

Manuel de préparation à l'examen pour obtenir le certificat restreint de radiotéléphoniste de station de navire

Version 2025



CONTENU

INTRODUCTION	4
GÉNÉRALITÉS	5
Les services radiotéléphoniques en mer et sur les voies de navigation intérieure	5
Législation belge et internationale	5
Navigation maritime	5
Navigation intérieure	6
Autorité et responsabilités	6
Autorisation de station	6
Certificat d'opérateur	8
Identification de stations (radioélectriques)	9
Examen	9
Contrôle	9
Sanctions	10
Secret des communications	10
EXIGENCES OPÉRATIONNELLES ET TECHNIQUES LIÉES AUX INSTALLATIONS RADIOÉLECTRIQUES	11
Types d'équipements	11
Équipement VHF fixe	11
Équipements VHF portatifs (portophone)	11
Réduction de puissance	12
Dual Watch (double veille) et Tri Watch (triple veille)	12
GSM 12	
Conformité	13
Fréquences-canaux	14
Méthodes d'émission et de réception	15
Duplex	15
Semi-duplex	15
Simplex (communication à tour de rôle)	15
CANAUX SPÉCIFIQUES DANS LA BANDE VHF (MARITIME - EAUX TERRITORIALES BELGES)	16
CANAUX SPÉCIFIQUES DANS LA BANDE VHF (NAVIGATION INTÉRIEURE)	17
UTILISATION DE LA VHF	18
GÉNÉRALITÉS	18
MESURES DE PRÉCAUTION	18
DISCIPLINE DES COMMUNICATIONS	19
INSTRUCTIONS DE LA STATION CÔTIÈRE	19
ACCUSÉ DE RÉCEPTION DE MESSAGES	19
DÉROULEMENT DE LA COMMUNICATION	19
EMPLOI DES LANGUES	20
Pour la navigation intérieure :	20
Pour la navigation maritime :	20
EPELLATION	21
ORDRE DE PRIORITÉ DES COMMUNICATIONS DU SERVICE RADIOTÉLÉPHONIQUE	22
DÉTRESSE	23
COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE	23
ACCUSÉ DE RÉCEPTION D'UN MESSAGE DE DÉTRESSE	24
DEMANDE DE SILENCE RADIO ET RESTRICTION DES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES DURANT UNE COMMUNICATION DE DÉTRESSE	24
FIN DE LA COMMUNICATION DE DÉTRESSE	25
COMMUNICATIONS D'URGENCE	25

MESSAGE DE SÉCURITÉ	25
COMMUNICATIONS DE ROUTINE	26
ESSAIS	26
Procédures spécifiques pour les communications en navigation maritime	27
Veille	27
Centres de coordination et de sauvetage en Belgique et dans nos pays voisins	27
Radiocommunications de correspondance publique - CIAC	28
Procédures spécifiques pour les communications sur les voies de navigation intérieure	30
GÉNÉRALITÉS	30
Installation des antennes VHF	30
Installation du câble et des connecteurs	30
Communications VHF sur les voies de navigation intérieure	31
Utilisation d'ATIS sur les voies de navigation intérieure	32
Utilisation du système AIS sur les voies de navigation intérieure	33
Possibilités d'enregistrement	34
Obligation de certificat d'opérateur	34
Participation aux services radiotéléphoniques maritimes	34
GLOSSAIRE	36
ANNEXES	39
LÉGISLATION	39
Organisations et règlements internationaux	39
Législation nationale	39
EXEMPLES DE COMMUNICATIONS (EXTRAITS DU GUIDE DE RADIOCOMMUNICATION POUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE CCNR - 2017)	41
ALERTE VIA ASN-DISTRESS (SRC-MER)	51
ZONES DE NAVIGATION OÙ ATIS EST OBLIGATOIRE	52

INTRODUCTION

Cette brochure contient la matière de l'examen en vue de l'obtention du certificat restreint pour l'utilisation d'une station radio VHF (156.025 MHz – 162.025 MHz) en mer et sur les voies de navigation intérieure.

L'installation radioélectrique à bord permet une communication entre les navires et entre un navire et la terre que d'autres installations de télécommunications (par ex. : GSM, cf. point 3.3) ne peuvent pas garantir.

Pour les navires opérant en mer et non soumis à la convention SOLAS, l'OMI recommande d'utiliser une installation permettant les appels sélectifs numériques (ASN ou Digital Selective Calling (DSC) en anglais). Cependant une telle installation de même que l'utilisation d'un EPIRB, d'un SART ou d'un AIS-SART requièrent la possession d'un certificat SMDSM (ou GMDSS en anglais). (Certificat SRC, LRC, ROC ou GOC).



GÉNÉRALITÉS

Les services radiotéléphoniques en mer et sur les voies de navigation intérieure

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 et au sauvetage de la vie humaine et des navires (détresse, urgence et sécurité) ;
- entre un navire et la terre (correspondance publique, opérations portuaires) ;
- entre navires (intership ou ship-ship) ;
- entre les stations à bord d'un navire (intraship).

Législation belge et internationale

Navigation maritime

L'équipement radioélectrique obligatoire à bord d'un navire relève de la compétence du Service public fédéral Mobilité et Transports (pour les eaux maritimes).

Vous pouvez consulter son site Internet sur :

<https://mobilit.belgium.be/fr/navigation/navigation-de-plaisance/navire/equipement>

Selon la zone dans laquelle vous naviguez, il existe certaines obligations concernant l'équipement dont vous devez disposer à bord.

Les eaux belges sont réparties en différentes zones :

- zone 0 : les lacs et les étangs (pas encore applicable)
- zone 1 : toutes les eaux intérieures reliées à la mer sauf l'Escaut maritime inférieur
- zone 2 : l'Escaut maritime inférieur
- zone 3 : les ports de la côte
- zone 4 : la zone à partir du littoral jusque 6 milles nautiques
- zone 5 : la zone à partir de 6 milles nautiques jusque 60 milles nautiques
- zone 6 : la zone à partir de 60 milles nautiques jusque 200 milles nautiques
- zone 7 : la zone au-delà de 200 milles nautiques

Jusqu'à la zone 2, un appareil VHF fixe peut être remplacé par un appareil portable. À partir de la zone 3, un appareil VHF fixe est obligatoire et un appareil VHF avec ASN est conseillé. Pour les zones 6 et 7, une VHF fixe avec ASN est obligatoire, ainsi qu'un appareil portable supplémentaire. Si votre appareil dispose du système ASN (classe D), vous devez passer un examen SRC. Si votre appareil est une VHF avec ASN de classe A, vous devez au moins passer l'examen ROC.

Attention : Si vous organisez de la navigation de plaisance professionnellement, vous devez obligatoirement avoir à bord une VHF fixe avec ASN à partir de la zone 5. Vous devez pour cela passer un examen ROC.

Navigation intérieure

Les règles suivantes sont applicables à la navigation intérieure : ce tableau est uniquement d'application aux bateaux à moteur.

	Mariphone obligatoire*	Double mariphone obligatoire*
Petit bateau ≤ 7 m	Non	Non
Petit bateau entre 7 m et 20 m	01.01.2009	Non, mais à conseiller
Grand bateau	01.01.2007	01.01.2007

* Il n'est fait aucune distinction entre un appareil fixe et/ou un appareil portable pour le nombre de mariphones. Toutefois, il est fortement recommandé d'installer au moins un appareil fixe.

Un grand bateau est :

- un bateau de 20 m de long ou plus ;
- un bateau transbordeur, quelle que soit sa longueur ;
- un bateau à passagers, quelle que soit sa longueur ;
- un bateau en train de pêcher, quelle que soit sa longueur ;
- une barge de poussage, quelle que soit sa longueur.

Sur les grands bateaux, l'on doit pouvoir écouter en même temps deux canaux (de bateau à bateau et les informations nautiques). Comme la fonction double veille (Dual Watch) est interdite sur les voies de navigation intérieure, l'achat de deux mariphones est nécessaire pour satisfaire à cette condition.

Autorité et responsabilités

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 d'opérateur délivré ou reconnu par l'IBPT.

Le propriétaire est responsable du respect des règles administratives (autorisation de station, changements d'adresse, programmation correcte...) auxquelles est soumise l'installation de la station.

Autorisation de station

Tout propriétaire d'un navire soumis au droit belge participant au service de radiotéléphonie en mer ou sur les voies de navigation intérieure doit être en possession d'une autorisation de station délivrée par l'IBPT pour l'installation et l'exploitation de la station de navire (article 13/1 de la loi du 13 juin 2005, voir annexe).

L'original de l'autorisation de station doit **toujours** être conservé à bord du navire et doit être présenté sur demande à tout représentant d'une autorité compétente.

Si vous omettez de tenir à jour les données de votre autorisation, vous courez le risque que votre autorisation soit suspendue ou révoquée conformément à l'article 10 de l'AR du 18 décembre 2009 relatif aux communications radioélectriques privées et aux droits d'utilisation des réseaux fixes et des réseaux à ressources partagées, ci-après l'AR.

L'IBPT délivre uniquement les autorisations de station pour les navires soumis au droit belge (ce qui signifie que votre navire doit être enregistré dans un registre naval belge au moyen d'une lettre d'enregistrement ou d'un certificat de jaugeage).

Pour obtenir l'autorisation de station, il convient de compléter le formulaire de demande et de le transmettre avec les documents demandés (copie de la lettre d'enregistrement ou du certificat de jaugeage, etc.) à nos services (par la poste ou sous forme scannée par e-mail à maritime@ibpt.be).

Le formulaire de demande pour l'obtention d'une autorisation de station est disponible sur le site de l'IBPT : <https://www.ibpt.be/consommateurs/maritime>

L'autorisation pour les stations côtières ou terrestres doit être demandée via licencesradio@ibpt.be au moyen d'un document approprié.

Vous ne pouvez acheter l'appareil de radiocommunications qu'après réception de l'autorisation de station. Cela vaut également pour tout appareil supplémentaire que vous achetez. Si vous achetez un navire à bord duquel se trouve déjà un appareil, vous disposez d'un délai de 60 jours pour demander votre autorisation.

L'utilisation n'est autorisée que si l'utilisateur est en possession du certificat d'opérateur approprié.

En cas de modifications administratives, de modifications de composition de l'installation radioélectrique ou de changement du nom du navire, une autorisation de station adaptée doit être demandée.

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

L'autorisation de station doit reprendre tous les moyens de radiocommunications présents à bord et donc également les stations portatives.

Les informations reprises dans l'autorisation de station sont (entre autres) :

- l'indicatif d'appel de la station ;
- les coordonnées du titulaire de l'autorisation ;
- les nom et numéro d'enregistrement du navire ;
- la liste des appareils de radiocommunications ;
- la mention du code d'identification MMSI ;
- la mention (éventuelle) du code d'identification ATIS ;
- l'utilisation (éventuelle) de canaux spécifiques.



KONINKRIJK BELGIE – ROYAUME DE BELGIQUE
KÖNIGREICH BELGIEN – KINGDOM OF BELGIUM

**SCHEEPSRADIOVERGUNNING - AUTORISATION DE STATION DE
RADIOCOMMUNICATION SUR UN NAVIRE
GENEHMIGUNG FÜR SCHIFFSFUNKSTELLE - SHIP RADIO LICENCE**

Naam van het schip Nom du navire Schiffname Name of ship		BIPT	Thuishaven Port d'attache Heimathafen Homeport		Brussel
Vergunninghouder – Titulaire de la licence – Genehmigungsinhaber – Licence holder					
Naam / Nom Name / Name					
Adres / Adresse Anschrift / Address					
Schip – Navire – Schiff - Ship			Registratie / Registration	8048041	
Roepnaam / Indicatif d'appel		OS8850	MMSI	205885000	
Rufzeichen / Callsign			ATIS	9205198850	
Station					
Technologie / Technologie / Technologie / Technology			Technologie / Technologie / Technologie / Technology		
VHF	FIXED		UHF	PORTABLE	
	FIXED - DSC		HF/MF	FIXED	
	PORTABLE			FIXED - DSC	
	PORTABLE - DSC		SART	X-BAND	
RADAR	X-BAND			AIS-VHF	
	S-BAND		LRIT	1.6 GHz	
EPIRB	406 MHz (No MEOSAR)		MOB		
	406 MHz (MEOSAR)		SATCOM	INMARSAT-C	
	AIS			INMARSAT-F	
AIS	CLASS A (12,5 W)			INMARSAT-A+B	
	CLASS B (5 W)		SSAS		
Opmerking / Remarque Bemerkung / Remark					

Gegeven te Brussel, op 28/07/2022
Fait à Bruxelles, le 28/07/2022

Stempel / Timbre
Steuermarka / Stamp

L'autorisation de station mentionne également les conditions d'autorisation. Il s'agit des règles à suivre pour pouvoir conserver l'autorisation de station. Une violation de ces conditions d'autorisation peut entraîner la révocation de votre autorisation de station.

