORME DE L'APPEL

L'appel est formé comme suit:

- maximum trois fois l'identification de la station appelée
- les mots "ICI" (ou DE épelés à l'aide de mots de code DELTA ECHO en cas de difficultés de langage)
- maximum trois fois l'identification de la station appelante

Les indicatifs d'appel peuvent également être constitués de groupes de bateaux « avalants », de bateaux « montants », « de toutes sortes de bateaux » ou d'autres désignations.

6.6.2 FORME DE LA REPONSE A L'APPEL

La réponse à l'appel est formée comme suit:

- maximum trois fois l'identification de la station appelée
- les mots "ICI" (ou DE épelés à l'aide de mots de code DELTA ECHO en cas de difficultés de langage)
- maximum trois fois l'identification de la station appelante.

Après l'établissement du contact, le nom de la station ne peut être prononcé qu'une fois.

Conformément aux prescriptions internationales, pour les stations terrestres, il faut d'abord énoncer le nom du lieu et ensuite le service par exemple "Koblenz Schleuse" (Ecluse Koblenz) ou Oostende Radio.

Pour renforcer l'identification, l'indicatif de l'appelant peut être ajouté au nom de la station.

6.6.3 EXEMPLE 1

Sens bateau-terre et bateau-bateau	Sens terre-bateau
Nom de la station terrestre ou de la station de bateau	Nom du bateau appelé ou A TOUTES LES STATIONS DE BATEAU
ICI	ICI
Type de bateau	Nom de la station terrestre
Nom du bateau	Objet de la conversation
Direction prise (le cas échéant, pas nécessaire dans les ports)	
Position du bateau	
Objet de la conversation	

6.6.4 EXEMPLE 2

L'automoteur-citerne "Sylvia" se renseigne sur le canal 22 auprès de l'écluse de Birsfelden pour savoir si l'entrée en amont du sas est libre:

Birsfelden Schleuse (maximum trois fois)
ICI
automoteur-citerne Sylvia (maximum trois fois)
chargé, avalant près de Grenzach
l'entrée en amont au sas est-elle libre?
A vous.

L'écluse de Birsfelden répond comme suit:

Sylvia (maximum trois fois)
ICI
Birsfelden Schleuse (maximum trois fois)
l'entrée est libre
A vous.

Accusé de réception de la station de navire:

Birsfelden Schleuse
ICI
Sylvia
compris
l'entrée est libre
Merci, terminé.

6.6.5 EXEMPLE 3

L'automoteur ordinaire "Nora" informe l'écluse d'Anderlecht sur le canal 20 de la dérive d'une bouée de balisage de la voie navigable:

*Ecluse Anderlecht (maximum trois fois)
ICI
automoteur ordinaire Nora (maximum trois fois)
avalant près du point kilomètre 4
j'ai une information de navigation maritime pour vous
A vous.*

L'écluse d'Anderlecht répond comme suit:

*Nora (maximum trois fois)
ICI
Ecluse Anderlecht (maximum trois fois)
Je suis prêt
A vous.*

Réponse du navire:

*Ecluse Anderlecht ICI DE
Nora
Bouée de balisage à la dérive
près du kilomètre 4, rive gauche
A vous.*

Réponse de l'écluse d'Anderlecht:

*Nora
ICI
Ecluse Anderlecht. Compris, bouée de balisage à la dérive
près du kilomètre 4, rive gauche
Merci
Terminé*

6.6.6 EXEMPLE 4

L'écluse d'Hasselt envoie un message sur le canal 20:

*A toutes les stations de navire (maximum trois fois)
ICI
Ecluse Hasselt (maximum trois fois)
Une manifestation sportive aura lieu en aval de l'écluse sur le canal Albert à
18h30. La navigation sera interrompue de 18h à 20h
Terminé*

6.6.7 EXEMPLE 5

L'automoteur-citerne "Britta" quitte le 'Main' et demande ensuite sur le canal 10 si des bateaux naviguent sur le Rhin:

*A toutes les stations de navire dans le secteur de l'embouchure du Main
(maximum trois fois)
ICI
Automoteur-citerne Britta (maximum trois fois)
avalant sur le Main à environ 1 km avant l'embouchure
veut remonter le Rhin
y a-t-il des remontants ou des avalants dans le voisinage?
A vous*

L'automoteur ordinaire "Tanja" répond comme suit:

*Automoteur-citerne Britta (maximum trois fois)
ICI
automoteur ordinaire Tanja (maximum trois fois)
montant à 500 m à l'aval de l'embouchure du Main
pas d'autre navigation
A vous*

L'automoteur-citerne Britta accuse réception comme suit:

*Automoteur ordinaire Tanja (maximum trois fois)
ICI
automoteur-citerne Britta
compris, merci
Bon voyage
Terminé*

6.7 ESSAIS

6.7.1 DEFINITION

Ces conversations ne font pas partie du trafic ordinaire et ce, certainement pas sur le canal 16. Ces tests ne peuvent donc être effectués qu'en l'absence de toute autre communication.

Lorsqu'il est nécessaire pour une station de faire des signaux d'essai, ceux-ci doivent être réduits au minimum et ne doivent pas durer plus de 10 secondes. Les signaux doivent comprendre le nom de la station, suivi des mots « test ». Le nom de la station et les mots « test » doivent être prononcés lentement et distinctement.

6.7.2 EXEMPLE (SUR LE CANAL DE SERVICE DE OOSTENDE RADIO -27 OU 85)

*Oostende Radio Oostende Radio
ICI
OS1256
Test
Over*

Oostende Radio répond

*OS1256
ICI Oostende Radio
Je vous reçois clairement et distinctement
Over*

La conversation s'achève comme suit

*Ici OS1256
Merci
Out*

7 PROCEDURES SPECIFIQUES POUR LES COMMUNICATIONS EN NAVIGATION MARITIME

7.1 VEILLE

7.1.1 NAVIRES ASTREINTS ET NON ASTREINTS

Un navire astreint est un navire où une station de radiocommunication est obligatoire.

7.1.2 CANAL 16

Le canal 16 est la fréquence internationale de service et de détresse pour la radiotéléphonie en ondes métriques.

Les navires astreints restent en veille permanente sur le canal 16. Pour les autres navires, la veille sur le canal 16 n'est pas obligatoire. Il est cependant conseillé de le faire le plus souvent possible en enclenchant le système de double veille (ce système est interdit en navigation intérieure).

Avec ce dispositif, le poste se positionne sur le canal 16 pendant quelques centièmes de secondes toutes les 2,5 secondes, quel que soit son réglage. Si une émission est détectée, il reste positionné sur le canal 16 pendant la durée de l'émission.

7.1.3 CENTRE DE COORDINATION ET DE SAUVETAGE

Ces centres restent en veille permanente sur le canal 16

Belgique: MRCC Oostende / Oostende radio
Pays-Bas: Kustwacht Ymuiden
France: CROSS
RU: CGA

7.2 RADIOCOMMUNICATIONS DE CORRESPONDANCE PUBLIQUE

De moins en moins de stations offrent des services de radiocommunications de correspondance publique. En Belgique, Oostende Radio offre toujours ce service. Pour avoir accès à ce service, il faut souscrire un abonnement auprès d'une autorité comptable, cette société est identifiée par un code (AAIC), qu'il faut donner lors de chaque communication.

