HANDLEIDING TER VOORBEREIDING OP HET EXAMEN OM HET BEPERKT CERTIFICAAT VAN RADIOTELEFONIST VOOR SCHEEPSSTATIONS TE BEHALEN

1 INLEIDING

Deze brochure bevat de examenstof om het beperkte certificaat te behalen voor de bediening van een VHF-radiostation op zee en op de binnenwateren.

Deze handleiding dient als leidraad voor de radiocommunicatieprocedures bij het gebruik van zendontvangtoestellen op zee en op de binnenwateren, die in de VHF-band werken (156,025-162,025 MHz).

De boordradioinstallatie maakt communicatie tussen schepen en tussen schip en wal mogelijk met een veiligheid die andere telecommunicatie-installaties (bijv. gsm, cf. punt 3.3) niet kunnen garanderen.

Voor zeegaande schepen kan een installatie worden aanbevolen die selectieve digitale oproepen (DSC) mogelijk maakt. Vanaf 2005 kunnen mogelijks bepaalde Europese landen het beluisteren van kanaal 16 stopzetten. De lijst van die landen alsook de datum van stopzetting van de luisterwacht zullen door het BIPT worden meegedeeld.

Voor een dergelijke installatie, alsook voor het gebruik van een EPIRB of een SART moet men evenwel in het bezit zijn van een GMDSS-certificaat.

2 ALGEMEEN

2.1 DE RADIOTELEFOONDIENSTEN OP ZEE EN OP DE BINNEN-WATEREN

Het radiosysteem dat ter beschikking staat van de scheepvaart moet de veiligheid van de personen aan boord waarborgen en de uitwisseling van communicatie bevorderen.

De diensten maken het mogelijk gesprekken tot stand te brengen:

- in verband met de bescherming van mensenlevens;
- tussen een schip en de wal (openbaar verkeer, havenoperaties);
- tussen schepen ;
- tussen de stations aan boord van een schip.

2.2 BELGISCHE EN INTERNATIONALE WETGEVING

Een samenvatting van de wetteksten in verband met de exploitatie van VHF-stations wordt in bijlage 1 gegeven.

2.2.1 GEZAG EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

De radiotelefoondienst van het scheepsstation valt onder het gezag van de kapitein of van de schipper van het schip.
Deze moet van de gebruiker(s) van de radiotelefooninstallatie de naleving eisen van de van kracht zijnde exploitatieregels.
Hij moet eisen dat elke operator de reglementen naleeft en houder is van een certificaat dat door het BIPT is afgegeven of erkend.
Hij is verantwoordelijk voor de naleving van de administratieve regels (vergunning, certificaat, enz...) waaraan de installatie van het station onderworpen is.

2.2.2 EXPLOITATIEVERGUNNING

Iedere eigenaar van een schip die deelneemt aan de radiotelefoondienst op zee of op de binnenwateren moet in het bezit zijn van een vergunning die door het bevoegde bestuur is afgegeven voor de installatie en de exploitatie van het boordstation (artikel 3 van de wet van 30 juli 1979, zie bijlage 1). Die vergunning moet altijd aan boord van het schip bewaard blijven en moet worden voorgelegd aan elke vertegenwoordiger van een bevoegde overheid.

In België geeft het BIPT de vergunningen af voor schepen die onder de Belgische reglementen vallen.

De radio-installatie mag pas worden gebruikt na de ontvangst van de vergunning en de roepnaam.

Bij administratieve wijzigingen of bij de radio-installatie of naamsverandering van het schip moet een aangepaste vergunning worden gevraagd.
Bij verkoop of buitendienststelling van het schip moet de vergunning naar het BIPT worden teruggestuurd.

In die vergunning worden alle radiocommunicatiemiddelen vermeld die aan boord zijn en dus ook de draagbare stations.

De volgende informatie is (onder meer) op de vergunning vermeld :

- de roepnaam van het station;
- de adresgegevens van de vergunninghouder ;
- de naam en het registratienummer van het schip;
- de lijst van de radiocommunicatietoestellen;
- de vermelding van de MMSI-identificatiecode (indien aanwezig);
- het gebruik van specifieke kanalen.

2.2.3 CERTIFICAAT

Iedereen die gebruikmaakt van een radiostation van een schip moet in het bezit zijn van een certificaat van operator.

Het beperkt certificaat van radiotelefonist van een scheepsstation (VHF-certificaat) wordt toegekend door het BIPT, wanneer men voor het examen geslaagd is.

Het certificaat geldt voor 5 jaar en wordt op eenvoudig verzoek verlengd door middel van het formulier dat bij het BIPT beschikbaar is (www.bipt.be).

Het beperkt VHF-certificaat wordt alleen afgegeven aan natuurlijke personen die ten minste 15 jaar oud zijn.

2.2.4 HET EXAMEN

De examens om het beperkt certificaat van radiotelefonist van een scheepsstation (VHF-certificaat) te behalen, worden door het BIPT georganiseerd.

De data waarop die examens plaatsvinden, worden meegedeeld via de website van het BIPT (www.bipt.be).

De leerstof is in deze handleiding opgenomen en omvat niet de bijlagen.

Het VHF-certificaat is geldig voor de zee- en de binnenvaart, en daarom moet al de materie gekend zijn.

Het specifieke reglement met betrekking tot de organisatie van de examens staat in het "Examenreglement voor het verkrijgen van certificaten voor operatoren van scheepsstations".

2.2.5 CONTROLE

De controleautoriteiten (de officiers van gerechtelijke politie van het BIPT, de federale en de lokale politie en de ambtenaren van de Federale Overheidsdienst, Mobiliteit en Vervoer, Maritiem Vervoer en Scheepvaartcontrole) kunnen eisen om onmiddellijk de originele vergunning te tonen.

De vergunninghouder moet aan de controleautoriteiten toegang verlenen tot zijn station en hun taak vergemakkelijken met alle te zijner beschikking zijnde middelen.

In het buitenland kunnen diverse besturen met dezelfde rol hetzelfde eisen.

2.2.6 SANCTIES

Het ontbreken van een vergunning is een inbreuk die kan bestraft worden door artikel 15 §1 van de wet van 30 juli 1979 (cfr. bijlage 1)

De vergunning wordt ingetrokken indien :

- de vergunningsvoorwaarden niet worden nageleefd;
- bij overtreding van artikel 4 van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radioberichtgeving (cf. bijlage 1).

Bij ernstige overtredingen kan bovendien gerechtelijke vervolging worden ingesteld.

2.2.7 GEHEIMHOUDING VAN DE COMMUNICATIE

Alle personen die belast zijn met de exploitatie of die verantwoordelijk zijn voor het scheepsstation, moeten de radiocommunicatie geheimhouden. Zo ook zijn alle personen die kennis kunnen nemen van de inhoud of eenvoudigweg van het bestaan van radiotelefonische gesprekken of van elke andere inlichting die verkregen is via de radiocommunicatiedienst, verplicht de berichtenwisseling geheim te houden en die geheimhouding te waarborgen (artikel 4c van de wet van 30 juli 1979).

Inbreuken op de geheimhouding van de radiocommunicatie worden strafrechtelijk vervolgd (artikel 15, §1 van de wet van 30 juli 1979).

De informaties **"AAN ALLE SCHEEPSSTATIONS" zijn niet** onderworpen aan de geheimhouding van de radiocommunicatie zoals bijvoorbeeld:

- **weerberichten**
- **informatie bestemd voor de binnenvaart (bijvoorbeeld koersaanwijzingen**

Enkel een rechter kan vrijstelling verlenen van de verplichting tot geheimhouding van de radiocommunicatie.

3 APPARATUUR (TECHNISCHE KARAKTERISTIEKEN)

3.1 VERMOGEN

3.1.1 VASTE VHF-APPARATUUR

Het uitgangsvermogen van de scheepsstations ligt tussen 6 watt en 25 watt.

Het uitgangsvermogen voor de AIS-systemen mag niet hoger zijn dan 25 watt.

3.1.2 VERMOGENSREDUCTIE

De radiotelefoontoestellen gebruikt in de binnenvaart moeten uitgerust zijn met een schakelingssysteem die toelaat het uitgangsvermogen van de zender automatisch te verlagen tot een waarde tussen 0,5 en 1 W.

Deze vermogensreductie wordt toegepast op de kanalen voor:
- communicaties schip-schip
- communicaties schip-havenautoriteiten
- boordradioverkeer

De besturen mogen eisen van de schepen die op hun grondgebied varen dat dezelfde vermogensreductie wordt toegepast voor de scheepsinformatiekanalen.

3.1.3 DRAAGBARE VHF-APPARATUUR (PORTOFOON)

Het schijnbaar uitgestraald vermogen (ERP) van draagbare VHF-apparatuur moet worden ingesteld op een waarde tussen 0,1 en 1 watt.

3.2 DUAL WATCH

Dat systeem maakt een wacht op twee kanalen mogelijk met slechts één toestel. Dat systeem is niet toegestaan in de binnenvaart.

3.3 GSM

Het gebruik van een mobiele telefoon is de jongste jaren zeer sterk toegenomen. De idee dat een gsm gewoonweg een marifoon kan vervangen is slechts gedeeltelijk juist. Een dergelijke telefoon is perfect voor het verkeer van de abonnees aan wal en zal heel goed functioneren op de meeste binnenwateren en langs de kust. Voor het verkeer dat betrekking heeft op de navigatie en voor nood-, spoed- en veiligheidsverkeer, is de mobiele telefoon nauwelijks bruikbaar om de volgende redenen:

1. Er is geen dekkingsgarantie op de binnenwateren en op zee; op enkele mijlen van de kust zal de telefoon niet langer bereikbaar zijn ;
2. Er bestaan geen voorrangsregels. Indien het nummer dat u opbelt, bezet is of het netwerk verzadigd is, is het niet mogelijk om uw oproep op een andere oproep te laten voorgaan. Een noodoproep zal onbeantwoord blijven zolang de lijn bezet blijft.
3. Er wordt een telefonische oproep tussen twee punten tot stand gebracht. U kunt slechts een communicatie tot stand brengen indien het telefoonnummer van de andere partij bekend is. Wanneer de communicatie tot stand gebracht is, kunt u geen andere berichten horen. Dat is wenselijk voor privé-gesprekken maar niet voor nood-; spoed- en veiligheidsverkeer.
4. Direct contact met de aankomende hulp is niet mogelijk, de coördinatie van de reddingsoperaties wordt dan ook bemoeilijkt.
5. Het is gemakkelijk om een marifoon via radiopeiling te lokaliseren, maar dat is zeer moeilijk met een gsm.
6. Bij overbelasting is het mogelijk dat het mobiele-telefoonnet volledig geblokkeerd wordt.
7. Het is mogelijk dat de verbinding voor min of meer lange tijd onderbroken wordt.
8. De batterij van uw gsm kan op het slechtst mogelijke moment leeg zijn.

Tot besluit :

het gebruik van een gsm waarborgt geenszins de veiligheid aan boord van een schip.

3.4 PORTOFOON

Bepaalde vaartuigen zijn wegens hun constructie niet in staat om vlot te communiceren met hun bemanning aangezien:

- zij niet beschikken over een stroomgenerator om een vast marifoontoestel te voeden;
- de marifoon bij bepaalde vaartuigen opgesteld staat in het ruim en niet bedienbaar is vanop de brug.

Hierdoor kunnen in sommige gevallen gevaarlijke situaties ontstaan (aanvaringen, misverstanden,). Om dergelijke situaties in de toekomst te voorkomen werd door het Instituut beslist om onder **strikte voorwaarden** het gebruik van draagbare marifoons (portofoons) toe te staan.

Hierna vindt u de voorwaarden en de omstandigheden voor het gebruik van een portofoon. Dergelijk gebruik is strikt beperkt tot de Belgische wateren.

In **noodgevallen:**

- Enkel in **noodsituaties** waar mensenlevens op het spel staan.
- Er wordt gewerkt op het maritieme noodkanaal 16.

In **normale** omstandigheden:

- op alle vaartuigen langer dan 20 meter op de binnenwateren (zoals bepaald in het Binnenwaterakkoord) die in het bezit zijn van een zendvergunning voor een mobiele marifoon;
- op de binnenwateren mag enkel op de kanalen 15 (156.750 MHz) en 17 (156.850 MHz) gewerkt worden;
- de voorwaarden bepaald in het Binnenwaterakkoord moeten worden nageleefd (de te gebruiken kanalen, de vermogensreducties, de soorten toegelaten gesprekken,).

