

Handleiding ter voorbereiding op het examen om het beperkt certificaat van radiotelefonist voor scheepstations te behalen

Versie 2025



INHOUD

INLEIDING	4
ALGEMEEN	5
De radiotelefoondiensten op zee en op de binnenwateren	5
Belgische en internationale wetgeving	5
Zeevaart	5
Binnenvaart	6
Gezag en verantwoordelijkheden	6
Stationsvergunning	6
Bedieningscertificaat	8
Identificatie van (radio)stations	9
Examen	9
Controle	9
Sancties	10
Geheimhouding van de communicatie	10
OPERATIONELE EN TECHNISCHE EISEN AAN DE RADIO-ELEKTRISCHE INSTALLATIES	11
Type Apparatuur	11
Vaste VHF-Apparatuur	11
Draagbare VHF-Apparatuur (Portofoon)	11
Vermogensreductie	12
Dual Watch – Tri-Watch	12
GSM 12	
Conformiteit	13
Frequenties-kanalen	13
Zend- en ontvangsmethoden	14
Duplex	14
Semi-duplex	15
Simplex (afwisselend spreken)	15
SPECIFIEKE KANALEN IN DE VHF-BAND (ZEEVAART- BELGISCHE TERRITORIALE WATEREN) 15	
SPECIFIEKE KANALEN IN DE VHF-BAND (BINNENVAART) 17	
GEBRUIK VAN VHF 17	
ALGEMEEN 17	
VOORZORGSMAATREGELEN 18	
DISCIPLINE IN HET VERKEER 18	
INSTRUCTIES VANWEGE HET WALSTATION 18	
ONTVANGSTMELDING VAN BERICHTEN 19	
AFWIKKELING VAN DE VERBINDING 19	
TAALGEBRUIK 19	
Voor de binnenvaart:	19
Voor de zeevaart:	20
SPELLING 20	
DE VOLGORDE VAN VOORRANG VAN HET VERKEER VAN RADIOCOMMUNICATIE 21	
NOODGEVAL 22	
NOODVERKEER	22
BEVESTIGING VAN EEN NOODMELDING	23
RADIOSTILTE EN BEPERKING VAN HET MARIFOONVERKEER GEDURENDE HET NOODVERKEER	23
BEËINDIGING VAN HET NOODVERKEER	24

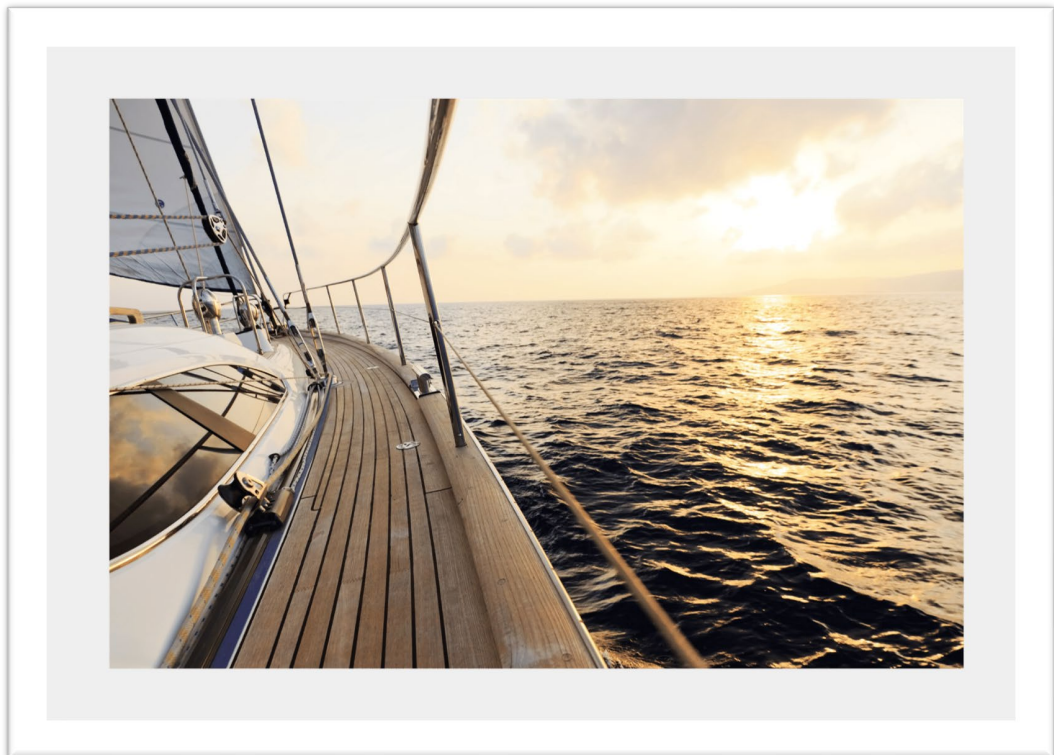
SPOEDVERKEER	24
VEILIGHEIDSBERICHT	24
OVERIG VERKEER	25
TESTUITZENDINGEN	25
Specifieke communicatieprocedures op de zeewateren	26
Luisterwacht	26
Reddingscoördinatiecentrum in België en onze buurlanden	27
Openbaar radioverkeer - AAIC	27
Specifieke communicatieprocedures op de binnenwateren	29
ALGEMEEN	29
Installatie van de VHF-antennes	29
Installatie van de kabel en connectoren	29
VHF-Communicatie op de binnenwateren	30
Gebruik van ATIS in de binnenwateren	31
Gebruik van AIS in de binnenwateren	33
Registratiemogelijkheden	34
Verplichting tot certificaat van operator	34
Deelname aan maritieme radiotelefoondiensten	34
GLOSSARIUM	35
BIJLAGEN	38
WETGEVING	38
Internationale instanties en reglementen	38
Nationale wetgeving	38
VOORBEELDEN VAN GESPREKKEN (UIT HANDBOEK VOOR DE RADIOCOMMUNICATIE IN DE BINNENVAART CCNR - 2017)	41
ALARMERING VIA DSC-DISTRESS (SRC-ZEE)	51
NAVIGATIEGEBIEDEN WAAR ATIS VERPLICHT IS	52

INLEIDING

Deze brochure bevat de examenstof om het beperkt certificaat te behalen voor de bediening van een VHF-radiostation (156.025 MHz – 162.025 MHz) op zee en op de binnenwateren.

De boordradio-installatie maakt communicatie tussen schepen onderling en tussen schip en wal mogelijk die andere telecommunicatie-installaties (bijv. gsm, punt 3.3) niet kunnen garanderen.

Voor zeegaande schepen (niet SOLAS) raadt de IMO aan om gebruik te maken van een installatie die selectieve digitale oproepen (DSC) mogelijk maakt. Voor een dergelijke installatie, alsook voor het gebruik van een EPIRB, een SART of een AIS-SART moet men in het bezit zijn van een GMDSS-certificaat. (SRC, LRC, ROC of GOC-certificaat).



ALGEMEEN

De radiotelefoondiensten op zee en op de binnenwateren

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 het beschermen en redden van mensenlevens en schepen (nood, spoed en veiligheid)
- tussen een schip en de wal (openbaar verkeer, havenoperaties)
- tussen schepen (intership of ship-ship)
- tussen de stations aan boord van een schip (intraship).

Belgische en internationale wetgeving

Zeevaart

De verplichte uitrusting van radioapparatuur aan boord van een vaartuig is de bevoegdheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (voor de zeewateren)

U kan hiervoor terecht op hun website:

<https://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/vaartuig/uitrusting>

Afhankelijk van de zone waarin u vaart zijn er bepaalde verplichtingen aangaande de apparatuur die u moet aan boord hebben.

De Belgische wateren zijn ingedeeld in verschillende zones:

- zone 0: meren en plassen (nog niet van toepassing)
- zone 1: alle met de zee verbonden binnenwateren behalve de Beneden-Zeeschelde
- zone 2: de Beneden-Zeeschelde
- zone 3: de havens van de kust
- zone 4: de zone vanaf het strand tot 6 zeemijl
- zone 5: de zone vanaf 6 zeemijl tot 60 zeemijl
- zone 6: de zone vanaf 60 zeemijl tot 200 zeemijl
- zone 7: de zone voorbij 200 zeemijl

Tot zone 2 mag een vast VHF-toestel vervangen worden door een draagbaar toestel. Vanaf zone 3 is een vast VHF-toestel verplicht en wordt een VHF-toestel met DSC aangeraden. Voor zone 6 en 7 is een vaste VHF met DSC verplicht alsook een extra draagbaar toestel. Indien uw toestel beschikt over DSC (klasse D) dient u een SRC-examen af te leggen. Indien uw toestel een klasse A VHF-DSC is, dient u minstens het ROC-examen af te leggen.

Opgelet: Indien uw beroepsmatige pleziervaart organiseert, dient u reeds vanaf zone 5 verplicht een vast VHF toestel met DSC aan boord te hebben. U dient hiervoor een ROC-examen af te leggen.

Binnenvaart

Voor de binnenvaart gelden de volgende regels: deze tabel is enkel van toepassing op motorvaartuigen.

	Marifoon verplicht*	Dubbele marifoon verplicht*
Klein vaartuig ≤ 7 m	Neen	neen
Klein vaartuig tussen 7m en 20 m	01.01.2009	neen, maar aan te raden
Groot vaartuig	01.01.2007	01.01.2007

* Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen een vast toestel en/of een draagbaar toestel voor het aantal marifoons, het is echter sterk aangeraden om tenminste één vast toestel te installeren.

Een groot vaartuig is:

- een schip met lengte van 20m of langer
- een veerpont, ongeacht de lengte
- een passagiersschip ongeacht de lengte
- een schip dat aan het vissen is, ongeacht de lengte
- een duwbak ongeacht de lengte

Op grote vaartuigen moet men gelijktijdig kunnen uitluisteren op 2 kanalen (schip-schip en nautische informatie). Omdat dual-watch verboden is in de binnenwateren (zie verder), is de aanschaf van 2 marifoons noodzakelijk om aan deze voorwaarde te voldoen.

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 bedieningscertificaat dat door het BIPT is afgegeven of erkend.

De eigenaar is verantwoordelijk voor de naleving van de administratieve regels (stationsvergunning, adreswijzigingen, correcte programmering enz...) waaraan de installatie van het station onderworpen is.

Stationsvergunning

Elke eigenaar van een schip dat onderworpen is aan het Belgisch recht, dat deelneemt aan de radiotelefoondienst op zee of op de binnenwateren, moet in het bezit zijn van een stationsvergunning die door het BIPT wordt afgeleverd voor de installatie en de exploitatie van het scheepsstation (artikel 13/1 van de wet van 13 juni 2005, zie bijlage).

De originele stationsvergunning moet **altijd** aan boord van het schip bewaard blijven en moet op vraag worden voorgelegd aan elke vertegenwoordiger van een bevoegde overheid.

