

**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 maritime et fluviale.

Ce manuel sert de fil conducteur pour les procédures de radiocommunication lors de l'utilisation d'émetteurs-récepteurs maritimes et fluviaux fonctionnant dans la bande VHF (156,025-162,025 MHz).

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

Pour les bateaux navigant en mer, une installation permettant l'appel sélectif numérique (ASN ou DSC) peut être recommandée. En effet à partir de 2005, certains pays européens pourraient suspendre l'écoute sur le canal 16. La liste de ces pays ainsi que la date de cessation de l'écoute feront l'objet d'une communication de l'IBPT.

Cependant une telle installation ainsi que l'utilisation d'un EPIRB ou d'un SART requiert la possession d'un certificat GMDSS.

2 GENERALITES

2.1 LES SERVICES RADIOTELEPHONIQUES MARITIMES ET FLUVIAUX

Le système radio à disposition de la navigation doit garantir la sécurité des personnes à bord et favoriser les échanges de communications.

Les services permettent l'établissement de communications :

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

2.2 LEGISLATION BELGE ET INTERNATIONALE

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

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 radiotéléphonique maritime ou fluvial doit être en possession d'une licence délivrée par l'administration compétente autorisant l'installation et l'exploitation de la station à bord (article 3 de la loi du 30 juillet 1979, voir annexe 1). Cette licence doit toujours être conservée à bord du bateau et doit être présentée à tout représentant d'une autorité compétente.

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

L'installation radio ne peut être utilisée qu'après réception de la licence et de l'indicatif.

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

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

Cette licence reprend tous les moyens de radiocommunication 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 permissionnaire
- les nom et numéro d'immatriculation du navire
- la liste des appareils de radiocommunication
- la mention du code d'identification MMSI (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 valable 5 ans et est renouvelé sur simple demande via le formulaire disponible auprès de l'IBPT (www.ibpt.be).

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

2.2.4 L'EXAMEN

Les examens pour l'obtention des certificats restreints de radiotéléphoniste de station de navire (certificat VHF) sont organisés par l'IBPT.

Les dates auxquelles sont organisés ces examens sont communiquées via le site Internet de l'IBPT (www.ibpt.be).

La matière à connaître est reprise dans ce manuel et ne comprend pas les annexes.

Le certificat VHF est valable pour la navigation maritime et intérieure, de ce fait, toute la matière doit être connue.

Le règlement particulier relatif à l'organisation des examens est repris dans le "règlement d'examens pour l'obtention des certificats pour les opérateurs de stations de navire".

2.2.5 CONTROLE

Les autorités de contrôle (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

Le défaut de licence est une infraction qui peut être sanctionnée par l'article 15 §1 de la loi du 30 juillet 1979 (cf. annexe 1)

La licence est retirée si :

- Les conditions de la licence ne sont pas respectées.
- En cas de violation de l'article 4 de la loi du 30 juillet 1979 relatives aux radiocommunications (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 bateau 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 4c de la loi du 30 juillet 1979).

Les infractions au secret des radiocommunications font l'objet de poursuites pénales (article 15, §1er, de la loi du 30 juillet 1979).

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

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

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

3 EQUIPEMENTS (CARACTERISTIQUES TECHNIQUES)

3.1 PUISSANCE

3.1.1 VHF FIXES

La puissance de sortie des stations de bateau est comprise entre 6 Watt et 25 Watt.

La puissance de sortie pour les systèmes AIS ne peut dépasser 25 Watt.

3.1.2 RÉDUCTION 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 la puissance se fait sur les canaux :

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

Les Administrations peuvent exiger des bateaux navigant sur leur territoire cette même réduction de la puissance de sortie pour les canaux d'information nautiques.

3.1.3 VHF PORTATIVES (PORTOPHONE)

La puissance apparente rayonnée (PAR) des équipements VHF portatifs doit être réglée à une valeur comprise entre 0,1 et 1 Watt.

3.2 DUAL WATCH

Ce système permet une veille sur deux canaux avec un seul appareil. Ce système n'est pas autorisé 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 trafics de détresses, d'urgence et de sécurité, le téléphone mobile est à peine utilisable pour les raisons suivantes :

1. il n'y a pas de garantie de couverture sur les eaux intérieures et en mer, à quelques milles de la côte, le GSM ne sera plus joignable.
 2. 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.
 3. 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. Ceci est souhaitable pour les communications privées mais n'est pas souhaitable pour les communications de détresse, d'urgence et de sécurité.
 4. Le contact direct avec les secours arrivant n'est pas possible, la coordination des actions de sauvetage est alors rendue plus difficile.
 5. Il est facile de localiser un mariphone par goniométrie, ceci très difficile avec un GSM.
 6. En cas de surcharge, un réseau de téléphonie mobile peut être complètement bloqué.
 7. La perte de la connexion pour un temps plus ou moins long est possible.
 8. 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 PORTOPHONES

Certains navires, en raison de leur construction, sont dans l'impossibilité de communiquer aisément avec leur équipage étant donné que:

- Ils ne disposent pas d'un générateur de courant pour alimenter un mariphone fixe.
- Sur certains navires, le mariphone est placé dans la cale et ne peut être utilisé à partir du pont.

Cela peut entraîner des situations dangereuses dans certains cas (collisions, malentendus,...). Pour éviter que de telles situations ne se produisent à l'avenir, l'Institut a décidé d'autoriser selon des **conditions strictes** l'utilisation de mariphones portables (talkies-walkies).

Ci-après, vous trouverez les conditions et circonstances dans lesquelles un talkie-walkie peut être utilisé. Cette utilisation est **strictement limitée** aux **eaux belges**.

En cas de détresse

- Uniquement dans des **cas de détresse** où des vies humaines sont en danger.
- Le canal utilisé est le canal maritime de détresse 16.

Dans des circonstances normales

- Sur tous les bateaux de plus de 20 mètres de long naviguant sur les voies de navigation intérieure (comme prévu dans l'Arrangement sur les voies de navigation intérieure) en possession d'une licence d'émission pour un mariphone mobile.
- Sur les voies de navigation intérieure, seuls les canaux 15 (156.750 MHz) et 17 (156.850 MHz) peuvent être utilisés.
- Les conditions définies dans l'Arrangement sur les voies de navigation intérieure doivent être respectées (les canaux à utiliser, les réductions de puissance, les types de conversations autorisés,...)

En cas d'urgence comme dans des circonstances normales, les conditions suivantes doivent toujours être respectées:

- Il convient de demander une autorisation ministérielle pour l'appareil portable.
- L'utilisateur doit en outre posséder un certificat d'utilisation.
- L'appareil portable ne peut être utilisé qu'à bord du bateau, **jamais à quai**.
- Le talkie-walkie est toujours équipé d'ATIS .
- Les conversations sociales sont totalement interdites via le talkie-walkie.
- Les talkies-walkies doivent répondre aux caractéristiques prévues dans l'Arrangement sur les voies de navigation intérieure.

3.5 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 "gouvernail". 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 des 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 de la CE, dans laquelle il est fait mention de l'obligation ATIS et de la réduction de puissance.

Pour les bâtiments de 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 Wheel-mark (gouvernail). Les bâtiments de 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.

3.6 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, le portée se réduit à 6 ou 7 milles avec une puissance de 1 Watt. La portée dépend également des facteurs environnants (par 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 navale et la réception de la station à quai, et l'autre pour l'émission de la station à quai et la réception de la station navale. Cela permet de parler et d'écouter en même temps.

- Semi-duplex

Sur un canal semi-duplex, la station à quai peut simultanément émettre et recevoir, alors que la station navale doit choisir entre l'émission et la réception. Pour l'utilisateur d'une station navale, il n'existe donc pas de différence essentielle entre un canal semi-duplex et un canal simplex.

