PROTOCOLE 13

Nouvelle édition de la partie générale du guide de radiocommunication en navigation intérieure

1. Le règlement de radiocommunication publié par l'Union Internationale des Télécommunications s'applique à l'échelle mondiale et donc aussi dans l'ensemble des Etats membres de la CCNR. Ce règlement a été décliné à l'échelle de l'Europe à travers l'arrangement régional du service de radiocommunications sur les voies intérieures (arrangement RAINWAT). Le but de cet arrangement est d'harmoniser le service de radiocommunication, pour une utilisation plus efficiente et efficace du spectre radioélectrique afin de rendre la navigation intérieure plus sûre.

2. L'arrangement RAINWAT est entré en vigueur le 18 avril 2012, date de sa signature à Bucarest. Il remplace à cette même date l'arrangement régional relatif au service de radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure signé à Bâle le 6 avril 2000. Les Etats membres de la CCNR ont tous signé l'arrangement RAINWAT au plus tard début 2014.

3. L'arrangement RAINWAT porte sur la radiocommunication. La radiocommunication comprend la communication par voie radiotéléphonique mais également la communication par voie radioélectrique comme la communication entre deux appareils AIS intérieur. L'arrangement de Bâle ne portait que sur la radiotéléphonie.

4. Le Comité RAINWAT est chargé d'administrer l'arrangement RAINWAT. L'ensemble des Etats membres de la CCNR représentés en général par les autorités en charge de la gestion des fréquences, y participent. Les Secrétariats de la CCNR et de la Commission du Danube (CD) participent également aux réunions de ce Comité ce qui permet d'intégrer les enjeux et besoins de la navigation intérieure aux décisions. Depuis 2014, le Secrétariat de la Commission de la Moselle (CM) participe également à ces réunions.

5. Le Comité RAINWAT a prié dans sa première résolution la CCNR et la CD de préparer et de publier un guide selon un modèle uniforme. En effet, les dispositions figurant dans l'arrangement RAINWAT ne s'appliquent pas directement aux conducteurs. Sur le Rhin, c'est à travers le guide et le RPNR que les dispositions de l'arrangement sont rendues applicables.

6. Ce guide comporte une partie générale commune à la CD, à la CM et à la CCNR et une partie régionale très opérationnelle (contacts téléphoniques, voie d'appel des écluses, etc.) commune à la CM et à la CCNR. La partie régionale est actualisée annuellement par les Secrétariats de la CM et de la CCNR.

7. La partie générale du guide reprend certaines dispositions de l'arrangement RAINWAT pour les porter à la connaissance du conducteur. Cette partie générale permet également de donner des exemples de communications.

8. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées

Cette modification vise à remplacer la partie générale du guide de radiotéléphonie adopté par la résolution 2001-II-18. En effet, l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure signé à Bâle en 2000 a été remplacé par l'arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (RAINWAT) signé à Bucarest en 2012.

En application de la résolution n^{o} 1 annexée à cet arrangement RAINWAT, le Comité RAINWAT a demandé aux commissions fluviales de publier un guide de radiocommunication pour la navigation intérieure. L'ancienne rédaction de la partie générale de ce guide datait des années 2000 et les modifications ont été si nombreuses qu'une nouvelle partie générale du guide a été rédigée.

En particulier, les procédures de communication en cas de détresse, urgence, sécurité ou de routine ont été modifiées et nécessitaient d'être actualisées, tout comme les différentes fréquences utilisées en radiocommunication.

Alternative éventuelle aux modifications proposées

L'alternative serait de ne pas publier un nouveau guide de radiocommunication mais de nombreuses informations présentes dans le guide actuel sont obsolètes et erronées.

Conséquences des modifications proposées

Le guide de radiocommunication en navigation intérieure reprend les dispositions de l'arrangement RAINWAT et il les explicite à l'attention du conducteur, en particulier en ce qui concerne les nouvelles procédures de communication en cas de détresse, urgence, sécurité ou de routine.

Conséquences d'un rejet des modifications proposées

Un rejet de ces modifications aurait pour conséquence une certaine insécurité juridique et pourrait avoir un impact sur la sécurité de la navigation rhénane. En effet, les indications figurant dans la partie générale du guide de radiotéléphonie actuellement en vigueur sont obsolètes et erronées.

Résolution

La Commission centrale,

vu l'arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (RAINWAT),

consciente de l'importance de la radiocommunication en navigation intérieure,

en coordination avec la Commission de la Moselle et la Commission du Danube,

adopte la partie générale du guide de radiocommunication pour la navigation intérieure figurant en annexe à la présente résolution,

charge son Comité du règlement de police d'assurer s'il y a lieu à sa propre initiative l'actualisation de la partie générale de ce guide,

charge le Secrétariat de publier l'édition actualisée de la partie générale du guide de radiocommunication pour la navigation intérieure.

Le guide figurant en annexe entrera en vigueur le 1er juin 2018. Il remplacera à cette date l'édition 2014 de la partie générale du guide de radiotéléphonie en navigation intérieure.

Annexe

Annexe au protocole 13

COMMISSION DU DANUBE
COMMISSION DE LA MOSELLE
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

GUIDE DE RADIOCOMMUNICATION POUR LA NAVIGATION INTERIEURE

Partie générale

Edition 2017

Strasbourg, Trèves et Budapest

GUIDE DE RADIOCOMMUNICATION POUR LA NAVIGATION INTERIEURE

Partie générale

SOMMAIRE

Article		Page
Avant-propos		5
1.	**Définitions**	7
1.1	Points de contact administratifs	7
1.2	AIS, voir AIS Intérieur	7
1.3	Points de contact pour la base de données d'identification des bateaux (ATIS, MMSI)	7
1.4	ATIS	7
1.5	Installation radioélectrique et installation de radiotéléphonie	7
1.6	Station de bateau	7
1.7	Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure	7
1.8	Voie imposée	8
1.9	CARING	8
1.10	Comité RAINWAT	8
1.11	Appel Sélectif Numérique (ASN)	8
1.12	Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime (SMDSM)	9
1.13	Equipement portatif	9
1.14	AIS Intérieur (Système d'identification automatique des bateaux sur les voies de navigation intérieure)	9
1.15	IVS	9
1.16	Menues embarcations	9
1.17	Station terrestre	10
1.18	MIB	10
1.19	Identité du service mobile maritime - Maritime Mobile Service Identity (MMSI)	10
1.20	NIF	10
1.21	Radar	10
1.22	Poste de trafic ou centrale de secteur	10
1.23	SIF (Services d'information fluviale / RIS - River Information Services)	11
1.24	Radiotéléphonie des écluses	11
1.25	Service de radiotéléphonie maritime	11
1.26	Station de navire	11
1.27	Exploitation Semi-Duplex (transmission simultanée conditionnée)	11
1.28	Exploitation Simplex (transmission alternative)	11
1.29	Circuit silencieux	11
1.30	Administrations contractantes	11
2.	**Tableaux des voies, fréquences d'émission et réseaux sur les voies de navigation intérieure**	12
2.1	Tableau 1 : voies, fréquences d'émission et réseaux du Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure	13
2.2	Tableau 2 : réglementations spéciales	16

2.3 Réseau Bateau-Bateau 21
2.4 Réseau Informations Nautiques 21
2.5 Réseau Bateau-Autorité portuaire 21
2.6 Réseau Radiocommunications de bord 22

3. Exigences opérationnelles et techniques applicables aux installations radioélectriques 23
3.1 Généralités 23
3.2 Exigences supplémentaires applicables aux installations de radiotéléphonie fixes 24
3.2.1 Bouton d'alternat 24
3.2.2 Antennes 24
3.3 Exigences supplémentaires applicables aux équipements portatifs à bord 24
3.3.1 Généralités 24
3.3.2 Batteries 24
3.3.3 Chargeurs de batteries 25
3.4 Puissance d'émission des installations de radiotéléphonie 25
3.4.1 Puissance de sortie des installations de radiotéléphonie mobiles utilisées sur les voies de navigation intérieure 25
3.4.2 Puissance de sortie des équipements portatifs utilisés sur les voies de navigation intérieure 25
3.5 ATIS 25

4. Déroulement des communications radiotéléphoniques 26
4.1 Généralités 26
4.1.1 Mesures préliminaires 26
4.1.2 Discipline des communications radiotéléphoniques 26
4.1.3 Langue 26
4.1.4 Emission d'essai 27
4.1.5 Instructions de la station terrestre 27
4.1.6 Accusé de réception de messages 27
4.2 Ordre de priorité des communications radiotéléphoniques 27
4.2.1 Détresse 28
4.2.1.1 Début de la communication de détresse 28
4.2.1.2 Accusé de réception du message de détresse 29
4.2.1.3 Demande de silence-radio et restriction des communications radiotéléphoniques durant une communication de détresse 30
4.2.1.4 Fin de la communication de détresse 30
4.2.2 Situation d'urgence 31
4.2.3 Message de sécurité 31
4.2.4 Conversation de routine 32

5. Table d'épellation, exemples de conversations 33
5.1 Communications de détresse 34
5.2 Communications d'urgence 39
5.3 Message de sécurité 40
5.4 Conversation de routine 41

6. Secret des radiocommunications 45

7. Site Internet de l'Arrangement régional « RAINWAT » 45

AVANT-PROPOS

Le Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure est publié conjointement par les secrétariats de la Commission du Danube, de la Commission de la Moselle et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, sur la base de la résolution n° 1 de l'Arrangement régional relatif au Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (Bucarest 2012) signé à ce jour par dix-sept administrations contractantes (Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, France, Hongrie, Luxembourg, Moldavie, Monténégro, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Suisse, Tchéquie).