Indien u nalaat om uw vergunningsgegevens up-to-date te houden loopt u het risico dat uw vergunning wordt ingetrokken of geschorst in overeenstemming met artikel 10 van het KB

van 18 december 2009 betreffende de private radiocommunicatie en de gebruiksrechten voor vaste netten en netten met gedeelde middelen, hierna het KB.

Het BIPT levert enkel de stationsvergunningen af voor schepen die onder het Belgisch recht vallen (dit houdt in dat uw vaartuig moet geregistreerd zijn in een Belgisch scheepsregister door middel van een registratiebrief of meetbrief)

Om de stationsvergunning voor scheepstations te bekomen dient men het aanvraagformulier volledig ingevuld en samen met de gevraagde documenten (kopie registratie- of meetbrief, enz...) aan onze diensten over te maken (per post of in gescand per e-mail naar maritime@bipt.be).

Men vindt het aanvraagformulier voor het bekomen van een stationsvergunning op de site van het BIPT: <http://www.bipt.be/consumenten/maritiem>

De vergunning voor walstations dient aangevraagd te worden via radiovergunningen@bipt.be via een aangepast document.

U mag het radiotoestel pas aanschaffen na ontvangst van de stationsvergunning. Dit geldt voor elk bijkomend toestel dat u aankoopt. Indien u een vaartuig koopt waar reeds apparatuur aan boord is, heeft u 60 dagen tijd om uw vergunning aan te vragen.

Het gebruik is alleen toegelaten indien de gebruiker in het bezit is van het gepaste bedieningscertificaat.

Bij administratieve wijzigingen of bij wijzigingen van de samenstelling van de radio-installatie of bij naamsverandering van het schip moet een aangepaste stationsvergunning worden aangevraagd.

Bij verkoop of buitendienststelling van het schip moet de stationsvergunning onmiddellijk naar het BIPT worden teruggestuurd.

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

De volgende informatie is (onder meer) op de stationsvergunning 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;
- de (eventuele) vermelding van de ATIS-identificatiecode;
- het (eventueel) gebruik van specifieke kanalen.



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

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

Naam van het schip Nom du navire Schiffname Name of ship	BIPT	Thuishaven Port d'attache Heimathafen Homeport	Brussel
Vergunninghouder – Titulaire de la licence – Genehmigungsinhaber – Licence holder			
Naam / Nom Name / Name			
Adres / Adresse Anschrift / Address			
Schip – Navire – Schiff - Ship		Registratie / Registration	8048041
Roepnaam / Indicatif d'appel Rufzeichen / Callsign	OS8850	MMSI	205885000
		ATIS	9205198850

Station		Technologie / Technologie / Technologie / Technology		Technologie / Technologie / Technologie / Technology	
VHF	FIXED	1	UHF	PORTABLE	
	FIXED - DSC	1	HF/MF	FIXED	
	PORTABLE			FIXED - DSC	
	PORTABLE - DSC		SART	X-BAND	
RADAR	X-BAND			AIS-VHF	
	S-BAND		LRIT	1.6 GHz	
EPIRB	406 MHz (No MEOSAR)		MOB		
	406 MHz (MEOSAR)		SATCOM	INMARSAT-C	
	AIS			INMARSAT-F	
AIS	CLASS A (12,5 W)			INMARSAT-A+B	
	CLASS B (5 W)		SSAS		

Opmerking / Remarque Bemerkung / Remark	
--	--

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

Stempel / Timbre
Steuermarka / Stamp

Op de stationsvergunning zijn ook de vergunningsvoorwaarden vermeld. Dit zijn de regels die moeten gevolgd worden om de stationsvergunning te kunnen behouden. Een inbreuk op deze vergunningsvoorwaarden kan het intrekken van uw stationsvergunning beteken.

De stationsvergunning is de toelating om een apparaat te mogen houden. Het geeft de correcte toestand van de apparatuur aan boord weer. Manuele aanpassingen zijn verboden.

Bedieningscertificaat

Iedereen die gebruik maakt van een radiostation bedoeld voor maritieme communicatie moet in het bezit zijn van een bedieningscertificaat.

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

Het bedieningscertificaat is slechts 5 jaar geldig. U wordt een 6-tal weken voor het verstrijken van de geldigheid aangeschreven om u in staat te stellen tijdig een nieuw certificaat aan te

vragen. Wij kunnen u enkel aanschrijven als wij over uw correct adres beschikken. Het is daarom belangrijk elke adreswijziging door te geven.

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

Identificatie van (radio)stations

De ITU (International Telecommunication Union) kent de serie letters per land toe (deze reeksen zijn terug te vinden op de website van www.itu.int/en/ITU-R/terrestrial/).

Voor België werd de reeks ONA tot OTZ toegekend

De roepnaam geeft de unieke identificatie weer bij radiogesprekken. Wanneer men gebruikt maakt van DSC, EPIRB's of AIS worden er MMSI's geprogrammeerd in het toestel. MMSI (Maritime Mobile Service Identity) is een eenduidig identificatienummer van negen cijfers, door het BIPT toegewezen aan de zee- en binnenvaartscheepsstations. De eerste drie cijfers geven het maritieme identificatiecijfer MID (Maritime Identification Digit) weer. Hiermee wordt het land geïdentificeerd. De Belgische schepen worden herkend door de landcode '205' gevolgd door 6 cijfers.

AIS-toestellen moeten geprogrammeerd worden met het MMSI-nummer van het schip. De unieke identificatie van vaartuigen is van groot belang bij noodverkeer en bij de Vessel Traffic Services (VTS). Deze data is terug te vinden in de wereldwijde databank van de ITU (MARS-databank). De administraties die de nummers toekennen zijn verplicht om maandelijks een update over te maken aan de ITU.

De identificatie van AIS-SART's (970 XX YYYY), AIS-MOB's (972 XX YYYY), AIS-EPIRB (974 XX YYYY) zijn geen MMSI nummers, ze worden niet toegekend door het BIPT maar door de fabrikant. Deze nummers worden "maritieme identificatienummers" genoemd en ze zijn aldus niet geregistreerd in de MARS-databank.

Examen

De examens om het beperkt certificaat van radiotelefonist van een scheepsstation (VHF-certificaat) te behalen, worden door het BIPT georganiseerd. De modaliteiten om u in te schrijven kan u terugvinden op onze website.

Examens worden minstens 1 keer per maand georganiseerd, maar indien de vraag het aanbod overtreft worden meerdere sessies per maand voorzien.

Het examen wordt afgenomen op computer en bestaat uit 25 meerkeuzevragen. Men dient 60% te behalen om te slagen in het examen.

Deze handleiding, uitgezonderd de bijlagen, bevat de te kennen leerstof voor het examen.

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

Controle

De controleautoriteiten (de officieren 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, Douane,...) kunnen eisen om onmiddellijk de originele stationsvergunning te tonen.

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

In het buitenland kunnen diverse besturen met dezelfde rol hetzelfde eisen. In sommige landen worden daarenboven fikse boetes uitgeschreven indien men de opgelegde gebruiksvoorwaarden niet respecteert.

Sancties

Het ontbreken van een stationsvergunning is een inbreuk op Artikel 13/1,§1 van de Wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie, het ontbreken ervan geeft aanleiding tot in beslagname van de radioapparatuur en eventuele gerechtelijke vervolging. Deze inbreuk kan bestraft worden door artikels 145 en 147 van de wet van 13 juni 2005 (zie bijlage). Andere controleoverheden kunnen andere sancties opleggen.

De stationsvergunning wordt ingetrokken indien:

- de vergunningsvoorwaarden niet worden nageleefd
- bij overtreding van artikel 41 van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie (geheimhouding).

Bij ernstige overtredingen kan bovendien gerechtelijke vervolging worden ingesteld. Er wordt altijd een proces-verbaal opgemaakt en overgemaakt aan het parket van de Procureur des Konings.

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 41 van de wet van 13 juni 2005 en artikel 314bis van het Strafwetboek).

Inbreuken op de geheimhouding van de radiocommunicatie worden strafrechtelijk vervolgd (artikels 145 en 147 van de wet van 13 juni 2005).

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

- Weerberichten
- informatie bestemd voor de binnenvaart (dat aan ALLE SCHEPEN is gericht)

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

OPERATIONELE EN TECHNISCHE EISEN AAN DE RADIO-ELEKTRISCHE INSTALLATIES

Type Apparatuur

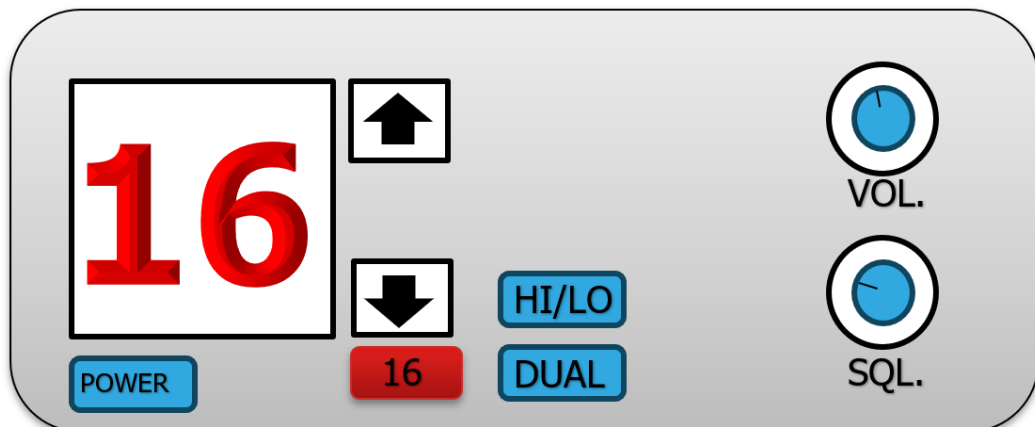
Vaste VHF-Apparatuur

Het uitgangsvermogen van de scheepsstations ligt tussen 0,5 watt tot 1 watt (laag vermogen) en van 6 watt tot 25 watt (hoog vermogen). Dit kan ingesteld worden door middel van de "HI/LO" knop op het toestel.

Het uitgangsvermogen voor de AIS-systemen mag niet hoger zijn dan 12,5 watt.

Een vast VHF-toestel heeft een aparte voeding aan boord van het schip alsook een aparte antenne geïnstalleerd op het schip.

SCHEMATISCHE VOORSTELLING VAN EEN MARIFOON



- De Power knop dient om het toestel aan en uit te schakelen.
- De volumeknop regelt het volume van de ingebouwde luidspreker of van de horen.
- Met de Squelch (ruisonderdrukker) regel je de drempel waarboven de ontvangen signalen wel en de ruis niet worden doorgelaten. Ongewenste ruis wordt onderdrukt. Indien de afstelling van de squelch niet goed is ontvang je de zwakke stations niet meer.
- Met de knop "DUAL" kan je de dual-watch inschakelen. Dit is verboden op de binnenwateren.