- Simplex

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

Les communications radio 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.. Ce canal est utilisé en Belgique 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 en sécurité.
16	<p>Canal de détresse : la fréquence de détresse internationale 156,8 MHz (canal 16) devra être utilisée en premier lieu pour l'émission d'appels, de messages et de communications de détresse.</p> <p>Ces messages bénéficient d'une priorité absolue sur tous les autres. Lorsque aucune communication 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, les communications devront être limitées à l'essentiel. En vue d'assurer solidairement la sécurité, il est recommandé d'entretenir autant que possible une écoute efficace de le canal 16 pendant la navigation. L'anglais étant considéré comme langue véhiculaire en navigation, il est recommandé d'émettre tous les appels et messages de détresse dans cette langue dans la mesure du possible.</p> <p>Le canal 16 est utilisé également pour les messages de détresse et d'urgence, après leur annonce par DSC sur le canal 70.</p>
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	Marina : Canal mariphone pour les communications avec les ports de plaisance.
27	Oostende Radio.
67	Canal international de recherche et de sauvetage (SAR) : ce canal est utilisé pour les opérations de 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 ne comprenant pas de 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.
77	Canal familial et social : ce canal est destiné aux communications sociales entre les bateaux. Il ne peut être utilisé qu'à faible puissance (entre 0,5 et 1 Watt).
82	Approvisionnement ou soutage : l'établissement des fréquences dites de quai à bord de bateaux amarrés ou non, ou de points d'approvisionnement est subordonné à l'autorisation préalable de l'IBPT.
87H	AIS
88H	AIS

Autres canaux

Tous les canaux non mentionnés ci-avant ne peuvent être utilisés qu'avec l'autorisation préalable de l'IBPT et lorsqu'ils figurent expressément sur la licence.

En particulier :

30	Ne peut être utilisé.
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.
37B	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 (INTERIEURE)

10	Communication Intership : premier canal
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	Marina : Canal mariphone pour les communications avec les ports de plaisance.
24	Oostende Radio via stations relais.
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 ne comprenant pas de 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.
77	Canal familial et social : ce canal est destiné aux communications sociales entre les bateaux. Il ne peut être utilisé qu'à faible puissance (entre 0,5 et 1 Watt).
82	Approvisionnement ou soutage : l'établissement des fréquences dites de quai à bord de bateaux amarrés ou non, ou de points d'approvisionnement est subordonné à l'autorisation préalable de l'IBPT.

Autres canaux

Tous les canaux non mentionnés ci-avant ne peuvent être utilisés qu'avec l'autorisation préalable de l'IBPT et lorsqu'ils figurent expressément sur la licence.

En particulier :

30	Ne peut être utilisé.
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 communications du service radiotéléphonique de la navigation intérieure est soumis aux règles dites "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 liaisons de radiocommunications d'ordre social et privé, seul le canal 77 peut être utilisé conformément aux tableaux des annexes 2 et 3.

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

6.1.2 MESURES DE PRECAUTION

Avant toute émission, il convient de s'assurer qu'aucune autre communication ne sera gênée. Cette disposition s'applique particulièrement aux appels de détresse qui ont 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 indispensable ;
- 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 nautiques, bateau-autorité portuaire et communications de bord ;
- d'utiliser exclusivement le canal 77 pour les communications privées ;
- de ne pas appuyer sur la manette du combiné plus longtemps qu'il n'est nécessaire ;
- de limiter la puissance d'émission sur le réseau informations nautiques autant que possible pour éviter des brouillages d'autres liaisons de radiocommunications ;
- de ne pas diffuser d'émissions musicales.

6.1.4 INSTRUCTIONS DE LA STATION TERRESTRE

Dans les liaisons de radiocommunications avec une station terrestre, les instructions de celle-ci doivent être observées.

Ces instructions peuvent être par exemple :

- demande de silence radio
- la réduction de la puissance de sortie de la station de bateau
- 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 après.

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.

Avant de transmettre son identification, il faut utiliser le mot 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 terminer une communication, les mots TERMINE ou OUT doivent être utilisés.

6.1.7 EMPLOI DES LANGUES

Pour la navigation intérieure

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

Pour la navigation maritime

Pour les communications échangées entre les stations de bateau 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 bateau, 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 ou 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	KILO
L	Lima	LI MAH
M	Mike	MA IK
N	November	NO VEMM BER
O	Oscar	OSS KAR
P	Papa	PAH PAH
Q	Québec	KE BEK
R	Roméo	RO MI O
S	Sierra	SI ER RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NI FORM ou 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 pareillement accentuées.

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 de la navigation est le suivant :

1. Communications de détresse (MAYDAY) ;
2. Communications d'urgence (PAN PAN) ;
3. Communications de sécurité (SECURITE) ;
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 tempête et risque de s'échouer, il émet une communication de détresse.

6.3 COMMUNICATIONS DE DETRESSE (MAYDAY)

6.3.1 DÉFINITION

Le message de détresse est émis sur l'ordre du commandant (ou patron, ou chef de bord), 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. Ceci s'applique également pour les dangers à terre.

La détresse ne connaît pas de règle. 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 DÉBUT DE LA COMMUNICATION DE DÉTRESSE

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

- Signal de détresse (MAYDAY) (prononcé "maidai") (prononcé trois fois)
- ICI
- identification de la station (prononcé trois fois)

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

- Signal de détresse (MAYDAY),
- ICI
- Identification de la station
- Position,
- Nature de la détresse, du secours demandé et informations pour parer au danger.
- Toute autre renseignement qui pourrait faciliter ce secours.

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 ACCUSÉ DE RÉCEPTION DE L'APPEL DE DÉTRESSE

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

Cependant, dans les zones qui sont couvertes par une station côtière, il convient que les stations de navires laissent écouler un court intervalle de temps afin de laisser la station côtière transmettre son signal.

Si on reçoit un signal de détresse d'une station ne se trouvant pas dans son voisinage, on doit laisser s'écouler un intervalle de temps 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 du 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 aussitôt que possible les renseignements suivants dans l'ordre indiqué :

- Identification de la station
- Sa position
- La vitesse avec 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 TRAFIC DE DÉTRESSE.

Le trafic de détresse comprend tous les messages concernant le secours immédiat nécessaire à la station en détresse.

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

La direction du trafic de détresse appartient au navire en détresse ou à la station qui a transmis l'appel de détresse, cette direction peut néanmoins être cédée à une autre station.

6.3.6 DEMANDE DE SILENCE RADIO

La station en détresse ou la station dirigeant le trafic de détresse peut imposer le silence à une station perturbante par le signal "SILENCE MAYDAY" (prononcé "silence maidai") suivi par le nom de la station.

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

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

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)
- Le mot ICI (ou 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 DU TRAFFIC DE DÉTRESSE

A la fin des mesures, toutes les autres stations doivent être informées que la communication 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)
- Le mot ICI (ou 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 DÉTRESSE PAR UNE STATION QUI N'EST PAS ELLE-MÊME EN DÉTRESSE

Ceci se passe 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 que d'autres secours sont nécessaires
- bien que n'étant pas en mesure d'apporter du secours, 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 "maidai rilai").

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Le signal MAYDAY RELAY (prononcé 3 fois)• Le mot ICI (ou DE prononcé DELTA ECHO)• L'identification de la station transmettant le message (prononcé 3 fois)• Le message de détresse |
|---|

6.3.10 EXEMPLE

Un navire (OS1256) est en détresse.