L'autorisation de station est la permission de détenir un appareil. Elle reproduit l'état correct de l'équipement à bord. Les modifications manuelles sont interdites.

Certificat d'opérateur

Toute personne utilisant une station radioélectrique prévue pour les communications maritimes doit être en possession d'un certificat d'opérateur.

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

Le certificat d'opérateur n'est valable que 5 ans. Vous êtes averti 6 semaines avant l'arrivée à échéance de la validité afin de vous permettre de demander un nouveau certificat à temps.

Toutefois, nous ne pouvons vous contacter que si nous disposons de votre adresse correcte. Il est donc important que vous communiquiez tout changement d'adresse.

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

Identification de stations (radioélectriques)

L'UIT (Union internationale des télécommunications) attribue des séries de lettres par pays (ces séries se trouvent sur le site Internet <https://www.itu.int/fr/ITU-R/terrestrial/Pages/default.aspx>).

La série ONA à OTZ a été attribuée à la Belgique.

L'indicatif d'appel est l'identification unique utilisée dans les communications radio. Lorsque l'on utilise un ASN, des EPIRB ou un AIS (AIS en anglais), des numéros MMSI sont programmés dans l'appareil. L'identité dans le service mobile maritime (MMSI, Maritime Mobile Service Identity en anglais) est un code d'identification unique de neuf chiffres, attribué par l'IBPT aux stations de bateau et de navire. Les trois premiers chiffres représentent les chiffres d'identification maritime MID (Maritime Identification Digit). Ils identifient le pays. Les navires belges sont reconnaissables au code national « 205 » suivi de six chiffres.

Les appareils AIS doivent être programmés avec le numéro MMSI du navire. L'identification unique des navires est capitale en cas de communications de détresse et de Vessel Traffic Services (VTS). Ces données se retrouvent dans la base de données mondiale de l'UIT (base de données MARS). Les administrations qui attribuent ces numéros sont obligées de transmettre une mise à jour mensuelle à l'UIT.

Les identifications de AIS-SART (970 XX YYYY), AIS-MOB (972 XX YYYY) et AIS-EPIRB (974 XX YYYY) ne sont pas des numéros MMSI, elles ne sont pas attribuées par l'IBPT mais par le fabricant. Ces numéros sont appelés « numéros d'identification maritime » et ne sont donc pas enregistrés dans la base de données MARS.

Examen

Les examens pour l'obtention d'un certificat restreint de radiotéléphoniste de station de navire (certificat VHF) sont organisés par l'IBPT. Vous trouverez les modalités d'inscription sur notre site Internet.

Les examens sont organisés au minimum 1 fois par mois. Toutefois, si la demande excède l'offre, plusieurs sessions par mois sont prévues.

L'examen se déroule sur ordinateur et est composé de 25 questions à choix multiple. Il faut obtenir 60 % pour réussir l'examen.

Le présent manuel, à 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.

Contrôle

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, la douane...) peuvent exiger la production immédiate de l'original de l'autorisation de station.

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

À l'étranger, diverses administrations ayant le même rôle peuvent avoir la même exigence. En outre, dans certains pays, de fortes amendes peuvent être imposées en cas de non-respect des conditions d'utilisation prescrites.

Sanctions

L'absence d'autorisation de station est une infraction à l'article 13/1, § 1er de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques. Elle donne lieu à une saisie de l'équipement radioélectrique et à d'éventuelles poursuites judiciaires. Cette infraction est susceptible d'être sanctionnée par les articles 145 et 147 de la loi du 13 juin 2005 (cf. annexe). D'autres autorités de contrôle peuvent imposer d'autres sanctions.

L'autorisation de station est révoquée :

- si les conditions de l'autorisation ne sont pas respectées ;
- en cas de violation de l'article 41 de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques (secret).

Des poursuites judiciaires peuvent en outre être entamées en cas d'infractions graves. Un procès-verbal est toujours rédigé et transmis au parquet du Procureur du Roi.

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 et article 314bis du Code pénal).

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 « **À TOUTES LES STATIONS DE NAVIRE** » ne sont pas soumises au secret des radiocommunications, par exemple :

- les bulletins météorologiques
- les informations concernant la navigation intérieure (adressées à TOUS LES NAVIRES)

Seul un juge (d'instruction) peut dispenser de l'obligation du secret des radiocommunications.

EXIGENCES OPÉRATIONNELLES ET TECHNIQUES LIÉES AUX INSTALLATIONS RADIOÉLECTRIQUES

Types d'équipements

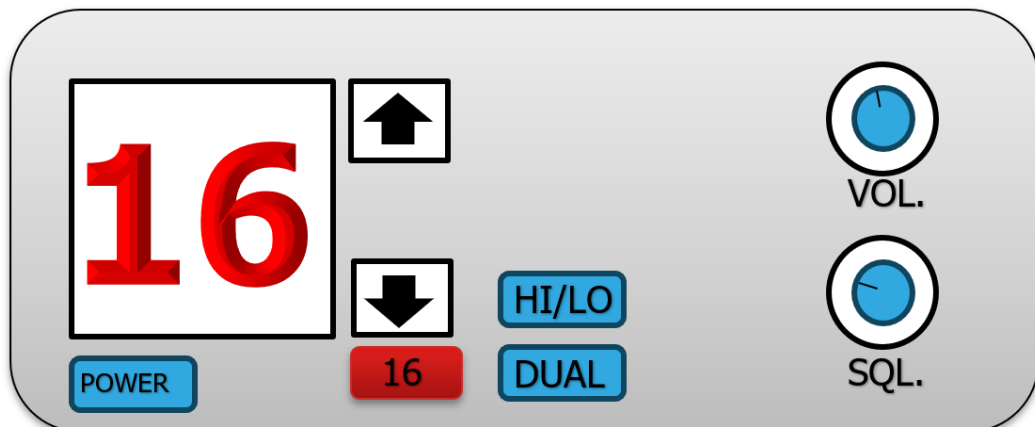
Équipement VHF fixe

La puissance de sortie des stations de navire est comprise entre 0,5 à 1 watt (puissance faible) et 6 à 25 watts (puissance élevée). Elle peut être réglée à l'aide du bouton « HI/LO » sur l'appareil.

La puissance de sortie des systèmes AIS ne peut pas dépasser 12,5 watts.

Pour un appareil VHF fixe, il est prévu une alimentation séparée à bord du navire ainsi qu'une antenne séparée installée sur le navire.

REPRÉSENTATION SCHÉMATIQUE D'UN MARIPHONE



- Le bouton « Power » permet d'allumer et d'éteindre l'appareil.
- Le bouton « Volume » permet de régler le volume du haut-parleur intégré ou de l'écouteur.
- Le squelch (circuit silencieux) permet de définir le seuil à partir duquel les signaux reçus sont transmis en éliminant les bruits de fond. Les bruits indésirables sont supprimés. Si le squelch n'est pas correctement configuré, vous ne recevrez plus les stations faibles.
- Le bouton « DUAL » permet d'activer la fonction double veille. Il est interdit de le faire sur les voies de navigation intérieure.

Équipements VHF portatifs (portophone)

Le portophone est un mariphone portable. La puissance de sortie des équipements VHF portatifs doit être réglée à une valeur comprise entre 0,5 et 6 watts.

Il faut tenir compte du fait que la portée et la capacité de la batterie d'un portophone sont nettement inférieures à celles d'un équipement VHF fixe.

La probabilité de perdre l'appareil est également beaucoup plus élevée.

Le portophone est autorisé dans les conditions suivantes :

- l'appareil doit être mentionné sur l'autorisation de station ;
- l'utilisateur doit en outre être titulaire d'un certificat d'opérateur ;
- l'appareil portable ne peut être utilisé qu'à bord du navire, jamais à quai (s'il est utilisé à quai, le portophone doit être autorisé sous la 4e catégorie visée à l'AR 18/12/2009) et être couvert par une autorisation spécifique;
- le portophone doit toujours être équipé d'ATIS sur les voies de navigation intérieure, conformément à l'arrangement Rainwat. Le code ATIS est indissociable du bateau auquel il a été attribué ;
- Les règles à ce sujet peuvent différer selon le pays. Il faut toujours suivre la réglementation locale telle que définie par l'administration compétente à l'étranger.

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 watts.

Cette réduction de puissance est appliquée sur les canaux pour :

- les communications bateau-bateau
- les communications bateau-autorités portuaires
- les radiocommunications de bord

Les administrations peuvent exiger des navires opérant sur leur territoire qu'ils appliquent la même réduction de puissance pour les canaux d'informations de navigation maritime. Les canaux auxquels s'applique cette réduction de puissance figurent à l'annexe 2 de l'arrangement Rainwat.

Ceci s'applique également aux appareils portables.

Dual Watch (double veille) et Tri Watch (triple veille)

Ces systèmes permettent une veille sur deux ou plusieurs canaux en même temps avec un seul appareil. Ces systèmes ne sont pas autorisés sur les voies de navigation intérieure. Par conséquent, si vous devez écouter deux canaux, vous devez avoir deux appareils.

GSM

L'idée qu'un smartphone est aussi performant qu'un mariphone sur un navire n'est pas tout à fait vraie. Un smartphone est utile pour les communications à terre et fonctionne généralement bien sur les voies de navigation intérieure et le long de la côte. Mais pour les communications concernant la navigation ou dans les situations d'urgence, un smartphone n'est pas vraiment pratique. En voici quelques raisons :

Tout d'abord, si vous essayez d'appeler quelqu'un et que cette personne est déjà en ligne, ou si le réseau est très occupé, la communication ne peut pas être rendue prioritaire. Par

conséquent, si vous êtes en détresse et que vous essayez de joindre quelqu'un, il se peut que vous deviez attendre que la ligne se libère.

Deuxièmement, vous ne pouvez communiquer qu'avec une seule personne à la fois avec un smartphone, et seulement si vous avez son numéro. Par conséquent, une fois que vous êtes au téléphone, vous ne pouvez plus rien entendre d'autre. C'est très bien pour une conversation sociale, mais pas en cas d'urgence.

De même, si les secours sont en route, vous ne pouvez pas communiquer directement avec les services d'urgence avec un smartphone. Il est donc plus difficile de coordonner les opérations de sauvetage parce que les autres navires à proximité ne peuvent pas écouter.

En outre, un mariphone peut être facilement localisé via les ondes radio, ce qui n'est pas le cas d'un smartphone en mer.

De plus, il y a un risque de saturation du réseau mobile lorsque celui-ci est trop sollicité. Une perte de connexion n'est pas non plus à exclure et la batterie d'un smartphone ne tient pas non plus si longtemps.

Conclusion : un smartphone n'est pas un outil fiable pour la sécurité à bord d'un navire.

Conformité

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 2014/53/UE) ou un marquage « barre à roue » (directive maritime 96/98/CE ou 2014/90/UE). 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 :

« 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 doivent porter l'ancien numéro d'agrément **RTT/.....**. Les équipements hertziens utilisés à bord de bateaux opérant 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 d'utilisation du système ATIS et de la réduction de puissance.

Pour les navires opérant en mer qui relèvent de la convention SOLAS, il convient d'annexer pour les équipements un certificat d'examen « CE de type » (directive CE 96/98/CE ou 2014/90/UE) avec un marquage « barre à roue ».

Les navires opérant en mer qui ne relèvent pas de la convention SOLAS, sont soumis à la directive 1995/5/CE ou 2014/53/UE 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 « barre à roue » peuvent également être utilisés à bord de navires non-SOLAS.

Fréquences-canaux

Les fréquences utilisées par le service VHF sont comprises entre **156,025 et 162,025 MHz**.

Elles sont exploitées en simplex, duplex ou semi-duplex. La portée dépend de la hauteur de l'antenne, de la puissance et des facteurs environnants (exemple : propagation, conditions atmosphériques, relief, localisation...).

La propagation des fréquences VHF en mer s'effectue en ligne droite jusqu'à l'horizon. La portée est en grande partie définie par la hauteur des antennes de l'émetteur et du récepteur.

La formule suivante peut être utilisée pour calculer la portée théorique en mer :

$$2,25 (\sqrt{T} + \sqrt{R}) = \text{distance en milles nautiques}$$

(T=émetteur et R=récepteur , ceux-ci donnent la hauteur en mètres des antennes au-dessus de la surface de l'eau).