Exemple de radiocommunication

*Oostende Radio Oostende Radio
ICI
OS1256 OS1256
Sur le canal 27
Over*

*OS1256
ICI Oostende Radio
Quelle est votre position
Over*

*Oostende Radio
ICI
OS1256
Ma position est 3 milles à l'ouest de Nieuwpoort
Over*

*OS1256
ICI Oostende Radio
dégagez canal 85
Over*

*ICI
OS1256
je dégage canal 85*

*Oostende Radio
ICI
OS1256
sur le canal 85
Mon code d'identification est le bravo-echo-two-one
Je souhaite une communication avec 0015551256
Over*

OS1256 bien reçu, restez à l'écoute

*OS1256
ICI Oostende Radio
Vous pouvez parler
Over*

La communication est établie (comme la communication se déroule en simplex, il est conseillé d'utiliser les mots OVER et OUT durant celle-ci)

8 PROCEDURES SPECIFIQUES POUR LES COMMUNICATIONS SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

8.1 GÉNÉRALITÉS

Les pays suivants ont signé un accord relatif aux services radiotéléphoniques dans la navigation intérieure: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, France, Hongrie, Luxembourg, Moldavie, Monte-negro, Pays-Bas, Pologne, République slovaque, République serbe, République tchèque, Roumanie, et Suisse.

8.2 INSTALLATION

Les antennes doivent être verticales et dégagées. Elles doivent être installées à au moins 4 m de toutes masses métalliques importantes qui les dépassent en hauteur. Le point culminant de l'antenne ne doit pas dépasser de plus de 12 m les marques de franc-bord du navire. (pour les navires astreints)

8.3 COMMUNICATIONS VHF SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Le service de navigation intérieure comprend cinq sortes de communications qui sont décrites ci-dessous. L'appel d'une station mobile ou une station terrestre s'effectue sur le premier canal (canal d'appel) du réseau dans lequel la communication est demandée.

La radiotéléphonie en navigation maritime et intérieure permet d'établir des liaisons de radiocommunications à des fins déterminées sur des canaux et suivant un mode d'exploitation préalablement convenu. La radiotéléphonie pour la navigation intérieure comprend cinq sortes de communications:

- bateau-bateau
- informations de navigation maritime
- bateau-autorités portuaires
- radiocommunications de bord
- radiocommunications de correspondance publique (service non obligatoire)

8.3.1 COMMUNICATIONS BATEAU-BATEAU (INTERSHIP)

Destination	Etablissement de liaisons de radiocommunications entre les stations de navire, par exemple pour la détermination de la route à suivre
Particularité	Les informations d'ordre social et privée ne sont autorisées que sur le canal 77
Application	Simplex. Réduction automatique de la puissance d'émission à maximum 1 watt
Objet des messages	Seuls les messages traitant de la sécurité des personnes, de la navigation ou de la sécurité des navires peuvent être transmis.

8.3.2 COMMUNICATIONS INFORMATIONS DE NAVIGATION MARITIME

Destination	Etablissement de liaisons de radiocommunications entre stations de navire et stations terrestres des autorités chargées de l'exploitation des voies navigables, par exemple pour l'échange d'informations sur l'état des voies navigables, le conseil et l'orientation du trafic
Particularité	En Belgique et aux Pays-Bas, ce réseau ne peut être exploité qu'avec une puissance de sortie de maximum 1 watt
Application	Duplex, semi-duplex, uniquement pour les stations de navire, ou Simplex
Objet des messages	Seuls les messages traitant de la sécurité des personnes, de la navigation ou de la sécurité des navires peuvent être transmis

8.3.3 COMMUNICATIONS BATEAUX-AUTORITÉS PORTUAIRES

Destination	Etablissement de liaisons de radiocommunications entre stations de navire et stations terrestres des autorités portuaires, par exemple pour l'attribution d'aires de stationnement, pour la navigation dans les ports.
Application	Simplex. Réduction automatique de la puissance d'émission à maximum 1 watt.
Objet des messages	Seuls les messages traitant de la sécurité des personnes, de la navigation ou de la sécurité des navires peuvent être transmis.

8.3.4 RADIOCOMMUNICATIONS DE BORD (INTRASHIP)

Destination	Etablissement de radiocommunications à bord de navires et de convois.
Particularité	L'utilisation d'appareils portatifs est autorisée sur le canal 15/17
Application	Simplex. Réduction automatique de la puissance d'émission à maximum 1 watt.
Objet des messages	Seuls les messages traitant de la sécurité des personnes, de la navigation ou de la sécurité des navires peuvent être transmis.

8.4 ATIS

ATIS signifie Automatic Transmitter Identification System. L'utilisation d'ATIS est obligatoire sur les voies de navigation intérieure des pays qui ont signé l'Arrangement régional relatif au service de radiotéléphonie sur les voies de navigation intérieure à Bâle le 6 avril 2000. (voir annexe 1)

Toutes les installations radiotéléphoniques à bord de navires et tous les appareils portatifs à bord doivent être équipés d'une installation de codage pour l'émission du signal ATIS. Le signal ATIS est automatiquement émis sur tous les canaux raccordés après le relâchement du commutateur d'émission. L'installation ATIS génère automatiquement le signal d'identification de la station. Ce signal est transmis à la fin de chaque émission (relâchement du commutateur d'émission). En cas d'émissions longues, le signal ATIS est transmis toutes les cinq minutes.

Si l'installation est équipée d'un appel sélectif numérique (DSC), le signal ATIS n'est pas transmis lors d'un appel DSC (pour rappel: l'utilisation d'un tel équipement requiert un certificat GMDSS. L'appel sélectif numérique est interdit sur les voies de navigation intérieure.

Le dispositif ATIS n'a pas d'influence sur les communications, ni sur les systèmes de navigation.

Si le dispositif ATIS est séparé de l'installation d'émission, il doit y être connecté à l'aide d'un raccordement électrique protégé contre les coupures de courant. Les liaisons acoustiques ou similaires ne sont pas autorisées.

Il n'est pas possible pour l'opérateur de déconnecter ou de reprogrammer le dispositif ATIS.

Exemple

Un navire avec l'indicatif d'appel, OS-2563 aura comme code ATIS 9 205 19 2563.

L'annexe 4 donne un aperçu des principales voies navigables en Belgique sur lesquelles l'ATIS est obligatoire.

Pour les autres pays qui ont signé l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure d'autres règles sont d'application. Plus d'informations à cet égard peuvent être consultées en cliquant sur le lien ci-dessous concernant l'accord RAINWAT: www.rainwat.ibpt.be

8.5 REDUCTION AUTOMATIQUE DE LA PUISSANCE

La puissance de sortie de l'appareil de radiotéléphonie doit être réduite automatiquement à une valeur comprise entre 0,5 Watt et 1 Watt, lorsqu'un des canaux des radiocommunications: bateau-bateau, bateau-autorités portuaires et radiocommunications de bord est branché.

8.6 POSSIBILITES D'ENREGISTREMENT

Pour des besoins de documentation, les communications peuvent être enregistrées par les stations terrestres.

8.7 OBLIGATION DE CERTIFICAT D'OPERATEUR

Une station de navire ne peut être suivie ou surveillée que par une personne titulaire d'un certificat d'opérateur radio pour le service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure ou d'un certificat de radiotéléphoniste autorisant son titulaire à utiliser une station de navire. Les détails sont réglés par les prescriptions nationales.

Les certificats d'opérateur délivrés en fonction de ces prescriptions sont reconnus par toutes les administrations.