Draagbare VHF-Apparatuur (Portofoon)

De portofoon is een draagbare marifoon. Het uitgangsvermogen van draagbare VHF-apparatuur moet worden afgesteld op een waarde tussen 0,5 watt en 6 watt.

Men dient er rekening mee te houden dat het bereik en de capaciteit van de batterij van een portofoon beduidend minder zijn dan bij een vast VHF-toestel.

De kans op verlies van het toestel is ook aanzienlijk hoger.

De portofoon is toegelaten onder volgende voorwaarden:

- het toestel moet vermeld worden op de stationsvergunning;
- 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 (Indien gebruikt aan wal dient de portofoon vergund te zijn onder 1^{ste} cat. KB 18/12/2009);
- moet bij gebruik op de binnenwateren conform het RAINWAT-akkoord uitgerust zijn met ATIS. De ATIS-code is verbonden aan één bepaald vaartuig;
- regels hieromtrent kunnen van land tot land verschillen, men moet steeds de plaatselijke regelgeving volgen zoals bepaald door de bevoegde administratie in het buitenland.

Vermogensreductie

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

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. De kanalen waarop deze vermogensreductie van toepassing is, zijn terug te vinden in bijlage 2 van het RAINWAT-akkoord.

Dit geldt ook voor draagbare toestellen.

Dual Watch – Tri-Watch

Deze systemen maken een wacht op twee of meer kanalen tegelijk met slechts één toestel mogelijk. Deze systemen zijn niet toegestaan op de binnenwateren. Indien u verplicht bent om op 2 kanalen uit te luisteren moet u dus over 2 toestellen beschikken.

GSM

Het idee dat een smartphone net zo goed is als een marifoon op een schip, klopt niet echt. Een smartphone is handig voor gesprekken aan land en werkt meestal ook goed op binnenwateren en langs de kust. Maar voor communicatie over de navigatie of in noodsituaties is een smartphone niet echt praktisch. Hier zijn een paar redenen waarom:

Ten eerste, als je iemand probeert te bellen en die persoon is al aan de lijn, of het netwerk is heel druk, kan je niet zomaar voorrang krijgen. Dus als je in nood bent, en je probeert iemand te bereiken, kan het zijn dat je moet wachten totdat de lijn vrij is.

Ten tweede, je kan met een smartphone maar met één persoon tegelijk communiceren, en alleen als je zijn of haar nummer hebt. Dus, als je eenmaal aan het bellen bent, kan je niks anders horen. Dat is prima voor een sociaal gesprek, maar niet in noodgevallen.

Ook is het zo dat, als er hulp onderweg is, je niet direct met de hulpverleners kan communiceren met een smartphone. Dit maakt het moeilijker om reddingsacties te coördineren omdat andere schepen in de buurt niet mee kunnen luisteren.

Verder, een marifoon kan je makkelijk peilen via de radiogolven, maar dat kan niet met een smartphone op zee.

Bovendien kan het gebeuren dat het mobiele netwerk vastloopt als het te druk is. Ook kan de verbinding soms wegvallen, en de batterij van een smartphone gaat ook niet zo lang mee.

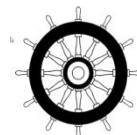
Conclusie: een smartphone is niet echt betrouwbaar voor de veiligheid aan boord van een schip.

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 2014/53/EU) of een stuurwielmarkering. (Maritieme richtlijn 96/98/EG of 2014/90/EU) 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:



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 moet voorzien zijn van het vroegere goedkeuringsnummer **RTT/.....** Tevens is voor de radioapparatuur gebruikt op schepen 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 of 2014/90/EU) met een Wheelmark (stuurwiel) bijgevoegd te worden.

Zeegaande schepen die niet vallen onder de SOLAS-conventie, vallen onder Richtlijn 1995/5/EG of 2014/53/EU 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.

Frequenties-kanalen

De frequenties waarvan de VHF-dienst gebruikmaakt, liggen tussen **156,025 en 162,025 MHz**.

Zij worden geëxploiteerd in simplex, duplex of semi-duplex. Het zendbereik is afhankelijk van de hoogte van de antenne, het vermogen en de omgevingsfactoren (bijvoorbeeld: propagatie weersomstandigheden, reliëf, locatie, ...).

De propagatie (of de voorplanting) van de VHF-signalen op zee verloopt rechtlijnig tot aan de horizon. Het bereik wordt in belangrijke mate bepaald door de hoogte van de antennes van de zender en de ontvanger.

De volgende formule kan gebruikt worden om het theoretisch bereik te berekenen op zee:

$$2.25 (\sqrt{T} + \sqrt{R}) = \text{afstand in zeemijl}$$

(T=zender en R=ontvanger deze geven de hoogte in meters boven het wateroppervlak).

Voorbeeld :

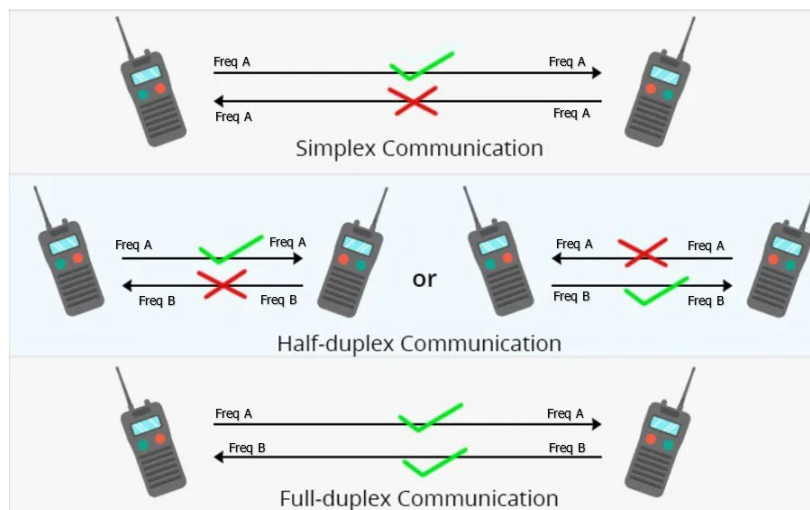
2 jachten op zee met vast opgestelde marifoon verbonden aan een antenne van 16 meter zullen in normale weersomstandigheden ongeveer een afstand kunnen overbruggen van: $2.25 (\sqrt{16} + \sqrt{16}) = 18$ zeemijl (bij benadering).

1 zeemijl is 1852 m

Omdat het niet zo gemakkelijk is om frequenties te onthouden, wordt op de marifoon gebruik gemaakt van kanalen. Elk kanaal komt overeen met een frequentie. Dit kanaal wordt aangeduid met 2 cijfers. Wij gaan spreken over kanaal 16 in plaats van over de frequentie 156.800 MHz. Er zijn echter kanalen die aangeduid worden met 4 cijfers. Dit waren vroeger duplex kanalen (zie verder) die recent zijn omgevormd naar simplex kanalen. Zo wordt met kanaal 1027 de lage kant van het vroegere duplex kanaal 27 bedoeld. De 10 zal meestal kleiner weergegeven worden.

Bv: 10²⁷ is de lage kant van 27, 20²⁷ is de hoge kant van 27.

Zend- en ontvangstmethoden



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

Enkel het walstation ontvangt de oproepen van de schepen, maar alle schepen ontvangen de oproepen van het walstation..

Simplex (afwisselend spreken)

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.



SPECIFIEKE KANALEN IN DE VHF-BAND (ZEEVAART- BELGISCHE TERRITORIALE WATEREN)

06	Intership-communicatie: eerste schip-schip kanaal op internationaal niveau. In België wordt kanaal 6 gebruikt door de loodsdiensten.
07	Oostende Radio (Bericht aan Zeevarenden)
08	Intership-communicatie: eerste schip-schip kanaal in België.
13	Dit kanaal mag enkel worden gebruikt voor veilige scheepsnavigatie.
16	Nood Spoed en Veiligheid: 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 men verplicht 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 voor zover dat mogelijk is.
15 & 17	Intraship-verkeer: deze kanalen worden gebruikt voor het afhandelen van boordradioverkeer. Dit zijn verbindingen op het schip zelf.
31	Is een marine kanaal – is het marifoonkanaal voor radioverkeer met de jachthavens
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. Kanaal 70 is altijd geblokkeerd voor radiotelefonie.
73	Antipollutiekanaal: dit kanaal is voorbehouden voor verkeer in verband met de bestrijding van zeevervuiling.
75 & 76	Long Range AIS Dit kanaal kan op 1 watt ook gebruikt worden door havenautoriteiten;
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 bevoorradingpunten is aan de voorafgaande toestemming van het BIPT onderworpen.
87H-AIS1	Automatic Identification System – 161.975 MHz
88H-AIS2	Automatic Identification System – 162.025 MHz

Andere kanalen

Alle kanalen die niet vermeld zijn in bijlage 2, VHF kanalen in de zeevaart, mogen slechts na de voorafgaande toestemming van het BIPT worden gebruikt en wanneer zij uitdrukkelijk op de vergunning vermeld zijn.

In het bijzonder:

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.

SPECIFIEKE KANALEN IN DE VHF-BAND (BINNENVAART)

10	Intership-communicatie: eerste kanaal. Noodkanaal en kanaal voor veiligheidsberichten van Radio Oostende.
15 & 17	Intraship-verkeer: deze kanalen worden gebruikt voor het afhandelen van boordradioverkeer. Dit zijn verbindingen op het schip zelf.
18, 20 & 22	Kanaal voor de sluizen .
31	Is een marine kanaal – is het marifoonkanaal voor radioverkeer met de jachthavens
70	Internationaal DSC-kanaal: het gebruik van DSC is verboden op de binnenwateren! Kanaal 70 is altijd geblokkeerd voor radiotelefonie.
72	Familiaal en sociaal kanaal: Zoals vermeld in het Binnenwaterakkoord mag kanaal 72 (naast kanaal 77) gebruikt worden voor sociaal en familiaal verkeer. Dit op een laag vermogen. (tussen 0.5 en 1 W). Dezelfde regelgeving is van toepassing in onze buurlanden.(Nederland, Frankrijk en Duitsland). Voor alle andere landen wordt aangeraden om het Binnenwaterakkoord te raadplegen zie bijlage 3.
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 bevoorradingpunten is aan de voorafgaande toestemming van het BIPT onderworpen.
87H-AIS1	Automatic Identification System – 161.975 MHz
88H-AIS2	Automatic Identification System – 162.025 MHz

GEBRUIK VAN VHF

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).