Appel de détresse

```
MAYDAYMAYDAYMAYDAY
ICI
OS1256 OS1256 OS1256
```

Message de détresse

```
MAYDAY
ICI
OS1256
52 degrés 30 minutes nord
3 degrés 20 minutes est
voie d'eau, nous coulons
demande secours
L'équipage complet, deux hommes et deux femmes, se rendent sur le navire de
sauvetage.
OVER
```

Au cas où le temps manque, l'appel de détresse peut être omis, dans ce cas le message de détresse prend la forme suivante.

```
MAYDAYMAYDAYMAYDAY
ICI
OS1256 OS1256 OS1256
52 degrés 30 minutes nord
3 degrés 20 minutes est
voie d'eau, nous coulons
demande secours
L'équipage complet, deux hommes et deux femmes, se rendent sur le navire de
sauvetage.
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 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)

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

Fin de la procédure de détresse

MAYDAY
Appel à toutes les stations, à toutes les stations, à 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 est
voie d'eau, nous coulons
demande secours
L'équipage complet, deux hommes et deux femmes, se rendent sur le navire de sauvetage.
OVER

Transmission d'un message 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 est
Pas d'équipage en vue
OVER

6.3.11 EXEMPLE :

L'automoteur ordinaire "Karin" appelle le centre de trafic d'Oberwesel sur le canal 18 du réseau informations nautiques et demande de l'aide après une collision :

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

ICI

automoteur ordinaire Karin automoteur ordinaire Karin automoteur ordinaire Karin

MAYDAY

automoteur ordinaire Karin

avalant près Mannheim p.k. 424,30

suis entré en collision avec un bateau-citerne de la cargaison s'écoule

danger d'incendie

prenez les mesures nécessaires

à vous.

Le centre 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

Le centre de trafic d'Oberwesel informe alors la navigation :

MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY

ICI

Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale collision près Mannheim p.k. 424,30 entre l'automoteur ordinaire Karin et un bateau-citerne

automoteur-citerne perd de la cargaison de l'essence s'écoule

la navigation est interrompue jusqu'à nouvel ordre du kilomètre 423,00 au kilomètre 431,00

Terminé

A la fin du cas de détresse le centre de trafic d'Oberwesel informe la navigation comme suit :

MAYDAY

à toutes les stations à toutes les stations à 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 p.k. danubien 1501,35

homme à l'eau

interrompre la navigation

suivre les informations ultérieures

à vous.

A la fin du cas de détresse l'automoteur-citerne Corinna informe la navigation comme suit :

MAYDAY

à toutes les stations à toutes les stations à 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 dans laquelle sont à transmettre des messages traitant de la sécurité de l'équipage ou du bateau, tels que maladies de personnes sans que leur vie soit en danger ou dommages aux bateaux 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 sur le réseau **informations nautiques**.

6.4.2 FORME DE L'APPEL

L'appel d'urgence est introduit par le signal

<p>PAN PAN (prononcé "panne-panne") prononcé trois fois ICI (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 au centre de trafic de Duisbourg sur le canal 22 du réseau informations nautiques :

<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 p.k. 805,75</i> <i>demande de l'aide médicale</i> <i>matelot blessé, probablement fracture du bras</i> <i>à vous.</i></p>
--

Réponse du centre de trafic de Duisbourg :

PAN PAN PAN PAN PAN PAN

*automoteur ordinaire Mara automoteur ordinaire Mara automoteur ordinaire
Mara*

ICI

Duisburg Revierzentrale Duisburg Revierzentrale Duisburg Revierzentrale

j'ai compris

j'appelle une ambulance

je vous informerai du lieu où l'ambulance vous attend

restez à l'écoute

6.5 COMMUNICATIONS DE SECURITE

6.5.1 DÉFINITION

Le message de sécurité est émis sur ordre du commandant (ou du patron, ou de chef de bord) pour signaler tout danger lié :

- à la sécurité de la navigation : rencontre d'objets dangereux pour la navigation, fonctionnement défectueux de bouées lumineuses ou de radiophares
- à la météorologie : avis de coup de vent, de tempête, rencontre de vents de force égale ou supérieure à 10 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 travail généralement navire/navire, sur laquelle sera transmis le message, afin d'éviter d'occuper la fréquence d'appel et de détresse.

Le message de sécurité, contrairement aux messages de détresse et d'urgence, 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 du réseau informations nautiques d'un épais brouillard sur la Oude Maas dans le secteur de Dordrecht :

SECURITE SECURITE SECURITE
à toutes les stations de bateau à toutes les stations de bateau à toutes les stations de bateau
ICI
Dordrecht verkeerspost Dordrecht verkeerspost Dordrecht verkeerspost
épais brouillard dans le secteur de Dordrecht sur la Oude Maas
visibilité 50 m environ
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
SECURIE CONTAINER
Container position 51 degrés 55 minutes nord et 2 degrés 40 minutes Ouest
Dérive vers le sud avec une vitesse d'un noeud
21 janvier 1500 UTC
OUT

6.6 COMMUNICATION DE ROUTINE

6.6.1 FORME DE L'APPEL

L'appel est constitué comme suit :

•trois fois, au plus, l'identification de la station appelée ;
•le mot "ICI" (ou DE épilé à l'aide de mots de code DELTA ECHO en cas de difficultés de langage) ;
•trois fois, au plus, l'identification de la station appelante ;

Les indicatifs d'appel peuvent également être constitués de groupes de bateaux "aux avalants", "aux montants" , "à tous les bateaux" ou d'autres désignations.

6.6.2 FORME DE LA RÉPONSE À L'APPEL

La réponse à l'appel est constituée comme suit :