Zowel in **noodgevallen als in normale omstandigheden** moeten steeds de volgende voorwaarden worden nageleefd:

- men dient een ministeriële vergunning aan te vragen voor het draagbare toestel;
- de gebruiker moet bovendien in het bezit zijn van een bedieningscertificaat;
- het draagbare toestel mag enkel aan boord van het vaartuig gebruikt worden, **nooit aan wal**;
- de portofoon is steeds uitgerust met ATIS;
- sociale gesprekken zijn absoluut verboden via de portofoon;
- de portofoons dienen te voldoen aan de technische karakteristieken zoals bepaald in het Binnenwaterakkoord.

3.5 CONFORMITEIT

De zendapparatuur aan boord van schepen die op de markt is gebracht ná 08/04/2000 dient voorzien te zijn van de gepaste CE-markering (conform de Europese richtlijn 1995/5/EG) of een stuurwielmarkering. De markering op de binnenwateren is niet dezelfde als die op zee. Er wordt ook een onderscheid gemaakt tussen SOLAS- (Safety of Life at Sea) en niet-SOLAS-schepen.

Voor de binnenwateren moeten de toestellen voorzien zijn van een CE-markering die in zijn meest volledige vorm er als volgt uitziet: **CE NBnr (!) .** Hierbij staat "NBnr" voor het identificatienummer van de aangemelde instantie die tussenkomt in de conformiteitsbeoordeling. Het uitroepteken wijst erop dat de frequentiebanden niet geharmoniseerd zijn.

De apparatuur die op de markt is gebracht vóór 08/04/2001 mag nog voorzien zijn van het vroegere goedkeuringsnummer RTT/ .. Tevens is voor de radioapparatuur gebruikt op boten die varen in de binnenwateren, de EG-beschikking 2000/637/EG van toepassing. Daarin wordt melding gemaakt van de ATIS-verplichting en van de vermogensreductie.

Voor zeegaande schepen die onder de SOLAS-conventie vallen, dient er voor de apparatuur een EU-certificaat van typekeuring (EG-richtlijn 96/98/EG) met een Wheelmark (stuurwiel) bijgevoegd te worden. Zeegaande schepen die niet vallen onder de SOLAS-conventie, vallen onder Richtlijn 1995/5/EG en dienen dus dezelfde CE-markering te hebben als bij de binnenvaart. Er is evenwel afgesproken dat apparatuur voorzien van de stuurwielmarkering ook aan boord van niet-SOLAS-schepen gebruikt mag worden.

3.6 FREQUENTIES-KANALEN

De frequenties waarvan de VHF-dienst gebruikmaakt, liggen tussen 156 en 162 MHz ; zij worden geëxploiteerd in simplex of duplex. Het maximale zendbereik is een dertigtal mijl bij een vermogen van 15 tot 25 watt ; het zendbereik vermindert tot 6 of 7 mijl bij een vermogen van 1 watt. Het zendbereik is afhankelijk van de omgevingsfactoren (bijvoorbeeld: weersomstandigheden, reliëf, locatie, propagatie,).

De lijst van de gebruikte kanalen wordt gegeven in de bijlagen 2 (zeevaart) en 3 (binnenwateren).

- Duplex
  Een duplexkanaal is een kanaal dat uit twee frequenties bestaat, één voor de uitzending van het scheepsstation en de ontvangst van het walstation en het andere voor de uitzending van het walstation en de ontvangst van het scheepsstation. Hierdoor wordt de mogelijkheid geschapen om gelijktijdig te luisteren en te praten.

- Semi-duplex
  Bij een semi-duplexkanaal wordt er door het walstation tegelijkertijd gezonden en ontvangen, terwijl er via het scheepsstation ofwel gezonden ofwel ontvangen wordt. Voor de gebruiker van een scheepsstation is er dus geen wezenlijk verschil tussen een semi-duplex- en een simplexkanaal.

- Simplex
  Sommige kanalen zijn echter in simplexuitvoering beschikbaar; hierdoor dient men steeds over te schakelen van zenden naar ontvangen, waarbij gebruik gemaakt wordt van de uitdrukking "OVER".

Duplex- en semi-duplexradioverkeer vereist twee frequenties; simplexberichten maken slechts van één frequentie gebruik.

4 SPECIFIEKE KANALEN IN DE VHF-BAND (ZEEVAART)

06	**Intership-communicatie** : eerste schip-schip kanaal op internationaal niveau. In België wordt kanaal 6 echter gebruikt door de loodsdiensten.
08	**Intership-communicatie:** eerste schip-schip kanaal in België.
13	Dit kanaal mag enkel worden gebruikt voor veilige scheepsnavigatie.
16	**Noodkanaal** : de internationale noodfrequentie 156,8 MHz (kanaal 16) moet in de eerste plaats gebruikt worden voor de uitzending van noodoproepen, noodberichten en noodverkeer. Die berichten hebben absolute voorrang op alle andere. Wanneer er geen noodverkeer aan de gang is, mag kanaal 16 worden gebruikt als oproepkanaal voor de kuststations. Slechts in laatste instantie mag dit kanaal worden gebruikt als oproepkanaal voor schip-schipverkeer. In die gevallen dient het verkeer tot het strikt noodzakelijke te worden beperkt. Met het oog op het solidair waarborgen van de veiligheid, is het aanbevolen tijdens de vaart zoveel mogelijk een doeltreffende luisterwacht op kanaal 16 te onderhouden. Aangezien het Engels in de scheepvaart als voertaal wordt beschouwd, verdient het de voorkeur alle noodoproepen en –berichten in die taal uit te zenden voorzover dat mogelijk is. Kanaal 16 wordt ook gebruikt voor nood- en spoedberichten, na hun aankondiging via DSC op kanaal 70.
15 & 17	**Intraship-verkeer**: deze kanalen worden gebruikt voor het afhandelen van boordradioverkeer. Dit zijn verbindingen op het schip zelf.
23	**Marina** : marifoonkanaal voor verkeer met de jachthavens.
27	**Oostende Radio.**
67	**Internationaal zoek- en reddingskanaal (SAR)** : dit kanaal wordt gebruikt voor SAR-operaties (Search and Rescue) op zee. Het wordt ook gebruikt voor communicaties in verband met het bestrijden van milieurampen op zee.

70	**Internationaal DSC-kanaal**: dit kanaal is onder het GMDSS bestemd voor het verwerken van digitaal verkeer. Zeeschepen die onder de GMDSS-bepalingen vallen, dienen op die frequentie een luisterwacht te houden. Na een DSC-nood- of spoedoproep gaat men over naar kanaal 16 voor de verdere afhandeling. Voor het gebruik van een zender-ontvanger met DSC-functie, moet men houder zijn van een certificaat van GMDSS-operator. Bij marifoons waar geen DSC ingebouwd is, moet kanaal 70 geblokkeerd zijn.
73	**Antipollutiekanaal** : dit kanaal is voorbehouden voor verkeer in verband met de bestrijding van zeevervuiling.
77	**Familiaal en sociaal verkeer** : dit kanaal is bestemd voor sociaal verkeer tussen schepen onderling. Het mag slechts worden gebruikt met laag vermogen (tussen 0,5 en 1 watt).
82	**Bevoorrading of bunkering** : het tot stand brengen van zogenaamde walfrequenties aan boord van al dan niet afgemeerde schepen of bevoorradingspunten is aan de voorafgaande toestemming van het BIPT onderworpen.
87H	**AIS**
88H	**AIS**

Andere kanalen

Alle kanalen die hierboven niet vermeld zijn, mogen slechts na de voorafgaande toestemming van het BIPT worden gebruikt en wanneer zij uitdrukkelijk op de vergunning vermeld zijn.

In het bijzonder :

30	Mag niet gebruikt worden.
31	Dit kanaal wordt in Nederland gebruikt voor verbindingen tussen de jachthavens en de pleziervaart en mag bijgevolg enkel worden gebruikt binnen de Nederlandse territoriale wateren.
37L	Dit kanaal wordt in Engeland gebruikt voor verbindingen tussen de jachthavens en de pleziervaart en mag bijgevolg enkel worden gebruikt binnen de Britse territoriale wateren.
96H	Marifoonkanaal (marinakanaal) voor communicatie met de jachthavens.

5 SPECIFIEKE KANALEN IN DE VHF-BAND (BINNENVAART)

10	**Intership-communicatie** : eerste kanaal
15 & 17	**Intraship-verkeer**: deze kanalen worden gebruikt voor het afhandelen van boordradioverkeer. Dit zijn verbindingen op het schip zelf.
23	**Marina** : marifoonkanaal voor verkeer met de jachthavens.
24	**Oostende Radio is bereikbaar via een relaisnetwerk..**
70	**Internationaal DSC-kanaal**: dit kanaal is onder het GMDSS bestemd voor het verwerken van digitaal verkeer. Zeeschepen die onder de GMDSS-bepalingen vallen, dienen op deze frequentie een luisterwacht te houden. Na een DSC-nood- of spoedoproep gaat men over naar kanaal 16 voor de verdere afhandeling. Voor het gebruik van een zender-ontvanger met DSC-functie, moet men houder zijn van een certificaat van GMDSS-operator. **Bij marifoons waar geen DSC ingebouwd is, moet kanaal 70 geblokkeerd zijn.**
73	**Antipollutiekanaal** : dit kanaal is voorbehouden voor verkeer in verband met de bestrijding van vervuiling.
77	**Familiaal en sociaal verkeer** : dit kanaal is bestemd voor sociaal verkeer tussen schepen onderling. Het mag slechts worden gebruikt met laag vermogen (tussen 0,5 en 1 watt).
82	**Bevoorrading of bunkering** : het tot stand brengen van zogenaamde walfrequenties aan boord van al dan niet afgemeerde schepen of bevoorradingspunten is aan de voorafgaande toestemming van het BIPT onderworpen.

Andere kanalen

Alle kanalen die hierboven niet vermeld zijn, mogen slechts na de voorafgaande toestemming van het BIPT worden gebruikt en wanneer zij uitdrukkelijk op de vergunning vermeld zijn.
In het bijzonder :

30	Mag niet gebruikt worden.
31	Dit kanaal wordt in Nederland gebruikt voor verbindingen tussen de jachthavens en de pleziervaart en mag bijgevolg enkel worden gebruikt binnen de Nederlandse territoriale wateren.
37	Dit kanaal wordt in Engeland gebruikt voor verbindingen tussen de jachthavens en de pleziervaart en mag bijgevolg enkel worden gebruikt binnen de Britse territoriale wateren.
96H	Marifoonkanaal (marinakanaal) voor communicatie met de jachthavens.

6 GEBRUIK VAN VHF

6.1 VERLOOP VAN DE RADIOCOMMUNICATIE IN DE ZEEVAART EN DE BINNENVAART

6.1.1 ALGEMEEN

Het verloop van het verkeer van de radiotelefoondienst in de binnenvaart is onderworpen aan de zogenoemde "Radio Regulations" van de Internationale Telecommunicatie Unie (ITU).
In principe mag enkel informatie worden overgezonden die betrekking heeft op de bescherming van mensenlevens, op de navigatie of op de veiligheid van de schepen.
Voor radioverkeer van sociale en privé-aard mag alleen kanaal 77 worden gebruikt overeenkomstig de tabellen van de bijlagen 2 en 3.
De walstations houden tijdens de diensturen van die stations de wacht op het toegewezen kanaal.

6.1.2 VOORZORGSMAATREGELEN

Vóór elke uitzending moet men zich ervan vergewissen dat geen enkel andere verbinding zal worden gestoord. Die bepaling geldt in het bijzonder voor noodoproepen, die absolute voorrang genieten.

6.1.3 DISCIPLINE IN HET VERKEER

Volgens de discipline die nodig is om een correct verloop van de radiotelefonische verbindingen te garanderen, is het nodig dat :
• ze tot het strikt noodzakelijke minimum worden beperkt ;
• de procedureregels strikt worden toegepast ;
• korte zinnen worden gemaakt, waarbij traag en duidelijk wordt gesproken ;
• enkel professionele gesprekken worden gevoerd over de radioverbindingen: schip-schip, scheepvaartinformatie, schip-havenautoriteit en boordverkeer;
• uitsluitend kanaal 77 wordt gebruikt voor privé-verkeer ;
• niet langer dan noodzakelijk op de spreeksleutel van de hoorn wordt gedrukt ;
• zoveel mogelijk het zendvermogen op de radioverbindingen omtrent scheepvaartinformatie wordt beperkt om storing van andere radioverbindingen te vermijden;
• geen muziek wordt uitgezonden.