Par exemple :

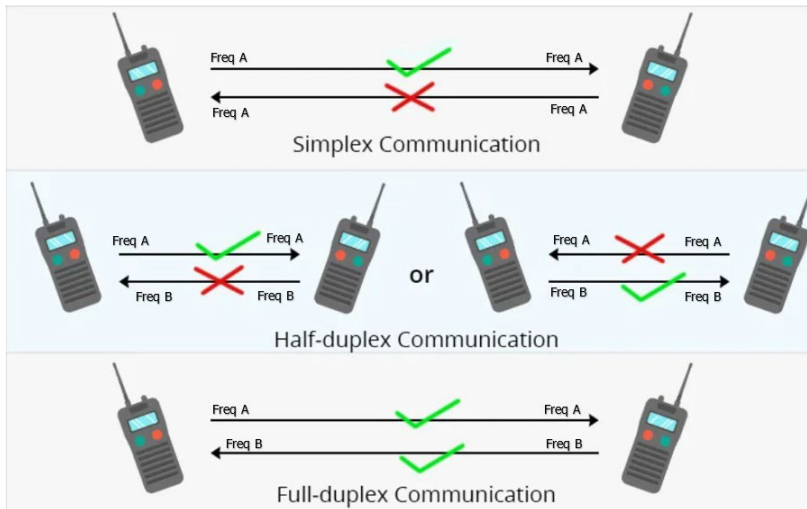
Deux yachts en mer équipés d'un mariphone fixe connecté à une antenne de 16 mètres pourront, dans des conditions atmosphériques normales, franchir une distance d'environ : $2,25 (\sqrt{16} + \sqrt{16}) = 18$ milles nautiques (approximativement).

1 mille nautique équivaut à 1852 m

Puisqu'il n'est pas si facile de mémoriser des fréquences, le mariphone utilise des canaux. Chaque canal correspond à une fréquence. Ce canal est désigné par 2 chiffres. Nous parlerons donc du canal 16 plutôt que de la fréquence 156,800 MHz. Cependant, il existe des canaux désignés par 4 chiffres. Il s'agissait auparavant de canaux duplex (voir ci-dessous) qui ont récemment été transformés en canaux simplex. Par exemple, le canal 1027 fait référence à la partie inférieure de l'ancien canal duplex 27. Le 10 est généralement indiqué en plus petit.

Exemple : 1027 correspond à la partie inférieure du canal 27, 2027 correspond à la partie supérieure du canal 27.

Méthodes d'émission et de réception



Duplex

Un canal duplex est un canal composé de deux fréquences, l'une réservée à l'émission de la station de navire et la réception de la station côtière et l'autre réservée à l'émission de la station côtière et la réception de la station de navire. Cela permet d'écouter et de parler simultanément.

Semi-duplex

Seule la station côtière reçoit les appels des navires mais tous les navires reçoivent les appels de la station côtière.

Simplex (communication à tour de rôle)

Toutefois, certains canaux sont disponibles en mode simplex ; il convient dans ce cas de passer du mode émission au mode réception en utilisant systématiquement « OVER ».

Les communications en duplex et en semi-duplex nécessitent deux fréquences.

Les communications en simplex font usage d'une seule fréquence.



CANAUX SPÉCIFIQUES DANS LA BANDE VHF (MARITIME - EAUX TERRITORIALES BELGES)

06	Communications « Intership » : premier canal navire-navire au niveau international. En Belgique, le canal 6 est utilisé par les services de pilotage.
07	Oostende Radio (Avis au personnel naviguant en mer)
08	Communications « Intership » : premier canal navire-navire en Belgique.
13	Ce canal ne peut être utilisé que pour la sécurité de la navigation.
16	<p>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.</p> <p>Ces messages ont la priorité absolue sur tous les autres. Lorsqu'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 navire-navire. Dans ce cas, les communications doivent être limitées au strict nécessaire. Dans un souci de solidarité en matière de sécurité, il est obligatoire de maintenir une veille efficace sur le canal 16 autant que possible pendant la navigation. L'anglais étant considéré comme la langue véhiculaire dans la navigation, il est recommandé d'émettre tous les appels et messages de détresse dans cette langue dans la mesure du possible.</p>
15 & 17	Communications « Intraship » : ces canaux sont utilisés pour les radiocommunications de bord, c.-à-d. les liaisons à bord d'un même navire.
31	Canal maritime – canal mariphone pour les communications radio avec les ports de plaisance
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 ASN international : ce canal est réservé aux transmissions numériques dans le cadre du SMDSM. Les navires qui relèvent des dispositions du SMDSM doivent assurer une veille sur cette fréquence. Après un appel de détresse ou un appel d'urgence ASN, il convient de passer au canal 16 pour la suite du traitement. Pour l'utilisation d'un émetteur-récepteur avec fonction ASN, il faut être titulaire d'un certificat d'opérateur SMDSM. Pour les mariphones non équipés de la

	fonction ASN, le canal 70 doit être bloqué. Le canal 70 est toujours bloqué pour la radiotéléphonie.
73	Canal antipollution : ce canal est réservé aux communications dans le cadre de la lutte contre la pollution en mer.
75 & 76	AIS à longue portée (Long Range AIS en anglais) : ce canal peut également être utilisé à 1 watt par les autorités portuaires ;
77	Communications d'ordre familial et social : ce canal est destiné aux communications sociales entre les 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 côtières à bord de navires amarrés ou non, ou de points d'approvisionnement est subordonné à l'autorisation préalable de l'IBPT.
87H-AIS1	Système d'identification automatique – 161,975 MHz
88H-AIS2	Système d'identification automatique – 162,025 MHz

Autres canaux

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

En particulier :

37L Ce canal est utilisé en Angleterre pour les communications entre les ports de plaisance et la navigation de plaisance et ne peut dès lors être utilisé que dans les eaux territoriales britanniques.

CANAUX SPÉCIFIQUES DANS LA BANDE VHF (NAVIGATION INTÉRIEURE)

10	Communications « Intership » : premier canal. Canal d'urgence et canal pour les messages de sécurité de Radio Ostende. »
15 & 17	Communications « Intraship » : ces canaux sont utilisés pour les radiocommunications de bord, c.-à-d. les liaisons à bord d'un même navire.
18, 20 & 22	Canal pour les écluses
31	Canal maritime – canal mariphone pour les communications radio avec les ports de plaisance
70	Canal ASN international : l'utilisation de l'ASN n'est pas autorisée sur les voies de navigation intérieure ! Le canal 70 est toujours bloqué pour la radiotéléphonie.

72	Canal familial et social : Comme indiqué dans l'Arrangement sur les voies de navigation intérieure, le canal 72 (en plus du canal 77) peut être utilisé pour les communications d'ordre social et familial. Il ne peut être utilisé qu'à faible puissance (entre 0,5 et 1 watt). 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, voir annexe 3.
73	Canal antipollution : ce canal est réservé aux communications dans le cadre de la lutte contre la pollution.
77	Communications d'ordre familial et social : ce canal est destiné aux communications sociales entre les 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 côtières à bord de navires amarrés ou non, ou de points d'approvisionnement est subordonné à l'autorisation préalable de l'IBPT.
87H-AIS1	Système d'identification automatique – 161,975 MHz
88H-AIS2	Système d'identification automatique – 162,025 MHz

UTILISATION DE LA VHF

GÉNÉRALITÉS

Le déroulement des radiocommunications du service radiotéléphonique en navigation intérieure est soumis au Règlement des radiocommunications de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT).

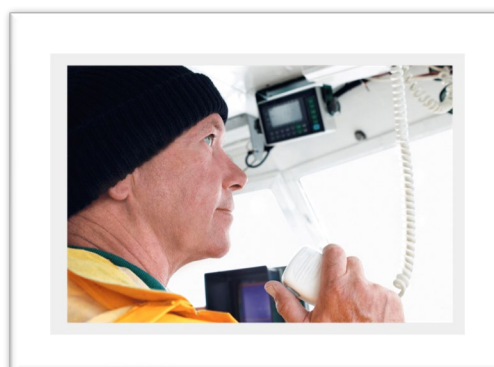
Ne peuvent être transmises en principe que des informations traitant de la sécurité de la vie humaine, de la navigation ou de la sécurité des bateaux.

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

MESURES DE PRÉCAUTION

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

Si l'on souhaite tester un mariphone, cette opération doit être réduite au minimum et la transmission ne peut pas durer plus de



10 secondes. La transmission test doit comprendre l'indicatif d'appel de la station de navire, suivi du mot « test ». L'indicatif d'appel et le mot « test » doivent être prononcés lentement et clairement.

DISCIPLINE DES COMMUNICATIONS

La discipline nécessaire pour garantir un déroulement correct des radiocommunications 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 liaisons de radiocommunications navire-navire, informations nautiques, navire-autorité portuaire et communications de bord ;
- d'utiliser les canaux 72 et 77 pour les communications sociales sur les voies de navigation intérieure. En mer, seul le canal 77 peut être utilisé pour les communications sociales (des règles différentes peuvent s'appliquer dans d'autres pays) ;
- de ne pas appuyer sur la manette du combiné plus longtemps qu'il n'est nécessaire ;
- de limiter la puissance d'émission autant qu'il est possible pour éviter des brouillages d'autres liaisons de radiocommunications ;
- de ne pas diffuser de musique ;
- la réception d'une notification adressée à une station de navire doit être confirmée.

INSTRUCTIONS DE LA STATION CÔTIÈRE

Dans le cadre de liaisons de radiocommunications avec une station côtière, il convient de respecter les instructions de cette dernière.

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 côtière. La station côtière doit en être informée par la suite.

ACCUSÉ DE RÉCEPTION DE MESSAGES

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

DÉROULEMENT DE LA COMMUNICATION

L'identification d'une station se fait au moyen de l'un des éléments suivants :

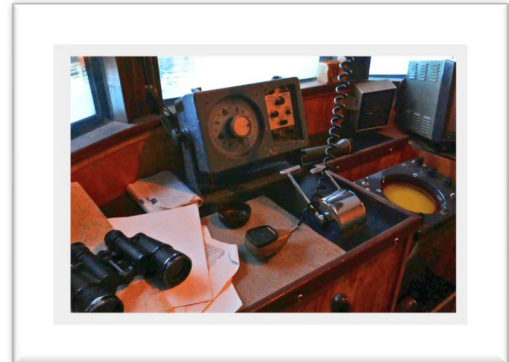
- le nom du navire ou de la station côtière ;
- l'indicatif d'appel de la station ;

- 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 liaison est mauvaise, **DE** (prononcé DELTA ECHO) sera utilisé.

Lorsqu'on souhaite passer la parole à son correspondant, on doit utiliser les mots **À VOUS** ou **OVER**. Lorsqu'on souhaite mettre fin à une communication, il faut utiliser les mots **TERMINÉ** ou **OUT**.

Le terme « **OVER AND OUT** » ne peut pas être utilisé parce que lorsqu'on dit « **OVER** », on attend une réponse de l'autre partie, alors que « **OUT** » implique justement que la communication est terminée.



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 fluviale doit être utilisée. Là où ces règlements n'existent pas, l'anglais, le français, le néerlandais, l'allemand ou toute autre langue appropriée peuvent être utilisés. Lorsqu'aucun « Règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures » n'est d'application, les dispositions suivantes s'appliquent :

- Bateau-autorités portuaires : l'anglais doit être utilisé comme première langue. La langue du pays où les stations à terre se trouvent peut être utilisée à titre de back-up.
- Bateau-bateau : l'anglais doit être utilisé en tant que première langue à des fins de navigation

(Arrangement Rainwat Bucarest, 18 avril 2012, adapté à Brest, 18 octobre 2023)

Pour la navigation maritime :

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

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

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	ÈK O
F	Foxtrot	FOX TROTT
G	Golf	GOLF
H	Hôtel	HO TÈLL
I	India	IN DI AH
J	Juliett	DJOU LI ÈTT
K	Kilo	KI LO
L	Lima	LI MAH
M	Mike	MA ÌK
N	Novembre	NO VÈMM BER
O	Oscar	OSS KAR
P	Papa	PAH PAH
Q	Québec	KÉ BEK
R	Romeo	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 RÉ
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-ZÉ-ROH

1	UNAONE	OU-NAH-OUANN
2	BISSOTWO	BIS-SO-TOU
3	TERRATHREE	TÉ-RAH-TRI
4	KARTEFOUR	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-ÉIT
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.