8.8 PARTICIPATION AUX SERVICES RADIOTELEPHONIQUES MARITIMES

Service radiotéléphonique maritime sur ondes métriques.

Les stations de navire du service radiotéléphonique de la navigation intérieure peuvent participer au service radiotéléphonique maritime sur ondes métriques. En raison de la réduction automatique de la puissance sur certains canaux, des problèmes peuvent se poser au cas par cas dans les liaisons de radiocommunications.

D'autres prescriptions sont applicables aux installations de radiotéléphonie du service radiotéléphonique de la navigation intérieure équipées pour l'exploitation de GMDSS, afin d'être exploitées sur les voies navigables maritimes.

Dans certains cas, les bateaux de navigation intérieure doivent être équipés du GMDSS.

C'est possible en

- achetant une station de navire de radiotéléphonie en ondes métriques agréée et équipée du "K 70 GMDSS" (DSC) ou
- transformant avec autorisation la station de navire existante, en l'équipant du "K 70 GMDSS".(DSC)

Pour l'actionnement des stations de radiotéléphonie équipées du GMDSS , d'autres certificats sont nécessaires. (SRC, ROC ou GOC)

8.9 UTILISATION DE STATIONS RADIOTELEPHONIQUES MARITIMES SUR LE RESEAU RADIOTELEPHONIQUE DE LA NAVIGATION INTERIEURE

Les stations radiotéléphoniques maritimes ne peuvent pas être exploitées pour les radiocommunications bateau-bateau du service radiotéléphonique de la navigation intérieure.

Elles peuvent cependant participer au service radiotéléphonique de la navigation intérieure pour les radiocommunications des informations de navigation maritime et les radiocommunications bateau-autorités portuaires . Toutefois, elles doivent être équipées du signal ATIS.

GLOSSAIRE

AIS (Automatic identification system)

Système de radiolocalisation permettant de transmettre la position d'un navire (relevé GPS) vers un système radar à bord d'un navire ou à terre.

ATIS (Automatic Transmitter Identification System)

Système d'identification automatique des émetteurs radioélectriques de navire.

Centrale de trafic

Centrale qui réceptionne effectivement les appels de la navigation maritime.

Code d'identification de l'autorité comptable (CIAC)

Code d'identification des autorités comptables.

Ce code identifie l'organisme public ou privé reconnu, chargé de la comptabilité pour le règlement des comptes internationaux maritimes. Le code est communiqué à l'opérateur d'une station qui établit une liaison de radiocommunication.

GMDSS

Global Maritime Distress and Safety System

Système global maritime de détresse et de sécurité.

Indicatif d'appel

Chaque navire participant au service radiotéléphonique en mer ou sur les voies de navigation intérieure est doté d'un indicatif d'appel. Cet indicatif est unique au monde.

Installation radiotéléphonique

Une station radiotéléphonique à bord d'un navire pouvant être composée de plusieurs émetteurs.

Navigation intérieure

D'application sur les voies de navigation intérieure.

Navigation maritime

Applicable dans les zones où le règlement de navigation maritime est d'application.

Poste de trafic

Centrale aux Pays-Bas et en Suisse qui réceptionne entre autres les appels provenant des navires (par exemple les appels de détresse) et qui les informe de la situation des voies navigables.

Le trafic peut aussi être guidé par le poste de trafic.

Procédure d'appel

Procédure d'établissement de liaisons de radiocommunications.

Puissance à la sortie de l'émetteur

Puissance de l'émetteur mesurée au connecteur d'antenne.

Puissance apparente rayonnée

puissance émise par l'antenne.

Radiocommunications bateau-autorité portuaire

Liaison radio entre les stations de navire et les stations des autorités qui sont compétentes pour les services des ports intérieurs. Les stations des autorités susmentionnées devraient si possible être des stations terrestres.

Radiocommunications bateau-bateau(Intership)

Radiocommunications échangées entre stations de navire.

Radiocommunications de bord (Intraship)

Radiocommunications échangées à bord d'un bateau ou radiocommunications échangées au sein d'un groupe de bateaux, remorqués ou poussés, ainsi que celles concernant les instructions relatives à la manœuvre des aussières et à l'amarrage.

Radiocommunications des informations de navigation maritime

Liaison radio entre les stations de navire et les stations des autorités qui sont compétentes pour les services des eaux intérieures. Les stations des autorités susmentionnées peuvent être soit des stations terrestres fixes, soit des stations mobiles.

Radiocommunications de correspondance publique

Radiocommunications échangées entre les stations de navire et les réseaux de télécommunications publics nationaux.

Radiotéléphonie pour la navigation intérieure

Service international de radiotéléphonie mobile VHF et UHF sur les voies de navigation intérieure.

Service maritime de radiotéléphonie

Service mobile de radiotéléphonie entre les stations côtières et les stations de navire ou entre les stations de navire.

Station de navire

Station de radiotéléphonie mobile pour la navigation intérieure ou maritime installée à bord d'un navire non amarré en permanence.

9 ANNEXES

ANNEXE 1: LEGISLATION ET REGLEMENTATION

Autorités et règlements internationaux

Convention de l'Union internationale des Télécommunications (MB 13-11-1999).Règlement des radiocommunications (RR), Genève 2009.

SOLAS, convention internationale relative à la sauvegarde des vies en mer (Londres 1974).

Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure (Bâle, 6-4-2000).

Directive 1999/5/CE

Directive 96/98/CE-décision 2000/637/CE

Législation nationale

Loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques

Article 39

§ 1^{er}. Nul ne peut, dans le Royaume ou à bord d'un navire, d'un bateau, d'un aéronef ou de tout support soumis au droit belge, détenir un appareil émetteur et/ou récepteur de radiocommunications, ni établir et faire fonctionner une station ou un réseau de radiocommunications non public sans avoir obtenu l'autorisation écrite de l'Institut. Cette autorisation est personnelle et révocable.

§ 2. Le Roi fixe, après avis de l'Institut, les règles générales d'octroi, de suspension et de révocation des autorisations visées au § 1^{er}. Il peut déterminer les cas où ces autorisations ne sont pas requises.

§ 3. L'Institut fixe les obligations des titulaires d'une autorisation ainsi que les conditions auxquelles doivent satisfaire les stations et réseaux de radiocommunications autorisés.

§ 4. Les autorisations visées au § 1^{er} ne sont pas requises pour les stations de radiocommunications établies et utilisées à des fins militaires ou de sécurité publique par les services relevant du ministre de la Défense nationale, par l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord et par les Forces alliées.

Article 41

A l'exception des officiers de police judiciaire cités à l'article 24 de la loi du 17 janvier 2003 relative au statut du régulateur des secteurs des postes et des télécommunications belges pour ce qui concerne le point 2°, nul ne peut, dans le Royaume ou à bord d'un bateau, d'un aéronef ou de tout autre support soumis au droit belge:

1° émettre ou tenter d'émettre des signaux d'alarme, d'urgence ou de détresse ou des appels de détresse faux ou trompeurs

2° capter ou tenter de capter des radiocommunications autres que celles visées à l'article 314bis du Code pénal et qui ne lui sont pas destinées.

Si de telles communications sont involontairement reçues, elles ne peuvent être reproduites, ni communiquées à des tiers, ni utilisées à une fin quelconque et leur existence même ne peut être révélée sauf dans les cas imposés ou

autorisés par la loi.

Article 145

§ 1^{er}. Est punie d'une amende de 50 à 50 000 EUR, la personne qui enfreint les articles 32, 33, 35, 39 § 3, 41, 42, 47, 114, 124 et 127, et les arrêtés pris en exécution des articles 32, 47 et 127.