6.1.4 INSTRUCTIES VANWEGE HET WALSTATION

In radioverbindingen met een walstation moeten de instructies van dat station worden nageleefd.
Die instructies kunnen bijvoorbeeld zijn :
• verzoek om radiostilte;
• de vermindering van het uitgangsvermogen van het scheepsstation;
• de wacht op een bepaald kanaal.

Opmerking : ***bij gevaar mag worden afgeweken van de instructies van het walstation. Achteraf moet het walstation daarvan op de hoogte worden gebracht.***

6.1.5 ONTVANGSTMELDING VAN BERICHTEN

Op verzoek moet de ontvangst van de berichten worden gemeld.

6.1.6 AFWIKKELING VAN DE VERBINDING

Een station wordt geïdentificeerd door één van de volgende mogelijkheden :

- de naam van het schip of van het kuststation;
- de roepnaam van het station;
- de naam van het schip of van het kuststation, gevolgd door zijn roepnaam.

Alvorens men zijn identificatie overzendt, moeten de woorden HIER DE of THIS IS worden uitgesproken. Als de verbinding slecht is, wordt DE (uitgesproken DELTA ECHO) gebruikt.

Indien men het woord aan de gesprekspartner wenst te verlenen zegt men het woord OVER.

Wanneer men een gesprek wil beëindigen, moet men het woord UIT gebruiken.

6.1.7 TAALGEBRUIK

Voor de binnenvaart

Voor de communicatie tussen scheepsstations en vaste walstations, wordt gebruikgemaakt van de taal van het land waar het vaste walstation zich bevindt. Voor communicatie-uitwisseling tussen scheepsstations, wordt gebruikgemaakt van de taal van het land waarin het betrokken schip vaart. Bij taalproblemen moet de taal worden gebruikt van de reglementen van de rivierpolitie. Indien die reglementen niet voorhanden zijn, mag gebruik worden gemaakt van het Engels, het Frans, het Nederlands, het Duits of een andere geschikte taal.

Voor de zeevaart

Voor de communicatie tussen de scheepsstations en de vaste walstations wordt de taal gebruikt van het land waarin het vaste walstation zich bevindt ofwel het Engels.
Voor de communicatie tussen scheepsstations wordt de taal gebruikt van het land van het opgeroepen schip ofwel het Engels.

6.1.8 SPELLING

Bij moeilijkheden met de verstaanbaarheid wordt aanbevolen de over te zenden woorden te spellen overeenkomstig het onderstaande spellingsalfabet, en getallen cijfer per cijfer over te zenden.

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

Over te zenden cijfer of teken	Codewoord	Uitspraak van het codewoord (2)
0	NADAZERO	NAH-DAH-ZE-ROH
1	UNAONE	OU-NAH-OUANN
2	BISSOTWO	BIS-SO-TOU
3	TERRATHREE	TER-RAH-TRI
4	CARTEFOUR	KAR-TE-FOU-EUR
5	PANTAFIVE	PAN-TAH-FA-IF
6	SOXISIX	SOK-SI-SIKS
7	SETTESEVEN	SE-TE-SEV'N
8	OKTOEIGHT	OK-TOH-EIT
9	NOVENINE	NO-VE-NAÏ-NEU
Decimaalteken	DECIMAL	DE-SI-MAL
Punt	STOP	STOP

(1) De beklemtoonde lettergrepen zijn vet gedrukt.
(2) Alle lettergrepen zijn gelijk beklemtoond.

6.2 VOORRANG VAN VERKEER

6.2.1 VOLGORDE VAN VOORRANG VAN HET VERKEER VAN DE RADIOTELEFOONDIENST

De volgorde van voorrang van het verkeer van de radiotelefoondienst is als volgt :

1. Noodverkeer (MAYDAY);
2. Spoedverkeer (PAN PAN);
3. Veiligheidsverkeer (SECURITE);
4. Routinegesprekken.

Om de voorrang ervan te waarborgen, moeten de stations uitdrukkelijk het verkeer aankondigen dat voorrang heeft.

De indeling van een type verkeer hangt af van het soort voorval.

6.2.2 VOORBEELD

Een schip heeft bij kalm weer panne in een gebied met weinig verkeer, het zendt een veiligheidsbericht uit.

Een schip heeft panne bij windkracht 5 in een maritiem verkeersgebied, het zendt een spoedbericht uit.

Een schip heeft bij stormweer panne en loopt kans om te stranden, het zendt een noodbericht uit.

6.3 NOODVERKEER (MAYDAY)

6.3.1 DEFINITIE

Een noodbericht wordt uitgezonden in opdracht van de gezagvoerder (of schipper) wanneer het schip of een persoon in ernstig en dreigend gevaar verkeert en onmiddellijk hulp nodig heeft. Dat is ook van toepassing op gevaren aan wal.

Nood kent geen regels. Geen enkel voorschrift kan iemand verhinderen om maatregelen te nemen om mensenlevens te redden of om gevaar af te wenden.

Gedurende een noodbericht moeten de stations die er niet aan deelnemen, radiostilte in acht nemen.

6.3.2 BEGIN VAN HET NOODVERKEER

Het noodverkeer begint met de noodoproep :

- Noodsein (MAYDAY) (spreek uit "meidei") (driemaal uitgesproken)
- HIER DE
- identificatie van het station (driemaal uitgesproken)

6.3.3 DE NOODOPROEP WORDT GEVOLGD DOOR HET NOODBERICHT

- Noodsein (MAYDAY)
- HIER DE
- identificatie van het station
- positie
- aard van het noodgeval, van de verlangde hulp en informatie om het gevaar af te wenden
- alle verdere informatie die de hulpverlening zou kunnen vergemakkelijken.

De positie van het schip wordt door middel van breedte- en lengtegraad (Greenwich) overgezonden, de positie kan ook worden doorgegeven door middel van een positiebepaling en een afstand ten opzichte van een duidelijk punt.
In het geval van binnenscheepvaart worden de naam van de waterweg, het kilometerpunt en de vaarrichting vermeld.

Het noodsein wordt uitgezonden totdat een antwoord ontvangen wordt waarbij telkens een pauze gelaten wordt om de andere stations in staat te stellen te antwoorden.

Er wordt slechts op een noodsein geantwoord na volledige ontvangst van het noodbericht.

Ook al kan bij de binnenscheepvaart een noodoproep gericht zijn tot één welbepaald station, bij de zeescheepvaart volgt de identificatie van het in nood verkerend schip onmiddellijk op het noodsein.

6.3.4 ONTVANGSTMELDING VAN DE NOODOPROEP

De stations die een noodsein ontvangen van een station dat zich zonder twijfel in hun buurt bevindt, moeten de ontvangst daarvan melden.

In de gebieden die binnen het bereik van een kuststation liggen, dienen de scheepsstations echter een korte pauze te laten zodat het kuststation zijn sein kan overzenden.

Indien men een noodsein ontvangt van een station dat zich niet in de buurt bevindt, moet men een korte pauze laten zodat een dichterbij gelegen station zijn ontvangstbericht zonder storing kan verzenden.

Indien het station in nood ver verwijderd is en geen enkel ontvangstbericht ontvangen wordt, moet de procedure van MAYDAY RELAY (zie verder) worden toegepast.

Procedure

- Noodsein MAYDAY
- identificatie van het station in nood (driemaal uitgesproken)
- HIER DE
- identificatie van het station dat de ontvangst bevestigt (driemaal uitgesproken)
- ONTVANGEN
- Noodsein MAYDAY

Indien het bericht is doorgezonden door een kuststation wordt de volgende procedure toegepast

- Noodsein MAYDAY
- identificatie van het station dat het noodsein heeft doorgestuurd (driemaal uitgesproken)
- HIER DE
- identificatie van het station dat de ontvangst bevestigt (driemaal uitgesproken)
- ONTVANGEN
- Noodsein MAYDAY

Ieder station dat de ontvangst van een noodsein meldt, moet in opdracht van de gezagvoerder of van de persoon die verantwoordelijk is voor het schip zo vlug mogelijk de volgende inlichtingen geven in de aangegeven volgorde :

- identificatie van het station
- de positie
- de snelheid waarmee naar het in nood verkerende station gevaren wordt en de tijd die bij benadering nodig zal zijn om het te bereiken
- eventueel bijkomende aanwijzingen over de positie van het schip in nood.

Alvorens dat bericht over te seinen, moet het station zich ervan vergewissen dat het de uitzendingen niet zal storen van andere stations die beter geplaatst zijn om onmiddellijk hulp te bieden.

6.3.5 NOODVERKEER

Het noodverkeer omvat alle berichten in verband met onmiddellijke hulp die nodig is voor het station in nood.

Het noodsein (MAYDAY) wordt vóór iedere oproep overgestuurd.

De leiding van het noodverkeer behoort toe aan het schip in nood of aan het station dat de noodoproep heeft overgezonden, maar die leiding mag echter ook aan een ander station worden afgestaan.

6.3.6 VERZOEK OM RADIOSTILTE

Het in nood verkerende station of het station dat het noodverkeer leidt, kan het zwijgen opleggen aan een storend station door middel van het sein "SILENCE MAYDAY" ("silence meidei" uitgesproken) gevolgd door de naam van het station.

Een station dat niet aan het noodverkeer deelneemt kan het zwijgen opleggen aan een storend station door middel van het sein "SILENCE DETRESSE" gevolgd door de naam van het station.

6.3.7 BEPERKING VAN HET RADIOVERKEER TIJDENS NOODVERKEER, BEËINDIGING VAN DE NOODPROCEDURE

De toestemming voor beperkt radioverkeer wordt ingeleid door het sein "PRUDENCE".

Procedure

• Het noodsein MAYDAY • oproep “aan allen" of CQ (CHARLIE QUEBEC uitgesproken) (driemaal uitgesproken) • de woorden HIER DE (of DE uitgesproken DELTA ECHO) • de identificatie van het station dat het bericht overzendt • het uur waarop het noodbericht gegeven worden • de identificatie van het station in nood • het woord PRUDENCE

6.3.8 EINDE VAN HET NOODVERKEER

Aan het eind van de maatregelen moeten alle stations op de hoogte zijn dat de noodsituatie beëindigd is. Daartoe wordt het sein "SILENCE FINI" overgezonden.

Procedure

• Het noodsein MAYDAY • oproep “aan allen" of CQ (CHARLIE QUEBEC uitgesproken) (driemaal uitgesproken) • de woorden HIER DE (of DE uitgesproken DELTA ECHO) • de identificatie van het station dat het bericht overzendt • het uur waarop het noodbericht gegeven wordt • de identificatie van het station in nood • het woord SILENCE FINI

6.3.9 OVERZENDING VAN EEN NOODBERICHT DOOR EEN STATION DAT ZELF NIET IN NOOD VERKEERT

Dat geschiedt in de volgende gevallen :

- het in nood verkerende station is niet in staat om zelf een noodbericht te versturen;
- de gezagvoerder of de persoon die verantwoordelijk is voor het schip of het walstation is van mening dat andere hulp noodzakelijk is;
- ook al is het station niet in staat hulp te bieden, heeft het een noodbericht gehoord waarvan de ontvangst niet gemeld is.

Procedure

Het overzenden van een noodbericht door een station dat zelf niet in nood verkeert wordt voorafgegaan door het sein "MAYDAY RELAY" drie keer herhaald ("meidei rilei" uitgesproken).

• Het sein MAYDAY RELAY (driemaal uitgesproken) • de woorden HIER DE (of DE uitgesproken DELTA ECHO) • de identificatie van het station dat het bericht overzendt (driemaal uitgesproken) • het noodbericht

8.3.4 COMMUNICATIE BOORDRADIOVERKEER

Bestemming	Tot stand brengen van radioverbindingen aan boord van schepen en konvooien.
Bijzonderheid	Het gebruik van draagbare toestellen is toegestaan.
Toepassing	Simplex. Automatische reductie van het zendvermogen tot ten hoogste 1 watt.
Onderwerp van de berichten	Alleen berichten die betrekking hebben op de bescherming van mensenlevens, op de navigatie of op de veiligheid van de schepen mogen worden overgezonden.