•trois fois, au plus, l'identification de la station appelée ;
•le mot "ICI" (ou DE épilé à l'aide de mots de code DELTA ECHO en cas de difficultés de langage) ;
•trois fois, au plus, l'identification de la station appelante ;

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

En vertu des prescriptions internationales, pour les stations terrestres, il faut d'abord énoncer le nom du lieu et ensuite le service par exemple "Koblenz Schleuse" (Coblence écluse) ou Oostende Radio.

Afin de 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 non indispensable 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 dans le garage amont de l'écluse est libre :

Birsfelden Schleuse (trois fois au plus)
ICI
automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus)
chargé, avalant près de Grenzach
l'entrée dans le garage de l'écluse est-elle libre
à vous.

L'écluse de Birsfelden répond comme suit :

Sylvia (trois fois au plus)
ICI
Birsfelden Schleuse (trois fois au plus)
l'entrée est libre
à vous.

Accusé de réception de la station de bateau :

Birsfelden Schleuse,
ICI
Sylvia
j'ai compris
l'entrée est libre
merci terminé

6.6.5 EXEMPLE 3 :

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

Anderlecht écluse (trois fois au plus)
ICI
automoteur ordinaire Nora (trois fois au plus)
avalant près du p.k. 4
J'ai une information nautique pour vous
à vous.

L'écluse d'Anderlecht répond comme suit :

Nora (trois fois au plus)
ICI
Anderlecht écluse (trois fois au plus)
Je suis prêt
à vous.

Réponse du bateau :

Anderlecht Ecluse
ICI
Nora
bouée de balisage à la dérive
près du kilomètre 4, rive gauche
à vous.

Réponse de l'écluse de Anderlecht :

Nora
ICI
Anderlecht Ecluse
J'ai compris, bouée de balisage à la dérive
près du kilomètre 4, rive gauche
Merci
Terminé

6.6.6 EXEMPLE 4 :

L'écluse de Hasselt adresse un message sur le canal 20 :

à toutes les stations de bateau (trois fois au plus)
ICI
Hasselt sluis (trois fois au plus)
sur le Canal Albert aura lieu à partir de 18.30 heures une manifestation sportive
à l'aval de l'écluse. La navigation sera interrompue de 18.00 à 20.00 heures.
Terminé

6.6.7 EXEMPLE 5:

L'automoteur-citerne "Britta" sort du Main et demande comme suit sur le canal 10 s'il y a de la navigation sur le Rhin :

à toutes les stations de bateau dans le secteur de l'embouchure du Main (trois fois au plus)
ICI
automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)
avalant sur le Main à environ 1 km avant l'embouchure
veux monter le Rhin
y a-t-il des montants ou des avalants dans le voisinage
à vous

L'automoteur ordinaire "Tanja" répond comme suit :

automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)
ICI
automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus)
montant à 500 m à l'aval de l'embouchure du Main
pas d'autre navigation
à vous.

L'automoteur-citerne Britta accuse réception comme suit :

automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus)
ICI
automoteur-citerne Britta
j'ai compris, merci
bonne route
Terminé

6.7 ESSAIS

6.7.1 DEFINITION

Ces conversations n'entrent pas dans le trafic ordinaire, elles ne peuvent donc être utilisées qu'en l'absence de toute autre communication.

Lorsqu'il est nécessaire pour une station de faire des signaux d'essais, ces signaux 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 "en essai". Le nom de la station et les mots "en essai" doivent être prononcés lentement et distinctement.

6.7.2 EXEMPLE

*Oostende Radio Oostende Radio
ICI
OS1256
Pour test
Over*

Oostende Radio répond

*OS1256
ICI Oostende Radio
Je vous reçois fort et clair
Over*

La fin de la conversation se fait 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 ou une station de radiocommunication est obligatoire.

7.1.2 CANAL 16

Le canal 16 est la fréquence internationale d'appel et de détresse pour la radiotéléphonie en onde métrique.

Les Navires astreints veillent en permanence sur le canal 16. Pour les autres navires, la veille sur le canal 16 n'est pas obligatoire. Il est cependant conseillé de la faire aussi souvent que possible en enclenchant le système de double veille (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 cette émission.

7.1.3 CENTRE DE SAUVETAGE EN MER

Ces centres restent en veille permanente sur le canal 16.

7.2 CORRESPONDANCE PUBLIQUE

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

Exemple de communication

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
Degage canal 85

Oostende Radio
ICI
OS1256
sur le canal 85
Mon compte de facturation 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 vocables OVER et OUT durant celle-ci)

8 PROCEDURES SPECIFIQUES POUR LES COMMUNICATIONS EN NAVIGATION INTERIEURE

8.1 GENERALITES

Les pays suivants ont signé un accord réglementant le service de radiotéléphonie fluvial : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, France, Hongrie, Luxembourg, Moldavie, Pays-bas, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Suisse, République Tchèque, Yougoslavie.

8.2 INSTALLATION

Les antennes doivent être verticales, dégagées. Elles doivent être installées à 4 m au moins de toutes masses métalliques importantes qui les dépassent en hauteur. Le point culminant de l'antenne ne doit pas être à plus de 12 m au-dessus des marques d'enfoncement du bateau.

8.3 LES RESEAUX VHF FLUVIAUX

Le service fluvial comprend cinq types de réseaux décrits ci-après. L'appel d'une station mobile ou 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 radiocommunication à des fins déterminées sur des canaux et suivant un mode d'exploitation préalablement convenus (réseaux). La radiotéléphonie pour la navigation intérieure compte cinq réseaux :

- bateau-bateau,
- informations nautiques,
- bateau-autorité portuaire,