§ 2. Est punie d'une amende de 200 à 2 000 EUR et d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an ou d'une de ces peines seulement, la personne qui enfreint l'article 39, § 1er, et les arrêtés pris en exécution de l'article 16.

§ 3. Est punie d'une amende de 500 à 50 000 EUR et d'une peine d'emprisonnement d'un à quatre ans ou d'une de ces peines seulement:

1° la personne qui réalise frauduleusement des communications électroniques au moyen d'un réseau de communications électroniques afin de se procurer ou de procurer à autrui un avantage illicite

2° la personne qui utilise un réseau ou un service de communications électroniques ou d'autres moyens de communications électroniques afin d'importuner son correspondant ou de provoquer des dommages

3° la personne qui installe un appareil quelconque destiné à commettre une des infractions susmentionnées, ainsi que la tentative de commettre celles-ci.

§ 4. La confiscation d'appareils ne satisfaisant pas aux conditions prévues aux articles 32, 33, 35 et 37 est toujours prononcée.

Article 147

La confiscation des enregistrements de conversations, communications ou de données obtenues de manière illégale et des objets ayant servi à enfreindre les articles 35 et 145, § 3, est toujours prononcée, même s'ils n'appartiennent pas au condamné.

La confiscation des enregistrements de conversations, communications ou de données obtenues de manière illégale et des objets ayant servi à enfreindre les articles 35 et 145, § 3, est toujours prononcée, même s'ils n'appartiennent pas au condamné.

La confiscation des enregistrements de conversations, communications ou de données obtenues de manière illégale et des objets ayant servi à enfreindre les articles 35 et 145, § 3, est toujours prononcée, même s'ils n'appartiennent pas au condamné.

AR du 27 octobre 2006

Art. 3.

Les équipements hertziens destinés à la navigation intérieure soumis à l'accord relatif aux services radiotéléphoniques dans la navigation intérieure conclu à Bâle le 6 avril 2000 dans les Etats membres où l'accord sera mis en oeuvre et utilisant les bandes de fréquences définies par l'accord relatif aux services radiotéléphoniques dans la navigation intérieure utilisent le système automatique d'identification des émetteurs (ATIS).

La puissance d'émission des équipements de radiocommunication pour les catégories de services de communication « de bateau à bateau », « de bateau à autorités portuaires » et « à bord » soumis à l'accord relatif aux services radiotéléphoniques dans la navigation intérieure ne dépassera pas 1 watt.

ANNEXE 2: AFFECTATION DES CANAUX VHF EN NAVIGATION MARITIME.

Numéros des canaux	Remarques	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau – Bateau	Trafic portuaire et mouvements des navires		Correspondance publique
		Stations de navire	Stations côtières		Une fréquence	Deux fréquences	
60		156,025	160,625		x*	x	x
01		156,050	160,650		x*	x	x
61		156,075	160,675		x	x	x
02		156,100	160,700		x	x	x
62		156,125	160,725		x	x	x
03		156,150	160,750		x	x	x
63		156,175	160,775		x	x	x
04		156,200	160,800		x	x	x
64		156,225	160,825		x	x	x
05		156,250	160,850		x	x	x
65		156,275	160,875		x	x	x
06		156,300	156,300	x			
66		156,325	160,925		x*	x	x
07		156,350	160,950		x*	x	x
67		156,375	156,375	x	x		
08		156,400		x			
68		156,425	156,425		x		
09		156,450	156,450	x	x		
69		156,475	156,475	x	x		
10		156,500	156,500	x	x		
70	b)	156,525	156,525	Appel sélectif numérique pour le trafic de détresse, d'urgence, de sécurité et le trafic normal (DSC)			
11		156,550	156,550		x		
71		156,575	156,575		x		
12		156,600	156,600		x		
72		156,625		x			
13	c)	156,650	156,650	x	x		
73		156,675	156,675	x	x		
14		156,700	156,700		x		
74		156,725	156,725		x		
15	a)	156,750	156,750	x	x		
75	e)	156,775			x		
16		156,800	156,800	Trafic de détresse, d'urgence et de sécurité			
76	e)	156,825	156,825		x		
17	a)	156,850	156,850	x	x		
77		156,875		x			
18		156,900	161,500		x	x	x
78		156,925	161,525		x*	x	x
19		156,950	161,550		x*	x	x
79		156,975	161,575		x*	x	x
20		157,000	161,600		x*	x	x
80		157,025	161,625		x*	x	x
21		157,050	161,650		x*	x	x
81		157,075	161,675		x*	x	x
22		157,100	161,700		x	x	x
82		157,125	161,725		x	x	x

23		157,150	161,750		x	x	x
83		157,175	161,775		x	x	x
24		157,200	161,800		x	x	x
84		157,225	161,825		x	x	x
25		157,250	161,850		x	x	x
85		157,275	161,875		x	x	x
26		157,300	161,900		x	x	x
86		157,325	161,925		x	x	x
27		157,350	161,950			x	x
87		157,375			x		
28		157,400	162,000			x	x
88		157,425			x		
AIS 1	d)	161,975	161,975				
AIS 2	d)	162,025	162,025				

* *Remarque:* Ajouté par le RRB jusqu'à ce que l'action nécessaire soit entreprise par une future CMR

a) Les canaux 15 et 17 peuvent aussi être utilisés pour les communications internes à bord des navires à condition que la puissance apparente rayonnée ne dépasse pas 1 W et dans les limites de la réglementation nationale de l'administration concernée lorsque ces canaux sont utilisés dans ses eaux territoriales.

b) Le canal 70 peut uniquement être utilisé pour l'appel sélectif numérique (Digital Selective Calling).

c) Le canal 13 est réservé dans le monde entier aux radiocommunications de sécurité de la navigation, principalement pour les radiocommunications de sécurité de navigation maritime entre les navires. Il peut également être utilisé pour les services du mouvement des navires et les opérations portuaires, sous réserve des règlements nationaux établis par les administrations concernées.

d) Ces canaux (AIS 1 et AIS 2) seront utilisés pour un système d'identification automatique et de surveillance des navires, pouvant assurer un service mondial en pleine mer, à moins que d'autres fréquences ne soient désignées au niveau régional à cette fin.

e) L'utilisation de ces canaux (75 et 76) devrait se limiter aux radiocommunications relatives à la navigation maritime et toutes les précautions devraient être prises pour éviter que des brouillages préjudiciables ne soient causés au canal 16 par exemple en limitant la puissance d'émission à 1 W ou en effectuant une séparation géographique.