De ontvangstmelding wordt gevolgd door het volgende bericht :

MAYDAY
OS1256
HIER DE
OTAT
Mijn positie is10 mijl west van Oostende
Mijn snelheid is 10 knopen
Mijn vermoedelijke tijd van aankomst is 15.00 lokale tijd.
OVER

Het zwijgen opleggen (het schip OPBT respecteert de radiostilte niet)

- door het leidinggevende station

MAYDAY
OPBT
HIER Oostende Radio
SILENCE MAYDAY

- door het in nood verkerende station

MAYDAY
OPBT
HIER DE OS1256
SILENCE MAYDAY

- door een ander station

MAYDAY
OPBT
SILENCE DETRESSE
IJmuiden Rescue (meeluisterend station)

Toestemming beperkt verkeer

MAYDAY
Aan alle stations, alle stations, alle stations
HIER Oostende Radio
1530 UTC
OS1256
PRUDENCE

Einde noodprocedure

MAYDAY
Aan alle stations, alle stations, alle stations
HIER Oostende Radio
1700 UTC
OS1256
SILENCE FINI

Voorbeeld van gebruik van MAYDAY RELAY

Overzending van een noodoproep waarop geen ontvangstmelding ontvangen werd.

MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY
HIER DE
OPBT OPBT OPBT
Het volgende ontvangen op kanaal 16 van OS1256 om 1200 UTC
beginnend met
MAYDAY
OS1256
52 graden 30 minuten noorderbreedte
3 graden 20 minuten oosterlengte
lek gestoten en zinkende
Volledige bemanning van twee mannen en twee vrouwen gaan in het reddingsvlot
OVER

Overzending van een noodbericht namens een ander schip

MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY
HIER DE
OPBT OPBT OPBT
MAYDAY
Omgeslagen open zeilboot
52 graden 30 minuten noorderbreedte
3 graden 20 minuten oosterlengte
Geen bemanning waargenomen
OVER

6.3.11 VOORBEELD

Het motorvrachtschip "Karin" roept het verkeersleidingsstation van Oberwesel op op kanaal 18 van het radioverkeer scheepvaartinformatie en vraagt hulp na een aanvaring :

MAYDAY MAYDAY MAYDAY
HIER
motorvrachtschip Karin motorvrachtschip Karin motorvrachtschip Karin
MAYDAY
motorvrachtschip Karin
stroomafwaarts varend nabij Mannheim kilometerpunt 424,30
ben in aanvaring gekomen met een tankschip
lading stroomt weg
brandgevaar
neem de nodige maatregelen
Over

Het verkeersleidingsstation van Oberwesel antwoordt :

MAYDAY
motorvrachtschip Karin motorvrachtschip Karin motorvrachtschip Karin
HIER DE
Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale
Bericht ontvangen MAYDAY

Het verkeersleidingsstation van Oberwesel informeert vervolgens het scheepsverkeer :

MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY
HIER DE
Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale
Aanvaring nabij Mannheim kilometerpunt 424,30 tussen motorvrachtschip Karin en een tankschip
Motortankschip verliest lading brandstof vloeit weg
Het scheepsverkeer is tot nader order onderbroken van kilometerpunt 423,00 tot kilometerpunt 431,00
Uit

Aan het einde van het noodgeval informeert het verkeersleidingsstation van Oberwesel het scheepsverkeer als volgt :

MAYDAY
Aan alle stations aan alle stations aan alle stations
HIER DE
Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale Oberwesel Revierzentrale
10 uur 15
motorvrachtschip Karin
SILENCE FINI

6.3.12 VOORBEELD

Motortankschip "Corinna" roept als volgt andere boten op op kanaal 10 van het radioverkeer schip-schip en deelt mee dat een man overboord gevallen is :

MAYDAY MAYDAY MAYDAY
HIER
motortankschip Corinna motortankschip Corinna motortankschip Corinna
MAYDAY
motortankschip Corinna
stroomafwaarts varend nabij kilometerpunt 1501,35 van de Donau
man te water
onderbreek het scheepsverkeer
verdere informatie volgen
over.

Aan het eind van het noodgeval informeert motortankschip Corinna het scheepsverkeer als volgt :

MAYDAY
Aan alle stations aan alle stations aan alle stations
HIER
motortankschip Corinna motortankschip Corinna motortankschip Corinna
10 uur 15
motortankschip Corinna
SILENCE FINI

6.4 SPOEDVERKEER

6.4.1 DEFINITIE

Een spoedsituatie is een situatie waarin berichten moeten worden overgezonden die gaan over de veiligheid van de bemanning of van het schip, zoals personen die ziek zijn zonder dat zij in levensgevaar verkeren of schade aan de boten zonder dat er dreigend gevaar is bijvoorbeeld :

- stranden zonder verlies van lading;
- gewonde of zieke aan boord;
- verzoek om sleepdienst naar aanleiding van averij (stuurwiel, machine, schroef)
- medische consultatie ;
- evacuatie om gezondheidsredenen.

Het spoedverkeer moet bij voorkeur worden uitgezonden op het radioverkeer **scheepvaartinformatie**.

6.4.2 VORM VAN DE OPROEP

De spoedoproep wordt ingeleid door het sein

PAN PAN (spreek uit "panne panne") driemaal uitgesproken HIER DE (of DE) identificatie van het oproepende schip driemaal uitgesproken het bericht

6.4.3 *VOORBEELD :*

Het motorvrachtschip "Mara" heeft medische hulp aan boord nodig (geen levensgevaar) en vraagt hulp aan het verkeersleidingsstation van Duisburg op kanaal 22 van het radioverkeer scheepvaartinformatie :

PAN PAN PAN PAN PAN PAN *Duisburg Revierzentrale Duisburg Revierzentrale Duisburg Revierzentrale* *HIER* *motorvrachtschip Mara motorvrachtschip Mara motorvrachtschip Mara* *stroomafwaarts varend nabij kilometerpunt 805,75* *vraagt medische hulp* *gewond bemanningslid, waarschijnlijk arm gebroken* *Over.*

Antwoord van het verkeersleidingsstation Duisburg :

PAN PAN PAN PAN PAN PAN
motorvrachtschip Mara motorvrachtschip Mara motorvrachtschip Mara
HIER DE
Duisburg Revierzentrale Duisburg Revierzentrale Duisburg Revierzentrale
begrepen
ik roep een ziekenwagen
ik zal u meedelen waar de ziekenwagen u opwacht
Blijf luisteren

6.5 VEILIGHEIDSVERKEER

6.5.1 DEFINITIE

Het veiligheidsbericht wordt uitgezonden in opdracht van de gezagvoerder (of schipper) om gevaar te signaleren dat te maken heeft met :
- de veiligheid van de navigatie : aantreffen van objecten die gevaarlijk zijn voor de navigatie, gebrekkige werking van lichtboeien of radiobakens;
- de meteorologie : waarschuwing voor windvlaag, storm, winden met windkracht 10 Beaufort of meer die niet in de reguliere bulletins vermeld zijn.

Indien de uitzending kort moet zijn, mag het bericht worden uitgezonden op het internationale oproep- en noodkanaal. Er wordt echter aangeraden een werkfrequentie aan te geven over het algemeen schip-schip, waarop het bericht zal worden overgezonden zodat de oproep- en noodfrequentie niet bezet wordt.

In tegenstelling tot nood- en spoedberichten, vergt het veiligheidsbericht geen antwoord.

6.5.2 VORM VAN DE OPROEP

De oproep moet de volgende vorm in acht nemen :

SECURITE SECURITE SECURITE
HIER DE (of DE)
identificatie van het oproepende schip
het bericht

6.5.3 VOORBEELD

Dordrecht verkeerspost waarschuwt de navigatie op het opgelegde kanaal 19 van het radioverkeer scheepvaartinformatie over dikke mist op de Oude Maas in de sector van Dordrecht :

SECURITE SECURITE SECURITE
Aan alle scheepsstations aan alle scheepsstations aan alle scheepsstations
HIER DE
Dordrecht verkeerspost Dordrecht verkeerspost Dordrecht verkeerspost
Dichte mist in de sector van Dordrecht op de Oude Maas
Zicht ongeveer 50 m
Uit

6.5.4 VOORBEELD

Schip OS1256 wil een container op drift signaleren

SECURITE SECURITE SECURITE
HIER DE
OS1256 OS1256 OS1256
Luister voor mijn veiligheidsbericht op kanaal 8

Vervolg van het bericht op kanaal 8

SECURITE SECURITE SECURITE
HIER DE
OS1256 OS1256 OS1256
SECURITE CONTAINER
Container in positie 51 graden 55 minuten noorderbreedte en 2 graden 40 minuten oosterlengte
Drijft naar het zuiden met een snelheid van één knoop
21 januari 1500 UTC
UIT

6.6 ROUTINEVERKEER

6.6.1 VORM VAN DE OPROEP

De oproep wordt als volgt gevormd :

• ten hoogste driemaal de identificatie van het opgeroepen station;
• de woorden "HIER DE" (of DE gespeld met behulp van de codewoorden DELTA ECHO in geval van taalmoeilijkheden);
• ten hoogste driemaal de identificatie van het oproepende station.

De roepnamen kunnen ook bestaan uit groepen van schepen "aan de stroomafwaarts varenden", "aan de stroomopwaarts varenden", "aan alle schepen" of andere omschrijvingen.

6.6.2 VORM VAN HET ANTWOORD OP DE OPROEP

Het antwoord op de oproep wordt als volgt gevormd :

• ten hoogste driemaal de identificatie van het opgeroepen station;
• de woorden "HIER DE" (of DE gespeld met behulp van de codewoorden DELTA ECHO in geval van taalmoeilijkheden);
• ten hoogste driemaal de identificatie van het oproepende station.

Na het tot stand komen van het contact mag de naam van het station slechts éénmaal worden uitgesproken.
Krachtens internationale voorschriften dient voor walstations eerst de naam van de plaats te worden vermeld en vervolgens de dienst, bijvoorbeeld "Koblenz Schleuse" (Koblenz Sluis) of Oostende Radio.

Om de identificatie te versterken, kan de roepnaam van de oproeper aan de naam van het station worden toegevoegd.

6.6.3 VOORBEELD 1

Richting schip-wal en schip-schip	**Richting wal-schip**
- Naam van het walstation of van het scheepsstation	- Naam van het opgeroepen schip of AAN ALLE SCHEEPSSTATIONS
- HIER DE	- HIER DE
- Type van het schip	- Naam van het walstation
- Naam van het schip	- Onderwerp van het gesprek
- Vaarrichting (in voorkomend geval niet onontbeerlijk in de havens)	
- Positie van het schip	
- Onderwerp van het gesprek	

6.6.4 VOORBEELD 2

Het motortankschip "Sylvia" wint inlichtingen in op kanaal 22 nabij de sluis van Birsfelden om te weten of de stroomopwaartse toegang tot de schutkolk vrij is :

Birsfelden Schleuse (hoogstens driemaal)
HIER
motortankschip Sylvia (hoogstens driemaal)
geladen, stroomafwaarts varend nabij Grenzach
de stroomopwaartse toegang tot de schutkolk is vrij
Over.

De sluis van Birsfelden antwoordt als volgt :

Sylvia (hoogstens driemaal)
HIER DE
Birsfelden Schleuse (hoogstens driemaal)
de toegang is vrij
Over.

Ontvangstmelding van het scheepsstation :

Birsfelden Schleuse
HIER DE
Sylvia
begrepen
de toegang is vrij
Bedankt uit.

6.6.5 VOORBEELD 3

Het motorvrachtschip "Nora" informeert de sluis van Anderlecht op kanaal 20 over een losgeslagen boei :

Anderlechtsluis (hoogstens driemaal)
HIER
motorvrachtschip Nora (hoogstens driemaal)
stroomafwaarts varend nabij kilometerpunt 4
Ik heb scheepvaartinformatie voor u
Over.

De sluis van Straatsburg antwoordt als volgt :

Nora (hoogstens driemaal)
HIER DE
Anderlechtsluis (hoogstens driemaal)
Ik ben klaar
Over.

Antwoord van het schip :

Anderlechtsluis HIER DE
Nora
Losgeslagen boei
Nabij kilometerpunt 4, linkeroever
over.