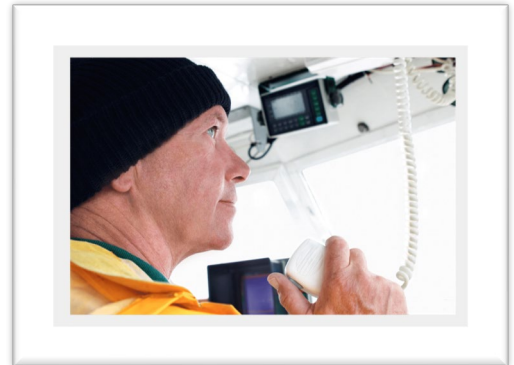
In principe mag enkel informatie worden overgezonden die betrekking heeft op de bescherming van mensenlevens, op de navigatie of op de veiligheid van de schepen.

De walstations houden tijdens de diensturen van die stations de wacht op het toegewezen kanaal.

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.

Indien men een marifoon wenst te testen, moet dit tot een minimum worden beperkt en mag de uitzending niet langer dan 10 seconden duren. De testuitzending dient de roepnaam van het scheepsstation te bevatten, gevolgd door het woord 'test'. De roepnaam en het woord 'test' moeten langzaam en duidelijk worden uitgesproken.



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
- kanaal 72 en 77 worden gebruikt voor sociale gesprekken in de binnenwateren, op zee mag voor sociale gesprekken enkel kanaal 77 worden gebruikt (in andere landen kunnen andere regels van toepassing zijn);
- niet langer dan noodzakelijk op de spreek sleutel van de hoorn wordt gedrukt;
- zoveel mogelijk het zendvermogen beperken om storing van andere radioverbindingen te voorkomen;
- mag geen muziek worden uitgezonden;
- de ontvangst van een aan een scheepsstation gerichte melding moet worden bevestigd.

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.

ONTVANGSTMELDING VAN BERICHTEN

Op verzoek moet de ontvangst van berichten worden gemeld.

AFWIKKELING VAN DE VERBINDING

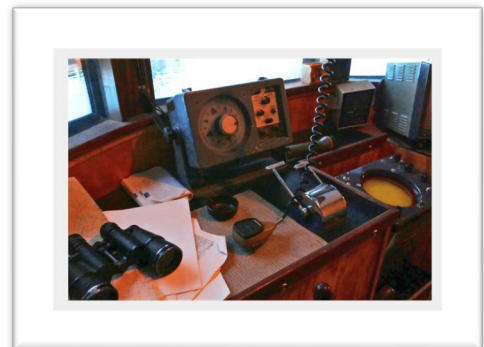
Een station wordt geïdentificeerd door één van de volgende mogelijkheden:

- 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** of **OUT** gebruiken.

De term "**OVER EN UIT**" kan onmogelijk gebruikt worden omdat men bij "OVER" een antwoord verwacht van de tegenpartij, terwijl "UIT" net impliceert dat het gesprek ten einde is.



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. Wanneer er geen "Algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren" van toepassing is, zullen de volgende bepalingen worden toegepast:

- schip-havenautoriteiten: het Engels dient als eerste taal gebruikt te worden. Als back-up mag de taal van het land worden gebruikt waar de stations te land zich bevinden.
- schip-schip: het Engels dient als eerste taal gebruikt te worden voor navigatiedoeleinden

(Rainwat Akkoord Bucharest, 18 april 2012, aangepast Brest, 18 Oktober 2023)

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.

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.

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	Juliet	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

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.

DE VOLGORDE VAN VOORRANG VAN HET VERKEER VAN RADIOCOMMUNICATIE

De stations (aan boord van een schip en aan de wal) moeten aan alle berichten die de veiligheid van mensenlevens op het vaarwater, aan land en in de lucht betreffen, voorrang boven alles verlenen.

Om de prioriteit van het radioverkeer aan te duiden wordt dit speciaal aangekondigd. De rangorde van het marifoonverkeer is als volgt:

1. **MAYDAY** (Noodverkeer)
2. **PAN PAN** (Spoedverkeer)
3. **SECURITÉ** (Veiligheidsverkeer)
4. Overig verkeer (Routineverkeer)

Voorbeelden:

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

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

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

Bij het nood-, spoed en veiligheidsverkeer worden een aantal sleutelwoorden zoals **"MAYDAY"**, **"MAYDAY, RELAY"**, **"SILENCE MAYDAY"**, **"RECEIVED"**, **"SILENCE FINI"**, **"PAN PAN"**, **"SECURITE"**, **"THIS IS"** en **"ALL STATIONS"** gebruikt.

De uitspraak van deze woorden is verderop in dit document verduidelijkt en in het Radioreglement gedefinieerd.

Deze sleutelwoorden moeten ongewijzigd en onvertaald worden gebruikt. De rest van de communicatie verloopt in een op de betrokken vaarweg toegestane taal.

NOODGEVAL

Een noodgeval is aan de orde, indien direct gevaar van een mens of schip dreigt en onverwijd hulp verleend moet worden. Of er sprake is van een noodgeval, wordt door gezagvoerder beslist. Dit geldt ook bij het voorkomen van gevaar te land.

Geen voorschrift mag iemand ervan weerhouden maatregelen te treffen voor het redden van een mensenleven en ter voorkoming van gevaar.

Tijdens noodverkeer moeten de niet-deelnemende schepen radiostilte in acht nemen.

Het is toegelaten om in een noodsituatie (dreigend gevaar, aanvaring, brand,..) een mayday uit te sturen in de binnenwateren. In principe zal het noodsignaal worden uitgezonden op kanaal 10, ofwel het kanaal van een sluis in de buurt (blokkanaal) of een kanaal toegewezen door het politiereglement. Op zee gelden andere regels.

NOODVERKEER

Het noodverkeer begint met een noodoproep:

- noodsignaal **"MAYDAY"** [uitspraak: meedee], drie maal herhaald;
- de woorden **"THIS IS"**.
- Naam van het schip in nood, drie maal herhaald;
- oproepcode of een ander identificatiekenteken.

De rest van het noodverkeer moet in een op de betrokken vaarweg toegestane taal worden voortgezet.

De noodmelding, die na de noodoproep volgt, moet op de volgende wijze verlopen:

- noodsignaal **"MAYDAY"**;
- naam van het schip in nood;
- oproepcode of een ander identificatiekenteken;
- positie bij km;
- soort noodgeval;
- soort benodigde hulp;
- verdere nuttige informatie.

De relais van een noodmelding via een marifoon van een station dat zelf niet in nood verkeert moet op de volgende wijze verlopen:

- noodsignaal **"MAYDAY RELAY"** [uitspraak: meedee relais] drie maal herhaald;
- de woorden **"ALL STATIONS"** of de naam van het walstation, drie maal herhaald;
- de woorden **"THIS IS"**;
- de naam van het relaisstation, drie maal herhaald;

- de oproepcode of andere identificatie van het relaisstation.

De rest van de communicatie verloopt in een op de betrokken vaarweg toegestane taal.

Na deze oproep volgt een noodmelding met, voor zover mogelijk, dezelfde informatie als in de noodoproep of oorspronkelijke noodmelding.

BEVESTIGING VAN EEN NOODMELDING

In de categorie nautische informatie wordt de oproep door het walstations bevestigd.

In de categorie schip-havenautoriteit moet een bevestiging door de havenautoriteit worden afgewacht. Volgt er binnen één minuut geen bevestiging dan moet een scheepsstation het noodverkeer overnemen.

In de categorie schip-schip moet de noodmelding door een zich in de nabijheid bevindend scheepsstation worden bevestigd.

- Noodsignaal "**MAYDAY**"
- Naam en oproepcode of een andere identificatie van het oproepende station
- De woorden "**THIS IS**"
- Naam en oproepcode of een andere identificatie van het bevestigende scheepsstation
- Het woord "**RECEIVED**"
- Noodsignaal "**MAYDAY**".

RADIOSTILTE EN BEPERKING VAN HET MARIFOONVERKEER GEDURENDE HET NOODVERKEER

De verkeerspost of –centrale dan wel de instantie die de bergingsactiviteiten coördineert, het station in nood of een ander station kunnen stations die deze communicatie storen tot radiostilte gebieden. De melding verloopt dan op de volgende wijze:

- De woorden "**SILENCE MAYDAY**" [uitspraak: sielans meedee];
- Naam van het schip dat stort of oproepcode van het storende station of "**ALL STATIONS**";
- De woorden "**SILENCE MAYDAY**".

Zolang elk station dat de radiostiltemelding heeft ontvangen geen melding heeft ontvangen waarin wordt meegedeeld dat het gebruikelijke verkeer opnieuw kan beginnen is het uitzenden door die stations op frequenties waarop het noodverkeer plaatsvindt niet toegestaan.

Gedurende het noodverkeer mogen de niet deelnemende stations het noodverkeer niet storen, dat betekent onder andere dat de radiostilte in acht wordt genomen.

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

Procedure

- Het noodsein **MAYDAY**
- oproep "**aan allen**" of **CQ** (CHARLIE QUEBEC uitgesproken) 3 maal
- de woorden **HIER** (of **DE** uitgesproken DELTA ECHO)

- de identificatie van het station dat het bericht verzendt
- het uur waarop het noodbericht gegeven wordt
- de identificatie van het station in nood
- het woord **PRUDENCE**

BEËINDIGING VAN HET NOODVERKEER

Het station dat om radiostilte heeft gevraagd moet laten melden dat het noodverkeer is beëindigd.

- Noodsignaal "**MAYDAY**"
- De woorden "**ALL STATIONS**", drie maal herhaald
- De woorden "**THIS IS**"
- Naam van het oproepende station, drie maal herhaald
- Oproepcode of andere identificatie van het oproepende station.

De rest van het noodverkeer moet in een op de betrokken vaarweg toegestane taal worden voortgezet.

- Tijdstip waarop de melding plaatsvindt
- De woorden "**SILENCE FINI**" [uitspraak : sielans fienie]

SPOEDVERKEER

Spoedverkeer wordt gevoerd wanneer berichten uitgewisseld moeten worden die de veiligheid van de bemanning of het schip aangaan, zoals ziektes zonder direct levensgevaar, of schade aan het schip zonder direct gevaar (bijvoorbeeld vast gevaren zonder dat lading te water geraakt).

Spoedverkeer verloopt op de volgende wijze:

- Spoedsignaal "**PAN PAN**", drie maal herhaald;
- Naam van het opgeroepen station of de oproep "**ALL STATIONS**" drie maal herhaald;
- De woorden "**THIS IS**";
- Naam van het oproepende station, drie maal herhaald;
- Oproepcode of andere identificatie van het station.
- Spoedmelding (Inhoud van de spoedverkeer met positie, enz.).

Het overige noodverkeer dient voortgezet te worden in een taal die is toegestaan op de betreffende vaarweg.

VEILIGHEIDSBERICHT

Een veiligheidsbericht is een bericht met een belangrijke nautische waarschuwing of een belangrijke waarschuwing in verband met het weer.