ANNEXE 3: AFFECTATION DES CANAUX VHF EN NAVIGATION INTERIEURE

Numéros des canaux	Remarques	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau – Bateau	Trafic portuaire et mouvements des navires		Correspondance publique
		Stations de navire	Stations côtières		Une fréquence	Deux fréquences	
60		156.025	160.625			x	x
01		156.050	160.650			x	x
61	<i>m), o)</i>	156.075	160.675			x	x
02	<i>m), o)</i>	156.100	160.700			x	x
62	<i>m), o)</i>	156.125	160.725			x	x
03	<i>m), o)</i>	156.150	160.750			x	x
63	<i>m), o)</i>	156.175	160.775			x	x
04	<i>m), o)</i>	156.200	160.800			x	x
64	<i>m), o)</i>	156.225	160.825			x	x
05	<i>m), o)</i>	156.250	160.850			x	x
65	<i>m), o)</i>	156.275	160.875			x	x
06	<i>f)</i>	156.300		x			
66		156.325	160.925			x	x
07		156.350	160.950			x	x
67	<i>h)</i>	156.375	156.375	x	x		
08		156.400		x			
68		156.425	156.425			x	
09	<i>i)</i>	156.450	156.450	x	x		
69		156.475	156.475	x	x		
10	<i>h)</i>	156.500	156.500	x	x		
70	<i>j)</i>	156.525	156.525	Appel sélectif numérique pour le trafic de détresse, d'urgence, de sécurité et le trafic normal (DSC)			
11		156.550	156.550			x	
71		156.575	156.575			x	
12		156.600	156.600			x	
72	<i>i)</i>	156.625		x			
13	<i>k)</i>	156.650	156.650	x	x		
73	<i>h), i)</i>	156.675	156.675	x	x		
14		156.700	156.700			x	
74		156.725	156.725			x	
15	<i>g)</i>	156.750	156.750	x	x		
75	<i>n)</i>	156.775				x	

Numéros des canaux	Remarques	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau – Bateau	Trafic portuaire et mouvements des navires		Correspondance publique
		Ship stations	Coast stations		Single frequency	Two frequency	
16		156.800	156.800	Trafic de détresse, d'urgence et de sécurité			
76	n)	156.825			x		
17	g)	156.850	156.850	x	x		
77		156.875		x			
18	m)	156.900	161.500		x	x	x
78		156.925	161.525			x	x
19		156.950	161.550			x	x
79		156.975	161.575			x	x
20		157.000	161.600			x	x
80		157.025	161.625			x	x
21		157.050	161.650			x	x
81		157.075	161.675			x	x
22	m)	157.100	161.700		x	x	x
82	m), o)	157.125	161.725		x	x	x
23	m), o)	157.150	161.750		x	x	x
83	m), o)	157.175	161.775		x	x	x
24	m), o)	157.200	161.800		x	x	x
84	m), o)	157.225	161.825		x	x	x
25	m), o)	157.250	161.850		x	x	x
85	m), o)	157.275	161.875		x	x	x
26	m), o)	157.300	161.900		x	x	x
86	m), o)	157.325	161.925		x	x	x
27		157.350	161.950			x	x
87		157.375			x		
28		157.400	162.000			x	x
88		157.425			x		
AIS 1	l)	161.975	161.975				
AIS 2	l)	162.025	162.025				

Notes relatives au Tableau

Notes générales

- a) Les autorités peuvent réserver des fréquences dans les services inter-bateau, d'opérations portuaires et de navigation pour l'aviation légère et les hélicoptères, afin qu'ils puissent communiquer avec les bateaux ou les stations côtières participantes, essentiellement dans des opérations de soutien maritime dans les conditions citées aux numéros **51.69, 51.73, 51.74, 51.75, 51.76, 51.77** et **51.78**. Toutefois, l'utilisation de canaux partagés avec la correspondance publique devra faire l'objet d'un accord préalable entre les autorités intéressées et les autorités concernées.
- b) Les canaux de la présente annexe, à l'exception des canaux 06, 13, 15, 16, 17, 70, 75 et 76 peuvent également être utilisés pour des transmissions de données et de fac-similés haut débit, conformément à un accord ad hoc entre les autorités intéressées et les autorités concernées.
- c) Les canaux de la présente Annexe, mais de préférence le canal 28 et à l'exception des canaux 06, 13, 15, 16, 17, 70, 75 et 76, peuvent être utilisés pour la télégraphie à impression directe et la transmission

de données, conformément à un accord ad hoc entre les autorités intéressées et les autorités concernées.

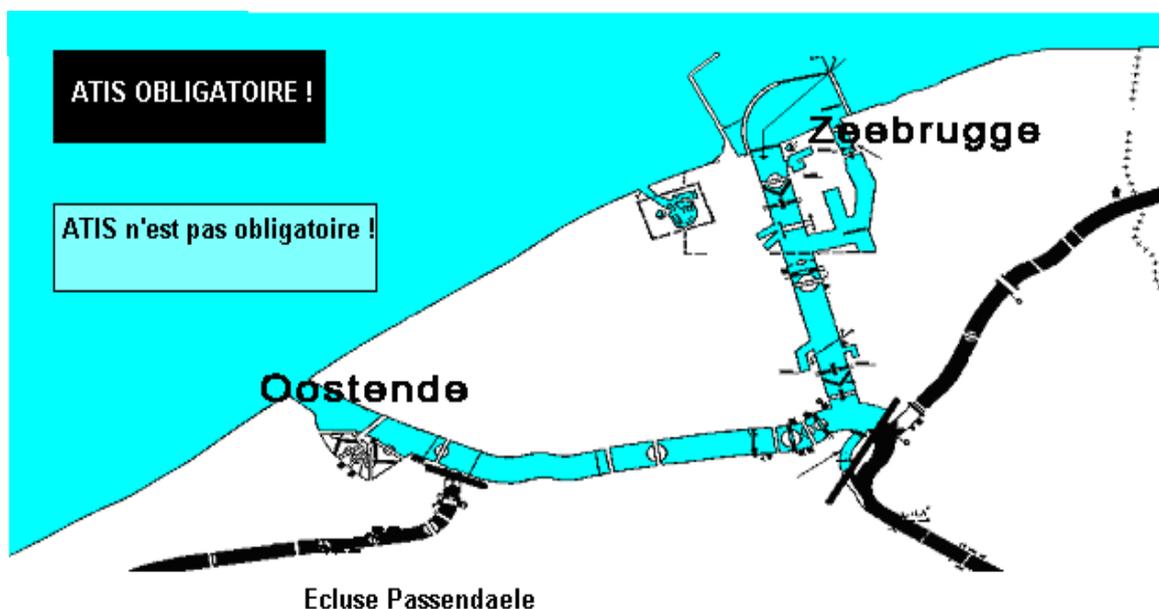
- d) Les fréquences dans ce tableau peuvent également être utilisées pour les radiocommunications sur les voies de navigation intérieure, conformément aux conditions spécifiées au n° **5.226**.
- e) Les autorités devant réduire rapidement l'encombrement du trafic local peuvent appliquer l'entrelacement de canaux de 12,5 kHz sans interférer avec les canaux de 25 kHz, à condition que :
 - la Recommandation UIT-R M.1084-2 soit prise en compte lors d'un changement sur des canaux de 12,5 kHz;
 - le changement n'ait aucune conséquence ni sur les canaux de 25 kHz des fréquences mobiles maritimes de détresse et de sécurité de la présente Annexe, en particulier sur les canaux 06, 13, 15, 16, 17, et 70, ni sur les caractéristiques techniques mentionnées dans la Recommandation UIT-R M.489-2 pour ces canaux;
 - l'instauration de l'entrelacement de canaux de 12,5 kHz et les conditions nationales consécutives fassent l'objet d'un accord préalable entre les autorités qui instaurent l'entrelacement et les autorités dont les stations de bateau ou les services peuvent être concernés.