Le Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure se compose d'une

Partie générale,
comportant des informations et indications utiles sur toutes les voies de navigation intérieure des Etats contractants susmentionnés, telles que :

- définitions ;
- description et exploitation des réseaux de service ;
- déroulement des radiocommunications en navigation intérieure, notamment en situation de détresse ;
- exemples de conversations et tables d'épellation ;
- participation à d'autres services de radiocommunication et obligation d'annonce

et de

Parties régionales,
comportant pour un réseau donné de voies de navigation intérieure des Etats contractants susmentionnés

- des indications relatives à l'équipement radiotéléphonique et à l'obligation d'en faire usage ;
- une présentation des stations terrestres sous forme de tableau et sous forme cartographique ;
- une liste des services qui sont opérationnels en permanence, ainsi que
- le cas échéant, les formules usuelles recommandées durant la navigation, dans les langues les plus utilisées.

La **Partie générale** et la **Partie régionale** du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure doivent toujours être conservées à bord des bateaux dans leur version actuelle lorsqu'un équipement radiotéléphonique est présent. Les Parties régionales devant être conservées à bord sont celles correspondant aux secteurs des voies de navigation intérieure sur lesquels se trouve le bateau et aux secteurs qu'il parcourra lors de la poursuite de son voyage.

Le guide est basé sur des dispositions internationales et nationales, en particulier sur

- le Règlement des Radiocommunications (RR, en anglais « Radio Regulations ») publié par l'Union Internationale des Télécommunications et
- l'Arrangement régional relatif au Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure, Bucarest, qui est entré en vigueur le 18 avril 2012.

Les Parties régionales du guide sont actualisées s'il y a lieu.

Cette nouvelle révision du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure vise à mettre à la disposition de la navigation un outil fonctionnel et adapté pour la gestion des radiocommunications sur les voies de navigation intérieure. Nous serions reconnaissants pour toute suggestion à cet égard et souhaitons bon voyage à tous les utilisateurs.

Budapest	Trèves	Strasbourg
Secrétariat de la Commission du Danube	Secrétariat de la Commission de la Moselle	Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin

1. Définitions

1.1 Points de contact administratifs

Personnes compétentes pour toutes les questions relatives au Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure et désignées par les administrations contractantes.

1.2 AIS, voir AIS Intérieur

1.3 Points de contact pour la base de données d'identification des bateaux (ATIS, MMSI)

Personnes compétentes désignées par les administrations contractantes pour toutes les questions relatives à l'identification des bateaux sous leur compétence.

1.4 ATIS

Automatic **T**ransmitter **I**dentification **S**ystem
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.

Le Code ATIS est émis automatiquement après le relâchement du bouton d'alternat « émission ». Il n'existe qu'un seul Code ATIS par bateau.

1.5 Installation radioélectrique et installation de radiotéléphonie

Une installation radioélectrique au sens du présent Guide est une installation électronique qui peut communiquer par l'émission et/ou la réception d'ondes radioélectriques dans le spectre de fréquences affectées à la radiocommunication.

Une installation de radiotéléphonie est une installation radioélectrique pour la transmission de la parole.

1.6 Station de bateau

Une **station de bateau** est une station du Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure placée à bord d'un bateau qui n'est pas amarré en permanence.

Une **station de bateau** peut être composée de plusieurs installations radioélectriques (par exemple appareil AIS intérieur, installations de radiotéléphonie).

1.7 Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure

Le Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure permet d'établir des liaisons de radiocommunication à des fins déterminées sur des voies définies et selon une procédure d'utilisation reconnue (réseaux de service) utilisant ATIS.

Réseaux du Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure :

- Bateau-Bateau,
  Liaisons de radiocommunication entre des stations de bateau.
- Informations Nautiques,
  Liaisons de radiocommunication entre les stations de bateau et les stations des autorités compétentes pour les services sur les voies de navigation intérieure. Les stations des autorités susmentionnées peuvent être des stations terrestres fixes ou des stations mobiles.
- Bateau-Autorité portuaire,
  Liaisons de radiocommunication entre les stations de bateau et les stations des autorités compétentes pour les services dans les ports intérieurs. Les stations des autorités susmentionnées doivent être, de préférence, des stations terrestres fixes.
- Radiocommunications de bord,
  Liaisons de radiocommunication internes à bord d'un bateau ou au sein d'un groupe de bâtiments remorqués ou poussés, ainsi que pour les instructions relatives à la manœuvre des aussières, des ancres et à l'amarrage.

1.8 Voie imposée

Voie de radiotéléphonie utilisée par les postes de trafic et les bateaux pour la communication d'informations concernant la protection de personnes et la sécurité de la navigation. La voie imposée est utilisée aux Pays-Bas et en Belgique.

La voie imposée est utilisée sur un secteur donné à la fois sur les réseaux Bateau-Bateau (par exemple pour la détermination de la route à suivre) et sur le réseau Informations Nautiques.

1.9 CARING

Centre d'**A**lerte **R**hénan et d'**I**nformations **N**autiques de **G**ambsheim.
Désignation du centre français d'alerte et d'information de Gambsheim.

1.10 Comité RAINWAT

Le Comité RAINWAT est établi pour administrer, harmoniser et optimiser l'Arrangement régional.

1.11 Appel Sélectif Numérique (ASN)

Procédure semi-automatique fixée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en tant que norme internationale pour l'établissement de liaisons de radiocommunication maritime MF, HF et VHF.

Il relève de la composante terrestre du Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime (SMDSM). Son utilisation n'est pas autorisée dans le cadre du Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure.

1.12 Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime (SMDSM)

Le SMDSM est le système mondial pour la radiocommunication de détresse et de sécurité maritime. Il englobe des installations techniques, services et règles pour l'assistance à l'échelle mondiale dans les situations de sécurisation de la navigation maritime. L'OMI a établi le SMDSM dans le cadre de la Convention SOLAS (Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer).

1.13 Equipement portatif

Une installation de radiotéléphonie portative comprenant une antenne et une alimentation électrique.

Les équipements portatifs présentent une capacité limitée de leur batterie et une faible portée.

1.14 AIS Intérieur (Système d'identification automatique des bateaux sur les voies de navigation intérieure)

Système de communications basé sur un protocole utilisant la bande mobile maritime VHF pour échanger des données de navigation.

L'AIS Intérieur est basé sur le standard AIS maritime.

Les Services d'Information Fluviale (SIF) utilisent l'AIS Intérieur.

L'AIS Intérieur permet d'établir des systèmes de suivi et de localisation de bateaux à des fins spécifiques en utilisant des voies et une procédure d'utilisation convenues.

L'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. L'AIS permet de surveiller le trafic, les centrales de trafic obtenant leurs informations par le biais de stations AIS terrestres. L'AIS contribue à la prévention de 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.

1.15 IVS

Informatie **V**erwerkend **S**ysteem
Désignation du système néerlandais et belge d'annonce et d'information pour la navigation intérieure.

1.16 Menues embarcations

Tout bateau dont la longueur de coque est inférieure à 20 m et ne transportant pas plus de 12 passagers, tel que défini dans le « Code Européen des Voies de Navigation Intérieure » (CEVNI).

1.17 Station terrestre

Station du service mobile qui n'est pas destinée à être utilisée en mouvement.

1.18 MIB

Système d'annonce et d'information en navigation intérieure (Melde- und **I**nformationssystem in der **B**innenschifffahrt)
Système allemand, français et suisse d'annonce et d'information en navigation intérieure.

1.19 Identité du service mobile maritime - Maritime Mobile Service Identity (MMSI)

Identité de station de navire unique à neuf chiffres attribuée par les administrations à leurs stations de bateau et de navire. Les trois premiers chiffres représentent les chiffres d'identification maritime **M**aritime **I**dentification **D**igit (MID) identifiant cette administration.

Un numéro MMSI est obligatoire pour l'utilisation de l'AIS Intérieur.

Les bateaux visitant les eaux intérieures soumises aux dispositions de l'Arrangement régional relatif au Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure doivent posséder un MMSI afin de pouvoir générer leur code ATIS individuel. L'utilisation d'ATIS est également obligatoire. Il incombe aux propriétaires des bateaux d'équiper leur bateau d'installations de radiotéléphonie compatibles ATIS et de Codes ATIS valables. Pour les bateaux susmentionnés, le Code ATIS se compose du MMSI précédé du chiffre « 9 » (Exemple : si le MMSI est 220278025, le Code ATIS sera 9220278025).

1.20 NIF

Système de radiocommunication d'Informations Nautiques (Nautischer **I**n**f**ormations**f**unk) incluant les fonctions de radiocommunication des écluses, des centrales de secteur, des postes de trafic et des voies imposées.

1.21 Radar

Système de radiolocalisation basé sur la comparaison de signaux de référence et de signaux radioélectriques réfléchis ou retransmis depuis la position à localiser.