Het veiligheidsbericht verloopt op de volgende wijze :

- veiligheidssignaal "**SECURITE**" [uitspraak: sekurietee], drie maal herhaald;

- naam van het opgeroepen station of de oproep "**ALL STATIONS**" drie maal herhaald;
- de woorden "**THIS IS**";
- naam van het oproepende station, drie maal herhaald;
- oproeppcode of andere identificatie

Het veiligheidsbericht zelf mag na de aankondiging (in het Engels) in de plaatselijke taal worden voortgezet.

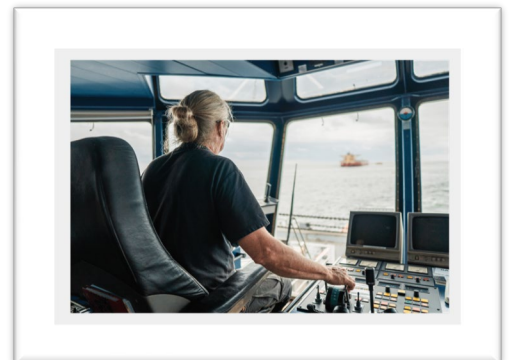
OVERIG VERKEER

RICHTING SCHIP-WAL EN SCHIP-SCHIP

- Naam van het opgeroepen station (maximaal drie maal herhaald)
- De woorden "**THIS IS**" of "**DIT IS**"
- Soort schip en
- Naam van het oproepende schip (maximaal drie maal herhaald)
- Positie van het schip
- Vaarrichting (in de haven eventueel niet vereist)
- Onderwerp van het gesprek.

RICHTING WAL-SCHIP

- Naam van het opgeroepen station (maximaal drie maal herhaald) of De woorden "**ALL STATIONS**" of "**OPROEP AAN ALLE SCHEPEN**" (maximaal drie maal herhaald)
- De woorden "**THIS IS**" of "**DIT IS**"
- Naam van het walstation (maximaal drie maal herhaald)
- Onderwerp van het gesprek.



Bij een goede verbinding moet bij het oproepen de naam van het opgeroepen station eenmaal en het oproepende station of het soort schip en de naam van het oproepende schip tweemaal worden herhaald.

Bij een tot stand gekomen verbinding is het eenmalig noemen van de naam van het scheepsstation of van het walstation voldoende.

TESTUITZENDINGEN

Die gesprekken horen niet thuis in het gewone verkeer en zeker niet op kanaal 16. Daarom mogen 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.

Voorbeeld (op werkkanaal van Oostende radio 7) :

Oproep:

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

Specifieke communicatieprocedures op de zeewateren

Luisterwacht

ONDERWORPEN EN NIET ONDERWORPEN SCHEPEN

Een onderworpen schip is een schip waarop een radiocommunicatiestation verplicht is (SOLAS-conventie).

KANAAL 16

Kanaal 16 is de internationale noodfrequentie voor VHF.

Onderworpen schepen houden permanent wacht op kanaal 16 (als praktisch mogelijk is). 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.

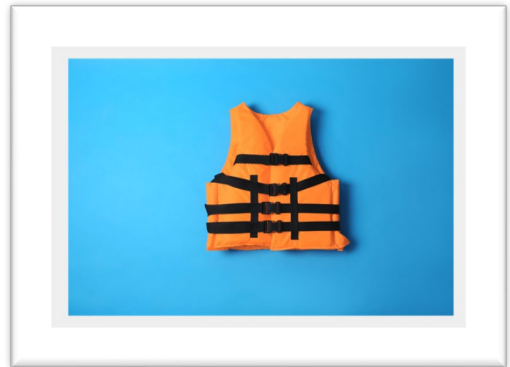
Reddingscoördinatiecentrum in België en onze buurlanden

België: MRCC Oostende

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende is het eerste meldpunt voor alle incidenten op zee. Oproepen komen hier binnen, worden geanalyseerd en van hier geeft men het signaal naar varende en/of vliegende eenheden om de situatie snel tot een goed einde te brengen en de reddingsactie te coördineren.

Kort samengevat staat het MRCC in voor:

- permanent meldingspunt voor alle incidenten op zee;
- de coördinatie en de opvolging van alle incidenten op zee;
- coördinatie van de medische assistentie en medische evacuatie;
- het eerste aanspreekpunt bij vaststelling van milieuverontreiniging op zee.



Er is een continue luisterwacht (24/7) op **VHF 16, 67, DSC 70** alsook **DSC 2187,5 kHz** en **MF 2182 kHz** (radiotelefonie) en is permanent (24/7) telefonisch bereikbaar op de nummers: **0032 59 70 10 00** en **0032 59 70 11 00**.

Sinds het voorjaar 2016 is de operationele werkvloer in Oostende uitgebreid met de operatorenstand van Oostende Radio (vroeger OSU: de Radio Maritieme Diensten (RMD)), waardoor de rechtstreekse samenwerking nu ook omgezet is in een dagelijkse realiteit.

Oostende Radio verzendt maritieme veiligheidsberichten (MSI) voor de scheepvaart in opdracht van het MRCC, dit zijn o.a. weerberichten en weerswaarschuwingen. Oostende Radio handelt geen incidenten af.

MRCC is een onderdeel van de Afdeling Scheepvaartbegeleiding, Maritieme Dienstverlening en Kust, Vlaamse Overheid.

Kuststation Oostende Radio is een onderdeel van de Marine-Component, Defensie, Federale Overheid.

Nederland : Kustwacht Den Helder

Permanente luisterwacht op VHF kanaal 16

DSC: VHF kanaal 70 en MF 2187,5 kHz

Frankrijk: CROSS Gris-Nez

Permanente luisterwacht op VHF kanaal 16

DSC: VHF kanaal 70 en MF 2187,5 kHz

Openbaar radioverkeer - AAIC

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 7
Over

OS1256
HIER Oostende Radio
Wat is uw positie
Over

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

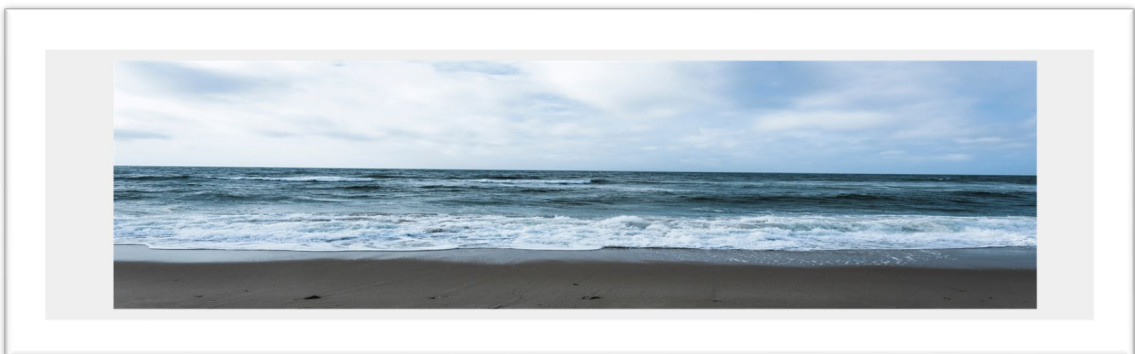
OS1256 HIER Oostende Radio
Kanaal 85 vrijmaken
Over

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 of UIT te gebruiken)

Specifieke communicatieprocedures op de binnenwateren

ALGEMEEN

De volgende landen hebben een akkoord ondertekend tot reglementering van de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren: België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Moldavië, Nederland, Oekraïne, Oostenrijk, Polen, de Slowaakse Republiek, de Tsjechische Republiek, de Servische republiek en Zwitserland. Dit akkoord wordt het RAINWAT-akkoord genoemd.

Installatie van de VHF-antennes

De antennes moeten verticaal 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 (of diepgangmerk) van het schip (bij onderworpen schepen).

Ter info: het installeren van LED-verlichting in de buurt (< 4 m) van een VHF-antenne is sterk afgeraden. De voeding van de LED's veroorzaakt immers storingen in de VHF-band.

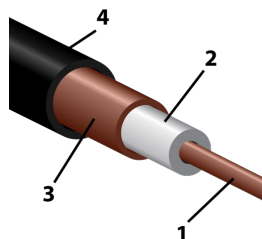
Uw antenne werkt enkel correct als deze verticaal is opgesteld. Een antenne geplaatst zoals op een sportieve wagen, schuin achteruit, werkt niet !

De lengte van de antenne moet correct zijn (ongeveer 1m) om het vermogen correct over te brengen van het toestel naar de ether. Indien de lengte niet correct is, zal het bereik kleiner worden en kan, in het slechtste geval, uw toestel beschadigd geraken.

Installatie van de kabel en connectoren

Bij de montage van een VHF-antenne moet je erop letten dat je de juiste coaxiale kabel gebruikt met de juiste impedantie. Een coaxiale kabel is een kabel met in de kern een koperen draad, daaromheen isolatiemateriaal en een metalen vlechtwerk of afscherming en dan weer een laag isolatiemateriaal.

- 1 Kern
- 2 Isolatie
- 3 metalen vlechtwerk of afscherming
- 4 Isolatie



Hetzelfde type kabel gebruik je voor je tv-antenne. De impedantie van een coaxiale kabel voor de VHF-installatie is afhankelijk van de opbouw, afmetingen en materiaalkeuze van de coaxiale kabel. Voor de verbindingen tussen de marifoon en antenne gebruik je een coaxiale kabel met een impedantie van 50 Ohm.

Een goede waterdichte aansluiting van de kabel en de antenne is noodzakelijk. Bij lekkage komt er water in de coaxiale kabel van de installatie waardoor het zendbereik beperkt wordt en het toestel defect kan geraken.

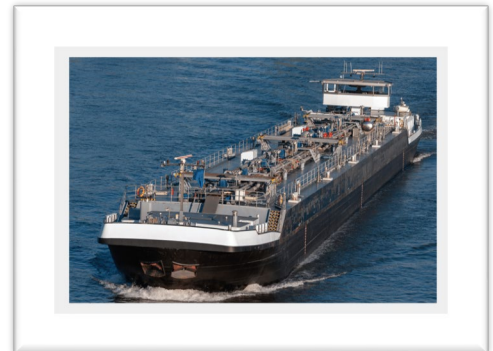
VHF-Communicatie op de binnenwateren

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 radiocommunicatiedienst 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 (Intership)
- scheepvaartinformatie
- schip-havenautoriteiten
- boordradioverkeer (Intraship)
- openbaar radioverkeer (niet-verplichte dienst)



COMMUNICATIE SCHIP-SCHIP (INTERSHIP)

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 en kanaal 72.
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

COMMUNICATIE SCHEEPVAARTINFORMATIE (NAUTISCHE INFORMATIE)

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

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

COMMUNICATIE BOORDRADIOVERKEER (INTRASHIP)

Bestemming	Tot stand brengen van radioverbindingen aan boord van schepen en konvoeien
Bijzonderheid	Het gebruik van draagbare toestellen is toegestaan op kanaal 15/17
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

Gebruik van ATIS in de binnenwateren

ATIS staat voor Automatic Transmitter Identification System. ATIS is een systeem voor de automatische identificatie van radiozenders van schepen overeenkomstig bijlage B van de Europese norm (ter info ETSI EN 300 698-1). Het gebruik van ATIS is verplicht op de binnenwateren van de landen die de Regionale Overeenkomst betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren hebben ondertekend te Boekarest op 18 april 2012, gewijzigd te Brest op 18 oktober 2023. (zie bijlage 1).