ORDRE DE PRIORITÉ DES COMMUNICATIONS DU SERVICE RADIOTÉLÉPHONIQUE

Les stations (à bord d'un navire et à terre) doivent donner la priorité à tous les messages traitant de la sécurité de la vie humaine sur les voies navigables, à terre et dans les airs.

Pour indiquer la priorité des communications radioélectriques, ces messages sont annoncés spécifiquement. L'ordre de priorité des communications radiotéléphoniques est le suivant :

1. **MAYDAY** (Communications de détresse)
2. **PAN PAN** (Communications d'urgence)
3. **SÉCURITÉ** (Communications de sécurité)
4. Autres communications (Communications de routine)

Exemples :

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

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

Un navire est en panne par temps calme dans une zone à faible trafic maritime, il émet une communication de sécurité (SECURITY).

Les communications de détresse, d'urgence et de sécurité utilisent un certain nombre de mots clés comme « **MAYDAY** », « **MAYDAY, RELAY** », « **SILENCE MAYDAY** », « **RECEIVED** », « **SILENCE FINI** », « **PAN PAN** », « **SÉCURITÉ** », « **THIS IS** » et « **ALL STATIONS** ».

La prononciation de ces mots clés est précisée dans la suite du document et est définie dans le Règlement des radiocommunications.

Ces mots clés sont à utiliser tels quels et sans chercher à les traduire. La suite de la communication doit être poursuivie dans une langue autorisée sur cette voie d'eau.

DÉTRESSE

Une situation de détresse est une situation de danger imminent pour une personne ou un navire, nécessitant une aide immédiate. Le commandant de bord décide s'il s'agit ou non d'une situation de détresse. Ceci s'applique également pour les dangers à terre.

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.

Il est autorisé d'envoyer un signal de détresse (mayday) dans une situation d'urgence (danger imminent, collision, incendie...) sur les voies de navigation intérieure. En principe, le signal de détresse sera émis sur le canal 10, soit sur le canal d'une écluse située à proximité (canal imposé), soit un canal attribué par le règlement général de police. Des règles différentes s'appliquent en mer.

COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE

Les communications de détresse débutent par un appel de détresse :

- Le signal de détresse « **MAYDAY** » [prononcé m'aider], répété trois fois ;
- Les mots « **THIS IS** » ou « **ICI** »
- Le nom du navire en détresse, répété trois fois ;
- L'indicatif d'appel ou toute autre identification.

La suite de la communication doit être poursuivie dans une langue autorisée sur cette voie d'eau.

Le message de détresse qui suit l'appel de détresse doit prendre la forme suivante :

- le signal de détresse « **MAYDAY** » ;
- le nom du navire en détresse ;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification ;
- la position au point kilométrique ;
- la nature de la détresse ;
- le type d'assistance nécessaire ;
- d'autres informations utiles.

Le relais d'un appel de détresse émis en radiotéléphonie par une station qui n'est pas elle-même en détresse doit prendre la forme suivante :

- le signal de détresse « **MAYDAY RELAY** » [prononcé m'aider relais], répété trois fois ;
- les mots « **ALL STATIONS** » ou le nom de la station côtière, selon le cas, répété trois fois ;
- les mots « **THIS IS** » ou « **ICI** » ;
- le nom de la station relais, répété trois fois ;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station relais.

La suite de la communication doit être poursuivie dans une langue autorisée sur cette voie d'eau.

Cet appel est suivi d'un message de détresse lequel, dans la mesure du possible, reprend les informations contenues dans l'appel de détresse ou le message de détresse initial.

ACCUSÉ DE RÉCEPTION D'UN MESSAGE DE DÉTRESSE

En ce qui concerne les informations nautiques, l'accusé de réception est transmis par la station côtière.

En ce qui concerne les communications navire-autorité portuaire, il faut attendre un accusé de réception de l'autorité portuaire. Si, dans l'intervalle d'une minute, aucun accusé de réception n'est transmis, une station de navire doit prendre la communication de détresse.

En ce qui concerne les communications navire-navire, l'appel de détresse doit faire l'objet d'un accusé de réception par toute station de navire se trouvant à proximité.

- Le signal de détresse « **MAYDAY** »
- Le nom suivi de l'indicatif d'appel ou de toute autre identification de la station qui émet l'appel ;
- Les mots « **THIS IS** » ou « **ICI** »
- Le nom et l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui accuse réception ;
- Le mot « **RECEIVED** » ou « **REÇU** » ;
- Le signal de détresse « **MAYDAY** ».

DEMANDE DE SILENCE RADIO ET RESTRICTION DES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES DURANT UNE COMMUNICATION DE DÉTRESSE

Le poste de trafic, la centrale de secteur, l'unité qui coordonne les opérations de sauvetage, la station en détresse ou une autre station peuvent imposer le silence radio aux stations qui brouilleraient cette communication. Le message prend la forme suivante :

- Les mots « **SILENCE MAYDAY** » [prononcé silence m'aider] ;
- Le nom du bateau perturbateur ou l'indicatif d'appel de la station perturbatrice ou « **ALL STATIONS** » ;
- Les mots « **SILENCE MAYDAY** ».

Tant qu'elles n'ont pas reçu un message leur indiquant qu'elles peuvent reprendre les communications radiotéléphoniques normales, il est interdit à toutes les stations qui ont connaissance de cette demande de silence radio, et qui ne sont pas elles-mêmes en détresse, d'émettre sur les fréquences sur lesquelles ont lieu les communications de détresse.

Pendant la communication de détresse, toutes les stations qui n'y participent pas doivent se comporter de manière à ne pas perturber la communication de détresse en cours, par exemple en appliquant le silence radio.

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), répété 3 fois
- Les mots **ICI** (ou le mot **DE** prononcé DELTA ECHO)
- L'identification de la station transmettant le message
- L'heure à laquelle le message de détresse est émis
- L'identification de la station en détresse
- Le mot **PRUDENCE**

FIN DE LA COMMUNICATION DE DÉTRESSE

La station qui a demandé le silence radio doit faire transmettre un message indiquant que la communication de détresse est terminée.

- Le signal de détresse « **MAYDAY** »
- Les mots « **ALL STATIONS** », répétés trois fois
- Les mots « **THIS IS** » ou « **ICI** »
- Le nom de la station appelante, répété trois fois
- L'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station appelante.

La suite de la communication doit être poursuivie dans une langue autorisée sur cette voie d'eau.

- L'heure à laquelle la notification a lieu
- Les mots « **SILENCE FINI** ».

COMMUNICATIONS D'URGENCE

Les communications d'urgence concernent une situation dans laquelle doivent être transmis des messages traitant de la sécurité de l'équipage ou du navire, tels que des maladies de personnes sans que leur vie ne soit en danger, ou des dommages aux navires sans qu'il y ait danger imminent (par exemple, un échouement sans fuite de cargaison).

Les communications d'urgence prennent la forme suivante :

- Le signal d'urgence « **PAN PAN** », répété trois fois ;
- Le nom de la station appelée ou l'appel « **ALL STATIONS** » répété trois fois ;
- Les mots « **THIS IS** » ou « **ICI** » ;
- Le nom de la station appelante, répété trois fois ;
- L'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station.
- Message d'urgence (Motif de la communication d'urgence, avec indication de la position, etc.).

La suite de la communication de détresse doit être poursuivie dans une langue autorisée sur cette voie d'eau.

MESSAGE DE SÉCURITÉ

Un message de sécurité est un message contenant un avertissement nautique important ou un avertissement météorologique important.

Le message de sécurité prend la forme suivante :

- le signal de sécurité « **SÉCURITÉ** » [prononcé sécurité], répété trois fois ;
- le nom de la station appelée ou l'appel « **ALL STATIONS** » répété trois fois ;
- les mots « **THIS IS** » ou « **ICI** » ;
- le nom de la station appelante, répété trois fois ;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification.

Le message de sécurité lui-même peut se poursuivre dans la langue locale après l'annonce (en anglais).

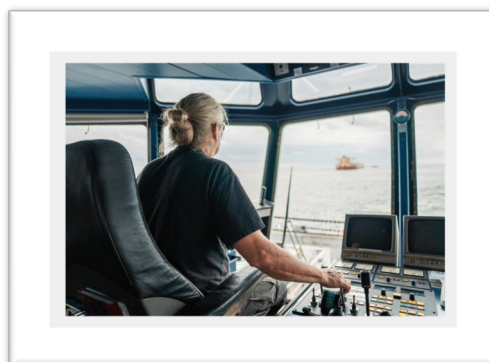
COMMUNICATIONS DE ROUTINE

SENS NAVIRE-TERRE ET NAVIRE-NAVIRE

- Nom de la station appelée (répété jusqu'à trois fois) ;
- Les mots « **THIS IS** » ou « **ICI** » ;
- Type de navire et
- Nom du navire appelant (répété jusqu'à trois fois) ;
- Position du navire
- Sens de navigation (éventuellement non requis dans le port) ;
- L'objet de la communication.

SENS TERRE-NAVIRE

- Nom de la station appelée (répété jusqu'à trois fois) ou les mots « **ALL STATIONS** » ou « **APPEL À TOUS LES NAVIRES** » (répétés jusqu'à trois fois)
- Les mots « **THIS IS** » ou « **ICI** » ;
- Le nom de la station côtière appelante (répété jusqu'à trois fois) ;
- L'objet de la communication.



Si la liaison est bonne, lors de l'appel, le nom de la station appelée doit être prononcé une fois et le nom de la station appelante ou le type de navire et le nom du navire appelant doit être répété deux fois.

Une fois que la liaison est établie, il suffit de prononcer une seule fois le nom de la station de navire ou de la station côtière.

ESSAIS

Ces communications n'ont pas leur place dans le trafic ordinaire, et certainement pas sur le canal 16. Ces essais ne peuvent donc être effectués que lorsqu'aucune autre communication n'est en cours.

Lorsqu'il est nécessaire pour une station de transmettre des signaux tests, ceux-ci doivent être réduits au minimum et ne doivent pas dépasser 10 secondes. Les signaux doivent

comporter 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.

Exemple (sur le canal de travail de Oostende radio 7) :

Appel :

Oostende Radio Oostende Radio
ICI OS1256
En essai
Over

Oostende Radio répond :

OS1256
ICI Oostende Radio
Je vous reçois clairement et distinctement
Over

La conversation s'achève comme suit

ICI OS1256
Merci
Terminé

Procédures spécifiques pour les communications en navigation maritime

Veille

NAVIRES ASTREINTS ET NON ASTREINTS

Un navire astreint est un navire où une station de radiocommunications est obligatoire (convention SOLAS).

CANAL 16

Le canal 16 de la bande VHF est la fréquence de détresse internationale.

Les navires astreints assurent une veille permanente sur le canal 16 (dans la mesure du possible). Pour les autres navires, la veille sur le canal 16 n'est pas obligatoire. Toutefois, **il est cependant conseillé de le faire autant que possible en activant la fonction double veille** (ce système est interdit en navigation intérieure).

Le poste se positionne alors sur le canal 16 pendant quelques centièmes de secondes toutes les 2,5 secondes, quel que soit son réglage. Lorsqu'une transmission est détectée, il reste positionné sur le canal 16 pendant toute la durée de la transmission.

Centres de coordination et de sauvetage en Belgique et dans nos pays voisins

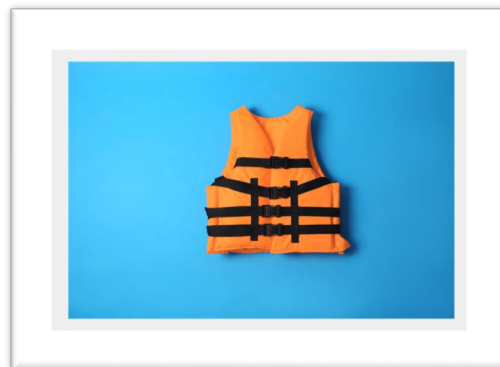
Belgique : MRCC Oostende

Le Centre de coordination et de sauvetage maritimes (MRCC) à Ostende est le premier point de contact pour tous les incidents en mer. C'est là que les appels arrivent, sont analysés et

c'est depuis ce lieu que le signal est envoyé aux unités navigantes et/ou aériennes afin de parvenir à une issue rapide et coordonner l'opération de sauvetage.

En résumé, le MRCC est :

- le point de contact permanent pour tous les incidents en mer ;
- chargé de la coordination et du suivi de tous les incidents en mer ;
- chargé de la coordination de l'assistance et de l'évacuation médicales ;
- le premier point de contact en cas de pollution environnementale en mer.