- radiocommunications de bord
- réseau de correspondance publique (réseau non obligatoire)

8.3.1 RÉSEAU BATEAU-BATEAU

Destination	Etablissement de liaisons de radiocommunications entre stations de bateau par exemple pour la détermination de la route à suivre.
Particularité	Les informations d'ordre social et privé ne sont autorisées que sur le canal 77.
Mode d'exploitation	Simplex. Réduction automatique de la puissance d'émission à 1 Watt au maximum.
Objet des messages	Ne sont admises que les transmissions de messages traitant de la sécurité des personnes ou de la navigation ou de la sécurité des bateaux.

8.3.2 RÉSEAU INFORMATIONS NAUTIQUES

Destination	Etablissement de liaisons de radiocommunications entre stations de bateau 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 1 Watt au maximum.
Mode d'exploitation	Duplex, semi-duplex, uniquement pour les stations de bateau, ou Simplex.
Objet des messages	Ne sont admises que les transmissions de messages traitant de la sécurité des personnes ou de la navigation ou de la sécurité des bateaux.

8.3.3 RÉSEAU BATEAU-AUTORITÉ PORTUAIRE

Destination	Etablissement de liaisons de radiocommunications entre stations de bateau et stations terrestres des autorités portuaires par exemple pour l'attribution d'aires de stationnement, pour la navigation dans les ports.
Mode d'exploitation	Simplex. Réduction automatique de la puissance d'émission à 1 Watt au maximum.
Objet des messages	Ne sont admises que les transmissions de messages traitant de la sécurité des personnes ou de la navigation ou de la sécurité des bateaux.

8.3.4 RÉSEAU DE RADIOCOMMUNICATIONS DE BORD

Destination	Etablissement de liaisons de radiocommunications à bord de bateaux et convois.
Particularité	L'utilisation d'appareils portatifs est autorisée.
Mode d'exploitation	Simplex. Réduction automatique de la puissance d'émission à 1 Watt au maximum.
Objet des messages	Ne sont admises que les transmissions de messages traitant de la sécurité des personnes ou de la navigation ou de la sécurité des bateaux.

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 radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure à Bâle, le 6 avril 2000.

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. L'émission du signal ATIS est automatique et a lieu sur tous les canaux branchés après le relâchement du commutateur "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 (ASN ou DSC), le signal ATIS n'est pas transmis lors d'un appel ASN (pour rappel: l'utilisation d'un tel équipement requiert un certificat GMDSS).

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 émettrice, il doit être connecté à celui-ci au moyen d'un raccordement électrique protégé contre les coupures. 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.

L'annexe 4 donne le mode de formation du code ATIS et 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. Il faut s'adresser à cet effet à l'Administration responsable du pays en question.

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 réseaux bateau-bateau, bateau-autorité portuaire et radiocommunications de bord est branché.

8.6 POSSIBILITES D'ENREGISTREMENT

Pour des besoins de documentation, un enregistrement des conversations peut être effectué par les stations terrestres.

8.7 OBLIGATION DE CERTIFICAT D'OPERATEUR

Une station de bateau 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 bateau. Les détails sont réglés par les prescriptions nationales.

Les certificats d'opérateur délivrés en vertu 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 bateau 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 difficultés peuvent se présenter de cas en 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 de GMDSS. Ceci peut être réalisé par

- l'achat d'une station de bateau de radiotéléphonie en ondes métriques agréée équipée de "K 70 GMDSS" ou
- la transformation admise de la station de bateau existante en l'équipant du "K 70 GMDSS".

Pour le service de stations de radiotéléphonie équipées de GMDSS, d'autres certificats sont nécessaires.

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

Les stations radiotéléphoniques maritimes ne peuvent être exploitées sur le réseau bateau-bateau du service radiotéléphonique de la navigation intérieure. Elles peuvent participer au service radiotéléphonique de la navigation intérieure sur les réseaux informations nautiques et bateau-autorités portuaires. Toutefois, elles doivent être équipées du signal ATIS.

9 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 bateau.

Centre de trafic

Centre réceptionnant notamment les appels de la navigation maritime.

Code d'Identification de l'Autorité Comptable (CIAC)

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

Fluviales

valables dans les eaux intérieures.

GMDSS

Global Maritime Distress and Safety System
Système global maritime de détresse et de sécurité.

Indicatif d'appel

Chaque navire participant au service radiotéléphonique maritime ou fluvial est doté d'un indicatif d'appel. Cet indicatif est unique au monde.

Installation radioélectrique

Une station de radiotéléphonie à bord d'un bateau qui peut être composée de plusieurs appareils émetteurs.

Maritimes

valable dans les zones où le règlement maritime est d'application.

Poste de trafic

Centrale aux Pays-Bas et en Suisse, qui réceptionne notamment les appels provenant de la navigation (par exemple appels de détresse) et qui informe la navigation sur la situation de la voie navigable. Le trafic peut aussi être guidé par le poste de trafic.

Procédure d'appel

Procédure relative à l'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.

Radiotéléphonie pour la navigation intérieure

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