Antwoord van de sluis van Anderlecht :

Nora
HIER DE
Anderlechtsluis Begrepen, losgeslagen boei
Nabij kilometerpunt 4, linkeroever
Bedankt
Over

6.6.6 VOORBEELD 4

De sluis van Hasselt stuurt een bericht op kanaal 20 :

Aan alle scheepsstations (hoogstens driemaal)
HIER
Hasselt sluis (hoogstens driemaal)
Op het Albertkanaal zal om 18.30 uur een sportmanifestatie plaatsvinden stroomafwaarts van de sluis. De navigatie zal van 18.00 uur tot 20.00 uur onderbroken zijn.
Over

6.6.7 VOORBEELD 5

Het motortankschip "Britta" verlaat de Main en vraagt vervolgens op kanaal 10 of er navigatie is op de Rijn :

Aan alle scheepsstations in de sector van de monding van de Main (hoogstens driemaal)
HIER DE
Motortankschip Britta (hoogstens driemaal)
Stroomafwaarts varend op de Main op ongeveer 1 km vóór de monding
Wil de Rijn opvaren
Zijn er opvarenden of afvarenden in de buurt
Over

Het motorvrachtschip "Tanja" antwoordt als volgt :

Motortankschip Britta (hoogstens driemaal)
HIER
motorvrachtschip Tanja (hoogstens driemaal)
stroomopwaarts varend op 500 m stroomafwaarts van de monding van de Main
geen andere navigatie
Over.

Het motortankschip Britta meldt de ontvangst als volgt :

motorvrachtschip Tanja (hoogstens driemaal)
HIER
motortankschip Britta
begrepen, bedankt
Goede vaart
Uit.

6.7 TESTUITZENDINGEN

6.7.1 DEFINITIE

Die gesprekken horen niet thuis in het gewone verkeer. Daarom mogen die tests maar worden uitgevoerd wanneer geen andere communicatie aan de gang is.
Wanneer het voor een station noodzakelijk is om testsignalen uit te zenden, moeten die tot een minimum worden beperkt en mogen die niet langer duren dan 10 seconden. De signalen moeten de naam van het station bevatten, gevolgd door de woorden "voor test". De naam van het station en de woorden « voor test » moeten traag en duidelijk worden uitgesproken.

6.7.2 VOORBEELD

Oostende Radio Oostende Radio
HIER
OS1256
Voor test
Over

Oostende Radio antwoordt

OS1256
HIER Oostende Radio
Ik ontvang u luid en duidelijk
Over

Het gesprek wordt als volgt beëindigd

Hier OS1256
Bedankt
Uit

7 SPECIFIEKE COMMUNICATIEPROCEDURES OP DE ZEEWATEREN

7.1 WACHT

7.1.1 ONDERWORPEN EN NIET-ONDERWORPEN SCHEPEN

Een onderworpen schip is een schip waarop een radiocommunicatiestation verplicht is.

7.1.2 KANAAL 16

Kanaal 16 is de internationale oproep- en noodfrequentie voor ultrakortegolfradiotelefonie.

Onderworpen schepen houden permanent wacht op kanaal 16. Voor de overige schepen is de wacht op kanaal 16 niet verplicht. Er wordt echter aangeraden dit zoveel mogelijk te doen door het dual-watchsysteem in te schakelen (dat systeem is verboden in de binnenvaart).
Met dat systeem gaat het toestel om de 2,5 seconden gedurende enkele honderdsten van een seconde op kanaal 16 staan, ongeacht de afstelling van het toestel. Indien een uitzending wordt gevonden, blijft het toestel op kanaal 16 staan zolang die uitzending duurt.

7.1.3 REDDINGSCOÖRDINATIECENTRUM

Die centra houden permanent de wacht op kanaal 16.

7.2 OPENBAAR RADIOVERKEER

Steeds minder stations bieden diensten voor openbaar radioverkeer aan. In België biedt Oostende Radio die dienst nog altijd aan. Om tot die dienst toegang te krijgen, moet een abonnement worden genomen bij een verrekeningsautoriteit. Die instantie wordt geïdentificeerd door een code (AAIC), die bij elke communicatie moet worden opgegeven.

Voorbeeld van radioverkeer

Oostende Radio Oostende Radio
HIER
OS1256 OS1256
Op kanaal 27
Over

OS1256
HIER Oostende Radio
Wat is uw positie
Over

Oostende Radio
HIER
OS1256
Mijn positie is 3 mijl west van Nieuwpoort
Over

OS1256
HIER Oostende Radio
Kanaal 85 vrijmaken
Over

HIER
OS1256
Ik maak kanaal 85 vrij

Oostende Radio
HIER
OS1256
Op kanaal 85
Mijn identificatiecode is bravo-echo-two -one
Ik wil een verbinding met 0015551256
Over

OS1256 goed ontvangen, blijf luisteren

OS1256
HIER Oostende Radio
U kunt spreken
Over

De verbinding wordt tot stand gebracht (aangezien het een simplexverbinding betreft, wordt aangeraden om tijdens het gesprek de woorden OVER en UIT te gebruiken)

8 SPECIFIEKE COMMUNICATIEPROCEDURES OP DE BINNENWATEREN

8.1 ALGEMEEN

De volgende landen hebben een akkoord ondertekend tot reglementering van de radiotelefoondienst op de binnenwateren : België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Moldavië, Nederland, Oostenrijk, Polen, Roemenië, de Slowaakse Republiek, de Tsjechische Republiek, Joegoslavië en Zwitserland.

8.2 INSTALLATIE

De antennes moeten verticaal zijn en vrij staan. Zij moeten geïnstalleerd zijn op minstens 4 m afstand van elke omvangrijke metalen massa die ze in hoogte overtreft. Het hoogste punt van de antenne mag niet hoger reiken dan 12 m boven het uitwateringsmerk van het schip.

8.3 VHF-COMMUNICATIE OP DE BINNENWATEREN

De binnenvaartdienst omvat vijf soorten communicaties die hieronder worden beschreven. De oproep van een mobiel station of walstation gebeurt op het eerste kanaal (oproepkanaal) van het net waarop de communicatie wordt aangevraagd.
De radiotelefoondienst op zee en op de binnenwateren maakt het mogelijk voor bepaalde doeleinden radiocommunicatieverbindingen op kanalen tot stand te brengen volgens een gebruiksmethode die vooraf is afgesproken. De radiotelefonie voor de binnenvaart omvat vijf soorten communicaties:

- schip-schip,
- scheepvaartinformatie,
- schip-havenautoriteiten,
- boordradioverkeer,
- openbaar radioverkeer (niet-verplichte dienst).

8.3.1 COMMUNICATIE SCHIP-SCHIP

Bestemming	Tot stand brengen van radioverbindingen tussen scheepsstations, bijvoorbeeld voor het bepalen van de te volgen koers.
Bijzonderheid	Informatie van sociale en privé-aard is enkel toegestaan op kanaal 77.
Toepassing	Simplex. Automatische reductie van het zendvermogen tot ten hoogste 1 watt.
Onderwerp van de berichten	Alleen berichten die betrekking hebben op de bescherming van mensenlevens, op de navigatie of op de veiligheid van de schepen mogen worden overgezonden.

8.3.2 COMMUNICATIE SCHEEPVAARTINFORMATIE

Bestemming	Tot stand brengen van radioverbindingen tussen scheepsstations en walstations van de autoriteiten die belast zijn met de exploitatie van de waterwegen, bijvoorbeeld voor de uitwisseling van inlichtingen over de staat van de waterwegen, de advisering en oriëntering van het verkeer.
Bijzonderheid	In België en Nederland mag dat netwerk maar worden geëxploiteerd met een uitgangsvermogen van ten hoogste 1 watt.
Toepassing	Duplex, semi-duplex, enkel voor scheepsstations, of simplex.
Onderwerp van de berichten	Alleen berichten die betrekking hebben op de bescherming van mensenlevens, op de navigatie of op de veiligheid van de schepen mogen worden overgezonden.

8.3.3 COMMUNICATIE SCHIP-HAVENAUTORITEITEN

Bestemming	Tot stand brengen van radioverbindingen tussen scheepsstations en walstations van de havenautoriteiten, bijvoorbeeld voor de toewijzing van aanlegplaatsen, voor de navigatie in havens.
Toepassing	Simplex. Automatische reductie van het zendvermogen tot ten hoogste 1 watt.
Onderwerp van de berichten	Alleen berichten die betrekking hebben op de bescherming van mensenlevens, op de navigatie of op de veiligheid van de schepen mogen worden overgezonden.

8.3.4 COMMUNICATIE BOORDRADIOVERKEER

Bestemming	Tot stand brengen van radioverbindingen aan boord van schepen en konvooien.
Bijzonderheid	Het gebruik van draagbare toestellen is toegestaan.
Toepassing	Simplex. Automatische reductie van het zendvermogen tot ten hoogste 1 watt.
Onderwerp van de berichten	Alleen berichten die betrekking hebben op de bescherming van mensenlevens, op de navigatie of op de veiligheid van de schepen mogen worden overgezonden.

8.4 ATIS

ATIS staat voor Automatic Transmitter Identification System. Het gebruik van ATIS is verplicht op de binnenwateren van de landen die de Regionale Overeenkomst betreffende de radiodienst op de binnenwateren hebben ondertekend te Bazel op 6 april 2000.

Alle scheepsradiotelefooninstallaties en alle draagbare toestellen aan boord moeten uitgerust zijn met een coderingsinstallatie voor het uitzenden van het ATIS-signaal. Het ATIS-signaal wordt automatisch uitgezonden op alle aangesloten kanalen nadat de zendknop is losgelaten. De ATIS-installatie genereert automatisch het identificatiesignaal van het station. Dat signaal wordt op het einde van elke uitzending overgezonden (loslaten van de zendknop). Bij lange uitzendingen wordt het ATIS-signaal om de vijf minuten overgezonden.

Indien de installatie voorzien is van digitale selectieve oproep (DSC), wordt het ATIS-signaal niet overgezonden tijdens een DSC-oproep (ter herinnering: voor het gebruik van dergelijke apparatuur is een GMDSS-certificaat vereist).

De ATIS-inrichting heeft geen invloed op de communicatie, noch op de navigatiesystemen.

Indien de ATIS-inrichting gescheiden is van de zendinstallatie, moet die daarop worden aangesloten via een elektrische aansluiting die tegen stroomonderbreking beveiligd is. Akoestische of soortgelijke verbindingen zijn niet toegestaan.
Voor de operator is het niet mogelijk om de ATIS-inrichting af te koppelen of te herprogrammeren.

In bijlage 4 wordt de samenstelling van de ATIS-code gegeven, alsook een overzicht van de belangrijkste waterwegen in België waar ATIS verplicht is.
Voor de andere landen die het Regionaal Akkoord met betrekking tot de radiotelefoondienst voor de binnenvaart hebben ondertekend, gelden andere regels. Hiervoor dient men zich te wenden tot de verantwoordelijke Administratie in het desbetreffend land.

8.5 AUTOMATISCHE REDUCTIE VAN HET VERMOGEN

Het uitgangsvermogen van het radiotelefoontoestel moet automatisch tot een waarde tussen 0,5 watt en 1 watt worden gereduceerd, wanneer een van de kanalen van het radioverkeer: schip-schip, schip-havenautoriteiten en boordradioverkeer ingeschakeld is.

8.6 REGISTRATIEMOGELIJKHEDEN

Ten behoeve van documentatie mogen gesprekken door de walstations worden geregistreerd.

8.7 VERPLICHTING TOT CERTIFICAAT VAN OPERATOR

Het volgen van of toezicht op een scheepsstation mag maar gebeuren door een persoon die houder is van een certificaat van radio-operator voor de radiotelefoondienst op de binnenwateren of van een certificaat van radiotelefonist dat de houder ervan de toestemming verleent een scheepsstation te gebruiken. De details worden geregeld in de nationale voorschriften.
Certificaten van operator die worden afgegeven op grond van die voorschriften, worden door alle besturen erkend.

8.8 DEELNAME AAN MARITIEME RADIOTELEFOONDIENSTEN

Maritieme radiotelefoondienst op ultrakorte golven.
Scheepsstations van de radiotelefoondienst op de binnenvaart mogen deelnemen aan de maritieme radiotelefoondienst op ultrakorte golven. Wegens de automatische vermogensreductie op sommige kanalen, kunnen zich van geval tot geval problemen voordoen in het radioverkeer.
Andere voorschriften gelden voor radiotelefonische installaties van de radiotelefoondienst op de binnenvaart die uitgerust zijn voor de exploitatie van GMDSS, om op maritieme waterwegen te kunnen worden gebruikt.
In sommige gevallen moeten binnenschepen met GMDSS uitgerust zijn.
Dit is mogelijk door
• de aankoop van een goedgekeurd scheepsstation voor radiotelefonie via ultrakorte golven dat uitgerust is met "K 70 GMDSS" of
• de toegestane omvorming van het bestaande scheepsstation, door het uit te rusten met "K 70 GMDSS".
Voor de bediening van radiotelefoonstations die uitgerust zijn met GMDSS zijn andere certificaten nodig.