Alle scheepsradiotelefooninstallaties en alle draagbare toestellen aan boord moeten uitgerust zijn met een coderingsinstallatie voor het uitzenden van het ATIS-signaal. 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). Nogmaals: DSC is verboden op de binnenwateren.

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 gebruiker is het niet mogelijk om de ATIS-inrichting af te koppelen of te herprogrammeren.

Voorbeeld: OS2563 ↔ ATIS-code 9 205 19 2563

De ATIS-code is als volgt gestructureerd (ETSI EN 300 698-1, bijlage B):

Z MID X₁ X₂ X₃ X₄ X₅ X₆

Z	MID	X₁X₂	X₃X₄X₅X₆
staat voor het cijfer 9 (Z = altijd 9)	MID = maritiem identificatienummer van het land waar het schip ingeschreven is (ITU-R)	staat voor de tweede of derde letter van de roepnaam, waarbij 01 staat voor A, 02 staat voor B, 03 staat voor C, enz.	de 4 cijfers van de roepnaam

Een schip met roepnaam OS2563 zal als ATIS-code 9 205 19 2563 hebben.

Let op: in veel gevallen werd door de fabrikant van het marifoontoestel de "9" reeds voorgeprogrammeerd.

In de bijlagen vindt u een overzicht van de belangrijkste waterwegen in België waar ATIS verplicht is.

Voor de andere landen die het Regionaal Akkoord met betrekking tot de radiocommunicatiedienst voor de binnenvaart hebben ondertekend, gelden andere regels.

Meer info hierover vindt men op onderstaande link aangaande het RAINWAT-akkoord: www.rainwat.ctu.eu

Het Regionaal akkoord met betrekking tot de radiocommunicatiedienst voor de binnenvaart (Rainwat Akkoord) wordt regelmatig geüpdatet men dient zich steeds te baseren op de meest recente versie.

Wat met vaartuigen die afkomstig zijn van buiten de RAINWAT-zone?

Vaartuigen die op de Belgische binnenwateren varen en die afkomstig zijn van een land dat het Regionaal akkoord met betrekking tot de radiocommunicatiedienst voor de binnenvaart niet heeft ondertekend moeten eveneens ATIS installeren op hun marifoons indien ze varen op de binnenwateren van de Rainwat-landen.

Per schip is er één ATIS-code en alle VHF-zenders moeten voorzien zijn van dezelfde ATIS-code (zowel de vaste als de draagbare toestellen).

De ATIS-code van de voormelde boten bestaat uit de "MMSI", waaraan het cijfer 9 moet voorafgaan.

Bijvoorbeeld: voor MMSI 220278025 zal de ATIS-code 9220278025 geprogrammeerd worden.

Toestellen die kunnen switchen tussen zee en binnenwateren worden toegelaten in België.

Gebruik van AIS in de binnenwateren

AIS staat voor ***Automatic identification system***.

Communicatiesysteem op basis van een protocol, dat gebruik maakt van de mobiele maritieme VHF-band om navigatiegegevens uit te wisselen.

Het AIS-systeem voor de binnenwateren is gebaseerd op de maritieme AIS-Standaard. De informatiediensten voor de binnenvaart (River Information Services, RIS) gebruiken Inland AIS.

AIS is een automatisch scheepsidentificatiesysteem, waarmee schepen onmiddellijk over de identiteit, actuele vaargegevens en manoeuvres van andere schepen die dit systeem eveneens geïnstalleerd hebben, kunnen informeren. Met AIS kan toezicht op het verkeer worden gehouden, terwijl de verkeerscentrales hun informatie via de AIS-walstations verkrijgen. AIS dient om aanvaringen tussen schepen te voorkomen.

Klasse A is voor schepen die onderworpen zijn aan de uitrustingsverplichting, maar kan door alle schepen worden gebruikt. De zender past de repeteerfrequentie van de uitzending van de vaarsnelheid en de manoeuvreersituatie aan.

Klasse B (beperkte functionaliteit) kan door alle schepen die niet onderworpen zijn aan de uitrustingsverplichting, bijvoorbeeld voor pleziervaart, worden gebruikt. Klasse B zendt ten opzichte van Klasse A met mindere prioriteit en met langere intervallen uit. Klasse B wordt gebruikt voor de pleziervaart.

Om een AIS te gebruiken dient het geprogrammeerd te worden met het MMSI-nummer, het roepteken en de naam van het vaartuig zoals dat vermeld staat op de vergunning.

Bij installatie van een AIS toestel dient men er rekening mee te houden om de antenne van de AIS niet in de buurt van de marifoon antenne te plaatsen.

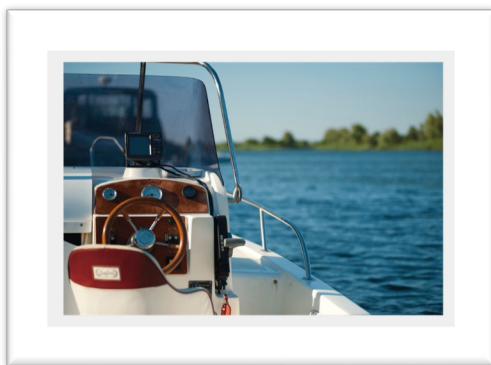
Registratiemogelijkheden

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

Verplichting tot certificaat van operator

Het volgen van, of toezicht houden op een scheepsstation, mag maar gebeuren door een persoon die houder is van een beperkt certificaat van radio-operator voor de radiotelefoondienst op de binnenwateren. Het beperkt certificaat van radio-operator wordt afgenomen op grond van die voorschriften bepaald in het RAINWAT-akkoord en wordt aldus erkend door alle administraties die deze Regionale Regeling hebben ondertekend.

Deelname aan maritieme radiotelefoondiensten



Scheepsstations van de radiotelefoondienst op de binnenvaart mogen deelnemen aan de maritieme radiotelefoondienst in de VHF-band. 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

- Door de aankoop van een scheepsstation voor radiotelefonie dat uitgerust is met "K70 DSC" (GMDSS) of;
- Door de toegestane omvorming van het bestaande scheepsstation, door het uit te rusten met K70 DSC (GMDSS)

Voor de bediening van radiotelefoonstations die uitgerust zijn met GMDSS-functionaliteit zijn andere certificaten nodig (SRC, LRC, ROC of GOC).

Momenteel bestaan in de handel toestellen die kunnen switchen tussen instellingen bedoeld voor de binnenwateren (met ATIS, vermogensreductie,..) en instellingen bedoeld voor het gebruik van de radioapparatuur op zee. (zoals DSC...). Het toestel moet correct ingesteld zijn volgens het gebied waar men vaart. Als men op de binnenwateren vaart, dient ATIS geactiveerd te zijn. Op zee moet DSC geactiveerd zijn.

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 in de binnenwateren.

Binnenvaart

Geldig op de binnenwateren.

Blokkanaal

Marifoonkanaal van verkeersposten en schepen voor de uitwisseling van berichten die betrekking hebben op de bescherming van personen en de veiligheid van de scheepvaart (vooral in België en Nederland gebruikt). Dit blokkanaal geldt, binnen een bepaald gebied, tegelijkertijd voor de categorieën schip-schip (vb. koersafspraken) en voor nautische informatie.

Boordradioverkeer (Intraship)

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.

Contractsluitende overheidsinstanties

Contractsluitende overheidsinstanties verwezen naar landen die de Regionale Regeling (Rainwat Akkoord) hebben ondertekend.

CCNR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart)

Internationale instelling met een secretariaat dat haar in staat stelt alle aangelegenheden die samenhangen met de binnenvaart op efficiënte wijze te behandelen. De CCNR geeft het "Handboek voor de marifonie in de binnenvaart" uit.

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

Committee RAINWAT

Het 'Committee RAINWAT' is voor het beheer, de harmonisatie en de optimalisatie van de Regionale Regeling ingezet. De lijst van de verschillende officiële contactpunten van iedere staat die de "Regionale Regeling" heeft ondertekend is op de RAINWAT-website (www.rainwat.ctu.eu) beschikbaar. De laatste versie van de actueel geldende Regionale Regeling (Rainwat Akkoord Boekarest 2012) kan gedownload worden van deze website. Een 16-tal landen heeft de Regionale Regeling ondertekend.

DSC

Digital Selective Call (enkel toegelaten op zee)

GMDSS : Global Maritime Distress and Safety System

Wereldwijd maritiem nood- en veiligheidssysteem.

IMO

International Maritime Organisation

De IMO is verantwoordelijk is verantwoordelijk voor de veiligheid van de scheepvaart. Een belangrijk verdrag van de IMO is de SOLAS, een internationaal verdrag betreffende de veiligheid van mensenlevens op zee (Safety of Life at Sea)

ITU

International Telecommunication Union is belast met de coördinatie van het internationale frequentiegebruik en het standaardiseren van telecommunicatiesystemen. Een belangrijk verdrag van de ITU is het RR (de Radio Regulations).

Mars-database

Wereldwijde databank van de ITU waarin alle zeegaande schepen zijn vermeld.

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

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.

Oproeprocedure

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-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 (Call sign)

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

Ruisonderdrukker (squelch)

Een ruisonderdrukker (squelch in het Engels) schakelt de luidspreker in, zodra een ontvangstsignaal een bepaalde instelbare drempel overschrijdt.

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 (Intership)

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 uitgang van de zender.

BIJLAGEN

WETGEVING

Internationale instanties en reglementen

- Conventie van de Internationale Telecommunicatie Unie (BS 13-11-1999).
- Radioreglement (RR), Genève 2020.
- SOLAS, het Internationale Verdrag betreffende de veiligheid van mensenlevens op zee, (Londen 1974).
- Regionaal Akkoord met betrekking tot de radiocommunicatiedienst voor de binnenvaart (Bucharest, 18 april 2012 en herzieningen).
- Richtlijn 1999/5/EG of 2014/53/EU
- Richtlijn 96/98/EG of 2014/90/EU -beschikking 2000/637/EG
- Centrale Commissie voor de Rijnvaart – Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart – Algemeen Deel (<http://www.ccr-zkr.org>)

Nationale wetgeving

WET VAN 13 JUNI 2005 BETREFFENDE DE ELEKTRONISCHE COMMUNICATIE

Artikel 13/1, § 1. Niemand mag radioapparatuur houden of gebruiken zonder een vergunning voor private radiocommunicatie te hebben verkregen krachtens artikel 39 of een gebruiksrecht voor radiospectrum krachtens artikel 18.