Les radars utilisés sur les voies de navigation intérieure font partie du service de radionavigation et sont conçus pour la sécurité des bateaux et de leur exploitation.

1.22 Poste de trafic ou centrale de secteur

Une centrale qui réceptionne notamment les annonces provenant de la navigation (par exemple les appels de détresse) et qui informe la navigation sur la situation de la voie d'eau.

Le trafic fluvial peut aussi être guidé par les centrales de secteur.

1.23 SIF (Services d'information fluviale / RIS - River Information Services)

Les SIF sont des services d'information fluviale harmonisés destinés à appuyer la gestion du trafic et des transports en navigation intérieure. Les SIF incluent des services tels que les informations relatives au chenal navigable et au trafic, la gestion du trafic, la contribution à la prévention des accidents, les informations pour la gestion des transports, les statistiques et services douaniers ainsi que les redevances sur les voies d'eau et les taxes portuaires.

1.24 Radiotéléphonie des écluses

Exploitation d'une voie dans le réseau Informations Nautiques pour la gestion du trafic de bateaux dans le secteur d'une écluse.

1.25 Service de radiotéléphonie maritime

Service radiotéléphonique mobile entre des stations côtières et des stations de navires ou entre des stations de navires.

1.26 Station de navire

Une station de navire est une station mobile du service mobile maritime qui se trouve à bord d'un bâtiment non amarré en permanence.

Une station de navire peut être composée de plusieurs installations radioélectriques maritimes. Il est interdit de faire fonctionner une installation radioélectrique maritime sur les voies de navigation intérieure.

Les installations combinées permettent une utilisation en tant qu'installation de radiotéléphonie maritime ou de navigation intérieure.

1.27 Exploitation Semi-Duplex (transmission simultanée conditionnée)

Mode d'exploitation à transmission alternative sur une voie duplex, émission et réception sur deux fréquences distinctes. La transmission n'est possible qu'à tour de rôle dans les deux sens de la liaison de radiocommunications, par exemple par commutation manuelle. Les stations de bateaux ne peuvent pas s'entendre mutuellement, à moins que soit utilisée une station relais.

1.28 Exploitation Simplex (transmission alternative)

Mode d'exploitation à transmission alternative sur une fréquence. La transmission n'est possible qu'à tour de rôle dans les deux sens de la liaison de radiocommunications, par exemple par commutation manuelle. Durant l'émission par la propre station de bateau, la réception d'une autre station est impossible. Emission et réception sur une fréquence.

1.29 Circuit silencieux

Le circuit silencieux (« squelch » en langue anglaise) enclenche le haut-parleur dès qu'un signal de réception dépasse un certain seuil configurable.

1.30 Administrations contractantes

Les administrations contractantes sont les administrations des Etats qui ont signé l'Arrangement régional.

2. Tableaux des voies, fréquences d'émission et réseaux sur les voies de navigation intérieure

Les voies et fréquences à utiliser pour la radiocommunication en navigation intérieure sont reprises des dispositions correspondantes du Règlement des radiocommunications (Appendice 18). Les voies, les fréquences d'émission, la puissance apparente rayonnée (ERP) ou la puissance de sortie (OP) des installations radioélectriques ainsi que les réseaux sont énumérés à l'annexe 2 de l'Arrangement régional relatif au Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure. Cette annexe 2 figure ci-après.

Le tableau 1 indique l'utilisation des voies VHF par les administrations contractantes sur les voies de navigation intérieure conformément à la répartition prévue par l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications.

Les colonnes 1 à 3 indiquent la répartition des voies définie à l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications.

Les colonnes 4 à 6 indiquent la répartition des voies prévue pour les différents réseaux de service.

Les colonnes 7 à 23 indiquent l'utilisation respective de chaque voie par les administrations contractantes (les noms des pays sont conformes à la codification de l'UIT – Union Internationale des Télécommunications[1]).

Y = voie dont l'utilisation est autorisée par l'Administration contractante sur les voies de navigation intérieure dans sa zone de compétence.

N = voie dont l'utilisation n'est pas autorisée par l'Administration contractante sur les voies de navigation intérieure dans sa zone de compétence.

Y! = réglementation spéciale dans un pays donné (voir tableau 2).

Le tableau 2 contient les fréquences respectives et les réglementations spéciales qui s'y rapportent.

1 La codification de l'UIT est différente de la codification utilisée dans certains règlements de police, comme par exemple le Règlement de police pour la navigation du Rhin

2.1 Tableau 1 : voies, fréquences d'émission et réseaux du Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure

Répartition des voies prévue par l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications			Réseau			Utilisation par les administrations contractantes																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Voie	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau à Bateau	Bateau à Port	Informations nautiques	AUT	BEL	BUL	CZE	D	F	HNG	HOL	HRV	LUX	MDA	MNE	POL	ROU	SRB	SVK	SUI
	Depuis la station de bateau	Depuis la station terrestre																				
60	156,025	160,625			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
1	156,050	160,650			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
61	156,075	160,675			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
2	156,100	160,700			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
62	156,125	160,725			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
3	156,150	160,750			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
63	156,175	160,775			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
4	156,200	160,800			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
64	156,225	160,825			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
5	156,250	160,850			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
65	156,275	160,875			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
6	156,300	156,300	X			N	Y	N	Y	Y!	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
66	156,325	160,925			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
7	156,350	160,950			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
67	156,375	156,375			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y!	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
8	156,400	156,400	X			Y	Y	N	Y!	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	Y
68	156,425	156,425			X	N	Y	N	N	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
9	156,450	156,450			X	N	Y	N	Y	Y!	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
69	156,475	156,475			X	N	Y	N	Y	Y	Y!	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N

Répartition des voies prévue par l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications			Réseau			Utilisation par les administrations contractantes																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Voie	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau à Bateau	Bateau à Port	Informations nautiques	AUT	BEL	BUL	CZE	D	F	HNG	HOL	HRV	LUX	MDA	MNE	POL	ROU	SRB	SVK	SUI
	Depuis la station de bateau	Depuis la station terrestre																				
10	156,500	156,500	X			Y	Y!	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
70	156,525	156,525				N	N	N	N	Y	N	N	Y!	N	N	N		N	Y	N	N	N
11	156,550	156,550		X		Y	Y	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
71	156,575	156,575		X		Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
12	156,600	156,600		X		Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
72	156,625	156,625	X			Y	Y	Y	Y!	Y	Y	N	Y!	Y	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y
13	156,650	156,650	X			Y!	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y!	Y!	Y
73	156,675	156,675			X	Y	Y!	Y	N	Y	N	Y	Y!	Y	Y	Y		Y	Y	Y!	Y!	N
14	156,700	156,700		X		Y	Y		Y!	Y	Y		Y		Y			Y	Y	Y	Y	N
74	156,725	156,725		X		N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
15	156,750	156,750				Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
75	156,775	156,775		X		N	Y	Y	N	Y	Y!	N	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
16	156,800	156,800				N	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	N	Y		Y	Y	Y!	N	N
76	156,825	156,825			X	N	Y	Y	N	Y	N	N	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
17	156,850	156,850				Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
77	156,875	156,875	X			Y	Y	N	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y
18	156,900	161,500			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
78	156,925	161,525			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
19	156,950	161,550			X	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
79	156,975	161,575			X	N	Y!	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	Y
20	157,000	161,600			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N

Répartition des voies prévue par l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications			Réseau			Utilisation par les administrations contractantes																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Voie	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau à Bateau	Bateau à Port	Informations nautiques	AUT	BEL	BUL	CZE	D	F	HNG	HOL	HRV	LUX	MDA	MNE	POL	ROU	SRB	SVK	SUI
	Depuis la station de bateau	Depuis la station terrestre																				
80	157,025	161,625			X	Y	Y!	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
21	157,050	161,650			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
81	157,075	161,675			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
22	157,100	161,700			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
82	157,125	161,725			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
23	157,150	161,750			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
83	157,175	161,775			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
24	157,200	161,800			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
84	157,225	161,825			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
25	157,250	161,850			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
85	157,275	161,875			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
26	157,300	161,900			X	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
86	157,325	161,925			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
27	157,350	161,950			X	Y	Y	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
87	157,375	157,375			X	N	Y	N	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
28	157,400	162,000			X	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
88	157,425	157,425			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	N
AIS 1	161,975	161,975				Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y!
AIS 2	162,025	162,025				Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y!

2.2 Tableau 2 : réglementations spéciales

Voie	Fréquences d'émission (MHz) Depuis les stations Bateau	Terre	Etat	Réglementations spéciales
60	156,025	160,625		
01	156,050	160,650		
61	156,075	160,675		
02	156,100	160,700		
62	156,125	160,725		
03	156,150	160,750		
63	156,175	160,775		
04	156,200	160,800		
64	156,225	160,825		
05	156,250	160,850		
65	156,275	160,875		
06	156,300	156,300	D, SUI	Cette voie ne peut pas être utilisée sur le Rhin entre le p.k. 150 et le p.k. 350.
66	156,325	160,925		
07	156,350	160,950		
67	156,375	156,375	HOL	Cette voie est utilisée pour les radiocommunications sur place au cours d'opérations de sécurité dans la Mer du Nord, l'IJsselmeer, le Waddenzee, l'Escaut oriental (Oosterschelde) et l'Escaut occidental (Westerschelde).
08	156,400	156,400	CZE	Cette voie est utilisée pour le réseau Informations Nautiques.
68	156,425	156,425		
09	156,450	156,450	-	Cette voie peut également être utilisée pour le pilotage, l'amarrage, le remorquage et à d'autres fins nautiques.
			D, SUI	Cette voie ne peut pas être utilisée sur le Rhin entre le p.k. 150 et le p.k. 350.
69	156,475	156,475	F	Cette voie ne peut pas être utilisée à moins de 40 km des côtes et des estuaires.
10	156,500	156,500	-	Cette voie est la première voie Bateau-Bateau, sauf si l'autorité compétente a désigné une autre voie.
			BEL	Cette voie est également utilisée à différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires.