8.9 GEBRUIK VAN MARITIEME RADIOTELEFOONSTATIONS OP HET RADIOTELEFOONNETWERK VAN DE BINNENVAART

Maritieme radiotelefoonstations mogen niet worden geëxploiteerd op het schip-schip radioverkeer van de radiotelefoondienst op de binnenvaart.
Zij kunnen wel deelnemen aan de radiotelefoondienst op de binnenvaart op het radioverkeer scheepvaartinformatie en schip-havenautoriteiten. Ze moeten dan evenwel met het ATIS-signaal uitgerust zijn.

9 GLOSSARIUM

Accounting Authority Identification Code (AAIC)
Identificatiecode voor verrekeningsinstanties
Die code identificeert de erkende openbare of privé-instantie die belast is met de boekhouding voor de regeling van maritieme internationale rekeningen. De code wordt meegedeeld aan de operator van een station die een radioverbinding tot stand brengt.

AIS (Automatic identification system)
radioplaatsbepalingssysteem waarmee de positie van een schip (GPS-opneming) kan worden overgezonden naar een radarsysteem aan boord van een schip of aan wal.

ATIS (Automatic Transmitter Identification System)
Systeem voor automatische identificatie van radiozenders op schepen.

Binnenvaart
geldig op de binnenwateren.

Boordradioverkeer
Radioverkeer aan boord van een schip of radioverkeer tussen een groep van gesleepte of voortgeduwde schepen, alsook radioverkeer voor het geven van instructies betreffende het behandelen van de trossen en het vastmeren.

GMDSS
Global Maritime Distress and Safety System
Wereldwijd maritiem nood- en veiligheidssysteem.

Maritieme dienst voor radiotelefonie
Mobiele dienst voor radiotelefonie tussen kuststations en scheepsstations of tussen scheepsstations.

Openbaar radioverkeer
Radioverbinding tussen de scheepsstations en de nationale openbare telecommunicatienetwerken.

Oproepprocedure
Procedure voor het tot stand brengen van radiocommunicatieverbindingen.

Radio-installatie
Een radiotelefoonstation aan boord van een schip dat uit verschillende zendtoestellen kan bestaan.

Radiotelefonie voor de binnenvaart
Internationale dienst voor mobiele VHF- en UHF-radiotelefonie op de binnenwateren.

Radioverkeer Scheepvaartinformatie
Radioverbinding tussen scheepsstations en stations van autoriteiten die bevoegd zijn voor de diensten op de binnenwateren. De stations van de bovenbedoelde autoriteiten kunnen vaste walstations of mobiele stations zijn.

Radioverkeer Schip-havenautoriteit
Radioverbinding tussen scheepsstations en stations van de autoriteiten die bevoegd zijn voor de diensten van de binnenhavens. De stations van de vermelde autoriteiten zouden indien mogelijk walstations moeten zijn.

Roepnaam
Elk schip dat deelneemt aan de radiotelefoondienst op zee of op de binnenwateren beschikt over een roepnaam. Die roepnaam is enig in de wereld.

Scheepsstation
Mobiel radiotelefoniestation voor de binnenvaart of zeevaart dat geïnstalleerd is aan boord van een schip dat niet permanent aangemeerd is.

Schijnbaar uitgestraald vermogen
door de antenne uitgestraald vermogen.

Schip-schip radioverkeer
Radioverbindingen uitgewisseld tussen scheepsstations.

Verkeerscentrum
Centrum dat met name de oproepen van de maritieme navigatie ontvangt..

Verkeerspost
Centrale in Nederland en Zwitserland die meer bepaald de oproepen ontvangt die van de schepen afkomstig zijn (bijvoorbeeld noodoproepen) en die de schepen informeert over de toestand van de waterweg.
Het verkeer kan ook door de verkeerspost geleid worden.

Zeevaart
geldig in de gebieden waar het zeevaartreglement van toepassing is.

Zenderuitgangsvermogen
vermogen van de zender gemeten aan de antenneaansluiting.

10 BIJLAGEN

BIJLAGE 1 : WETGEVING EN REGLEMENTERING

Internationale instanties en reglementen

Conventie van de Internationale Telecommunicatie Unie (BS 13-11-1999).
Radioreglement (RR), Genève 2001.
SOLAS, het Internationale Verdrag betreffende de veiligheid van mensenlevens op zee, (Londen 1974).
Regionaal Akkoord met betrekking tot de radiotelefoondienst voor de binnenvaart (Bazel, 6-4-2000).
Richtlijn 1999/5/EG
Richtlijn 96/98/EG-beschikking 2000/637/EG

Nationale wetgeving

Wet van 30-7-1979 betreffende de radioberichtgeving

Artikel 3, §1
Niemand mag in het Rijk noch aan boord van een zeeschip, een binnenschip, een luchtvaartuig of enige andere drager onderworpen aan het Belgisch recht, een zend- of ontvangtoestel voor radioverbinding houden, of een station of een net voor radioverbinding aanleggen en doen werken zonder schriftelijke vergunning van de minister. Deze vergunning is persoonlijk en kan worden ingetrokken.

Artikel 4
Niemand mag in het Rijk, noch aan boord van een zeeschip, een binnenschip, een luchtvaartuig of enige andere drager onderworpen aan het Belgisch recht:
a) radioverbindingen uitzenden of trachten uit te zenden die de eerbied voor de wetten, de veiligheid van de Staat, de openbare orde of de goede zeden aantasten of een belediging uitmaken jegens een vreemde Staat;
b) valse of bedrieglijke alarm-, spoed- of noodseinen of noodoproepen uitzenden of trachten uit te zenden;
c) andere radioverbindingen dan die bedoeld in artikel 314bis van het Strafwetboek en die niet voor hem bestemd zijn, opvangen of trachten op te vangen. Indien zulke verbindingen onopzettelijk worden ontvangen, mogen zij noch weergegeven, noch aan derden medegedeeld, noch voor enig doeleinde worden gebruikt en zelfs aan hun bestaan mag geen bekendheid worden gegeven, behalve in de gevallen door de wet opgelegd of toegestaan.

Artikel 15, §1

Inbreuk op de artikelen 3 en 4 van deze wet en van de ter uitvoering van artikel 13 genomen besluiten wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van tweehonderd tot tweeduizend euro of met één van die straffen alleen.

Het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende het zeevaartinspectiereglement ;
Het koninklijk besluit van 20 september 1978 tot vaststelling van de hoofdtarieven voor telecommunicatie en van de tarieven voor de schouwing van de radio-installatie van rijnaken en binnenvaartuigen ;
Het koninklijk besluit van 26 september 2000 betreffende radio- en eindapparatuur en de erkenning van hun conformiteit.

BIJLAGE 2 : TOEWIJZING VAN DE VHF-KANALEN IN DE ZEEVAART.

Kanaal-nummers	Opmer-kingen	Zendfrequenties (MHz)		Schip-schip	Havenverkeer en beweging van de schepen		Openbare berichten-wisseling
		Scheeps-stations	Kust-stations		Een frequentie	Twee frequenties	
60		156,025	160,625			x	x
01		156,050	160,650			x	x
61		156,075	160,675			x	x
02		156,100	160,700			x	x
62		156,125	160,725			x	x
03		156,150	160,750			x	x
63		156,175	160,775			x	x
04		156,200	160,800			x	x
64		156,225	160,825			x	x
05		156,250	160,850			x	x
65		156,275	160,875			x	x
06		156,300		x			
66		156,325	160,925			x	x
07		156,350	160,950			x	x
67		156,375	156,375	x	x		
08		156,400		x			
68		156,425	156,425		x		
09		156,450	156,450	x	x		
69		156,475	156,475	x	x		
10		156,500	156,500	x	x		
70	b)	156,525	156,525	Digitale selectieve oproep voor nood, veiligheid en gewoon verkeer (DSC)			
11		156,550	156,550	x			
71		156,575	156,575		x		
12		156,600	156,600		x		
72		156,625		x			
13	c)	156,650	156,650	x	x		
73		156,675	156,675	x	x		
14		156,700	156,700		x		
74		156,725	156,725		x		
15	a)	156,750	156,750	x	x		
75	e)	156,775			x		
16		156,800	156,800	NOOD, VEILIGHEID EN OPROEP			
76	e)	156,825			x		
17	a)	156,850	156,850	x	x		
77		156,875		x			
18		156,900	161,500		x	x	x
78		156,925	161,525			x	x
19		156,950	161,550			x	x
79		156,975	161,575			x	x
20		157,000	161,600			x	x
80		157,025	161,625			x	x
21		157,050	161,650			x	x
81		157,075	161,675			x	x
22		157,100	161,700			x	x
82		157,125	161,725		x	x	x
23		157,150	161,750			x	x
83		157,175	161,775		x	x	x

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

a) De kanalen 15 en 17 mogen ook worden gebruikt voor intern verkeer aan boord van schepen op voorwaarde dat het schijnbaar uitgestraald vermogen niet meer bedraagt dan 1 W, en binnen de grenzen van de nationale reglementering van het betrokken bestuur wanneer die kanalen in de territoriale wateren worden gebruikt.
b) Kanaal 70 mag uitsluitend worden gebruikt voor nood- en veiligheidsverkeer, en voor digital selective calling.
c) Kanaal 13 is over de hele wereld voorbehouden voor radioverkeer voor de veiligheid van de scheepvaart, hoofdzakelijk voor radioverkeer tussen schepen in verband met de veiligheid van de scheepvaart. Het mag ook worden gebruikt voor de diensten voor de beweging van de schepen en havenverrichtingen, onder voorbehoud van de nationale reglementen van de betrokken besturen.
d) Deze kanalen (AIS 1 en AIS 2) zullen worden gebruikt voor een automatisch systeem voor de identificatie van en toezicht op schepen, dat wereldwijd in volle zee kan worden ingezet, tenzij daartoe op regionaal niveau andere frequenties toegewezen zijn.
e) Het gebruik van die kanalen (75 en 76) zou beperkt moeten blijven tot radioverkeer in verband met de scheepvaart en alle voorzorgsmaatregelen zouden moeten worden genomen om te vermijden dat kanaal 16 schadelijke storing ondervindt, bijv. door het zendvermogen te beperken tot 1 W of door geografische scheiding.

BIJLAGE 3 : TOEWIJZING VAN DE VHF-KANALEN IN DE BINNENVAART.

Kanaal	Specifieke aantekenin-gen	Zend-frequenties (MHz)		Schip-schip	Schip–havenautoriteit	Scheep-vaartinformatie
		scheeps -station	wal-station			
60	a)	156,025	160,625			X
01	a)	156,050	160,650			X
61	a)	156,075	160,675			X
02	a)	156,100	160,700			X
62	a)	156,125	160,725			X
03	a)	156,150	160,750			X
63	a)	156,175	160,775			X
04	a)	156,200	160,800			X
64	a)	156,225	160,825			X
05	a)	156,250	160,850			X
65	a)	156,275	160,875			X
06	a)b)	156,300	156,300	X		
66	a)	156,325	160,925			X
07	a)	156,350	160,950			X
67	a)c)	156,375	156,375			X
08	a)q)	156,400	156,400	X		
68	a)	156,425	156,425			X
09	a)b)d)	156,450	156,450			X
69	a)	156,475	156,475			X
10	e)	156,500	156,500	X		
70	a)	156,525	156,525	VERBODEN (moet worden geblokkeerd)		
11		156,550	156,550	X		
71		156,575	156,575	X		
12		156,600	156,600	X		
72	a)r)	156,625	156,625	X		
13	f)	156,650	156,650	X		
73	f)g)	156,675	156,675			X
14	q)	156,700	156,700		X	
74	a)	156,725	156,725		X	
15	h)	156,750	156,750			
75	o)	156,775	156,775		X	
16	i)	156,800	156,800			
76	j)d)o)	156,825	156,825			X
17	h)	156,850	156,850			
77	a)k)	156,875	156,875	X		
18		156,900	161,500		X	
78		156,925	161,525		X	
19		156,950	161,550		X	
79	a)	156,975	161,575			X
20		157,000	161,600		X	
80		157,025	161,625		X	
21	a)	157,050	161,650			X
81	a)	157,075	161,675			X
22		157,100	161,700		X	
82	l)m)	157,125	161,725			X
23	m)	157,150	161,750			X
83	a)m)	157,175	161,775			X
24	m)	157,200	161,800			X

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

1.1 Algemene opmerkingen in verband met tabel 1

1.1.1 De kanalen van het radioverkeer: schip-schip en schip-havenautoriteit kunnen ook worden gebruikt door de systemen voor de verkeersveiligheid.