Notes spécifiques

- f) La fréquence 156.300 MHz (canal 06) (voir n° **51.79** et Annexes **13** et **15**) peut également être utilisée pour la communication entre les stations de bateau et les stations d'avion impliquées dans des opérations de recherche et de sauvetage coordonnées. Les stations de bateau doivent éviter toute interférence préjudiciable à de telles communications sur le canal 06 ainsi qu'aux communications entre les stations d'avion, les brise-glaces, et de bateaux assistés durant la saison des glaces.
- g) Les canaux 15 et 17 peuvent également être utilisés pour les communications de bord, à condition que la puissance rayonnée effective n'excède pas 1 W, et soit conforme à la réglementation nationale de l'autorité concernée lorsque ces canaux sont utilisés sur ses eaux territoriales.
- h) Dans la zone maritime européenne et au Canada, ces fréquences (canaux 10, 67, 73) peuvent également être utilisées, le cas échéant, par les autorités individuelles concernées, pour la communication entre les stations de bateau, les stations d'avion et les stations terrestres participantes impliquées dans des opérations de recherche, de sauvetage et anti-pollution dans des zones locales, dans le respect des conditions spécifiées aux n° **51.69, 51.73, 51.74, 51.75, 51.76, 51.77** et **51.78**.
- i) Les trois fréquences les plus appropriées pour le but indiqué à la Note a) sont 156.450 MHz (canal 09), 156.625 MHz (canal 72) et 156.675 MHz (canal 73).
- j) Le canal 70 est utilisé exclusivement pour l'appel sélectif numérique pour la détresse, la sécurité et l'appel.
- k) Le canal 13 est désigné à l'échelle mondiale comme le canal de communication de sécurité de la navigation, essentiellement pour les communications de sécurité de navigation entre bateaux. Il peut également être utilisé pour le service de navigation et d'opérations portuaires, conformément à la réglementation nationale de l'autorité concernée.
- l) Ces canaux (AIS 1 et AIS 2) seront utilisés pour un système d'identification automatique de bateau et de surveillance, capable d'opérer partout en haute mer, à moins que d'autres fréquences soient désignées au niveau régional dans ce contexte.
- m) Ces canaux peuvent être utilisés comme des canaux de fréquence unique, conformément à un accord ad hoc entre les autorités intéressées et les autorités concernées. (CMR-2000)
- n) L'utilisation de ces canaux (75 et 76) devrait être limitée aux communications de navigation uniquement, et toutes les précautions devraient être prises afin d'éviter toute interférence sur le canal 16, par exemple, en limitant la puissance de sortie à 1 W ou au moyen d'une séparation géographique.
- o) Ces canaux peuvent être utilisés pour fournir des bandes pour le test initial et l'éventuelle introduction future de nouvelles technologies, moyennant un accord ad hoc entre les autorités intéressées et les autorités concernées. Les stations qui utilisent ces canaux ou bandes à des fins de test et pour l'éventuelle introduction future de nouvelles technologies ne causeront aucune interférence dommageable et ne revendiqueront pas de protection d'autres stations opérant conformément à l'article 5. (CMR-2000)

ANNEXE 4: ATIS.

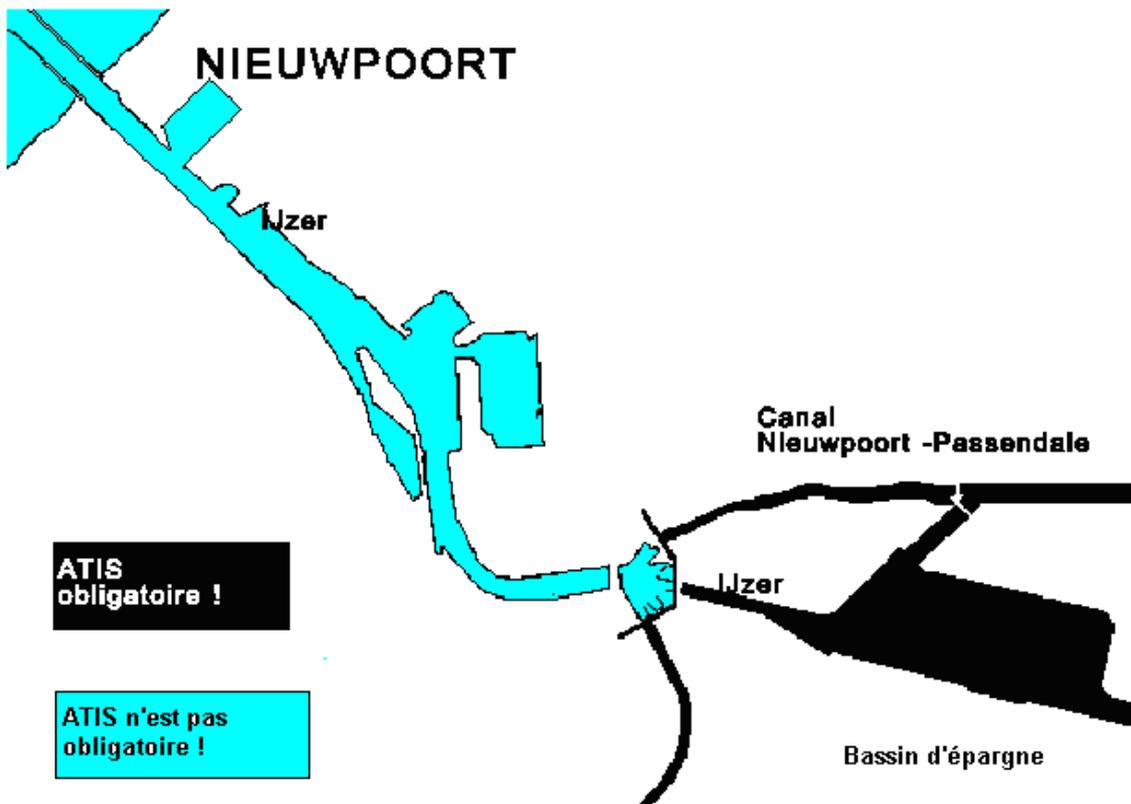
Zones de navigation où ATIS est obligatoire:

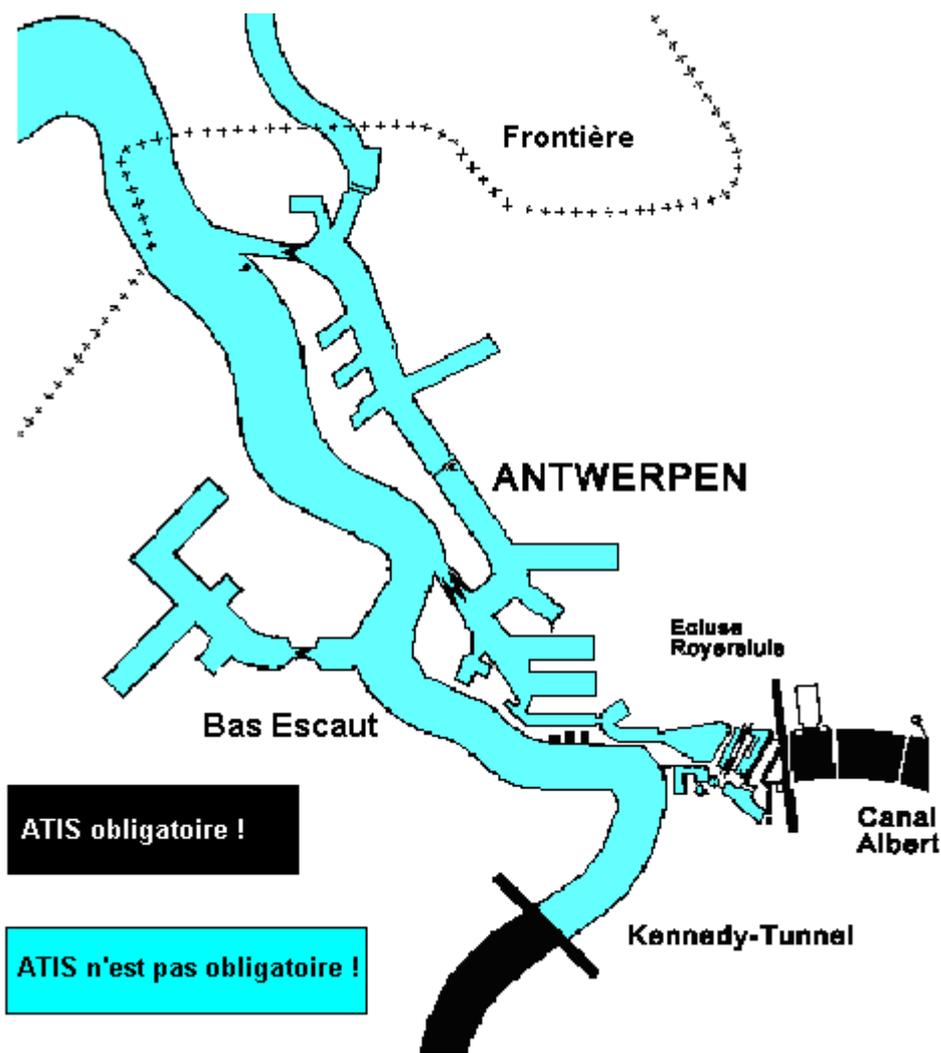


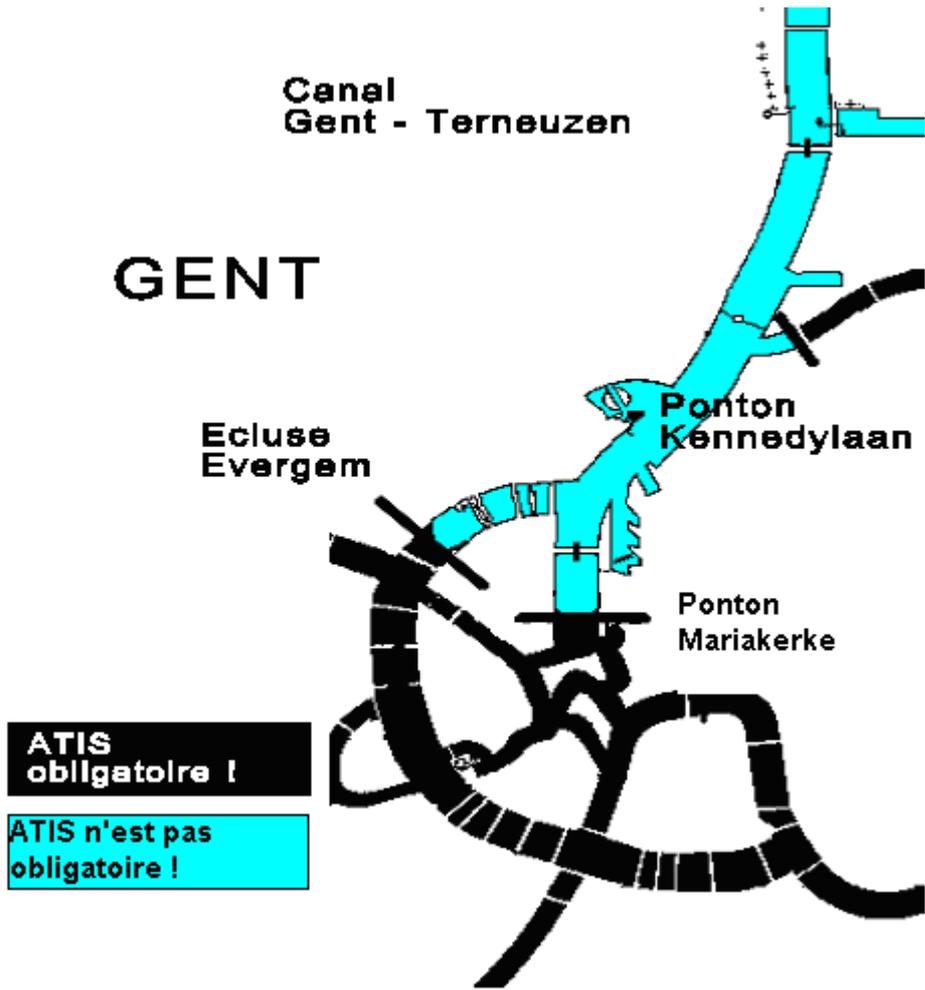
LE CODE ATIS, EST COMPOSE COMME SUIVANT:

Z MID X1 X2 X3 X4 X5 X6

- où Z représente le chiffre 9 et peut être uniquement utilisé dans les eaux intérieures
- MID représente les chiffres d'identification maritimes de chaque pays (Belgique 205)
- X1 à X6 représentent l'indicatif d'appel
 - X1 et X2 forment un numéro qui représente la deuxième lettre de l'indicatif d'appel, 01 représente la lettre A, 02 la lettre B, etc.
- X3 à X6 sont les chiffres de l'indicatif d'appel (la première lettre de l'indicatif d'appel n'est pas utilisée)







10 TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	2
2	GENERALITES.....	3
2.1	<i>LES SERVICES RADIOTELEPHONIQUES EN MER ET SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE.....</i>	<i>3</i>
2.2	<i>LEGISLATION BELGE ET INTERNATIONALE</i>	<i>3</i>
2.2.1	Autorité et responsabilités	4
2.2.2	Licence d'exploitation	4
2.2.3	Certificat	5
2.2.4	Examen	5
2.2.5	Controle	6
2.2.6	Sanctions.....	6
2.2.7	Secret des communications.....	7
3	EQUIPEMENTS (caractéristiques techniques)	8
3.1	<i>Type d'équipements.....</i>	<i>8</i>
3.1.1	VHF fixes	8
3.1.2	VHF portatives (portophone).....	8
3.1.3	Réduction de puissance	8
3.2	<i>Dual Watch – Trial Watch.....</i>	<i>9</i>
3.3	<i>GSM.....</i>	<i>9</i>
3.4	<i>Conformité.....</i>	<i>9</i>
3.5	<i>Fréquences-Canaux.....</i>	<i>10</i>
4	CANAUX SPECIFIQUES DANS LA BANDE VHF (MARITIME).....	11
5	CANAUX SPECIFIQUES DANS LA BANDE VHF (NAVIGATION INTERIEURE).....	13
6	UTILISATION DE LA VHF	15
6.1	<i>DEROULEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS EN NAVIGATION MARITIME ET INTERIEURE.....</i>	<i>15</i>
6.1.1	GENERALITES	15
6.1.2	MESURES DE PRECAUTION	15
6.1.3	DISCIPLINE DES COMMUNICATIONS	15
6.1.4	INSTRUCTIONS DE LA STATION TERRESTRE	16
6.1.5	ACCUSE DE RECEPTION DE MESSAGES	16
6.1.6	DEROULEMENT DE LA COMMUNICATION	16
6.1.7	EMPLOI DES LANGUES	16
6.1.8	EPELLATION.....	17
6.2	<i>PRIORITE DES COMMUNICATIONS.....</i>	<i>18</i>
6.2.1	ORDRE DE PRIORITE DES COMMUNICATIONS DU SERVICE RADIOTELEPHONIQUE.....	18
	L'ordre de priorité des communications du service radiotéléphonique est le suivant:.....	18
6.2.2	Exemple.....	18
6.3	<i>Communications de détresse (MAYDAY).....</i>	<i>19</i>