Réseau bateau-autorité portuaire

Liaison de radiocommunications entre stations de bateau et stations des autorités compétentes pour les services des ports intérieurs. Les stations des autorités mentionnées devraient être si possible des stations terrestres.

Réseau bateau-bateau

Radiocommunications échangées entre stations de bateau.

Réseau de correspondance publique

Liaison de radiocommunications entre les stations de bateau et les réseaux publics nationaux de télécommunication.

Réseau informations nautiques

Liaison de radiocommunications entre stations de bateau et stations des autorités compétentes pour les services sur les voies de navigation intérieure. Les stations des autorités susvisées peuvent être soit des stations terrestres fixes, soit des stations mobiles.

Réseau radiocommunications de bord

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.

Réseaux

Allotissement de canaux à des fins déterminées.

Station de bateau

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

10 ANNEXES

ANNEXE 1 : LEGISLATION ET REGLEMENTATION

Instances et règlements internationaux

Convention de l'Union Internationale des Télécommunications (MB 13-11-1999).

Règlement des radiocommunications (RR) Genève 2001.

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

Arrangement 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 30-7-1979 relative aux télécommunications

Article 3, §1er

"Nul ne peut, dans le Royaume ou à bord d'un navire, d'un bateau, d'un aéronef ou de tout autre support soumis au droit belge, détenir un appareil émetteur ou récepteur de radiocommunication, ni établir et faire fonctionner une station ou un réseau de radiocommunication sans avoir obtenu l'autorisation écrite du Ministre. Cette autorisation est personnelle et révocable."

Article 4

Nul ne peut, dans le Royaume ou à bord d'un navire, d'un bateau, d'un aéronef ou de tout autre support soumis au droit belge:

émettre ou tenter d'émettre des radiocommunications portant atteinte au respect des lois, à la sécurité de l'Etat, à l'ordre public ou aux bonnes moeurs ou constituant une offense à l'égard d'un Etat étranger;

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

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 15, §1er

Les infractions aux articles 3 et 4 de la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de l'article 13 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 200 à 2.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

L'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement d'inspection de la navigation maritime;

L'arrêté royal du 20 septembre 1978 portant fixation des tarifs principaux pour les télécommunications et les tarifs pour l'inspection de l'installation radio des péniches et bateaux de navigation intérieure;

L'arrêté royal du 26-9-2000 relatif aux équipements hertziens et terminaux et la reconnaissance de leur conformité.

ANNEXE 2 : AFFECTATION DES CANAUX VHF EN NAVIGATION MARITIME.

Numéros des canaux	Remarques	Fréquences d'émission (MHz)		Navire - navire	Opérations portuaires et mouvement 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		156,075	160,675			x	x	
02		156,100	160,700			x	x	
62		156,125	160,725			x	x	
03		156,150	160,750			x	x	
63		156,175	160,775			x	x	
04		156,200	160,800			x	x	
64		156,225	160,825			x	x	
05		156,250	160,850			x	x	
65		156,275	160,875			x	x	
06		156,300		x				
66		156,325	160,925			x	x	
07		156,350	160,950			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 la détresse, la sécurité et l'appel (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	DETRESSE, SECURITE ET APPEL				
76	e)	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	
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		157,100	161,700			x	x	
82		157,125	161,725		x	x	x	
23		157,150	161,750			x	x	
83		157,175	161,775		x	x	x	

24		157,200	161,800			x	x
	84	157,225	161,825		x	x	x
25		157,250	161,850			x	x
	85	157,275	161,875		x	x	x
26		157,300	161,900			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				

a) Les canaux 15 et 17 peuvent aussi être utilisés pour les communications internes à bord des navires, sous réserve 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 doit être utilisé exclusivement pour les communications de détresse et de sécurité et l'appel par appel sélectif numérique.

c) Le canal 13 est réservé dans le monde entier aux communications de sécurité de la navigation, principalement pour les communications de sécurité de la navigation entre les navires. Il peut également être utilisé pour les services du mouvement des navires et des 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 automatique d'identification et de surveillance des navires pouvant assurer un service mondial en haute 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 seules communications relatives à la navigation et toutes les précautions devraient être prises pour éviter que des brouillages préjudiciables soient causés au canal 16, par exemple en limitant la puissance d'émission à 1 W ou grâce à une séparation géographique.

ANNEXE 3 : AFFECTATION DES CANAUX VHF EN NAVIGATION INTERIEURE.

Canal	Notes spécifiques	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau-bateau	Bateau–autorité portuaire	Information nautique
		Station de bateau	station terrestre			
60	a)	156,025	160,625			X
01	a)	156,050	160,650			X
61	a)	156,075	160,675			X
02	a)	156,100	160,700			X
62	a)	156,125	160,725			X
03	a)	156,150	160,750			X
63	a)	156,175	160,775			X
04	a)	156,200	160,800			X
64	a)	156,225	160,825			X
05	a)	156,250	160,850			X
65	a)	156,275	160,875			X
06	a)b)	156,300	156,300	X		
66	a)	156,325	160,925			X
07	a)	156,350	160,950			X
67	a)c)	156,375	156,375			X
08	a)q)	156,400	156,400	X		