In afwijking van het eerste lid, maakt de naleving van de gebruiksvoorwaarden van een algemene machtiging bedoeld in artikel 13/2, § 3, het mogelijk radioapparatuur te houden en te gebruiken zonder een vergunning voor private radiocommunicatie te hebben verkregen krachtens artikel 39 of een gebruiksrecht voor radiospectrum krachtens artikel 18.

§ 2. De Koning kan, op voorstel van het Instituut of op eigen initiatief, na advies van het Instituut, bepalen in welke gevallen de in paragraaf 1 bepaalde vergunningen voor private radiocommunicatie of gebruiksrechten voor radiospectrum niet vereist zijn.

Artikel. 39. § 1. (...)

§ 2. (...)

§ 3. (...)

§ 4. (...)

§ 5. De Koning kan het slagen voor een examen opleggen voor het gebruik van bepaalde categorieën van radiostations. Hij kan het Instituut delegeren om de voorwaarden en de praktische organisatie van deze examens vast te leggen.

Artikel 41. Behoudens de officieren van gerechtelijke politie vermeld in artikel 24 van de wet van 17 januari 2003 met betrekking tot het statuut van de regulator van de Belgische post- en telecommunicatiesector voor wat betreft punt 2°, mag niemand in het Rijk, noch aan boord van een schip, een luchtvaartuig of enige andere drager onderworpen aan het Belgisch recht :

1° valse of bedrieglijke alarm-, spoed- of noodseinen of noodoproepen uitzenden of trachten uit te zenden;

2° andere radiocommunicatie dan die bedoeld in artikel 314bis van het Strafwetboek en die niet voor hem bestemd is, opvangen of trachten op te vangen. Indien zulke verbindingen onopzettelijk worden ontvangen, mogen zij noch weergegeven, noch aan derden medegedeeld, noch voor enig ander doeleind worden gebruikt en zelfs aan hun bestaan mag geen bekendheid worden gegeven, behalve in de gevallen door de wet opgelegd of toegestaan.

Artikel 145: § 1. Met een geldboete van 50 euro tot 100 000 euro wordt gestraft de persoon die de artikelen 15, 32, 33, 35, 41, 42, 45, 46, 106/2, 107/5, 124, 126 tot 127/3, 133 en de ter uitvoering van de artikelen 9, § 7, 32, 39, § 3, 47, 106/2, 126 tot 126/3, 127, 127/2 en 127/3 genomen besluiten overtreedt

§ 2. Met een geldboete van 200 tot 2 000 EUR en met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar of met één van die straffen alleen wordt gestraft de persoon die artikel 13/1, § 1, en de ter uitvoering van artikel 16 genomen besluiten overtreedt.

§ 3 Met een geldboete van 500 tot 50 000 EUR en met een gevangenisstraf van één tot vier jaar of met één van die straffen alleen wordt gestraft :

1° de persoon, die op bedrieglijke wijze elektronische communicatie door middel van een elektronische-communicatienetwerk tot stand brengt, teneinde zichzelf of aan een andere persoon wederrechtelijk een voordeel te verschaffen; ;

2° (opgeheven)

3° de persoon die welk toestel dan ook opstelt dat bestemd is om een van de voorgaande inbreuken te begaan, alsook een poging om deze te begaan.

§ 3bis. Met een geldboete van 50 EUR tot 300 EUR en met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot twee jaar of met één van die straffen alleen worden gestraft de persoon, die een elektronische-communicatienetwerk of -dienst of andere elektronische communicatiemiddelen gebruikt om overlast te veroorzaken aan zijn correspondent of schade te berokkenen alsook de persoon die welk toestel dan ook opstelt dat bestemd is om de voorgaande inbreuk te begaan, alsook een poging om deze te begaan.

§ 3ter. Met geldboete van 50 euro tot 50 000 euro en met gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar of met één van die straffen alleen wordt gestraft :

1° iedere persoon die, naar aanleiding van de uitoefening van zijn functie, buiten de gevallen die de wet bepaalt of zonder inachtneming van de vormen die zij voorschrijft, met bedrieglijk opzet of met het oogmerk om te schaden, de gegevens bedoeld in artikel 126 op enige manier overneemt, onder zich houdt, of er enig gebruik van maakt;

2° hij die, terwijl hij weet dat de gegevens bekomen zijn door het plegen van het misdrijf bedoeld in 1°, deze gegevens bij zich houdt, aan een andere persoon onthult of verspreidt, of er enig gebruik van maakt.

§ 4. De verbeurdverklaring van apparaten die niet voldoen aan de voorwaarden van de artikel en 32, 33, 35 en 37 wordt altijd uitgesproken.

Artikel 147: De verbeurdverklaring van de wederrechtelijk verkregen opnamen van gesprekken, berichten of gegevens en van de voorwerpen, die hebben gediend tot het overtreden van de (artikelen 41) en 145, § 3, wordt altijd uitgesproken, zelfs indien ze niet aan de veroordeelde toebehoren.

De verbeurdverklaring van producten en toebehoren, die hebben gediend tot het overtreden van de artikel en 13/1, §1 en 41, en van de ter uitvoering van artikel 16 genomen besluiten wordt altijd uitgesproken, zelfs indien ze niet aan de veroordeelde toebehoren.

Artikel 8, § 1, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, is niet van toepassing op de verbeurdverklaring, uitgesproken op grond van dit artikel.

VOORBEELDEN VAN GESPREKKEN (UIT HANDBOEK VOOR DE RADIOCOMMUNICATIE IN DE BINNENVAART CCNR - 2017)

Notverkehr	Communications de détresse	Noodverkeer
<i>Beispiel:</i>	<i>Exemple :</i>	<i>Voorbeeld</i>
Gütermotorschiff „Karin“ ruft auf Kanal 18 des Verkehrskreises Nautische Information die Revierzentrale Oberwesel und bittet nach Kollision wie folgt um Hilfe:	L'automoteur ordinaire « Karin » appelle la centrale de secteur d'Oberwesel (Oberwesel Revierzentrale) sur 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:
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
THIS IS	THIS IS	THIS IS
Gütermotorschiff Karin, Gütermotorschiff Karin, Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin, Automoteur ordinaire Karin, Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin, Motorvrachtschip Karin, Motorvrachtschip Karin
FM 1234	FM 1234	FM 1234
MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY
Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin
FM 1234	FM 1234	FM 1234
zu Tal im Raum Mannheim	Avalant près Mannheim	Afvarend in de omgeving van Mannheim
Rheinkilometer 424,30	p.k. 424,30	Rijnkilometer 424,30
Habe Kollision mit einem Tankmotorschiff	Suis entré en collision avec un automoteur-citerne	Heb een aanvaring met een motortankschip

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

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

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

THIS IS	THIS IS	THIS IS
Tankmotorschiff Corinna	automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna
OED4711	OED4711	OED4711
10 Uhr 15	10 heures 15	10.15 uur
Tankmotorschiff Corinna	automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna
OED4711	OED4711	OED4711
SILENCE FINI	SILENCE FINI	SILENCE FINI
Dringlichkeitsverkehr	Communications d'urgence	Spoedverkeer
<i>Beispiel:</i>	<i>Exemple :</i>	<i>Voorbeeld:</i>
Gütermotorschiff „Mara“ benötigt ärztliche Hilfe an Bord (keine Lebensgefahr) und bittet auf Kanal 22 im Verkehrskreis Nautische Information die Revierzentrale Duisburg wie folgt um Hilfe:	L'automoteur ordinaire « Mara » a besoin d'aide médicale à bord (pas de danger de mort) et demande de l'aide à la centrale de secteur de Duisbourg (Duisburg Revierzentrale) sur 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:
PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN
Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale
THIS IS	THIS IS	THIS IS
Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff Mara	Automoteur ordinaire Mara, Automoteur ordinaire, Mara, Automoteur ordinaire Mara	Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara
OED1147	OED1147	OED1147
zu Tal bei Rheinkilometer 805,75	Avalant près du p.k. 805,75	Afvarend bij Rijnkilometer 805,75

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

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

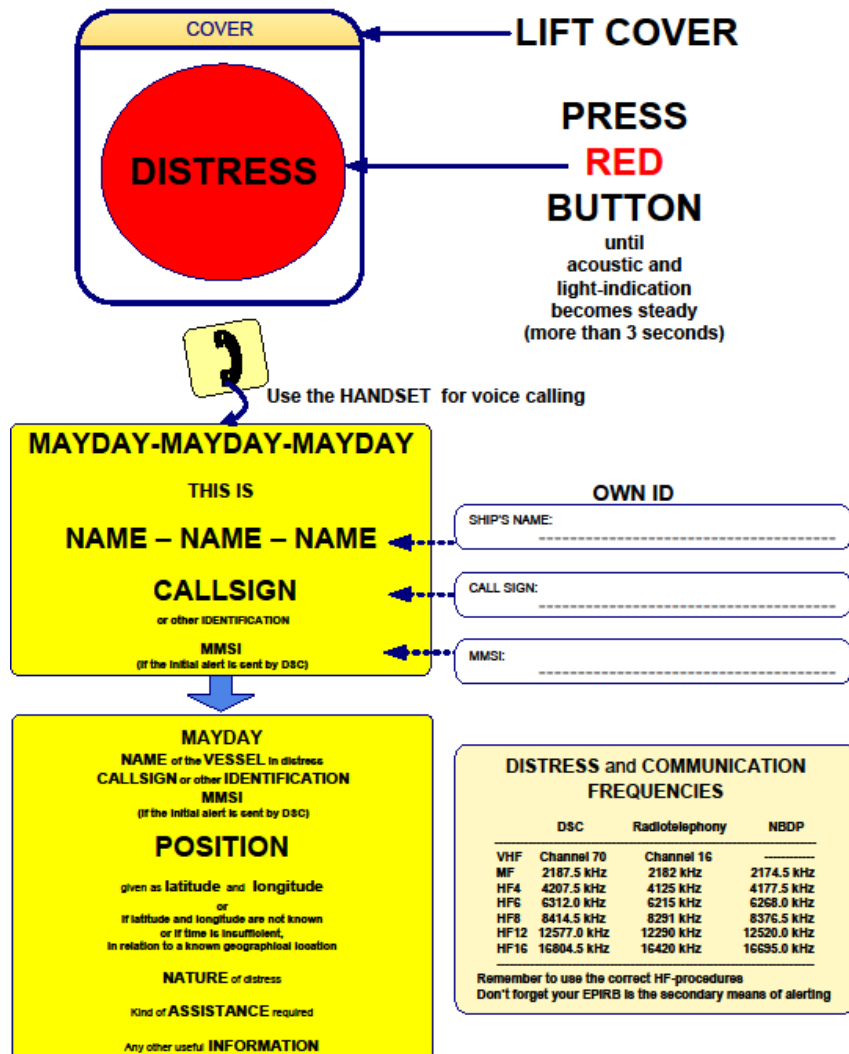
<i>Die Schleuse Birsfelden antwortet wie folgt:</i>	<i>L'écluse de Birsfelden répond comme suit :</i>	<i>Sluis Birsfelden antwoordt als volgt:</i>
Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal)	Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal)	Motortankschip Sylvia (maximaal drie maal)
„THIS IS“ oder „HIER IST“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