1.1.2 In sommige landen worden een aantal kanalen gebruikt voor een andere verbindingen of een andere radiodienst. Die landen zijn Oostenrijk, Bulgarije, Kroatië, Hongarije, Moldavië, Roemenië, de Russische Federatie, de Slowaakse Republiek, de Tsjechische Republiek (met uitzondering van de kanalen 08, 09, 72, 74 en 86), Oekraïne en de Federatieve Republiek Joegoslavië. De betrokken besturen zouden alles in het werk moeten stellen om die kanalen zo snel mogelijk beschikbaar te stellen voor de radiotelefoondienst op de binnenwateren en voor de juiste radioverbinding.

1.2 Uitleg bij de specifieke aantekeningen van tabel 1

a) In de landen die vermeld zijn in 1.1.2 is het streng verboden dat kanaal te gebruiken.

b) Dat kanaal mag op de Rijn niet worden gebruikt tussen km 150 en km 350.

c) In Nederland wordt dat kanaal gebruikt voor het verkeer ter plekke bij veiligheidsoperaties op de Noordzee, het IJsselmeer, de Waddenzee, de Oosterschelde en de Westerschelde.

d) Dat kanaal mag ook worden gebruikt voor het loodsen, het aanmeren, het slepen en andere nautische doeleinden.

e) Dat kanaal is het eerste schip-schipkanaal, behalve indien de bevoegde overheid een ander kanaal heeft toegewezen.

In de landen vermeld in 1.1.2 kan het uitgangsvermogen tot 1 januari 2005 worden afgesteld tussen 6 en 25 watt.

f) In de landen vermeld in 1.1.2 wordt dat kanaal gebruikt voor het radioverkeer schip-havenautoriteiten.

g) In Nederland wordt dat kanaal door de nationale kustwacht gebruikt voor het uitwisselen van berichten in geval van olievervuiling op de Noordzee en voor veiligheidsberichten op de Noordzee, het IJsselmeer, de Waddenzee, de Oosterschelde en de Westerschelde.

h) Dat kanaal mag enkel voor het boordradioverkeer worden gebruikt.

i) Dit kanaal mag uitsluitend worden gebruikt voor het verkeer tussen schepen op zee en de kuststations die deelnemen aan het nood- en veiligheidsverkeer in zeegebieden.

In de landen vermeld in 1.1.2 mag dat kanaal enkel worden gebruikt voor noodsituaties, veiligheid en oproepen.

BIJLAGE 4 : ATIS.

Vorming van de ATIS-code

De ATIS-code wordt als volgt samengesteld :

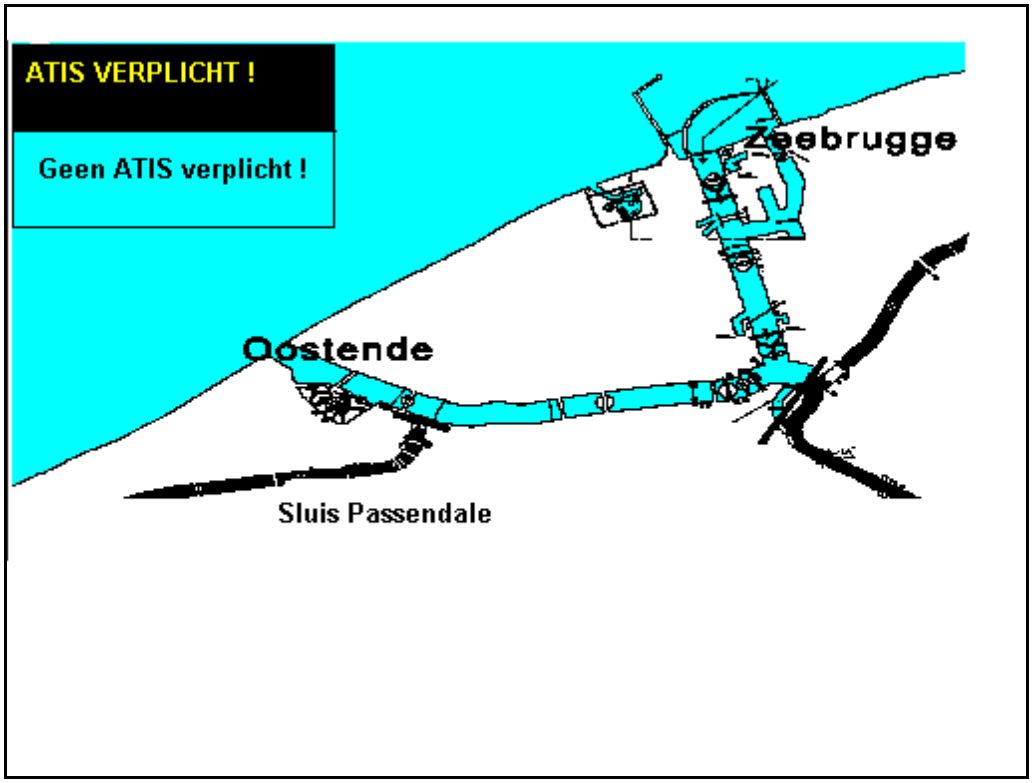
Z MID X1 X2 X3 X4 X5 X6

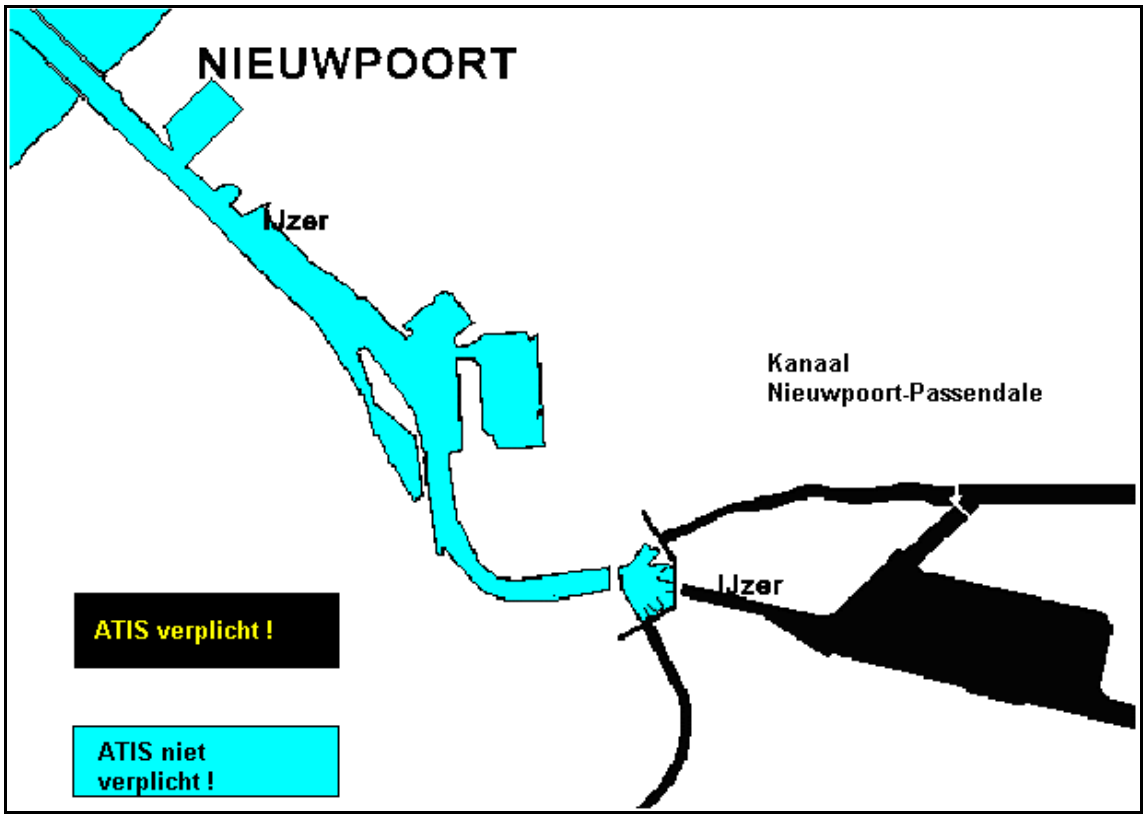
- waarbij Z staat voor cijfer 9 en alleen op de binnenwateren mag worden gebruikt;
- MID staat voor de maritieme identificatiecijfers van ieder land (België 205)
- X1 tot X6 staan voor de roepnaam.
  - X1 en X2 vormen een nummer dat voor de tweede letter van de roepnaam staat ; 01 staat voor de letter A, 02 voor de letter B, enz.
  - X3 tot X6 zijn de cijfers van de roepnaam (de eerste letter van de roepnaam wordt niet gebruikt)