68	a)	156,425	156,425			X
09	a)b)d)	156,450	156,450			X
69	a)	156,475	156,475			X
10	e)	156,500	156,500	X		
70	a)	156,525	156,525	INTERDIT (doit être bloqué)		
11		156,550	156,550	X		
71		156,575	156,575	X		
12		156,600	156,600	X		
72	a)r)	156,625	156,625	X		
13	f)	156,650	156,650	X		
73	f)g)	156,675	156,675			X
14	q)	156,700	156,700		X	
74	a)	156,725	156,725		X	
15	h)	156,750	156,750			
75	o)	156,775	156,775		X	
16	i)	156,800	156,800			
76	j)d)o)	156,825	156,825			X
17	h)	156,850	156,850			
77	a)k)	156,875	156,875	X		
18		156,900	161,500		X	
78		156,925	161,525		X	
19		156,950	161,550		X	
79	a)	156,975	161,575			X
20		157,000	161,600		X	
80		157,025	161,625		X	
21	a)	157,050	161,650			X
81	a)	157,075	161,675			X
22		157,100	161,700		X	
82	l)m)	157,125	161,725			X
23	m)	157,150	161,750			X
83	a)m)	157,175	161,775			X
24	m)	157,200	161,800			X

84	m)	157,225	161,825			X
25	m)	157,250	161,850			X
85	a)m)	157,275	161,875			X
26	m)	157,300	161,900			X
86	a)m)	157,325	161,925			X
27	m)	157,350	161,950			X
87	a)d)	157,375	157,375			X
28	m)	157,400	162,000			X
88	a)p)	157,425	157,425			X
AIS1	a)n)	161,975	161,975			
AIS2	a)n)	162,025	162,025			

1.1 Remarques générales relatives au tableau 1

1.1.1 Les canaux des réseaux bateau-bateau et bateau-authorité portuaire peuvent également être utilisés par les systèmes de sécurité du trafic.

1.1.2 Dans certains pays, certains canaux sont utilisés pour un autre réseau ou un autre service radio. Ces pays sont l'Autriche, la Bulgarie, la Croatie, la Hongrie, la Moldavie, la Roumanie, la Fédération de Russie, la République Slovaque, la République Tchèque (à l'exception des canaux 08, 09, 72, 74, et 86), Ukraine et la République Fédérale de Yougoslavie. Les administrations concernées devraient tout mettre en oeuvre pour rendre disponibles ces canaux le plus rapidement possible pour le service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure et le réseau exact.

1.2 Explications sur les notes spécifiques du tableau 1

a) Dans les pays mentionnés au 1.1.2, il est strictement interdit d'utiliser ce canal.

b) Ce canal ne peut être utilisé sur le Rhin entre le km 150 et le km 350.

c) Aux Pays-Bas, ce canal est utilisé pour les communications sur place au cours d'opérations de sécurité dans la Mer du Nord, IJsselmeer, Waddenzee, Oosterschelde et Westerschelde.

d) Ce canal peut également être utilisé pour le pilotage, l'accostage, le remorquage et autres fins nautiques.

e) Ce canal est le premier canal bateau-bateau, sauf si l'autorité compétente a désigné un autre canal.

Dans les pays mentionnés au 1.1.2, la puissance de sortie peut être réglée entre 6 et 25 Watts jusqu'au 1er janvier 2005.

f) Dans les pays mentionnés au 1.1.2, ce canal est utilisé pour le réseau radiocommunications bateau-authorités portuaires.

g) Aux Pays-Bas, ce canal est utilisé par le garde-côtes nationaux pour les communications en cas de pollution pétrolière en Mer du Nord et pour les messages de sécurité en Mer du Nord, IJsselmeer, Waddenzee, Oosterschelde et Westerschelde.

h) Ce canal ne peut être utilisé que pour le réseau radiocommunications de bord.

i) Ce canal peut être utilisé uniquement pour les communications entre navires en mer et les stations côtières participant à des communications de détresse et de sécurité dans les zones maritimes.

Dans les pays mentionnés au 1.1.2, ce canal ne peut être utilisé que pour la détresse, la sécurité et les appels.

- j) La puissance de sortie doit être automatiquement réduite à une valeur entre 0,5 et 1 Watt.
- k) Ce canal peut être utilisé pour des communications d'ordre privé.
- l) Aux Pays-Bas et en Belgique, ce canal peut être utilisé pour transmettre les messages relatifs au ravitaillement et à l'approvisionnement. La puissance de sortie doit être réduite manuellement à une valeur comprise entre 0,5 et 1 W.
- m) Ce canal peut également être utilisé pour la correspondance publique.
- n) Ce canal sera utilisé pour un système automatique d'identification et de surveillance (AIS) capable d'être utilisé dans le monde entier sur la mer et sur les voies de navigation intérieure.
- o) Ce canal est disponible sur une base volontaire. Tout équipement de radiotéléphonie existant doit être capable de fonctionner sur ce canal dans un délai de dix ans après l'entrée en vigueur de l'Arrangement relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure.
- p) Moyennant une autorisation de l'autorité compétente, ce canal peut uniquement être utilisé pour des événements spéciaux à caractère temporaire.
- q) Dans la République tchèque, ce canal est utilisé pour le réseau de service communication informations nautiques.
- r) Dans la République tchèque, ce canal est utilisé pour le réseau de service communication bateau-autorité portuaire.

ANNEXE 4 : ATIS.

Formation du code ATIS

Le code ATIS est composé comme suit :

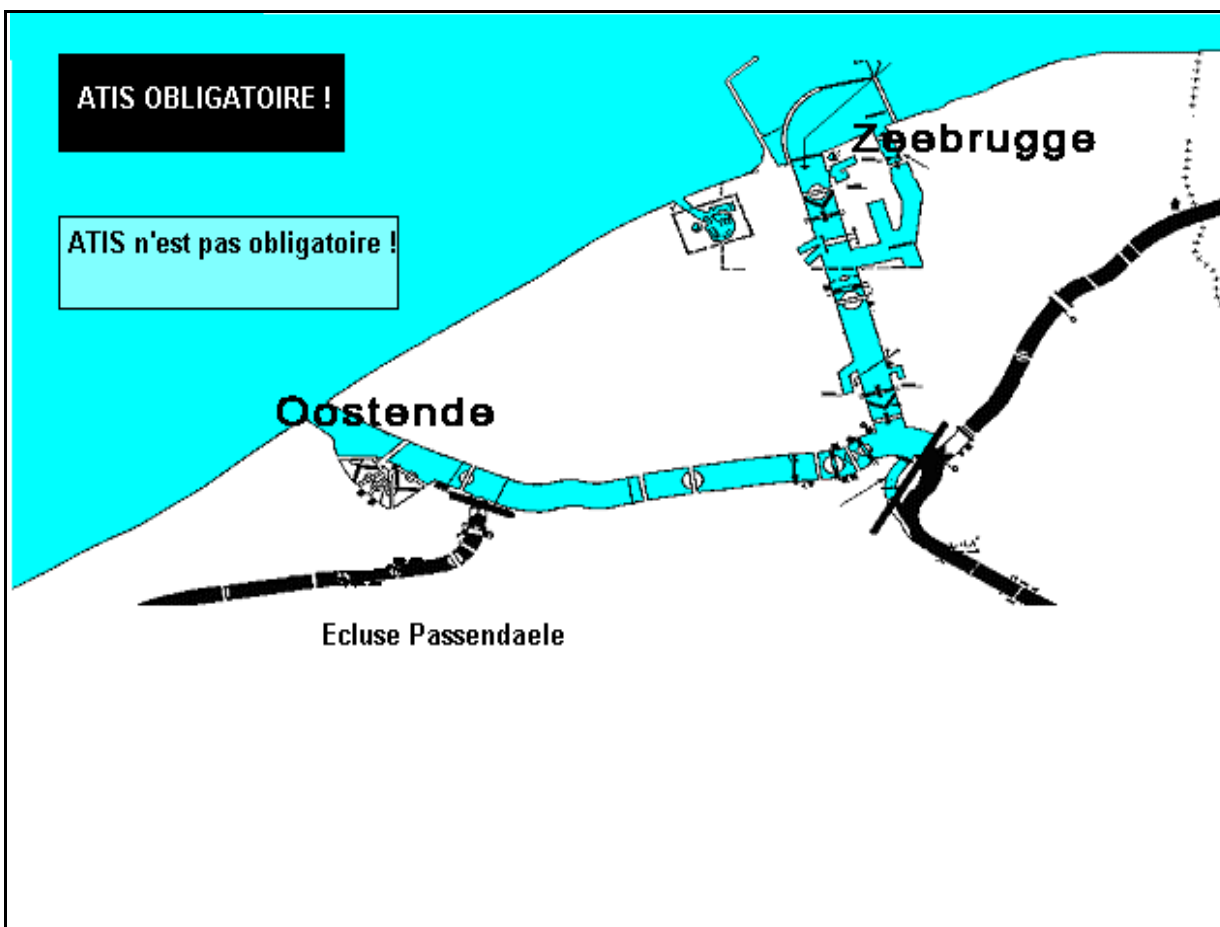
Z MID X1 X2 X3 X4 X5 X6

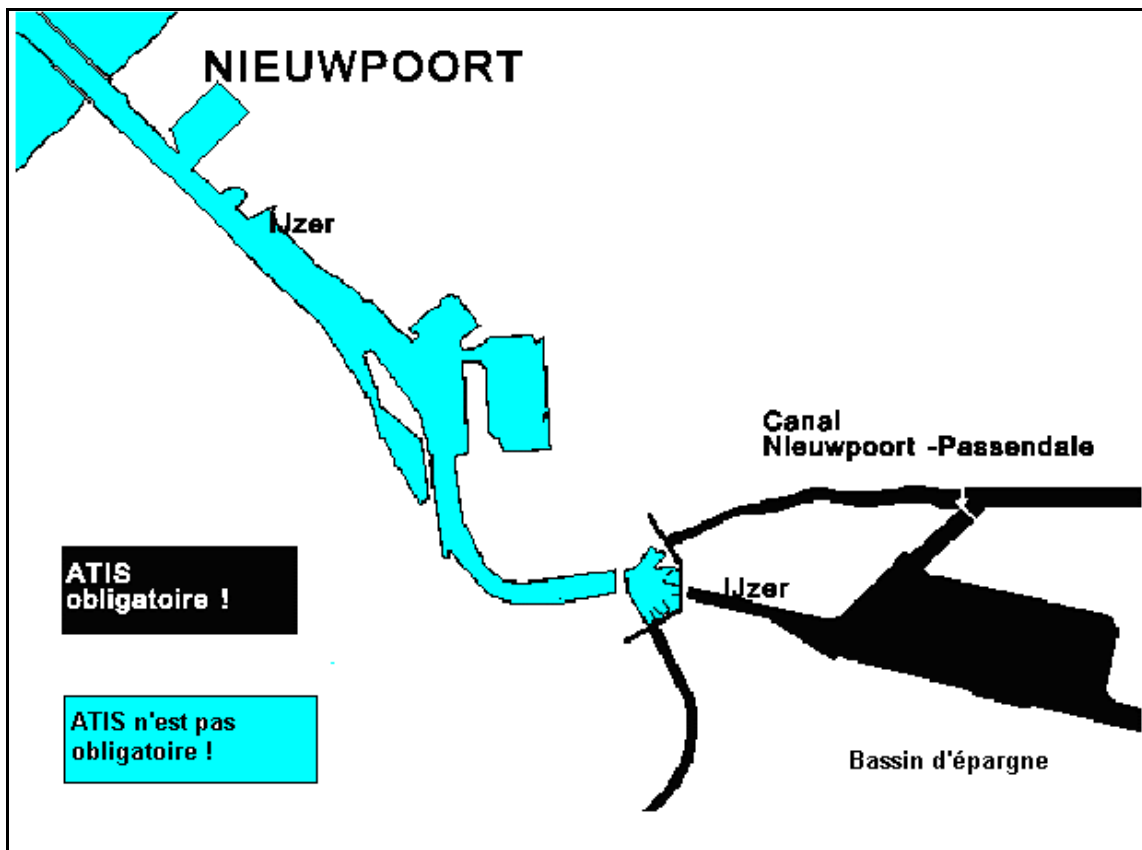
- où Z représente le chiffre 9 et ne peut être utilisé que sur les eaux intérieures ;
- MID représente les chiffres d'identification maritimes de chaque pays (Belgique 205)
- X1 à X6 représentent l'indicatif d'appel.
 - X1 et X2 forment un nombre représentant la deuxième lettre de l'indicatif d'appel ; 01 représente la lettre A, 02 représente 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)

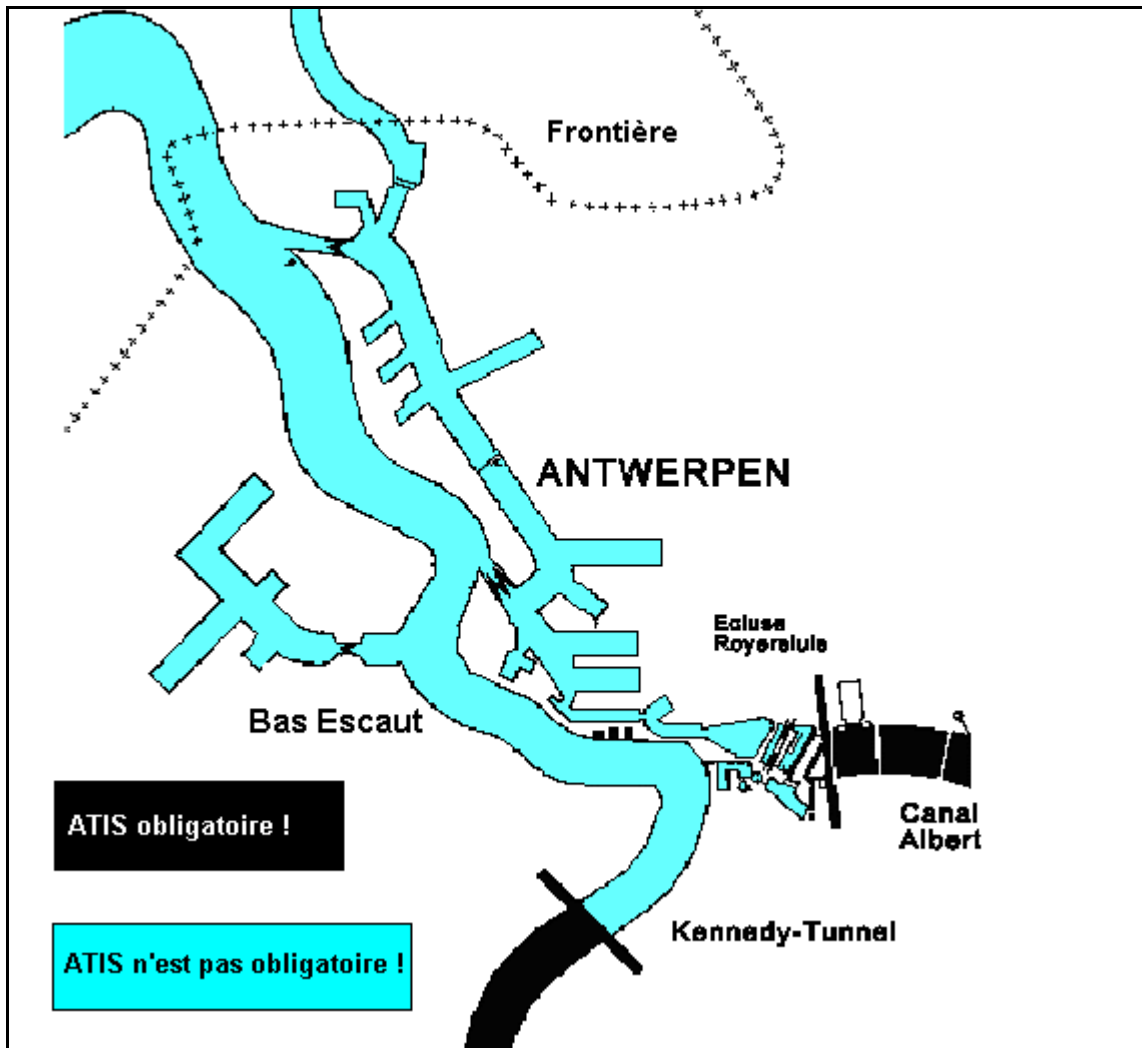
Exemple

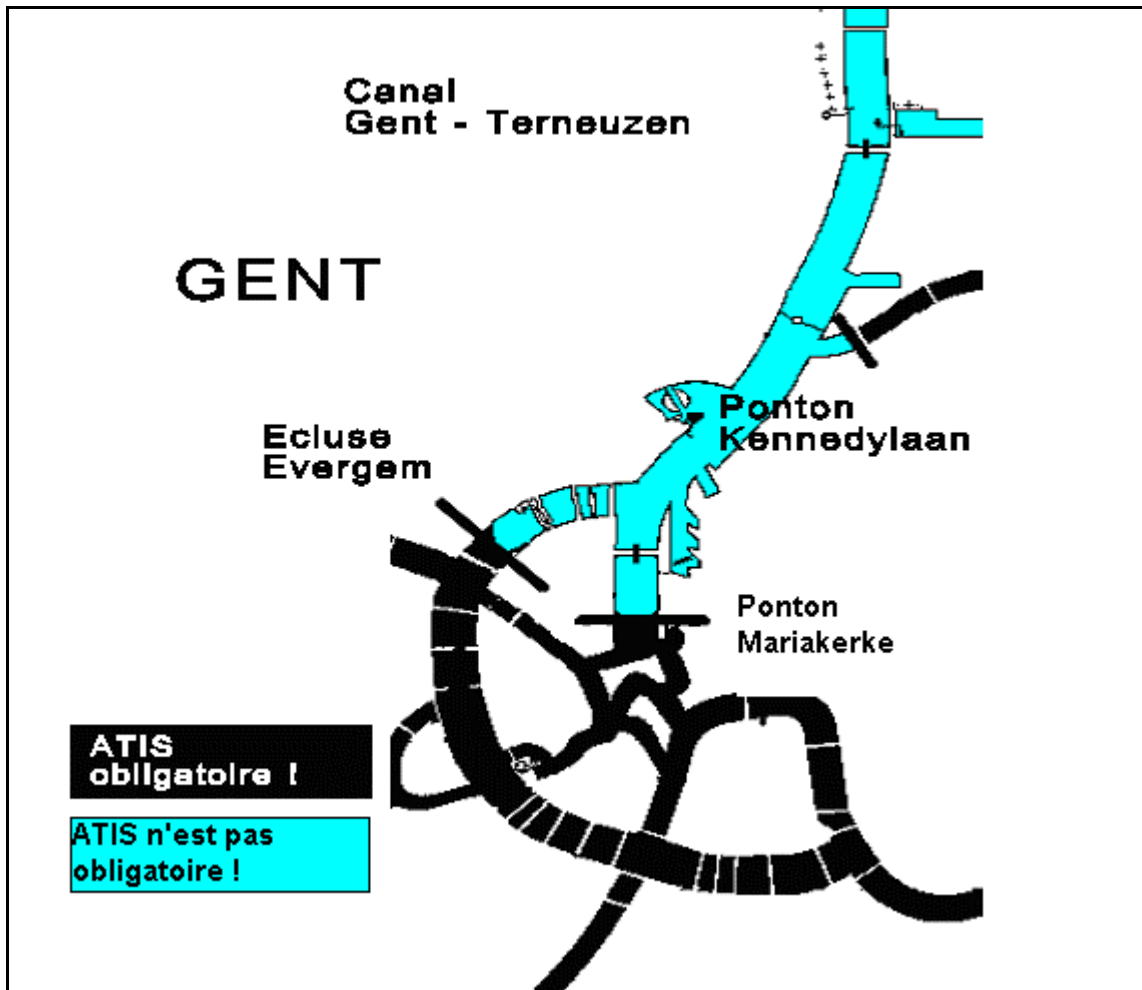
Un navire ayant l'indicatif OS-2563 aura le code ATIS 9 205 19 2563

Zone de navigation où ATIS est obligatoire.









11 TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION.....	2
2	GENERALITES	2
2.1	Les services radiotelephoniques maritimes et fluviaux.....	2