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

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

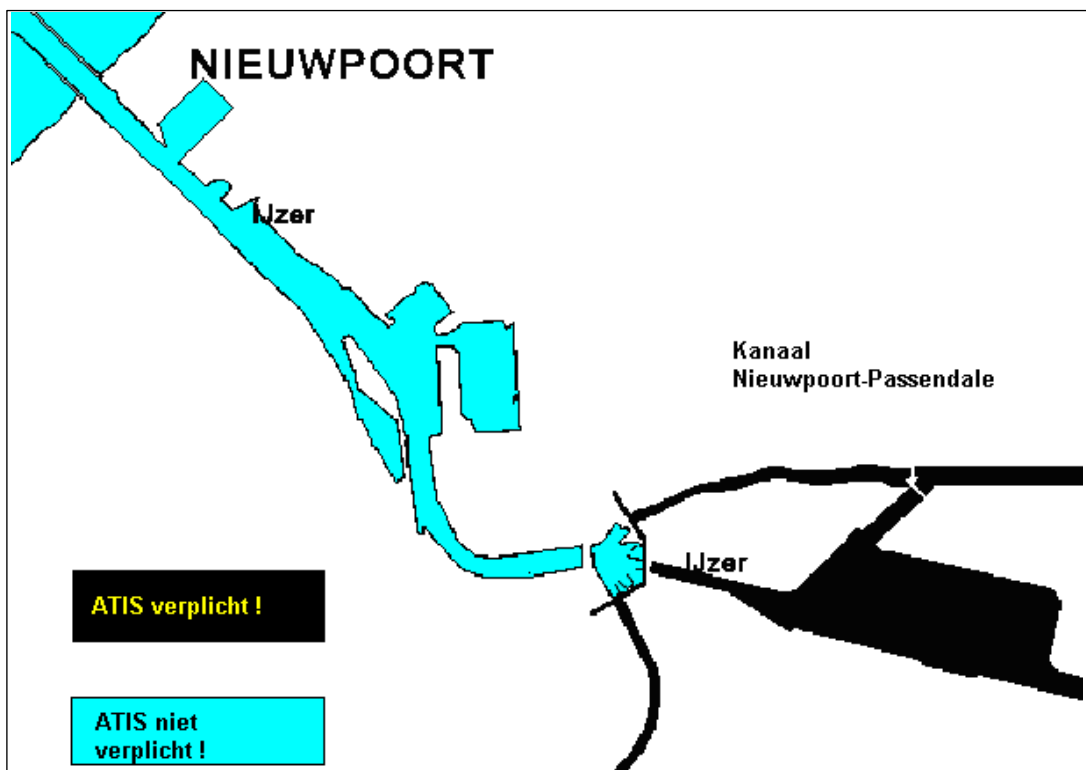
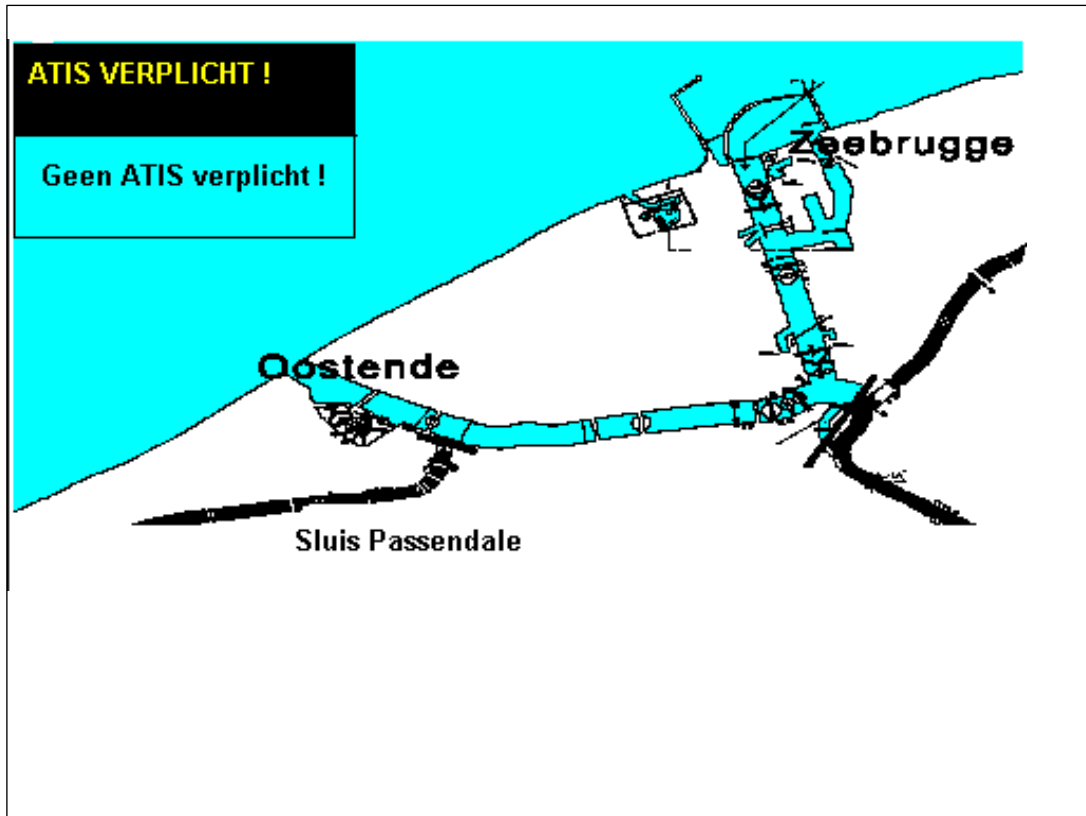
ALARMING VIA DSC-DISTRESS (SRC-ZEE)

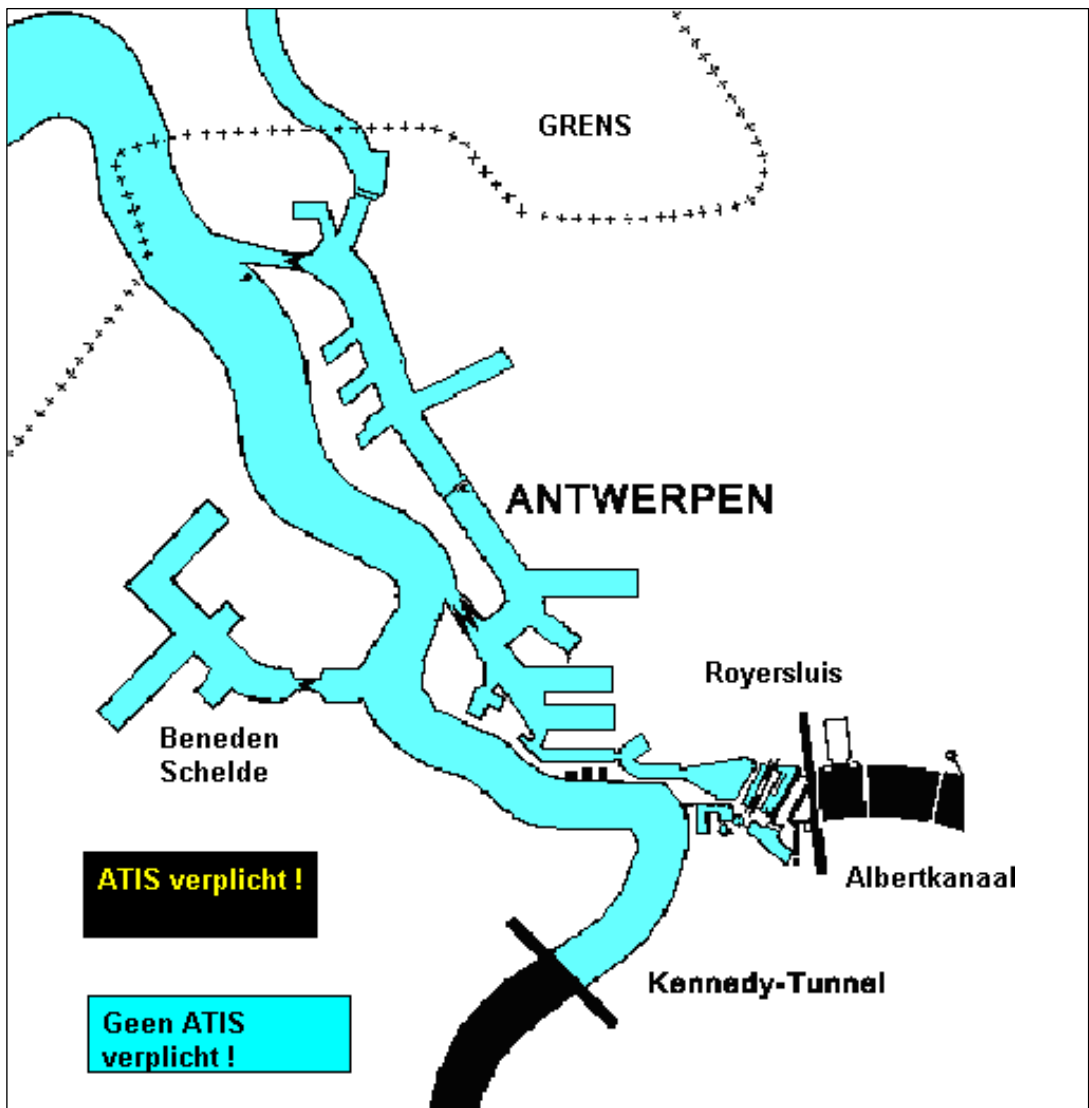
GUIDANCE ON DISTRESS ALERTS



NAVIGATIEGEBIEDEN WAAR ATIS VERPLICHT IS

IN HET ZWART ATIS VERPLICHT → NIET VERPLICHT = BLAUW





KANAAL GENT - TERNEUZEN

GENT

Sluis
Evergem

Brug
Kennedylaan

Mariakerkebrug

ATIS verplicht !

Geen ATIS verplicht !