6.3.1	Definition.....	19
6.3.2	Début de la communication de détresse	19
6.3.3	L'appel de détresse est suivi par le message de détresse	19
6.3.4	Accusé de réception de l'appel de détresse.....	20
6.3.5	Communications de détresse	21
6.3.6	Demande de silence radio	21
6.3.7	Restriction des radiocommunications durant une communication de detresse, fin de la communication de detresse	22
6.3.8	Fin de la communication de détresse.....	22
6.3.9	Transmission d'un message de détresse par une station qui n'est pas elle-même en détresse	23
6.3.10	Exemple	24
6.3.11	Exemple	27
6.3.12	Exemple	28
6.4	<i>Communications d'urgence</i>	29
6.4.1	Définition.....	29
6.4.2	Forme de l'appel.....	29
6.4.3	<i>Exemple:</i>	29
6.5	<i>Communications de sécurité</i>	30
6.5.1	Definition.....	30
6.5.2	Forme de l'appel.....	30
6.5.3	Exemple.....	31
6.5.4	Exemple.....	31
6.6	<i>Communications de routine</i>	32
6.6.1	Forme de l'appel.....	32
6.6.2	Forme de la réponse à l'appel.....	32
6.6.3	exemple 1.....	32
6.6.4	exemple 2.....	33
6.6.5	exemple 3.....	34
6.6.6	exemple 4.....	35
6.6.7	exemple 5.....	35
6.7	<i>ESSAIS</i>	36
6.7.1	Definition.....	36
6.7.2	Exemple (sur le canal de service de Oostende radio -27 oU 85)	36
7	PROCEDURES SPECIFIQUES POUR LES COMMUNICATIONS EN NAVIGATION MARITIME	37
7.1	<i>Veille</i>	37
7.1.1	navires astreints et non astreints	37
7.1.2	Canal 16.....	37
7.1.3	Centre de coordination et de sauvetage	37
7.2	<i>RADIOCOMMUNICATIONS DE CORRESPONDANCE PUBLIQUE</i>	37
8	PROCEDURES SPECIFIQUES POUR LES COMMUNICATIONS SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE	39
8.1	<i>Généralités</i>	39
8.2	<i>INSTALLATION</i>	39
8.3	<i>Communications VHF sur les voies de navigation intérieure</i>	39
8.3.1	Communications bateau-bateau (Intership)	40
8.3.2	Communications informations de navigation maritime.....	40
8.3.3	Communications bateaux-autorités portuaires.....	40
8.3.4	Radiocommunications de bord (Intraship)	41

8.4	<i>ATIS</i>	41
8.5	<i>REDUCTION AUTOMATIQUE DE LA PUISSANCE</i>	43
8.6	<i>POSSIBILITES D'ENREGISTREMENT</i>	43
8.7	<i>OBLIGATION DE certificat D'OPERATEUR</i>	43
8.8	<i>PARTICIPATION AUX SERVICES RADIOTELEPHONIQUES MARITIMES</i>	43
8.9	<i>UTILISATION DE STATIONS RADIOTELEPHONIQUES MARITIMES SUR LE RESEAU RADIOTELEPHONIQUE DE LA NAVIGATION INTERIEURE</i>	44
	GLOSSAIRE	45
9	ANNEXES	47
	ANNEXE 1: LEGISLATION ET REGLEMENTATION	47
	Le code ATIS, est composé comme suit:.....	54
10	TABLE DES MATIERES	58

INDEX

A

AAIC.....	40
AIS	8, 15, 48, 54, 58
ANNEXES	50
Approvisionnement	13, 15
Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure.....	45, 50, 58
ATIS.....	8, 10, 44, 47, 48, 59
AUTORITE eT RESPONSABILITES.....	4

B

bande VHF.....	2
BANDE VHF	12, 15
bateau-autorités portuaires.....	42, 46, 47, 56, 58
bateau-bateau.....	8, 12, 17, 31, 35, 42, 43, 46, 47, 56
bateau-terre	35
bateaux-autorités portuaires.....	8, 43

C

canal 16.....	12, 13, 29, 40, 54
canal anti-pollution	13
Canal anti-pollution	15
canal d'appel.....	12, 42
canal familial et social	13, 15
CENTRE DE COORDINATION ET DE SAUVETAGE.....	40
certificat.....	2, 4, 5, 10, 13, 44, 46
CIAC	48
Code d'identification de l'autorité comptable	48
code d'identification MMSI.....	5
communication d'urgence.....	21
communication de détresse.....	21, 22
communication de sécurité.....	21
Communication Intership	12, 15
communications de bord.....	12
Communications Intraship	12, 15
Conformite.....	9
Controle.....	6

D

directive européenne.....	10
Discipline DES COMMUNICATIONS.....	17
DSC.....	2, 12, 13, 15, 44, 53
Dual Watch.....	9
duplex.....	11
Duplex.....	10, 43

E

écoute.....	12, 13
EMPLOI DES LANGUES.....	18
EPELLATION.....	20
équipements.....	8
ESSAIS.....	39
Examen.....	5

G

GLOSSAIRE	48
------------------------	----

GMDSS.....	2, 13, 44, 46, 48
GSM.....	9

I

indicatif.....	4, 35
indicatif d'appel.....	18, 44, 59
indicatif d'appel.....	5, 48
INFORMATIONS DE NAVIGATION MARITIME.....	43
<u>Installation radiotéléphonique</u>	48

L

LEGISLATION.....	50
licence.....	4, 5, 6, 8, 13, 15
LICENCE D'EXPLOITATION.....	4

M

Marina	15
marquage CE.....	9, 10
marquage gouvernail.....	10
MAYDAY RELAY.....	23, 26, 29, 30
MESSAGE DE DETRESSE.....	22, 26
message de détresse.....	22, 23, 25, 26, 27, 29
message de sécurité.....	33, 34
MID.....	59

N

<u>navigation interieure</u>	15
<u>Navigation intérieure</u>	48
<u>Navigation maritime</u>	48
navire-navire.....	33
numéro d'agrément.....	10
numéro d'identification.....	10

O

Oostende Radio	12, 15, 28, 29, 35, 39, 40, 41
opérations SAR.....	12

P

<u>Procédure d'appel</u>	49
PRUDENCE.....	25, 28

R

Radio Regulations.....	17
radiocommunications de bord.....	15, 42, 46, 57
RADIOCOMMUNICATIONS DE BORD.....	43
RADIOCOMMUNICATIONS DE CORRESPONDANCE PUBLIQUE.....	40
REDUCTION AUtomatiQUE.....	46
REDUCTION DE PUISSANCE.....	8
Règlement d'examens.....	5
Règlement des radiocommunications.....	50

S

SanctiONs.....	6
SAR	12
secret des communications.....	6

Semi-duplex	10
Signal de détresse	22, 23
SILENCE DETRESSE	24, 28
SILENCE MAYDAY	24, 28
silence radio	18, 22, 24, 28
Simplex	11, 43, 44
SOLAS	10, 50
soutage	13, 15
Station de navire	49
station TERRESTRE	18
système de double veille	40

T

terre-bateau	35
textes de loi	3

U

Union internationale des Télécommunications	17, 50
---------------------------------------------------	--------

V

VHF certificat	5
----------------------	---