2.2	Législation belge et internationale	3
2.2.1	Autorité et responsabilités	3
2.2.2	Licence d'exploitation.....	3
2.2.3	Certificat.....	4
2.2.4	L'Examen.....	4
2.2.5	Contrôle	4
2.2.6	Sanctions	5
2.2.7	Secret des communications	5
3	EQUIPEMENTS (Caractéristiques techniques)	6
3.1	Puissance	6
3.1.1	VHF fixes	6
3.1.2	Réduction de puissance.....	6
3.1.3	VHF portatives (portophone).....	6
3.2	Dual Watch.....	6
3.3	GSM.....	6
3.4	Portophones.....	7
3.5	Conformité	8
3.6	Frequences-canaux.....	9
4	CANAUX SPECIFIQUES DANS LA BANDE VHF (Maritime)	10
5	CANAUX SPECIFIQUES DANS LA BANDE VHF (Interieure).....	12
6	UTILISATION DE LA VHF	13
6.1	Déroulement des radiocommunications en navigation maritime et interieure.....	13
6.1.1	Généralités	13
6.1.2	Mesures de précaution.....	13
6.1.3	Discipline des communications	13
6.1.4	Instructions de la station terrestre	14
6.1.5	Accusé de réception de messages	14
6.1.6	Deroulement de la communication.....	14
6.1.7	Emploi des langues	14
6.1.8	Epellation.....	15
6.2	Priorite des communications	16
6.2.1	Ordre de priorité des communications du service radiotéléphonique	16
6.2.2	Exemple	16
6.3	Communications de détresse (MAYDAY)	17
6.3.1	Définition.....	17
6.3.2	Début de la communication de détresse	17
6.3.3	L'appel de détresse est suivi par le message de détresse.....	17
6.3.4	Accusé de réception de l'appel de détresse	18
6.3.5	Trafic de détresse.....	19
6.3.6	Demande de silence radio.....	19

6.3.7	Restriction des radiocommunications durant une communication de détresse, fin de la communication de détresse	20
6.3.8	Fin du trafic de détresse	20
6.3.9	Transmission d'un message de détresse par une station qui n'est pas elle-même en détresse	21
6.3.10	Exemple	22
6.3.11	Exemple :	25
6.3.12	Exemple :	26
6.4	Communications d'urgence	27
6.4.1	Définition.....	27
6.4.2	Forme de l'appel.....	27
6.4.3	Exemple :	27
6.5	Communications de sécurité	28
6.5.1	Définition.....	28
6.5.2	Forme de l'appel.....	28
6.5.3	Exemple 1	29
6.5.4	Exemple 2	29
6.6	Communication de routine	30
6.6.1	Forme de l'appel.....	30
6.6.2	Forme de la réponse à l'appel.....	30
6.6.3	Exemple 1 :	30
6.6.4	Exemple 2 :	31
6.6.5	Exemple 3 :	32
6.6.6	Exemple 4 :	33
6.6.7	Exemple 5:	33
6.7	Essais.....	34
6.7.1	Définition.....	34
6.7.2	Exemple	34
7	PROCEDURES SPECIFIQUES POUR LES COMMUNICATIONS en navigation MARITIME	35
7.1	Veille.....	35
7.1.1	NAVIRES ASTREINTS ET NON ASTREINTS	35
7.1.2	Canal 16	35
7.1.3	Centre de sauvetage en mer.....	35
7.2	Correspondance publique	35
8	PROCEDURES SPECIFIQUES POUR LES COMMUNICATIONS EN NAVIGATION INTERIEURE	37
8.1	Généralités	37
8.2	Installation.....	37
8.3	Les réseaux VHF fluviaux.....	37
8.3.1	Réseau bateau-bateau.....	38
8.3.2	Réseau informations nautiques	38
8.3.3	Réseau bateau-autorité portuaire.....	38
8.3.4	Réseau de radiocommunications de bord	39
8.4	ATIS	40
8.5	Réduction automatique de la puissance	40
8.6	Possibilités d'enregistrement.....	41
8.7	Obligation de certificat d'opérateur	41

8.8	Participation aux services radiotéléphoniques maritimes.....	41
8.9	Utilisation de stations radiotéléphoniques maritimes sur le réseau radiotéléphonique de la navigation intérieure.....	41
9	GLOSSAIRE	42
10	ANNEXE.....	44
11	TABLE DES MATIERES.....	55

INDEX

A

AAIC	32
AIS	6, 11, 38, 44, 47
Approvisionnement ou soutage	11, 12
Arrangement relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure.....	41, 47
ATIS	8, 35, 37, 38, 48, 53
Autorité et responsabilités	2

B

Bande VHF	2, 10, 12, 52
Bateau-autorité portuaire	34
Bateau-autorités	6, 37, 46
Bateau-bateau.....	2, 6, 10, 13, 24, 28, 33, 34, 36, 37, 39, 46, 53
Bateau-terre	2, 28

C

Canal 16	2, 10, 12, 22, 31, 32, 44
Canal anti-pollution	11, 12
Canal d'appel.....	10, 33
Canal de détresse	10
Canal familial et social.....	11, 12
Centre de sauvetage en mer.....	32
Certificat.....	2, 3, 4, 8, 10, 12, 35, 36, 53
Certificat VHF	3
Code d'Identification de l'Autorité Comptable	38
Communication de détresse.....	10, 16, 17, 19, 52, 53
Communication de sécurité	16
Communication d'urgence	16
Communication Intership	10, 12
Communications de bord	6, 10, 12, 13
Communications Intraship	10, 12
Conformité	8
Contrôle	4
Correspondance publique	32

D

Directive européenne	8
Discipline des communications	13
Double veille	31
DSC.....	2, 10, 12, 35, 43
Dual Watch.....	6
Duplex.....	9, 34

E

Ecoute	2, 10, 12, 26, 33
Emploi des langues	14
Epellation.....	15
Equipements	6, 52
Essais.....	30

F

Fluviales.....	38
----------------	----

G

Glossaire	38, 54
GMDSS.....	2, 10, 12, 35, 36, 38
Gouvernail	8, 9
GSM	2, 6, 7, 52

I

Indicatif d'appel.....	38
Informations nautiques	34
Installation radioélectrique	38

L

L'Arrangement sur les voies de navigation intérieure	8
Législation	41
L'Examen.....	1, 4
Licence.....	3, 4, 8, 11, 12
Licence d'exploitation.....	3
L'indicatif.....	3, 14, 28, 48
Loi.....	2, 3, 4, 5, 41
L'organisme notifié	8
L'Union Internationale des Télécommunications	13, 41

M

Marina	10, 12
Maritimes	39
Marquage CE.....	8, 9
MAYDAY RELAY.....	18, 20, 22, 23
MID	48
MMSI.....	3

N

Numéro d'agrément	8
Numéro d'identification.....	8

O

Oostende Radio	10, 12, 21, 22, 27, 31, 32, 33
----------------------	--------------------------------

P

Portophone	6
Poste de trafic.....	39
Procédure d'appel	39
Prudence	19, 22
Puissance	6

R

Radio Regulations	13
Radiocommunications de bord	34
Réduction automatique	36
Réduction de puissance.....	6
Règlement des radiocommunications	41
Règlement d'examens	4
Réseau.....	34

S

Sanctions	4
SAR.....	10
Secret des communications	5
Semi-duplex.....	9
Signal de détresse	17, 18
Silence détresse.....	19, 22
Silence MAYDAY	19, 21, 22
Silence radio	13, 17, 19, 52
Simplex.....	9, 34, 35
SOLAS.....	8, 41
Station de bateau	40, 45
Station terrestre	13

T

Terre-bateau.....	28
-------------------	----