Voie	Fréquences d'émission (MHz) Depuis les stations Bateau	Terre	Etat	Réglementations spéciales
70	156,525	156,525	-	L'Appel Sélectif Numérique (ASN) n'est pas autorisé sur les voies de navigation intérieure.
			-	L'Appel Sélectif Numérique est autorisé sur les voies d'eau définies comme étant des zones mixtes de navigation intérieure et maritime. Les zones sont définies par des réglementations nationales et sont publiées dans la Partie régionale du Guide.
			HOL	Sur les grandes voies de navigation intérieure des Pays-Bas (Waddenzee, IJsselmeer, Escaut oriental (Oosterschelde) et Escaut occidental (Westerschelde)), qui relèvent de la responsabilité des garde-côtes néerlandais, l'Appel Sélectif Numérique (ASN) est autorisé sur une base volontaire.
11	156,550	156,550		
71	156,575	156,575	F	Cette voie ne peut pas être utilisée à moins de 40 km des côtes et des estuaires.
12	156,600	156,600		
72	156,625	156,625	-	Cette voie peut être utilisée pour des communications d'ordre privé.
			CZE	Cette voie est utilisée pour le réseau Bateau-Autorités portuaires.
			HOL	Cette voie est utilisée pour des opérations de sauvetage et de remorquage et peut également être utilisée pour des communications d'ordre privé.
13	156,650	156,650	AUT, BUL, HRV, HNG, MDA, ROU, SRB, SVK	Cette voie est utilisée pour le réseau Bateau-Autorités portuaires.
73	156,675	156,675	AUT, BUL, HRV, HNG, MDA, ROU, SRB, SVK	Cette voie est utilisée pour le réseau Bateau-Autorités portuaires.

Voie	Fréquences d'émission (MHz) Depuis les stations Bateau	Terre	Etat	Réglementations spéciales
			HOL	Cette voie est utilisée par les garde-côtes néerlandais pour les radiocommunications en cas de pollution pétrolière en Mer du Nord et pour les messages de sécurité en Mer du Nord, IJsselmeer, Waddenzee, Escaut Oriental (Oosterschelde) et Escaut occidental (Westerschelde).
			BEL	Cette voie est utilisée pour les liaisons de radiocommunication en cas de pollution pétrolière en Mer du Nord.
14	156,700	156,700	-	Moyennant une autorisation de l'autorité compétente, cette voie peut uniquement être utilisée pour des événements spéciaux à caractère temporaire.
			CZE	Cette voie est utilisée pour le réseau Informations Nautiques.
74	156,725	156,725		
15	156,750	156,750	-	Cette voie ne peut être utilisée que pour le réseau Radiocommunications de bord, sauf sur les menues embarcations (inférieures à 20 m), telles que définies par le Code Européen des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI).
75	156,775	156,775	-	Cette voie est utilisée pour la détection par satellite d'un système automatique d'identification et de surveillance des navires (AIS) pouvant être exploité sur les mers du monde entier.
			F	Cette voie est réservée aux autorités fluviales pour la gestion et l'entretien de la voie d'eau.
16	156,800	156,800	-	Cette voie peut être uniquement utilisée dans les zones mixtes de navigation intérieure et maritime pour les communications de détresse, de sécurité et pour l'appel.
			HNG, SRB	Cette voie ne peut être utilisée que pour les communications de détresse et de sécurité et pour l'appel.
			BUL, HRV, ROU, MDA	Cette voie est utilisée comme la première voie bateau-bateau pour l'appel à la place de la voie 10.
76	156,825	156,825	-	Cette voie peut également être utilisée pour le pilotage, l'amarrage, le remorquage et à d'autres fins nautiques.
				La puissance de sortie doit être automatiquement réduite à une valeur comprise entre 0,5 et 1 Watt.

Voie	Fréquences d'émission (MHz) Depuis les stations Bateau	Terre	Etat	Réglementations spéciales
				Cette voie est utilisée pour la détection par satellite d'un système automatique d'identification et de surveillance des navires (AIS) pouvant être exploité sur les mers du monde entier.
17	156,850	156,850	-	Cette voie ne peut être utilisée que pour le réseau Radiocommunications de bord, sauf sur les menues embarcations (inférieures à 20 m), telles que définies par le Code Européen des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI).
77	156,875	156,875	-	Cette voie peut être utilisée pour des communications d'ordre privé.
18	156,900	161,500	BEL	Cette voie est également utilisée à différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires.
78	156,925	161,525		
19	156,950	161,550		
79	156,975	161,575	BEL	Cette voie est également utilisée à différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires.
20	157,000	161,600	BEL	Cette voie est également utilisée à différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires.
80	157,025	161,625	BEL	Cette voie est également utilisée à différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires.
21	157,050	161,650		
81	157,075	161,675		
22	157,100	161,700	BEL	Cette voie est également utilisée à différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires.
82	157,125	161,725	BEL, HOL	Cette voie peut être utilisée pour transmettre des messages relatifs au ravitaillement et à l'approvisionnement. La puissance de sortie doit être réduite manuellement à une valeur comprise entre 0,5 et 1 Watt.
23	157,150	161,750	F	Cette voie est réservée aux autorités fluviales pour la gestion et l'entretien de la voie d'eau.
			BEL	Cette voie est également utilisée en différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires ou « voie portuaire ».
83	157,175	161,775		
24	157,200	161,800		
84	157,225	161,825		

Voie	Fréquences d'émission (MHz) Depuis les stations Bateau	Terre	Etat	Réglementations spéciales
25	157,250	161,850		
85	157,275	161,875		
26	157,300	161,900	F	Cette voie est réservée aux autorités fluviales pour la gestion et l'entretien de la voie d'eau.
86	157,325	161,925		
27	157,350	161,950		
87	157,375	157,375	-	Cette voie peut également être utilisée pour le pilotage, l'amarrage, le remorquage et à d'autres fins nautiques.
28	157,400	162,000	F	Cette voie est réservée aux autorités fluviales pour la gestion et l'entretien de la voie d'eau.
88	157,425	157,425	-	Moyennant une autorisation de l'autorité compétente, cette voie peut uniquement être utilisée pour des événements spéciaux à caractère temporaire.
AIS 1	161,975	161,975	-	Cette voie est utilisée pour un système automatique d'identification et de surveillance (AIS) pouvant être exploité dans le monde entier en mer et sur les voies de navigation intérieure.
			D, SUI	Aucune station terrestre ne peut être installée sur un emplacement exposé entre le p.k. 174 et le p.k. 350 sur le Rhin. Une coordination avec la Suisse conformément à la procédure décrite dans l'accord HCM est nécessaire.
AIS 2	162,025	162,025	-	Cette voie est utilisée pour un système automatique d'identification et de surveillance (AIS) pouvant être exploité dans le monde entier en mer et sur les voies de navigation intérieure.
			D, SUI	Aucune station terrestre ne peut être installée sur un emplacement exposé entre le p.k. 174 et le p.k. 350 sur le Rhin. Une coordination avec la Suisse conformément à la procédure décrite dans l'accord HCM est nécessaire.

2.3 Réseau Bateau-Bateau

Destination : Etablissement de liaisons de radiocommunication entre des stations de bateaux, par exemple pour la concertation sur la route à suivre.

Mode d'exploitation : Simplex ; réduction automatique de la puissance (voir 3.4.1 a).

Objet des messages : Ne sont admises que les transmissions de messages traitant de la sécurité des personnes ou de la navigation ou de la sécurité des bateaux.

Particularité : Les messages d'ordre privé ne sont autorisés que sur les voies 77 et 72. Ces voies ne peuvent pas être utilisées dans tous les pays, voir les tableaux 1 et 2.

2.4 Réseau Informations Nautiques

Destination : Etablissement de liaisons de radiocommunications entre stations de bateau et stations terrestres des autorités chargées de l'exploitation des voies d'eau par exemple pour l'échange d'informations sur l'état des voies d'eau, le conseil et l'orientation du trafic.

Mode d'exploitation : Semi-Duplex ; Simplex voies 73 et 76.

Objet des messages : Ne sont admises que les transmissions de messages traitant de la sécurité des personnes ou de la navigation ou de la sécurité des bateaux.

Particularité : Néant.

2.5 Réseau Bateau-Autorité portuaire

Destination : Etablissement de liaisons de radiocommunications entre stations de bateau et stations terrestres des autorités portuaires, par exemple pour l'attribution d'aires de stationnement, pour la navigation dans les ports.