Le MRCC assure une veille continue (24/7) sur les canaux **VHF 16, 67, ASN 70 ainsi qu'ASN 2187,5 kHz et MF 2182 kHz** (radiotéléphonie) et est joignable en permanence (24/7) par téléphone aux numéros suivants : **0032 59 70 10 00** et **0032 59 70 11 00**.

Depuis le printemps 2016, la base opérationnelle d'Ostende a été étendue avec le stand opérateurs de la station radiomaritime d'Ostende « Oostende Radio » (anciennement OSU : les services radiomaritimes (SRM)), faisant ainsi de la coopération directe une réalité quotidienne.

Oostende Radio transmet des informations sur la sécurité maritime (MSI) pour la navigation maritime pour le compte du MRCC ; il s'agit notamment de bulletins météorologiques et d'alertes météo. Oostende Radio ne traite pas les incidents.

Le MRCC fait partie du Département « Scheepvaartbegeleiding » de l'Agence « Maritieme Dienstverlening en Kust », du Gouvernement flamand.

La station côtière Oostende Radio fait partie de la Composante Marine, de la Défense, du Gouvernement fédéral.

Pays-Bas : Garde côtière Den Helder

Veille permanente sur le canal VHF 16

ASN : canal VHF 70 et MF 2187,5 kHz

France : CROSS Gris-Nez

Veille permanente sur le canal VHF 16

ASN : canal VHF 70 et MF 2187,5 kHz

Radiocommunications de correspondance publique - CIAC

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 autorité est identifiée par un code (CIAC), qui doit être spécifié lors de chaque communication.

Exemple de radiocommunication

Oostende Radio Oostende Radio

ICI OS1256 OS1256

Sur le canal 7

Over

OS1256

ICI Oostende Radio

Quelle est votre position

Over

Oostende Radio ICI OS1256

Ma position est à 3 milles à l'ouest de Nieuwpoort

Over

OS1256 ICI Oostende Radio

Libérez le canal 85

Over

ICI OS1256

Je libère le canal 85

Oostende Radio ICI OS1256

Sur le canal 85

Mon code d'identification est bravo-echo-two-one

Je souhaite établir une communication avec le 0015551256

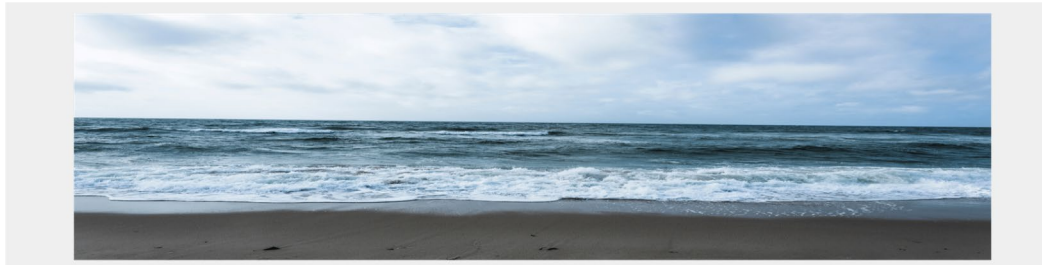
Over

OS1256 bien reçu, restez à l'écoute

OS1256 ICI Oostende Radio

Vous pouvez parler

Over



La communication est établie (étant donné qu'il s'agit d'une communication simplex, il est conseillé d'utiliser les mots OVER et OUT durant celle-ci)

Procédures spécifiques pour les communications sur les voies de navigation intérieure

GÉNÉRALITÉS

Les pays suivants ont signé un accord réglementant le service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, France, Hongrie, Luxembourg, Moldavie, Pays-Bas, Pologne, République de Serbie, République slovaque, République tchèque, Suisse et Ukraine. Cet accord est appelé l'arrangement Rainwat.

Installation des antennes VHF

Les antennes doivent être verticales et isolées. Elles doivent être installées à 4 m au moins de toute masse métallique importante qui les dépasse en hauteur. Le point le plus élevé de l'antenne ne doit pas dépasser de plus de 12 m la marque de franc-bord (ou la marque d'enfoncement) du navire (pour les navires astreints).

Pour info : l'installation d'éclairage LED à proximité (moins de 4 m) d'une antenne VHF est fortement déconseillée. En effet, l'alimentation des LED provoque des perturbations dans la bande VHF.

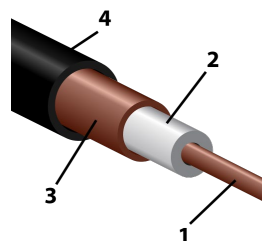
Votre antenne ne fonctionnera correctement que si elle est positionnée verticalement. Une antenne placée comme sur une voiture de sport, inclinée vers l'arrière, ne fonctionnera pas !

La longueur de l'antenne doit être correcte (environ 1 m) pour transmettre correctement la puissance de l'appareil vers les ondes. Si la longueur n'est pas correcte, la portée sera réduite et, dans le pire des cas, votre appareil pourra être endommagé.

Installation du câble et des connecteurs

Lors du montage d'une antenne VHF, veillez à utiliser le bon câble coaxial avec la bonne impédance. Un câble coaxial est un câble constitué d'un fil de cuivre central (appelé âme), entouré d'un matériau isolant et d'une gaine métallique, puis d'une autre couche de matériau isolant.

- 1. Âme
- 2. Isolation
- 3. Tresse ou protection métallique
- 4. Isolation



Le même type de câble est utilisé pour votre antenne de télévision. L'impédance d'un câble coaxial pour l'installation VHF dépend de la structure, des dimensions et du choix du matériau du câble coaxial. Pour relier le mariphone et l'antenne, il convient d'utiliser un câble coaxial d'une impédance de 50 ohms.

Une bonne connexion étanche du câble et de l'antenne est nécessaire. En cas de fuite, l'eau pénètre dans le câble coaxial de l'installation, ce qui limite la portée de la transmission et peut entraîner un dysfonctionnement de l'appareil.

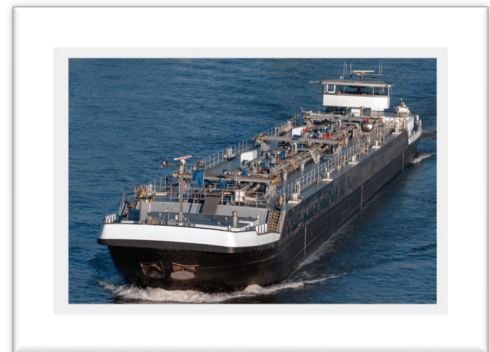
Communications VHF sur les voies de navigation intérieure

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

Le service de radiocommunications maritimes et fluviales 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 types de communications :

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



COMMUNICATIONS BATEAU-BATEAU (INTERSHIP)

Définition	Établissement de liaisons de radiocommunications entre les 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 et le canal 72.
Mode d'exploitation	Simplex. Réduction automatique de la puissance d'émission à maximum 1 watt.
Objet des communications	SEULS les messages relatifs à la sécurité de la vie humaine, à la navigation ou à la sécurité des bateaux peuvent être transmis.

COMMUNICATIONS D'INFORMATIONS DE NAVIGATION MARITIME (INFORMATIONS NAUTIQUES)

Définition	Établissement de liaisons de radiocommunications entre les stations de bateau et les 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.
Mode d'exploitation	Duplex, semi-duplex, uniquement pour les stations de bateau, ou simplex.
Objet des communications	Seuls les messages relatifs à la sécurité de la vie humaine, à la navigation ou à la sécurité des bateaux peuvent être transmis.

COMMUNICATIONS BATEAU-AUTORITÉS PORTUAIRES

Définition	Établissement de liaisons de radiocommunications entre les stations de bateau et les stations terrestres des autorités portuaires, par exemple pour l'attribution d'aires de stationnement ou pour la navigation dans les ports.
Mode d'exploitation	Simplex. Réduction automatique de la puissance d'émission à maximum 1 watt.
Objet des communications	Seuls les messages relatifs à la sécurité de la vie humaine, à la navigation ou à la sécurité des bateaux peuvent être transmis.

RADIOCOMMUNICATIONS DE BORD (INTRASHIP)

Définition	Établissement de radiocommunications à bord de bateaux et de convois.
Particularité	L'utilisation d'appareils portatifs est autorisée sur le canal 15/17
Mode d'exploitation	Simplex. Réduction automatique de la puissance d'émission à maximum 1 watt.
Objet des communications	Seuls les messages relatifs à la sécurité de la vie humaine, à la navigation ou à la sécurité des bateaux peuvent être transmis.

Utilisation d'ATIS sur les voies de navigation intérieure

ATIS signifie *Automatic Transmitter Identification System*. ATIS est un système d'identification automatique des émetteurs radiotéléphoniques des bateaux conformément à l'Annexe B de la norme européenne (ETSI EN 300 698-1, pour info). L'utilisation d'ATIS est obligatoire sur les voies de navigation intérieure des pays qui ont signé l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure à Bucarest le 18 avril 2012, modifié à Brest le 18 octobre 2023. (voir annexe 1).

Toutes les installations de radiotéléphonie et tous les équipements portatifs à bord doivent être équipés d'une installation de codage pour l'émission du signal ATIS. 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 en anglais pour Digital Selective Call), le signal ATIS n'est pas transmis lors d'un appel ASN (pour rappel : l'utilisation d'un tel équipement requiert un certificat SMDSM). Rappel : L'utilisation de l'ASN est interdite 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 émettrice, il doit être connecté à celui-ci au moyen 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'utilisateur de déconnecter ou de reprogrammer le dispositif ATIS.

La structure du code ATIS est la suivante (ETSI EN 300 698-1, annexe B) :

Z MID X₁ X₂ X₃ X₄ X₅ X₆

Z	MID	X₁X₂	X₃X₄X₅X₆
Représentant le chiffre 9 (Z = toujours 9)	MID = numéro d'identification maritime du pays d'enregistrement du bateau (UIT-R)	représente la deuxième ou troisième lettre de l'indicatif d'appel, où 01 correspond à A, 02 correspond à B, 03 correspond à C, etc.	les 4 chiffres de l'indicatif d'appel

Exemple : OS2563

Il s'agit d'un système de communications basé sur un protocole utilisant la bande mobile maritime VHF pour échanger des données de navigation.

Le AIS intérieur est basé sur le standard AIS maritime. Les services d'informations fluviales (SIF) (River Information Services, RIS, en anglais) utilisent le AIS intérieur.

Le AIS est aussi un système d'identification automatique permettant aux bateaux de s'informer immédiatement sur l'identité, les données de navigation actuelles et les manœuvres d'autres bateaux également équipés de ce système. Le AIS permet de surveiller le trafic, les centres de trafic obtenant leurs informations par le biais de stations AIS terrestres. Le AIS sert à prévenir les collisions entre les bateaux.

La Classe A est prescrite pour les bateaux soumis à l'obligation de posséder l'équipement, mais elle peut être utilisée par tous les bâtiments. L'émetteur adapte la fréquence de répétition de l'émission à la vitesse de navigation et à la situation de manœuvre.

La Classe B (fonctionnalités limitées) peut être utilisée par tous les bateaux non soumis à l'obligation de posséder l'équipement, par exemple par la navigation de plaisance. Par rapport à la classe A, la classe B émet de manière subordonnée et à des intervalles plus longs. La classe B est utilisée pour la navigation de plaisance.

Pour utiliser un AIS, celui-ci doit être programmé avec le numéro MMSI, l'indicatif d'appel et le nom du bateau tels qu'ils figurent sur l'autorisation.

Lors de l'installation d'un appareil AIS, il faut veiller à ne pas placer l'antenne du AIS à proximité de l'antenne du mariphone.

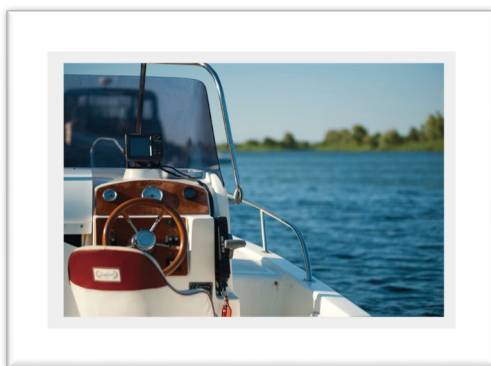
Possibilités d'enregistrement

À des fins de documentation, les communications peuvent être enregistrées par les stations terrestres.

Obligation de certificat d'opérateur

Le contrôle ou la surveillance d'une station de navire ne peut être fait que par une personne titulaire d'un certificat restreint d'opérateur radio pour le service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure. Le certificat restreint d'opérateur radio est délivré sur la base des prescriptions définies dans l'arrangement Rainwat et est donc reconnu par toutes les administrations qui ont signé cet arrangement régional.