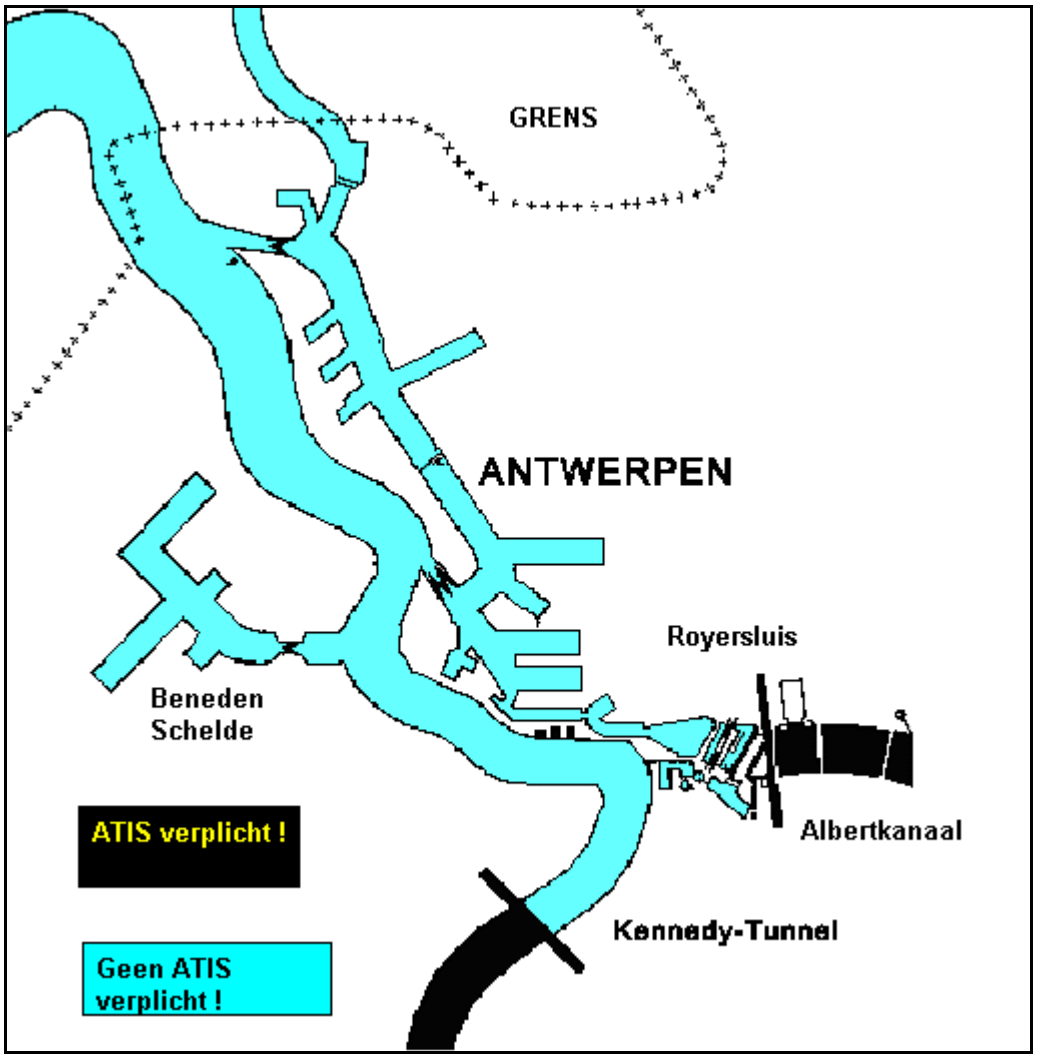
Voorbeeld

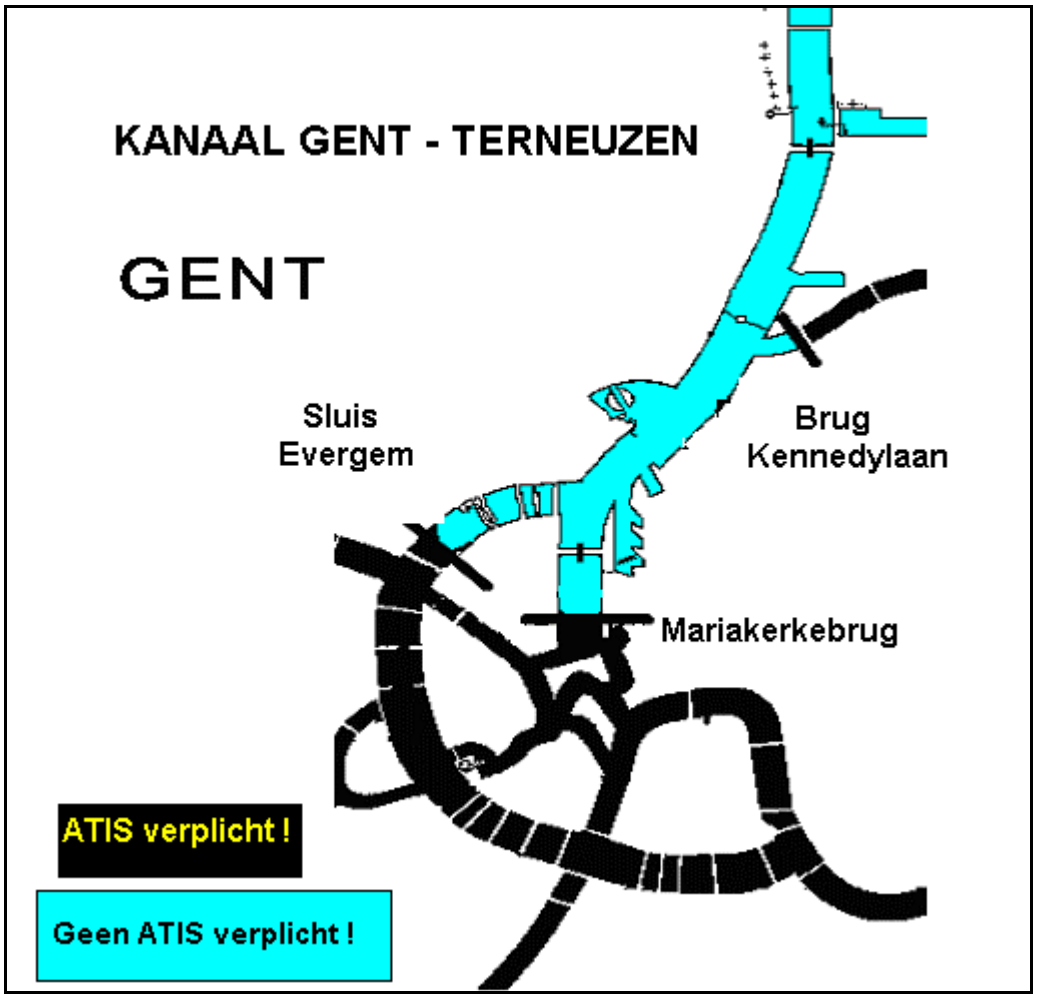
Een schip met roepnaam OS-2563 zal als ATIS-code 9 205 19 2563 hebben.

Navigatiegebieden waar ATIS verplicht is




NIEUWPOORT
IJzer
Kanaal
Nieuwpoort-Passendale
IJzer
ATIS verplicht !
ATIS niet
verplicht !


GRENS
ANTWERPEN
Royersluis
Beneden
Schelde
ATIS verplicht !
Albertkanaal
Kennedy-Tunnel
Geen ATIS
verplicht !


KANAAL GENT - TERNEUZEN
GENT
Sluis
Evergem
Brug
Kennedylaan
Mariakerkebrug
ATIS verplicht !
Geen ATIS verplicht !

11 INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 2

2 ALGEMEEN 2

2.1 De radiotelefoondiensten op zee en op de Binnen-wateren 2

2.2 Belgische en internationale wetgeving 3
2.2.1 Gezag en verantwoordelijkheden 3
2.2.2 Exploitatievergunning 3
2.2.3 Certificaat 4
2.2.4 Het Examen 4
2.2.5 Controle 4
2.2.6 Sancties 5
2.2.7 Geheimhouding van de communicatie 5

3 APPARATUUR(Technische karakteristieken) 6

3.1 Vermogen 6
3.1.1 Vaste VHF-apparatuur 6
3.1.2 Vermogensreductie 6
3.1.3 Draagbare VHF-apparatuur (portofoon) 6

3.2 Dual Watch 6

3.3 GSM 6

3.4 Portofoon 7

3.5 Conformiteit 8

3.6 Frequenties-kanalen 9

4 SPECIFIEKE KANALEN IN DE VHF-BAND (Zeevaart) 10

5 SPECIFIEKE KANALEN IN DE VHF-BAND (Binnenvaart) 12

6 GEBRUIK VAN VHF 13

6.1 Verloop van de radiocommunicatie in de zeevaart en de binnenvaart 13
6.1.1 Algemeen 13
6.1.2 Voorzorgsmaatregelen 13
6.1.3 Discipline in het verkeer 13
6.1.4 Instructies vanwege het walstation 14
6.1.5 Ontvangstmelding van berichten 14
6.1.6 Afwikkeling van de verbinding 14
6.1.7 Taalgebruik 14
6.1.8 Spelling 15

6.2 Voorrang van verkeer 16
6.2.1 Volgorde van voorrang van het verkeer van de radiotelefoondienst 16

6.3 Noodverkeer (MAYDAY) 17
6.3.1 Definitie 17
6.3.2 Begin van het noodverkeer 17
6.3.3 De noodoproep wordt gevolgd door het noodbericht 17
6.3.4 Ontvangstmelding van de noodoproep 18

6.3.5 Noodverkeer 19
6.3.6 Verzoek om radiostilte 19
6.3.7 Beperking van het radioverkeer tijdens noodverkeer, beëindiging van de noodprocedure 20
6.3.8 Einde van het noodverkeer 20
6.3.9 Overzending van een noodbericht door een station dat zelf niet in nood verkeert 21
6.3.10 Voorbeeld 1 22
6.3.11 Voorbeeld 2 25
6.3.12 Voorbeeld 3 26

6.4 Spoedverkeer 27
6.4.1 Definitie 27
6.4.2 Vorm van de oproep 27
6.4.3 Voorbeeld *:* 27

6.5 Veiligheidsverkeer 28
6.5.1 Definitie 28
6.5.2 Vorm van de oproep 28
6.5.3 Voorbeeld 1 29
6.5.4 Voorbeeld 2 29

6.6 Routineverkeer 30
6.6.1 Vorm van de oproep 30
6.6.2 Vorm van het antwoord op de oproep 30
6.6.3 Voorbeeld 1 30
6.6.4 Voorbeeld 2 31
6.6.5 Voorbeeld 3 32
6.6.6 Voorbeeld 4 33
6.6.7 Voorbeeld 5 33

6.7 Testuitzendingen 34
6.7.1 Definitie 34
6.7.2 Voorbeeld 34

7 SPECIFIEKE COMMUNICATIEPROCEDURES OP DE ZEEWATEREN 35

7.1 Wacht 35
7.1.1 Onderworpen en niet-onderworpen schepen 35
7.1.2 Kanaal 16 35
7.1.3 Reddingscoördinatiecentrum 35

7.2 Openbaar radioverkeer 35

8 SPECIFIEKE COMMUNICATIEPROCEDURES OP DE BINNENWATEREN 37

8.1 Algemeen 37

8.2 Installatie 37

8.3 VHF-Communicatie op de binnenwateren 37
8.3.1 Communicatie schip-schip 38
8.3.2 Communicatie scheepvaartinformatie 38
8.3.3 Communicatie schip-havenautoriteiten 38
8.3.4 Communicatie boordradioverkeer 39

8.4 ATIS 40

8.5 Automatische reductie van het vermogen 40

8.6 Registratiemogelijkheden 41

8.7 Verplichting tot certificaat van operator 41

8.8 Deelname aan maritieme radiotelefoondiensten 41

8.9 Gebruik van maritieme radiotelefoonstations op het radiotelefoonnetwerk van de binnenvaart 41

9 GLOSSARIUM 42

10 BIJLAGEN 44

11 INHOUDSOPGAVE 55

INDEX

A

AAIC 32, 38
Accounting Authority Identification Code 38
AIS 6, 11, 38, 44, 47
Antipollutiekanaal 10, 12
Apparatuur 6
ATIS 8, 35, 36, 37, 38, 48
Automatische reductie 36

B

Bevoorrading 11, 12
Bijlagen 41, 54
Binnenvaart 12, 38
Binnenwaterakkoord 8
Boordradioverkeer 6, 10, 12, 34, 35, 36, 46
Bunkering 11, 12

C

CE-markering 8
Certificaat 2, 3, 4, 8, 10, 12, 35, 36
Conformiteit 8
Controle 4

D

Discipline in het verkeer 13
DSC 2, 10, 12, 35, 43
Dual Watch 6
Dual-watchsysteem 31
Duplex 9, 34

E

Europese richtlijn 8
Examen 1, 4
Examenreglement 4
Exploitatievergunning 3

F

Familiaal en sociaal verkeer 11, 12

G

Geheimhouding van de communicatie 5
Gezag en verantwoordelijkheden 2
GLOSSARIUM 38, 54
GMDSS 2, 10, 12, 35, 36, 37, 38
Goedkeuringsnummer 8
GSM 6

I

Identificatienummer 8
Internationale Telecommunicatie Unie 13, 41
Intership-communicatie 10, 12

Intraship-verkeer 10, 12

K

Kanaal 16 ..... 2, 10, 12, 22, 31, 32, 44

L

Luisterwacht 2, 10, 12

M

Marina 10, 12
MAYDAY RELAY 18, 20, 22, 23
MID 48
MMSI-identificatiecode 3

N

Noodbericht 16, 17, 19, 20, 21, 22
Noodkanaal 10
Noodsein 17, 18

O

Oostende Radio 10, 12, 21, 22, 28, 31, 32, 33
Openbaar radioverkeer 32
Oproepkanaal 10, 33
Oproepprocedure 38

P

Portofoon 6
Prudence 19, 22

R

Radio Regulations 13
Radio-installatie 38
Radioreglement 41
Radiostilte 13, 17, 19, 21
Reddingscoördinatiecentrum 32
Regionaal Akkoord met betrekking tot de radiotelefoondienst voor de binnenvaart 36, 40, 41, 47
Roepnaam 3, 14, 28, 39, 48

S

Sancties 4
SAR 10
SAR-operaties 10
Scheepsstation 39
Scheepvaartinformatie 34
Schip-havenautoriteiten 6, 34, 36, 37, 46, 47
Schip-schip 6, 10, 13, 24, 26, 28, 34, 36, 37, 46
Schip-wal 28
Semi-duplex 9
SILENCE DETRESSE 19, 22
SILENCE MAYDAY 19, 21, 22
Simplex 9, 34, 35
SOLAS 8, 41
Spelling 15
Spoedbericht 16
Stuurwielmarkering 8, 9

T

Taalgebruik 14
Testuitzendingen 30

V

Veiligheidsbericht 16, 26, 27
Vergunning 3, 4, 8, 11, 12, 41
Vermogen 6
Vermogensreductie 6
VHF-band 2, 10, 12
VHF-certificaat 3, 4

W

Wal-schip 28
Walstation 13
Wetgeving 41
Wetteksten 2

Z

Zeevaart 40