Mode d'exploitation : Simplex ; réduction automatique de la puissance (voir 3.4.1 a).

Objet des messages : Ne sont admises que les transmissions de messages traitant de la sécurité des personnes ou de la navigation ou de la sécurité des bateaux.

Particularité : Néant.

2.6 Réseau Radiocommunications de bord

Destination :	Etablissement de liaisons de radiocommunications à bord de bateaux et convois.
Mode d'exploitation :	Simplex ; réduction automatique de la puissance (voir 3.4.1 a).
Objet des messages :	Ne sont admises que les transmissions de messages traitant de la sécurité des personnes ou de la navigation ou de la sécurité des bateaux.
Particularité :	L'utilisation d'équipements portatifs n'est autorisée que sur les voies 15 et 17 (voir 3.3.1).

3. Exigences opérationnelles et techniques applicables aux installations radioélectriques

3.1 Généralités

a) La station de bateau utilisée pour le Service de radiocommunication sur les voies de navigation intérieure peut être constituée d'installations de radiotéléphonie distinctes pour chacun des réseaux de service ou d'installations de radiotéléphonie permettant de combiner plusieurs de ces réseaux de service.

b) En outre, en navigation intérieure, la station du bateau peut être équipée de radar et/ou de transpondeur AIS.

c) Un bateau équipé d'une installation de radiotéléphonie fixe conformément aux dispositions de l'Arrangement régional et dont l'utilisation est autorisée est également autorisé à utiliser des équipements portatifs pour le réseau Radiocommunications de bord.

d) Si une station de bateau participe à plusieurs réseaux et que la veille permanente est obligatoire, il faut s'assurer que la réception est possible simultanément sur toutes les voies effectivement utilisées.

e) La veille alternée sur deux voies (Dual Watch) n'est pas autorisée.

f) L'Appel Numérique Sélectif (ASN) n'est pas autorisé en radiocommunication sur les voies de navigation intérieure.

g) Les installations de radiotéléphonie utilisées sur les voies indiquées dans le tableau 1 pour le Service de radiocommunication sur les voies de navigation intérieure doivent être conformes aux normes ci-après ou au moins à la directive européenne 1999/5/CE dans les pays appliquant cette directive :[2]

- EN 300 698-1 relative aux installations de radiotéléphonie VHF fixes,
- EN 301 178 relative aux équipements VHF portatifs.

En outre, les installations de radiotéléphonie doivent être conformes aux parties pertinentes de la norme EN 60945, (« Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Spécifications générales – Méthodes d'essai et résultats exigibles »).

h) Pour faciliter les recherches sur les incidents relatifs à la sécurité de la navigation, il serait souhaitable de prévoir des équipements pour l'enregistrement des radiocommunications.

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

i) En plus des réglementations susmentionnées, les administrations qui le souhaitent peuvent autoriser sur les voies de navigation intérieure de leur territoire national, pour des raisons de sécurité, l'utilisation d'équipements portatifs à bord des menues embarcations sur les réseaux Bateau-Bateau, Informations Nautiques et Bateau-Autorités portuaires. Les administrations qui autorisent l'utilisation de tels appareils de radiotéléphonie sont invitées à l'indiquer dans la Partie régionale figurant en annexe au Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure.

En autorisant ce type d'utilisation, il est recommandé aux administrations de tenir pleinement compte des considérations suivantes :

- l'équipement portatif doit être associé à un bateau et ne peut être utilisé qu'à son bord ;
- l'équipement portatif doit être mentionné sur l'autorisation ;
- l'utilisateur doit être titulaire du certificat d'opérateur approprié.

[2] Il est considéré que les installations qui sont conformes à ces normes sont conformes aux exigences de la directive 1999/5/CE. Les normes EN 300 698 et EN 301 178 sont des normes harmonisées répondant aux exigences essentielles de l'article 3.2 de la directive européenne 1999/5/CE.

3.2 Exigences supplémentaires applicables aux installations de radiotéléphonie fixes

3.2.1 Bouton d'alternat

L'émetteur doit être commandé par un bouton d'alternat à ressort sans verrouillage. Ce bouton peut être actionné par la main ou par le pied.

3.2.2 Antennes

Les antennes doivent avoir un diagramme de rayonnement dans le plan horizontal omnidirectionnel.

Les antennes dont le gain est > 1,5 dB et < -3 dB, relatif à un dipôle en λ/2, ne sont pas autorisées.

Les antennes doivent être isolées, c'est-à-dire qu'il convient qu'elles soient placées à 4 m au moins de toutes masses métalliques importantes qui les dépassent en hauteur. Il faudrait que le point le plus élevé des antennes ne dépasse pas de plus de 12 m le plan des marques d'enfoncement de plus grand enfoncement. Lors du passage sous les ponts, la hauteur de l'antenne doit être diminuée de manière à ne pas modifier la polarisation.
Remarque : une antenne dont la hauteur est diminuée ou qui est escamotée est susceptible de réduire la portée.

Il convient de prendre les mesures adéquates pour assurer un découplage suffisant entre les antennes des différentes installations de radiotéléphonie.

3.3 Exigences supplémentaires applicables aux équipements portatifs à bord

3.3.1 Généralités

L'utilisation des équipements portatifs est limitée aux voies 15 et/ou 17, sauf si des administrations nationales ont autorisé leur utilisation à bord de menues embarcations pour tous les réseaux de service sur leur territoire national en tant qu'installation isolée ou supplémentaire conformément au chiffre 3.1, lettre i).

3.3.2 Batteries

Les batteries peuvent faire partie intégrante de l'installation de radiotéléphonie.

Les batteries primaires et/ou secondaires peuvent être utilisées.

Si l'installation est équipée de batteries secondaires, un chargeur de batterie approprié doit être recommandé par le fabricant.

3.3.3 Chargeurs de batteries

Les chargeurs spécialement conçus pour charger les batteries d'un appareil radioélectrique doivent être conformes aux exigences de la compatibilité électromagnétique CEM des parties applicables de la norme EN 60945 ou à la Directive européenne 2004/108/CE pour les pays ayant mis cette directive en application.

3.4 Puissance d'émission des installations de radiotéléphonie

3.4.1 Puissance de sortie des installations de radiotéléphonie mobiles utilisées sur les voies de navigation intérieure

La puissance de sortie des installations de radiotéléphonie mobiles doit être réglée sur une valeur comprise entre 0,5 W et 25 W. Les exceptions suivantes s'appliquent :

a) la puissance de sortie sur les voies des réseaux Bateau-Bateau, Bateau-Autorités portuaires et Radiocommunications de bord doit être réduite automatiquement à une valeur comprise entre 0,5 W et 1 W lors de la commutation sur l'une de ces voies ;

b) sur le réseau Informations nautiques, les administrations peuvent exiger des bateaux naviguant sur leur territoire national la réduction de la puissance de sortie à une valeur comprise entre 0,5 W et 1 W ;

c) pour les voies AIS, la puissance de sortie ne doit pas dépasser 12,5 W.

3.4.2 Puissance de sortie des équipements portatifs utilisés sur les voies de navigation intérieure

La puissance de sortie des équipements portatifs doit être réglée sur une valeur comprise entre 0,5 W et 6 W ; les dérogations suivantes sont toutefois applicables :

a) la puissance de sortie sur les voies des réseaux Bateau-Bateau, Bateau-Autorités portuaires et Radiocommunications de bord doit être réduite automatiquement à une valeur comprise entre 0,5 W et 1 W lors de la commutation sur l'une de ces voies ;

b) sur le réseau Informations nautiques, les administrations peuvent exiger des bateaux naviguant sur leur territoire national la réduction de la puissance de sortie à une valeur comprise entre 0,5 W et 1 W.

3.5 ATIS

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'émission du signal ATIS est automatique après le relâchement du bouton d'alternat « émission » sur toutes les voies utilisées.

Les administrations peuvent autoriser des installations de radiotéléphonie pour des stations avec lesquelles la réception du signal ATIS sur le haut-parleur ou le combiné peut être supprimée par des moyens techniques adéquats.

4. Déroulement des communications radiotéléphoniques

4.1 Généralités

Le déroulement des communications du Service de radiocommunication sur les voies de navigation intérieure est soumis aux dispositions du Règlement des radiocommunications.

Ne peuvent être transmises par principe que des informations traitant de la sécurité des personnes, de la navigation ou des bateaux. Pour les liaisons de radiocommunication d'ordre privé seules les voies 77 et 72 peuvent être utilisées conformément au tableau 1.

Les stations terrestres assurent la veille sur la voie assignée pendant les heures de services de ces stations. Conformément au Règlement des radiocommunications, pour les stations terrestres, il faut d'abord énoncer le nom du lieu et ensuite le service par exemple « Koblenz Schleuse » (« Coblence Ecluse »).

4.1.1 Mesures préliminaires

Avant toute émission il convient de s'assurer qu'aucune autre communication radiotéléphonique ne sera gênée, en particulier les communications de détresse, qui ont priorité absolue.

4.1.2 Discipline des communications radiotéléphoniques

Dans les réseaux Bateau-Bateau, Informations nautiques et Bateau-Autorités portuaires, les messages transmis ne peuvent concerner que la protection de la vie humaine, la navigation et la sécurité des bateaux, sauf sur les voies Bateau- Bateau prévues pour les communications à caractère privé.