Participation aux services radiotéléphoniques maritimes



Les stations de bateau du service radiotéléphonique fluvial peuvent participer au service radiotéléphonique maritime dans la bande VHF. D'autres prescriptions sont applicables aux installations de radiotéléphonie du service radiotéléphonique fluvial équipées pour l'exploitation de SMDSM, afin d'être exploitées sur les voies navigables maritimes.

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

Ceci peut être réalisé par

- l'achat d'une station de navire de radiotéléphonie équipée du « CH 70 ASN » (SMDSM) ou
- la transformation autorisée de la station de bateau existante en l'équipant du « CH 70 ASN » (SMDSM)

Pour l'utilisation de stations de radiotéléphonie équipées du SMDSM, d'autres certificats sont nécessaires (SRC, LRC, ROC ou GOC).

Il existe actuellement sur le marché des appareils qui permettant de basculer entre les réglages prévus pour les voies de navigation intérieure (avec ATIS, réduction de puissance...) et ceux prévus pour l'utilisation d'équipements radioélectriques en mer (comme l'ASN...). L'appareil doit être réglé correctement en fonction de la zone dans laquelle on navigue. Pour la navigation fluviale, l'ATIS doit être activé. En mer, l'ASN doit être activé.

GLOSSAIRE

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.

Système d'identification automatique (AIS) (ou Automatic Identification System (AIS) en anglais)

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 à bord de bateaux sur les voies de navigation intérieure.

Navigation intérieure

D'application sur les voies de navigation intérieure.

Canal imposé

Canal de radiotéléphonie utilisé par les postes de trafic et les bateaux pour la communication d'informations concernant la protection de personnes et la sécurité de la navigation (principalement utilisée en Belgique et aux Pays-Bas). Le canal imposé est le canal utilisé sur un secteur donné simultanément pour les radiocommunications sur les réseaux bateau-bateau (par exemple pour la détermination de la route à suivre) et informations nautiques.

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.

Administrations publiques contractantes

Les administrations publiques contractantes sont les administrations des pays qui ont signé l'arrangement régional (arrangement Rainwat).

CCNR (Commission centrale pour la navigation du Rhin)

Institution internationale disposant d'une administration qui lui permet de traiter efficacement toutes les questions relatives à la navigation intérieure. Le CCNR édite un « Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure ».

<http://www.ccr-zkr.org/>

Comité Rainwat

Le Comité Rainwat est établi pour administrer, harmoniser et optimiser l'arrangement régional. La liste des différents points de contact officiels de chaque État signataire de l'arrangement régional est disponible sur le site Internet de Rainwat (www.rainwat.ctu.eu). La dernière version de l'arrangement régional en vigueur actuellement (Arrangement Rainwat Bucarest 2012) est disponible au téléchargement sur ce site Internet. 16 pays ont signé l'arrangement régional.

ASN (ou DSC en anglais)

Appel sélectif numérique (*ou Digital Selective Call en anglais*) (uniquement autorisé en mer)

SMDSM (ou GMDSS en anglais) Système mondial de détresse et de sécurité en mer (Global Maritime Distress and Safety System en anglais)

Système global maritime de détresse et de sécurité.

OMI (IMO en anglais)

Organisation maritime internationale (IMO)

L'OMI est responsable de la sécurité de la navigation. La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS (Safety of Life at Sea)) est un instrument important de l'OMI.

UIT (ITU en anglais)

L'Union internationale des télécommunications est chargée de la coordination de l'utilisation des fréquences à l'échelle internationale et de la normalisation des systèmes de télécommunications. Le Règlement des radiocommunications (RR) est un outil majeur de l'UIT.

Base de données MARS

Base de données mondiale de l'UIT reprenant tous les navires opérant en mer.

<http://www.itu.int/en/ITU-R/terrestrial/mars/Pages/default.aspx>

Service maritime de radiotéléphonie

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

Radiocommunications de correspondance publique

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

Procédure d'appel

Procédure d'établissement de liaisons de radiocommunications.

Installation radioélectrique

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

Radiotéléphonie pour la navigation intérieure

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

Radiocommunications d'informations nautiques

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

Radiocommunications bateau-autorités portuaires

Liaisons de radiocommunications entre les stations de bateau 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.

Indicatif d'appel (Call sign)

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

Circuit silencieux (squelch)

Le circuit silencieux (« squelch » en anglais) active le haut-parleur dès qu'un signal de réception dépasse un certain seuil configurable. Ce système évite de recevoir les émissions de navires trop lointains

Station de navire

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

Puissance apparente rayonnée

La puissance émise par l'antenne.

Radiocommunications navire-navire (Intership)

Liaisons de radiocommunications entre des stations de navire.

Centre de trafic

Centre qui réceptionne notamment les appels provenant de la navigation maritime.

Poste de trafic

Centrale aux Pays-Bas et en Suisse qui réceptionne notamment les appels provenant de la navigation (par exemple, les 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.

Navigation maritime

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

Puissance à la sortie de l'émetteur

Puissance de l'émetteur mesurée à la sortie de l'émetteur.

ANNEXES

LÉGISLATION

Organisations et règlements internationaux

- Convention de l'Union internationale des télécommunications (MB 13/11/1999).
- Règlement des radiocommunications (RR), Genève 2020.
- SOLAS, convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Londres, 1974)
- Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (Bucarest, 18 avril 2012 et révisions).
- Directive 1999/5/CE ou 2014/53/UE
- Directive 96/98/CE ou 2014/90/UE - décision 2000/637/CE
- Commission centrale pour la navigation du Rhin – Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure – Partie générale (<http://www.ccr-zkr.org>)

Législation nationale

LOI DU 13 JUIN 2005 RELATIVE AUX COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES

Article 13/1, § 1^{er}. Nul ne peut détenir ou utiliser un équipement hertzien sans avoir obtenu une autorisation de radiocommunications privées en vertu de l'article 39 ou un droit d'utilisation du spectre radioélectrique en vertu de l'article 18.

Par dérogation à l'alinéa 1er, le respect des conditions d'utilisation d'une autorisation générale visée à l'article 13/2, § 3, permet de détenir et utiliser un équipement hertzien sans avoir obtenu une autorisation de radiocommunications privées en vertu de l'article 39 ou un droit d'utilisation du spectre radioélectrique en vertu de l'article 18.

§ 2. Le Roi peut déterminer, sur proposition de l'Institut ou d'initiative, sur avis de l'Institut, les cas où les autorisations de radiocommunications privées ou droits d'utilisation du spectre radioélectrique visés au paragraphe 1er ne sont pas requis.

Article. 39. § 1er. (...)

§ 2. (...)

§ 3. (...)

§ 4. (...)

§ 5. Le Roi peut imposer la réussite d'un examen pour l'utilisation de certaines catégories de stations de radiocommunications. Il peut déléguer à l'Institut la fixation des conditions et l'organisation pratique de ces examens.

Article 41. À 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 : § 1er. Est punie d'une amende de 50 euros à 100 000 euros, la personne qui enfreint les articles 15, 32, 33, 35, 41, 42, 45, 46, 106/2, 107/5, 124, 126 à 127/3, 133 et les arrêtés pris en exécution des articles 9, § 7, 32, 39, § 3, 47, 106/2, 126 à 126/3, 127, 127/2 et 127/3

§ 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 13/1, § 1^{er}, et les arrêtés pris en exécution de l'article 16.

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° (abrogé)

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

§ 3bis. Est punie d'une amende de 20 EUR à 300 EUR et d'un emprisonnement de quinze jours à deux ans ou d'une de ces peines seulement 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 ainsi que la personne qui installe un appareil quelconque destiné à commettre l'infraction susmentionnée, ainsi que la tentative de commettre celle-ci.

§ 3ter. Est puni d'une amende de 50 euros à 50 000 euros et d'une peine d'emprisonnement de six mois à trois ans ou d'une de ces peines seulement :

1° toute personne qui, à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, hors les cas prévus par la loi ou sans respecter les formalités qu'elle prescrit, avec une intention frauduleuse ou à dessein de nuire, reprend de quelque manière que ce soit, détient, ou fait un usage quelconque des données visées à l'article 126 ;

2° celui qui, sachant que les données ont été obtenues par la commission de l'infraction visée au 1°, les détient, les révèle à une autre personne, les divulgue ou en fait un usage quelconque.

§ 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 [41] et 145, § 3, est toujours prononcée, même s'ils n'appartiennent pas au condamné.

La confiscation de produits et accessoires, ayant servi à enfreindre les articles 13/1, § 1er et 41, et les arrêtés pris en exécution de l'article 16 est toujours prononcée, même s'ils n'appartiennent pas au condamné.

L'article 8, § 1^{er}, de la loi du 29 juin 1964 relative à la suspension, au sursis et à la probation, n'est pas applicable à la confiscation prononcée sur la base de cet article.

EXEMPLES DE COMMUNICATIONS (EXTRAITS DU GUIDE DE RADIOCOMMUNICATION POUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE CCNR - 2017)

Notverkehr	Communications de détresse	Noodverkeer
<i>Beispiel:</i>	<i>Exemple :</i>	<i>Voorbeeld</i>
Gütermotorschiff „Karin“ ruft auf Kanal 18 des Verkehrskreises Nautische Information die Revierzentrale Oberwesel und bittet nach Kollision wie folgt um Hilfe:	L'automoteur ordinaire « Karin » appelle la centrale de secteur d'Oberwesel (Oberwesel Revierzentrale) sur le canal 18 du réseau Informations nautiques et demande de l'aide après une collision :	Motorvrachtschip 'Karin' roept via kanaal 18 (nautische informatie) de verkeerscentrale Oberwesel op en verzoekt hulp na een aanvaring als volgt:
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
THIS IS	THIS IS	THIS IS
Gütermotorschiff Karin, Gütermotorschiff Karin, Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin, Automoteur ordinaire Karin, Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin, Motorvrachtschip Karin, Motorvrachtschip Karin
FM 1234	FM 1234	FM 1234
MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY
Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin
FM 1234	FM 1234	FM 1234
zu Tal im Raum Mannheim	Avalant près de Mannheim	Afvarend in de omgeving van Mannheim
Rheinkilometer 424,30	p.k. 424,30	Rijnkilometer 424,30
Habe Kollision mit einem Tankmotorschiff	Suis entré en collision avec un automoteur-citerne	Heb een aanvaring met een motortankschip

Ladung läuft aus	De la cargaison s'écoule	Lading komt vrij
Feuergefahr	Danger d'incendie	Brandgevaar
Bitte leiten Sie die erforderlichen Maßnahmen ein	Prenez les mesures nécessaires	Verzoek de noodzakelijke maatregelen in gang te zetten
<i>Antwort der Revierzentrale Oberwesel</i>	<i>La centrale de secteur d'Oberwesel répond :</i>	<i>Antwoord van de verkeerscentrale Oberwesel:</i>
MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY
Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin
THIS IS	THIS IS	THIS IS
Oberwesel Revierzentrale	Oberwesel Revierzentrale	Oberwesel Revierzentrale
RECEIVED	RECEIVED	RECEIVED
MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY
<i>Die Revierzentrale Oberwesel wird dann die Schifffahrt wie folgt informieren:</i>	<i>La centrale de secteur d'Oberwesel informe alors la navigation :</i>	<i>De verkeerscentrale Oberwesel zal vervolgens de scheepvaart als volgt informeren</i>
MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY	MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY	MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS
THIS IS	THIS IS	THIS IS
Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale

Rufzeichen der Revierzentrale Oberwesel	Indicatif d'appel de la centrale de secteur Oberwesel	Oproepcode van de verkeerscentrale Oberwesel
Schiffskollision im Raum Mannheim bei Rheinkilometer 424,30 zwischen Gütermotorschiff Karin und Tankmotorschiff	Collision près de Mannheim p.k. 424,30 entre l'automoteur ordinaire Karin et un automoteur-citerne	Aanvaring in de omgeving van Mannheim ter hoogte van Rijnkilometer 424,30 tussen motorvrachtschip Karin en motortankschip
Tankmotorschiff verliert Ladung	L'automoteur-citerne perd de la cargaison	Motortankschip verliest lading
Benzin läuft aus	De l'essence s'écoule	Benzine komt vrij
Schiffahrt vom Rheinkilometer 423,00 bis Rheinkilometer 431,00 bis auf weiteres gesperrt	La navigation est interrompue jusqu'à nouvel ordre du p.k. 423,00 au p.k. 431,00	Scheepvaart van Rijnkilometer 423,00 tot Rijnkilometer 431,00 tot nader order gestremd
<i>Nach Beendigung des Notfalls wird die Revierzentrale Oberwesel die Schiffahrt wie folgt informieren:</i>	<i>À a fin de la situation de détresse, la centrale de secteur d'Oberwesel informe la navigation comme suit :</i>	<i>Nadat het noodgeval is opgelost, zal de verkeerscentrale Oberwesel de scheepvaart als volgt informeren:</i>
MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS
THIS IS	THIS IS	THIS IS
Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale
Rufzeichen der Revierzentrale Oberwesel	Indicatif d'appel de la centrale de secteur Oberwesel	Oproepcode van de verkeerscentrale Oberwesel
10 Uhr 15	10 heures 15	10.15 uur
Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin
Rufzeichen FM 1234	Indicatif d'appel FM 1234	Oproepcode FM 1234
SILENCE FINI	SILENCE FINI	SILENCE FINI