Le bon déroulement des communications radiotéléphoniques nécessite que soient observées des règles générales simples mais néanmoins importantes :

- écouter avant d'émettre ;
- faire des phrases courtes, parler lentement et clairement ;
- pas d'émission sans s'identifier ;
- se limiter aux émissions nécessaires ;
- respecter les règles de procédure ;
- ne pas appuyer sur le bouton d'alternat plus longtemps que nécessaire ;
- limiter autant que possible la puissance d'émission sur le réseau Informations nautiques pour éviter le brouillage d'autres liaisons de radiocommunication ;
- les stations de bateau sont obligées d'accuser réception des messages qui leur sont adressés.

4.1.3 Langue

Pour les communications radiotéléphoniques entre les stations de bateau et les stations terrestres, doit être utilisée la langue du pays dans lequel se trouve la station terrestre.

La communication radiotéléphonique entre les stations de bateau doit se tenir dans la langue du pays dans lequel se trouve la station de bateau qui commence la conversation radiotéléphonique.

En cas de difficultés de compréhension pour une communication radiotéléphonique entre des stations de bateau ou entre des stations de bateau et des stations terrestres, la langue spécifiée dans le règlement de police de la navigation pertinent doit être utilisée.

4.1.4 Emission d'essai

Lorsque des émissions d'essai sont nécessaires pour une station, ces émissions doivent être limitées autant que possible et ne doivent pas durer plus de 10 secondes. L'émission d'essai doit 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.

4.1.5 Instructions de la station terrestre

Durant une communication radiotéléphonique avec une station terrestre, les instructions de celle-ci doivent être observées :

- demande de silence-radio ;
- réduction de la puissance de sortie de la station de bateau ;
- veille sur une voie déterminée.

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

4.1.6 Accusé de réception de messages

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

4.2 Ordre de priorité des communications radiotéléphoniques

Les stations (stations de bateau et stations terrestres) doivent donner la priorité à toute information traitant de la sécurité de la vie humaine sur la voie d'eau, à terre et dans les airs.

Pour en assurer la priorité, les stations doivent annoncer expressément les communications radiotéléphoniques prioritaires. L'ordre de priorité des communications radiotéléphoniques est le suivant :

1.	Communications de détresse	Distress	MAYDAY
2.	Communications d'urgence	Urgency	PAN PAN
3.	Communications de sécurité	Safety	SECURITÉ
4.	Conversation de routine	Routine	---

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 », « SECURITE », « THIS IS » et « ALL STATIONS ».
La prononciation de ces mots clés est précisée dans la suite du document et est définie dans le Règlement de Radiocommunications. Ces mots clés sont à utiliser tels quels et sans chercher à les traduire. Le reste de la communication se déroule dans une langue autorisée sur la voie d'eau.

4.2.1 Détresse

Une situation de détresse est une situation de danger imminent pour une personne ou un bateau, nécessitant une aide immédiate. La personne responsable du bateau 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.

Pour demander la mise en œuvre de mesures de sauvetage, il faut appeler de préférence les stations terrestres du réseau Informations nautiques.

La station de bateau en détresse peut également informer la navigation sur une voie du réseau Bateau-Bateau.

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

4.2.1.1 Début de la communication de détresse

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

- le signal de détresse « MAYDAY » [prononcé m'aider], prononcé trois fois ;
- les mots « THIS IS » ;
- le nom du bateau en détresse, prononcé trois fois ;
- l'indicatif d'appel ou 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 être donné sous la forme suivante :

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

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

- le signal de détresse « MAYDAY RELAY » [prononcé m'aider relai], prononcé trois fois ;
- les mots « ALL STATIONS » ou le nom de la station terrestre, selon le cas, prononcé trois fois ;
- les mots « THIS IS » ;
- le nom de la station relais, prononcé 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.

4.2.1.2 Accusé de réception du message de détresse

Sur le réseau **Informations nautiques**, l'accusé de réception est donné par la station terrestre.

Sur le réseau **Bateau-Autorité portuaire**, il faut attendre l'accusé de réception de l'autorité portuaire. Si dans l'intervalle d'une minute aucun accusé de réception n'est donné, une station de bateau doit prendre la communication de détresse.

Sur le réseau **Bateau-Bateau**, l'appel de détresse doit faire l'objet d'un accusé de réception par toute station de bateau 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 le message de détresse ;
- les mots « THIS IS » ;
- le nom et l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui accuse réception ;
- le mot « RECEIVED » ;
- le signal de détresse « MAYDAY ».

4.2.1.3 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] ;
- nom du bateau perturbateur ou 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 (voir 4.2.1.4), 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.

4.2.1.4 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 », prononcé trois fois ;
- les mots « THIS IS » ;
- le nom de la station envoyant le message, prononcé trois fois ;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui émet le message.

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

- L'heure de dépôt du message ;
- les mots « SILENCE FINI » [prononcés silence fini].

4.2.2 Situation d'urgence

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

Procédure d'urgence

L'appel d'urgence doit être constitué comme suit :

- le signal d'urgence « PAN PAN », [prononcé panne panne] prononcé trois fois ;
- le nom de la station appelée ou l'appel « ALL STATIONS », prononcé trois fois ;
- les mots « THIS IS » ;
- le nom de la station émettant le message d'urgence, prononcé trois fois ;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station.

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

- Message d'urgence (Motif de l'appel d'urgence, avec indication de la position etc.).

4.2.3 Message de sécurité

Un message de sécurité est un message relatif à une information nautique d'alarme importante ou une alarme météorologique importante.

Le message de sécurité doit être constitué comme suit :

- le signal de sécurité « SECURITE », [prononcé sécurité], prononcé trois fois ;
- le nom de la station appelée ou l'appel « ALL STATIONS » prononcé trois fois ;
- les mots « THIS IS » ;
- le nom de la station émettant le message de sécurité, prononcé 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.

- Message de sécurité.

4.2.4 Conversation de routine

Sens bateau-terre et bateau-bateau

- Nom de la station appelée (prononcé trois fois au plus) ;
- les mots « THIS IS » ou « ICI » ;
- type de bateau et
- nom du bateau appelant (prononcé trois fois au plus) ;
- position du bateau ;
- direction prise (éventuellement inutile dans le port) ;
- objet de la conversation.

Sens terre-bateau

- Nom de la station appelée, (prononcé trois fois au plus) ou les mots « ALL STATIONS » ou « APPEL A TOUS LES BATEAUX » (prononcé trois fois au plus) ;
- les mots « THIS IS » ou « ICI » ;
- nom de la station terrestre appelant (prononcé trois fois au plus) ;
- objet de la conversation.

Si la communication est bonne, le nom de la station appelée doit être prononcé une fois et le nom de la station appelante ou le type et le nom du bateau appelant doit être prononcé deux fois.

Une fois que la communication est établie, il est suffisant de prononcer une seule fois le nom de la station de bateau ou de la station terrestre.

5. Table d'épellation, exemples de conversations

Lorsqu'il est nécessaire d'épeler des indicatifs d'appel, des abréviations ou des mots, on utilise la table d'épellation des lettres ci-dessous:

Lettre à transmettre	Mot de code	Prononciation du mot de code[3]
A	Alfa	**AL** FAH
B	Bravo	**BRA** VO
C	Charlie	**TCHAH** LI ou CHAR LI
D	Delta	**DEL** TAH
E	Echo	È **K** O
F	Foxtrot	**FOX** TROTT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO **TÈLL**
I	India	**IN** DI AH
J	Juliett	**DJOU** LI **ÈTT**
K	Kilo	**KI** LO
L	Lima	**LI** MAH
M	Mike	**MA** ÏK
N	November	NO **VÈMM** BER
O	Oscar	**OSS** KAR
P	Papa	PAH **PAH**
Q	Québec	KÉ **BEK**
R	Roméo	**RO** MI O
S	Sierra	SI **ER** RAH
T	Tango	**TANG** GO
U	Uniform	**YOU** NI FORM ou **OU** NI FORM
V	Victor	**VIK TAR**
W	Whiskey	**OUISS** KI
X	X-ray	**EKSS** RÉ
Y	Yankee	**YANG** KI
Z	Zoulou	**ZOU** LOU

Lorsqu'il est nécessaire d'épeler des chiffres ou des signes on utilise la table ci-dessous. Il est également recommandé de transmettre un nombre chiffre par chiffre (12 peut être transmis comme 1 -2 prononcé „OU-NAH-OUANN BIS-SO-TOU“).

Chiffre ou signe à transmettre	Mot de code	Prononciation du mot de code[4]
0	Nadazero	NAH-DAH-ZE-ROH
1	Unaone	OU-NAH-OUANN
2	Bissotwo	BIS-SO-TOU
3	Terrathree	TÉR-RAH-TRI
4	Kartefour	KAR-TE-FO-EUR
5	Pantafive	PAN-TAH-FA-ÏF
6	Soxisix	SOK-SI-SIKS
7	Setteseven	SE-TE-SEV'N
8	Oktoeight	OK-TOH-EÏT
9	Novenine	NO-VE-NAÏ-NEU
Virgule décimale	Decimal	DE-SI-MAL
Point	Stop	STOP

3 Les syllabes accentuées sont imprimées en gras.

4 Toutes les syllabes sont pareillement accentuées.

Beispiele	Exemples	Voorbeelden	Примеры
5.1 Notverkehr	**5.1 Communications de détresse**	**5.1 Noodverkeer**	**5.1 Радиообмен в случае бедствия**
1. Beispiel:	*1. Exemple :*	*1. Voorbeeld:*	*1-й пример*:
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 la voie 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:*	*Самоходное грузовое судно "Карин" на канале 18 сети для навигационной информации вызывает зональную станцию надзора за движением Обервезель и просит о помощи после столкновения:*
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY**	**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY**	**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY**
THIS IS	**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	Самоходное грузовое судно Карин, самоходное грузовое судно Карин, самоходное грузовое судно Карин
FM 1234	FM 1234	FM 1234	FM 1234
MAYDAY	**MAYDAY**	**MAYDAY**	**MAYDAY**
Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin	Самоходное грузовое судно Карин
FM 1234	FM 1234	FM 1234	FM 1234
Zu Tal im Raum Mannheim	Avalant près Mannheim	Afvarend in de omgeving van Mannheim	идущее вниз по течению возле Маннгейма
Rheinkilometer 424,30	p.k. 424,30	Rijnkilometer 424,30	на 424,30 км (Рейн)
Habe Kollision mit einem Tankmotorschiff	Suis entré en collision avec un automoteur-citerne	Heb een aanvaring met een motortankschip	столкнулось с наливным судном
Ladung läuft aus	De la cargaison s'écoule	Lading komt vrij	Утечка груза

Feuergefahr Bitte leiten Sie die erforderlichen Maßnahmen ein	Danger d'incendie Prenez les mesures nécessaires	Brandgevaar Verzoek de noodzakelijke maatregelen in gang te zetten	Опасность пожара Примите нужные меры
Antwort der Revierzentrale Oberwesel	*La centrale de secteur d'Oberwesel répond :*	*Antwoord van de verkeerscentrale Oberwesel:*	*Ответ зональной станции надзора за движением Обервезель:*
MAYDAY Gütermotorschiff Karin **THIS IS** Oberwesel Revierzentrale RECEIVED MAYDAY	**MAYDAY** Automoteur ordinaire Karin **THIS IS** Oberwesel Revierzentrale RECEIVED MAYDAY	**MAYDAY** Motorvrachtschip Karin **THIS IS** Oberwesel Revierzentrale RECEIVED MAYDAY	**MAYDAY** самоходное грузовое судно Карин **THIS IS** Обервезель Ревирцентрале RECEIVED MAYDAY
Die Revierzentrale Oberwesel wird dann die Schifffahrt wie folgt informieren:	*La centrale de secteur d'Oberwesel informe alors la navigation :*	*De verkeerscentrale Oberwesel zal vervolgens de scheepvaart als volgt informeren*	*Зональная станция надзора за движением Обервезель информирует далее судоходство:*
MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY **ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS** **THIS IS** Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale Rufzeichen der Revierzentrale Oberwesel	**MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY** **ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS** **THIS IS** Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale Indicatif d'appel de la centrale de secteur Oberwesel	**MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY** **ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS** **THIS IS** Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale Oproepcode van de verkeerscentrale Oberwesel	**MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY** **ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS** **THIS IS** Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале Позывной зональной станции надзора за движением Обервезель

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	Столкновение судов возле Маннгейма у 424,30 км Рейна между самоходным грузовым судном Карин и наливным судном
Tankmotorschiff verliert Ladung	L'automoteur-citerne perd de la cargaison	Motortankschip verliest lading	Утечка груза с наливного судна
Benzin läuft aus	De l'essence s'écoule	Benzine komt vrij	Утечка бензина
Schifffahrt 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	Судоходство между 423,00 – 431,00 км Рейна прекращено до получения новых инструкций
Nach Beendigung des Notfalls wird die Revierzentrale Oberwesel die Schifffahrt wie folgt informieren:	*À la fin de la situation de détresse, la centrale de secteur d'Oberwesel informe la navigation comme suit :*	*Nadat het noodgeval is opgelost, zal de verkeerscentrale Oberwesel de scheepvaart als volgt informeren:*	*После завершения случая бедствия зональная станция надзора за движением Обервезель проинформирует судоходство следующим образом:*
MAYDAY	**MAYDAY**	**MAYDAY**	**MAYDAY**
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**
THIS IS	**THIS IS**	THIS IS	**THIS IS**
Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале
Rufzeichen der Revierzentrale Oberwesel	Indicatif d'appel de la centrale de secteur Oberwesel	Oproepcode van de verkeerscentrale Oberwesel	Позывной зональной станции надзора за движением Обервезель
10 Uhr 15	10 heures 15	10.15 uur	10 часов 15 минут
Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin	самоходное грузовое судно Карин

Rufzeichen FM 1234 SILENCE FINI	Indicatif d'appel FM 1234 SILENCE FINI	Oproepcode FM 1234 SILENCE FINI	позывной FM 1234 SILENCE FINI
2. Beispiel:	*2. Exemple :*	*2. Voorbeeld:*	*2-й пример*
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 la voie 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.*	*Самоходное наливное судно "Коринна" на канале 10 сети судно - судно вызывает другие суда и сообщает "человек за бортом".*
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY **THIS IS**	**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY** **THIS IS**	**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY** **THIS IS**	**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY** **THIS IS**
Tankmotorschiff Corinna, Tankmotorschiff Corinna, Tankmotorschiff Corinna	Automoteur-citerne Corinna, Automoteur-citerne Corinna, Automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna, Motortankschip Corinna, Motortankschip Corinna	самоходное наливное судно Коринна, самоходное наливное судно Коринна, самоходное наливное судно Коринна
OED4711	OED4711	OED4711	OED4711
MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY
Tankmotorschiff Corinna	Automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna	самоходное наливное судно Коринна
OED4711	OED4711	OED4711	OED4711
Zu Tal bei Donaukilometer 1501,35	Avalant près du p.k. danubien 1501,35	Afvarend bij Donaukilometer 1501,35	идущее вниз по течению Дуная на 1501,35 км
Mann über Bord	Homme à la mer	Man overboord	Человек за бортом
Fahrt einstellen	Interrompre la navigation	Stoppen	Прекратить судоходство
Weitere Informationen folgen	Suivre les informations ultérieures	Verdere informatie volgt	Направим дополнительную информацию

Nach Beendigung des Notfalls wird das Tankmotorschiff Corinna die Schifffahrt wie folgt unterrichten:	*À la fin de la situation de détresse, l'automoteur-citerne Corinna informe la navigation comme suit :*	*Nadat het noodgeval is opgelost, zal tankmotorschip 'Corinna' de scheepvaart als volgt berichten:*	*После завершения случая бедствия самоходное наливное судно "Коринна" сообщает судоходству следующее:*
MAYDAY	**MAYDAY**	**MAYDAY**	**MAYDAY**
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**
THIS IS	**THIS IS**	**THIS IS**	**THIS IS**
Tankmotorschiff Corinna	Automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna	самоходное наливное судно Коринна
OED4711	OED4711	OED4711	OED4711
10 Uhr 15	10 heures 15	10.15 uur	10 часов 15 мин.
Tankmotorschiff Corinna	Automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna	самоходное наливное судно Коринна
OED4711	OED4711	OED4711	OED4711
SILENCE FINI	SILENCE FINI	SILENCE FINI	SILENCE FINI

5.2 Dringlichkeitsverkehr	5.2 Communications d'urgence	5.2 Spoedverkeer	5.2 Радиообмен в случае срочности
Beispiel:	*Exemple :*	*Voorbeeld:*	*Пример:*
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 la voie 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:*	*Самоходному грузовому судну "Мара" требуется медицинская помощь на борту (нет опасности для жизни); оно просит от зональной станции надзора за движением Дуисбург помощи на канале 22 сети для навигационной информации:*
PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN	**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	Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале
THIS IS	**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	самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара
OED1147	OED1147	OED1147	OED1147
Zu Tal bei Rheinkilometer 805,75	Avalant près du p.k. 805,75	Afvarend bij Rijnkilometer 805,75	идущее вниз по течению Рейна на 805,75 км
Erbitte ärztliche Hilfe	Demande de l'aide médicale	Verzoek medische hulp	просит о медицинской помощи
Matrose verletzt, vermutlich Armbruch	Matelot blessé, probablement fracture du bras	Matroos gewond, vermoedelijk gebroken arm	Матрос ранен, вероятно, рука сломана
Antwort der Revierzentrale Duisburg:	*Réponse de la centrale de secteur de Duisbourg :*	*Antwoord van de verkeerscentrale Duisburg:*	*Ответ зональной станции надзора за движением Дуисбург:*
PAN PAN	**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	самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара
OED1147	OED1147	OED1147	OED1147
THIS IS	**THIS IS**	**THIS IS**	**THIS IS**
Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале
Habe verstanden	J'ai compris	Ik heb u begrepen	Понял вас
Verständige Krankenwagen	J'appelle une ambulance	Ambulance wordt opgeroepen	Вызываю машину скорой помощи
Teile Ihnen mit, wo Krankenwagen eintrifft	Je vous informerai du lieu où l'ambulance vous attend	Deel u mee, waar de ambulance zal aankomen	Проинформирую вас о месте, где вас ждет машина скорой помощи
Bitte bleiben Sie auf Empfang	Restez à l'écoute	Blijft u uitluisteren op dit kanaal	Продолжайте прием
5.3 Sicherheitsmeldung	**5.3 Message de sécurité**	**5.3 Veiligheidsbericht**	**5.3 Сообщение безопасности**
Beispiel:	*Exemple :*	*Voorbeeld:*	*Пример:*
Der Verkehrsposten Dordrecht warnt die Schifffahrt auf dem Blockkanal 19 des Verkehrskreises Nautische Information vor dichtem Nebel im Raum Dordrecht auf der Oude Maas wie folgt:	*Le poste de trafic de Dordrecht (Dordrecht verkeerspost) avertit la navigation sur la voie imposée 19 du réseau Informations nautiques d'un épais brouillard sur l'Oude Maas (Vieille Meuse) dans le secteur de Dordrecht :*	*Verkeerspost Dordrecht waarschuwt op het blokkanaal 19 (nautische informatie) voor dichte mist op de Oude Maas in de omgeving van Dordrecht als volgt:*	*Пункт надзора за движением Дордрехт (verkeerspos Dordrecht) на совмещенном канале 19 сети навигационной информации предупреждает судоходство о том, что на реке Оуде Маас на участке Дордрехт густой туман:*
SECURITE, SECURITE, SECURITE	**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**	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**
THIS IS	**THIS IS**	**THIS IS**	**THIS IS**

Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Дордрехт феркерспост, Дордрехт феркерспост, Дордрехт феркерспост
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	Густой туман на участке Дордрехт на реке Оуде Маас
Sichtweite etwa 50 Meter	Visibilité de 50 m environ	Zicht ongeveer 50 meter	Видимость примерно 50 метров
5.4 Routinegespräch	**5.4 Conversation de routine**	**5.4 Overig verkeer**	**5.4 Обычные переговоры**
1. Beispiel:	*1. Exemple :*	*1. Voorbeeld:*	*1-й пример:*
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 la voie 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:*	*Самоходное наливное судно "Сильвия" на канале 22 просит шлюз Бирсфельден сообщить, свободен ли вход в аванпорт верхнего бьефа шлюза:*
Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal)	Birsfelden Schleuse (trois fois au plus)	Birsfelden sluis (maximaal drie maal)	Бирсфельден Шлейзе (не более трех раз)
„THIS IS“ oder „HIER IST”	“THIS IS“ ou “ICI“	"THIS IS" of “DIT IS”	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus)	Motortankschip Sylvia (maximaal drie maal)	самоходное наливное судно Сильвия (не более трех раз)
Beladen zu Tal bei Grenzach	Chargé, avalant près de Grenzach	Geladen afvarend bij Grenzach	груженое, идущее вниз возле Гренцах
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?	Можем ли мы войти в аванпорт шлюза?
Bitte kommen	À vous	Over	Приём
Die Schleuse Birsfelden antwortet wie folgt:	*L'écluse de Birsfelden répond comme suit :*	*Sluis Birsfelden antwoordt als volgt:*	*Шлюз Бирсфельден отвечает:*

Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus)	Motortankschip Sylvia (maximaal drie maal)	Самоходное наливное судно Сильвия (не более трех раз)
„THIS IS“ oder „HIER IST”	“THIS IS” ou ”ICI”	"THIS IS" of "DIT IS"	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal)	Birsfelden Schleuse (trois fois au plus)	Birsfelden sluis (maximaal drie maal)	Бирсфельден Шлейзе (не более трех раз)
Die Einfahrt ist frei.	L'entrée est libre.	De invaart is vrij.	Вход в шлюз свободен
Bitte kommen	À vous	Over	Приём
Bestätigung durch die Schiffsfunkstelle wie folgt:	*Accusé de réception de la station de bateau :*	*Bevestiging door het scheepsstation is als volgt:*	*Судовая радиостанция подтверждает прием следующим образом:*
Birsfelden Schleuse	Birsfelden Schleuse	Birsfelden sluis	Бирсфельден Шлейзе
„THIS IS“ oder „HIER IST”	“THIS IS” ou “ICI”	"THIS IS" of “DIT IS”	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Tankmotorschiff Sylvia	Automoteur-citerne Sylvia	Motortankschip Sylvia	самоходное наливное судно Сильвия
Habe verstanden	J'ai compris	Begrepen	Понял вас
Einfahrt ist frei.	L'entrée est libre.	Invaart vrij.	Вход свободен
Ende	Fin	Uit	Конец связи
2. Beispiel:	*2. Exemple :*	*2. Voorbeeld:*	*2-й пример*
Schleuse Hasselt gibt auf Kanal 20 folgende Meldung durch:	*L'écluse de Hasselt (Hasselt sluis) adresse un message sur la voie 20 :*	*Sluis Hasselt geeft op kanaal 20 de volgende melding door:*	*Шлюз Хассельт передает нижеследующее сообщение на канале 20:*
„ALL STATIONS“ oder „An alle Schiffsfunkstellen“ (höchstens dreimal)	« ALL STATIONS » ou « A toutes les stations de bateau » (trois fois au plus)	“ALL STATIONS” of “aan alle scheepsstations” (maximaal drie maal)	"ALL STATIONS" или "Всем судовым радиостанциям" (не более трех раз)
„THIS IS" oder „HIER IST“	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of “DIT IS”	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"

Hasselt sluis (höchstens dreimal)	Hasselt sluis (trois fois au plus)	Hasselt sluis (maximaal drie maal)	Хассельт слюис (не более трех раз)
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.	На канале Альберт ниже шлюза с 18.30 часов проводится водноспортивное мероприятие. По этой причине судоходство прекращено с 18.00 до 20.00 часов.
Ende	Fin	Uit	Конец связи
3. Beispiel:	*3. Exemple :*	*3. Voorbeeld:*	*3-й пример:*
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 la voie 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:*	*Самоходное наливное судно "Бритта", двигаясь по реке Майн в направлении устья Майна, запрашивает на канале 10 сети судно – судно информацию о движении судов по Рейну:*
„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)	"ALL STATIONS в зоне устья Майна" или "Всем судовым радиостанциям в зоне устья Майна" (не более трех раз)
„THIS IS" oder „HIER IST“	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of “DIT IS”	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)	Motortankschip Britta (maximaal drie maal)	Самоходное наливное судно Бритта (не более трех раз)
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.	Идущее вниз по течению по Майну примерно в 1 км от устья.
Möchte zu Berg auf den Rhein	Veux monter le Rhin	Ga in de opvaart	Хочет следовать вверх против течения по Рейну.
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?	Имеются ли вблизи идущие вверх или вниз суда?

Bitte kommen	À vous	Over	Приём
Gütermotorschiff „Tanja“ antwortet wie folgt:	*L'automoteur ordinaire « Tanja » répond comme suit :*	*Motorvrachtschip ‘Tanja’ antwoordt als volgt:*	*Самоходное грузовое судно "Таня" отвечает следующим образом:*
Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)	Motortankschip Britta (maximaal drie maal)	Самоходное наливное судно Бритта (не более трех раз)
„THIS IS" oder „HIER IST”	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of “DIT IS”	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal)	Automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus)	Motorvrachtschip Tanja (maximaal drie maal)	Самоходное грузовое судно Таня (не более трех раз)
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	идущее вверх против течения на 500 м ниже устья реки Майн
Keine Schifffahrt	Pas d'autre navigation	Geen scheepvaart	Нет других судов
Bitte kommen	À vous	Over	Приём
Tankmotorschiff Britta bestätigt wie folgt:	*L'automoteur-citerne Britta accuse réception comme suit :*	*Motortankschip Britta bevestigt als volgt:*	*Самоходное наливное судно "Бритта" подтверждает прием сообщения следующим образом:*
Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal)	Automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus)	Motorvrachtschip Tanja (maximaal drie maal)	Самоходное грузовое судно Таня (не более трех раз)
„THIS IS" oder „HIER IST”	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of “DIT IS”	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Tankmotorschiff Britta	Automoteur-citerne Britta	Motortankschip Britta	Самоходное наливное судно Бритта
Habe verstanden Danke	J'ai compris, merci	Begrepen. Dank u	Понял вас, спасибо
Gute Fahrt	Bonne route	Goede vaart	Доброго пути
Ende	Fin	Uit	Конец связи

6. Secret des radiocommunications

En application du Règlement des Radiocommunications, les administrations s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour faire interdire et réprimer:

a) l'interception, sans autorisation, de radiocommunications qui ne sont pas destinées à l'usage général du public;

b) la divulgation du contenu ou simplement de l'existence, la publication ou tout usage quelconque, sans autorisation, des renseignements de toute nature obtenus en interceptant les radiocommunications mentionnées à la lettre a).

7. Site Internet de l'Arrangement régional « RAINWAT »

Un site Internet a été créé afin de fournir des informations aux centrales de secteur et à des fins de consultation publique :

http://www.rainwat.bipt.be.

Ce site internet fournit la liste des différents points de contact administratifs pour chaque pays ayant signé l'Arrangement régional. Ces points de contacts sont les personnes compétentes pour toutes les questions relatives au Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure.

Sur ce site internet, la dernière version en vigueur de l'Arrangement régional peut également être téléchargée.