<i>Beispiel:</i>	<i>Exemple :</i>	<i>Voorbeeld</i>
Tankmotorschiff „Corinna“ ruft wie folgt auf Kanal 10 im Verkehrskreis Schiff-Schiff andere Schiffe und teilt mit, dass eine Person über Bord gefallen ist.	L'automoteur-citerne « 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	Motortankschip 'Corinna' roept als volgt via kanaal 10 (schip-schip) andere schepen op en deelt mee dat er een man overboord is.
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
THIS IS	THIS IS	THIS IS
Tankmotorschiff Corinna, Tankmotorschiff Corinna, Tankmotorschiff Corinna	Automoteur-citerne Corinna, Automoteur-citerne Corinna, Automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna, Motortankschip Corinna, Motortankschip Corinna
OED4711	OED4711	OED4711
MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY
Tankmotorschiff Corinna	Automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna
OED4711	OED4711	OED4711
zu Tal bei Donaukilometer 1501,35	Avalant près du p.k. danubien 1501,35	Afvarend bij Donaukilometer 1501,35
Mann über Bord	Homme à la mer	Man overboord
Fahrt einstellen	Interrompre la navigation	Stoppen
Weitere Informationen folgen	Suivre les informations ultérieures	Verdere informatie volgt
<i>Nach Beendigung des Notfalls wird das Tankmotorschiff Corinna die Schifffahrt wie folgt unterrichten:</i>	<i>À la fin de la situation de détresse, l'automoteur-citerne Corinna informe la navigation comme suit :</i>	<i>Nadat het noodgeval is opgelost, zal tankmotorschip 'Corinna' de scheepvaart als volgt berichten:</i>
MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS

THIS IS	THIS IS	THIS IS
Tankmotorschiff Corinna	Automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna
OED4711	OED4711	OED4711
10 Uhr 15	10 heures 15	10.15 uur
Tankmotorschiff Corinna	Automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna
OED4711	OED4711	OED4711
SILENCE FINI	SILENCE FINI	SILENCE FINI
Dringlichkeitsverkehr	Communications d'urgence	Spoedverkeer
<i>Beispiel:</i>	<i>Exemple :</i>	<i>Voorbeeld:</i>
Gütermotorschiff „Mara“ benötigt ärztliche Hilfe an Bord (keine Lebensgefahr) und bittet auf Kanal 22 im Verkehrskreis Nautische Information die Revierzentrale Duisburg wie folgt um Hilfe:	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 secteur de Duisbourg (Duisburg Revierzentrale) sur le canal 22 du réseau Informations nautiques :	Motorvrachtschip 'Mara' heeft aan boord medische hulp nodig (geen levensgevaar) en vraagt op kanaal 22 (nautische informatie) de verkeerscentrale Duisburg als volgt om hulp:
PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN
Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale
THIS IS	THIS IS	THIS IS
Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff Mara	Automoteur ordinaire Mara, Automoteur ordinaire, Mara, Automoteur ordinaire Mara	Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara
OED1147	OED1147	OED1147
zu Tal bei Rheinkilometer 805,75	Avalant près du p.k. 805,75	Afvarend bij Rijnkilometer 805,75

Erbitte ärztliche Hilfe	Demande de l'aide médicale	Verzoek medische hulp
Matrose verletzt, vermutlich Armbruch	Matelot blessé, probablement fracture du bras	Matroos gewond, vermoedelijk gebroken arm
<i>Antwort der Revierzentrale Duisburg:</i>	<i>Réponse de la centrale de secteur de Duisbourg :</i>	<i>Antwoord van de verkeerscentrale Duisburg:</i>
PAN PAN	PAN PAN	PAN PAN
Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff, Mara Gütermotorschiff Mara	Automoteur ordinaire Mara, Automoteur ordinaire Mara, Automoteur ordinaire Mara	Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara
OED1147	OED1147	OED1147
THIS IS	THIS IS	THIS IS
Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale
Habe verstanden	J'ai compris	Ik heb u begrepen
Verständige Krankenwagen	J'appelle une ambulance	Ambulance wordt opgeroepen
Teile Ihnen mit, wo Krankenwagen eintrifft	Je vous informerai du lieu où l'ambulance vous attend	Deel u mee, waar de ambulance zal aankomen
Bitte bleiben Sie auf Empfang	Restez à l'écoute	Blijft u uitluisteren op dit kanaal
Sicherheitsmeldung	Message de sécurité	Veiligheidsbericht
<i>Beispiel:</i>	<i>Exemple :</i>	<i>Voorbeeld:</i>
Der Verkehrsposten Dordrecht warnt die Schifffahrt auf dem Blockkanal 19 des Verkehrskreises Nautische Information vor	Le poste de trafic de Dordrecht (Dordrecht verkeerspost) avertit la navigation sur le canal imposé 19 du réseau Informations nautiques	Verkeerspost Dordrecht waarschuwt op het blokkanaal 19 (nautische informatie) voor dichte mist op de Oude Maas in de omgeving van Dordrecht als volgt:

dichtem Nebel im Raum Dordrecht auf der Oude Maas wie folgt:	d'un épais brouillard sur l'Oude Maas (Vieille Meuse) dans le secteur de Dordrecht :	
SECURITE, SECURITE, SECURITE	SECURITE, SECURITE, SECURITE	SECURITE, SECURITE, SECURITE
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS
THIS IS	THIS IS	THIS IS
Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost
Dichter Nebel im Raum Dordrecht auf der Oude Maas	Épais brouillard dans le secteur de Dordrecht sur l'Oude Maas	Dichte mist op de Oude Maas in de omgeving van Dordrecht
Sichtweite etwa 50 Meter	Visibilité de 50 m environ	Zicht ongeveer 50 meter
Routinegespräch	Conversation de routine	Overig verkeer
<i>Beispiel:</i>	<i>Exemple :</i>	<i>Voorbeeld:</i>
Tankmotorschiff „Sylvia“ erkundigt sich auf Kanal 22 bei der Schleuse Birsfelden, ob die Einfahrt in den oberen Schleusenvorhafen frei ist:	L'automoteur-citerne « Sylvia » se renseigne sur le canal 22 auprès de l'écluse de Birsfelden (Birsfelden Schleuse) pour savoir si l'entrée dans le garage amont de l'écluse est libre :	Motortankschip 'Sylvia' meldt zich op kanaal 22 bij de sluis Birsfelden en vraagt of de invaart in de bovenvoorhaven vrij is:
Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal)	Écluse de Birsfelden (trois fois au plus)	Birsfelden sluis (maximaal drie maal)
„THIS IS“ oder „HIER IST“	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of "DIT IS"
Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus)	Motortankschip Sylvia (maximaal drie maal)
Beladen zu Tal bei Grenzach	Chargé, avalant près de Grenzach	Geladen afvarend bij Grenzach
Ist die Einfahrt in den Schleusenvorhafen frei?	L'entrée dans le garage de l'écluse est-elle libre ?	Is de invaart in de voorhaven vrij?

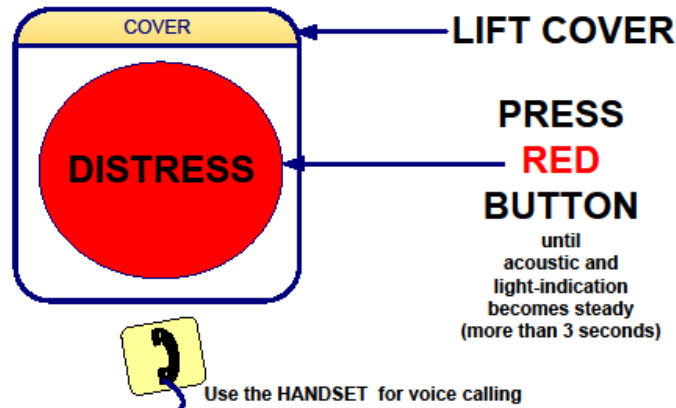
<i>Die Schleuse Birsfelden antwortet wie folgt:</i>	<i>L'écluse de Birsfelden répond comme suit :</i>	<i>Sluis Birsfelden antwoordt als volgt:</i>
Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus)	Motortankschip Sylvia (maximaal drie maal)
„THIS IS“ oder „HIER IST“	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of "DIT IS"
Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal)	Écluse de Birsfelden (trois fois au plus)	Birsfelden sluis (maximaal drie maal)
Die Einfahrt ist frei	L'entrée est libre	De invaart is vrij
<i>Bestätigung durch die Schiffsfunkstelle wie folgt:</i>	<i>Accusé de réception de la station de bateau :</i>	<i>Bevestiging door het scheepsstation is als volgt:</i>
Birsfelden Schleuse	Écluse de Birsfelden	Birsfelden sluis
„THIS IS“ oder „HIER IST“	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of "DIT IS"
Tankmotorschiff Sylvia	Automoteur-citerne Sylvia	Motortankschip Sylvia
Habe verstanden	J'ai compris	Begrepen
Einfahrt ist frei	L'entrée est libre	Invaart vrij
<i>Beispiel:</i>	<i>Exemple :</i>	<i>Voorbeeld:</i>
Schleuse Hasselt gibt auf Kanal 20 folgende Meldung durch:	L'écluse de Hasselt (Hasselt sluis) adresse un message sur le canal 20 :	Sluis Hasselt geeft op kanaal 20 de volgende melding door:
„ALL STATIONS“ oder „An alle Schiffsfunkstellen“ (höchstens dreimal)	« ALL STATIONS » ou « à toutes les stations de bateau » (trois fois au plus)	"ALL STATIONS" of "aan alle scheepsstations" (maximaal drie maal)
„THIS IS" oder „HIER IST"	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of "DIT IS"

Hasselt sluis (höchstens dreimal)	Écluse de Hasselt (trois fois au plus)	Hasselt sluis (maximaal drie maal)
Auf dem Albertkanal findet ab 18.30 Uhr unterhalb der Schleuse eine Wassersportveranstaltung statt. Die Schifffahrt ist daher von 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr gesperrt.	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.	Op het Albertkanaal vindt vanaf 18.30 uur beneden de sluis een watersportmanifestatie plaats. De scheepvaart is tussen 18.00 en 20.00 uur gestremd.
<i>Beispiel:</i>	<i>Exemple :</i>	<i>Voorbeeld:</i>
Tankmotorschiff „Britta“ fährt auf dem Main auf die Mainmündung zu und fragt auf Kanal 10 des Verkehrskreises Schiff-Schiff wie folgt nach Schifffahrt auf dem Rhein:	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 :	Motortankschip 'Britta', afvarend op de Main, vraagt via kanaal 10 (schip-schip) of er zich scheepvaart op de Rijn bevindt:
„ALL STATIONS im Bereich der Mainmündung“ oder „An alle Schiffsfunkstellen im Bereich der Mainmündung“ (höchstens dreimal)	« ALL STATIONS dans le secteur de l'embouchure du Main » ou « À toutes les stations de bateau dans le secteur de l'embouchure du Main » (trois fois au plus)	“ALL STATIONS in de nabijheid van de monding van de Main” of “Aan alle scheepsstations in de nabijheid van de monding van de Main” (maximaal drie maal)
„THIS IS“ oder „HIER IST“	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of "DIT IS"
Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)	Motortankschip Britta (maximaal drie maal)
Zu Tal auf dem Main, ca. 1 Kilometer vor der Mündung.	Avalant sur le Main à environ 1 km avant l'embouchure	Afvarend op de Main, ongeveer 1 kilometer voor de monding
Möchte zu Berg auf den Rhein.	Veux monter le Rhin	Ga in de opvaart
Ist Berg- oder Talfahrt in der Nähe?	Y a-t-il des montants ou des avalants dans le voisinage ?	Is er op- of afvaart in de directe omgeving?
<i>Gütermotorschiff „Tanja“ antwortet wie folgt:</i>	<i>L'automoteur ordinaire « Tanja » répond comme suit :</i>	<i>Motorvrachtschip 'Tanja' antwoordt als volgt:</i>

Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)	Motortankschip Britta (maximaal drie maal)
„THIS IS" oder „HIER IST"	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of "DIT IS"
Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal)	Automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus)	Motorvrachtschip Tanja (maximaal drie maal)
Zu Berg 500 Meter unterhalb der Mainmündung	Montant à 500 m à l'aval de l'embouchure du Main	Opvarend 500 meter beneden de monding van de Main
Keine Schifffahrt	Pas d'autre navigation	Geen scheepvaart
<i>Tankmotorschiff Britta bestätigt wie folgt:</i>	<i>L'automoteur-citerne Britta accuse réception comme suit :</i>	<i>Motortankschip Britta bevestigt als volgt:</i>
Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal)	Automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus)	Motorvrachtschip Tanja (maximaal drie maal)
„THIS IS" oder „HIER IST"	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of "DIT IS"
Tankmotorschiff Britta	Automoteur-citerne Britta	Motortankschip Britta
Habe verstanden Danke	J'ai compris, merci	Begrepen. Dank u
Gute Fahrt	Bonne route	Goede vaart

ALERTE VIA ASN-DISTRESS (SRC-MER)

GUIDANCE ON DISTRESS ALERTS



MAYDAY-MAYDAY-MAYDAY

THIS IS

NAME – NAME – NAME

CALLSIGN
or other IDENTIFICATION

MMSI
(if the initial alert is sent by DSC)

OWN ID

SHIP'S NAME: _____

CALL SIGN: _____

MMSI: _____

MAYDAY

NAME of the VESSEL in distress
CALLSIGN or other IDENTIFICATION
MMSI
(if the initial alert is sent by DSC)

POSITION

given as **latitude** and **longitude**
or
if latitude and longitude are not known
or if time is insufficient,
in relation to a known geographical location

NATURE of distress

Kind of **ASSISTANCE** required

Any other useful **INFORMATION**

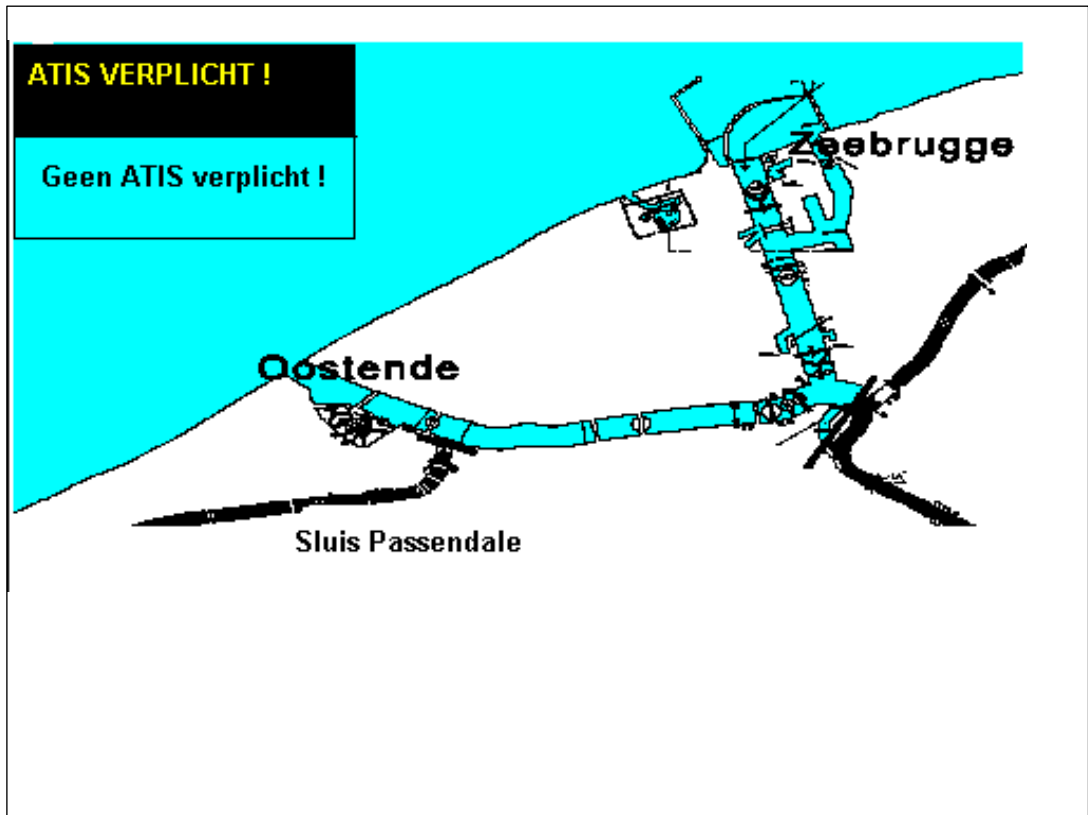
DISTRESS and COMMUNICATION FREQUENCIES

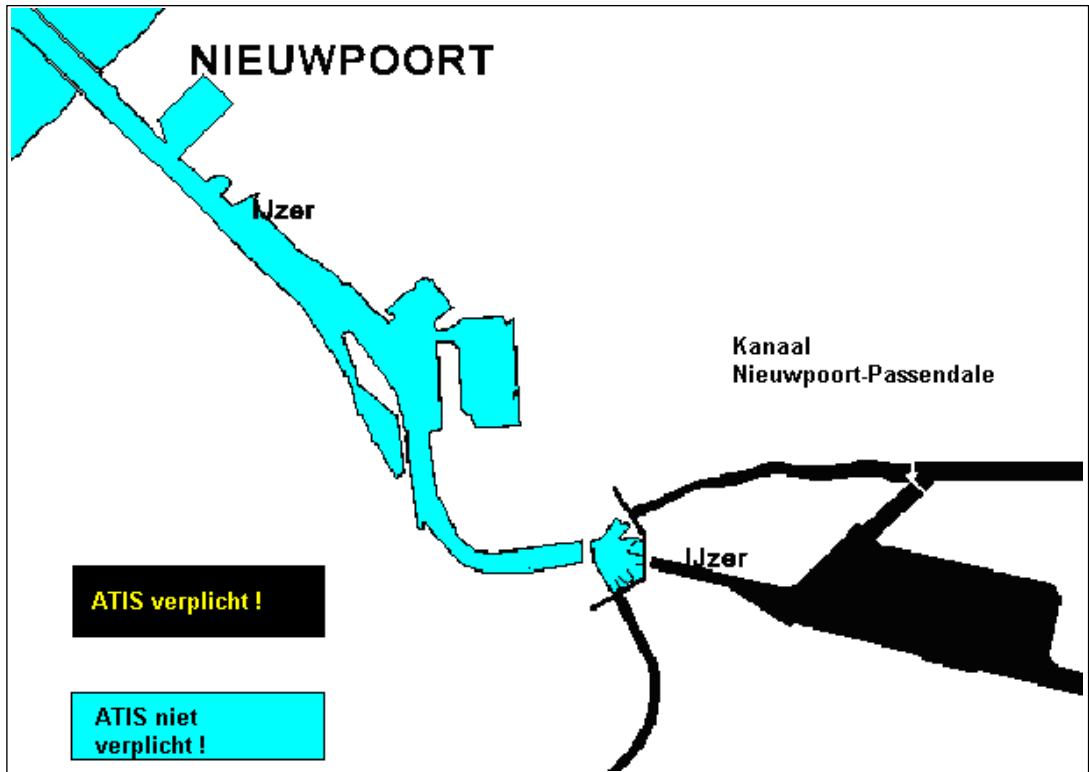
	DSC	Radiotelephony	NBDP
VHF	Channel 70	Channel 16	
MF	2187.5 kHz	2182 kHz	2174.5 kHz
HF4	4207.5 kHz	4125 kHz	4177.5 kHz
HF6	6312.0 kHz	6215 kHz	6268.0 kHz
HF8	8414.5 kHz	8291 kHz	8376.5 kHz
HF12	12577.0 kHz	12290 kHz	12520.0 kHz
HF16	16804.5 kHz	16420 kHz	16695.0 kHz

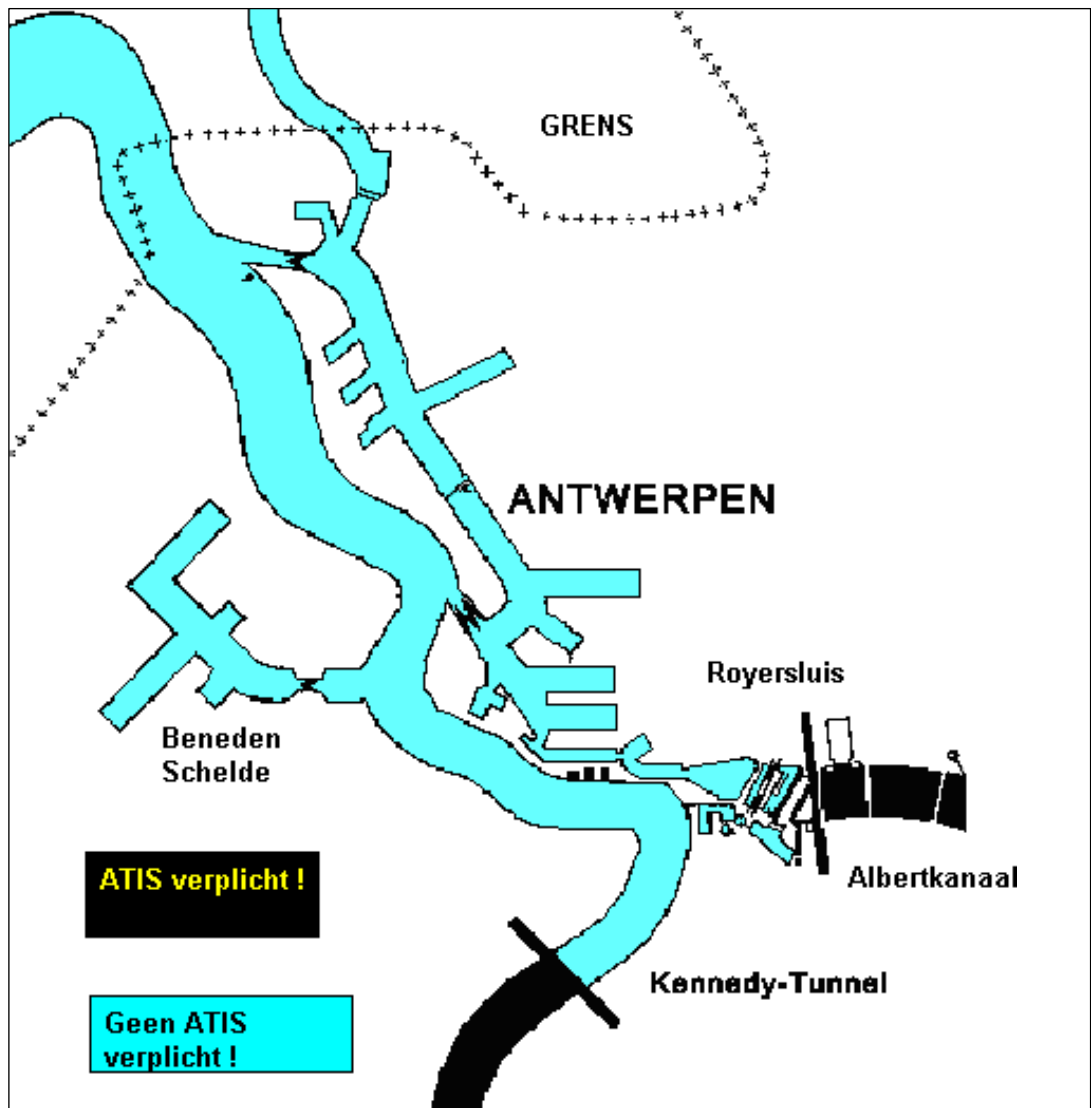
Remember to use the correct HF-procedures
Don't forget your EPIRB is the secondary means of alerting

ZONES DE NAVIGATION OÙ ATIS EST OBLIGATOIRE

EN NOIR = ATIS OBLIGATOIRE → → EN BLEU = ATIS NON OBLIGATOIRE







KANAAL GENT - TERNEUZEN

GENT

Sluis
Evergem

Brug
Kennedylaan

Mariakerkebrug

ATIS verplicht !

Geen ATIS verplicht !

