

**GUIDE DE
RADIOTÉLÉPHONIE
POUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE**

**COMMISSION DU DANUBE
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN**

GUIDE DE RADIOTELEPHONIE

POUR LA NAVIGATION INTERIEURE

Partie générale

Edition 2002

Budapest et Strasbourg, décembre 2001

GUIDE DE RADIOTELEPHONIE POUR LA NAVIGATION INTERIEURE

Partie générale

SOMMAIRE

Article	Page
Avant-propos	5
1. Définitions	7
1.1 Procédure d'appel	7
1.2 ATIS	7
1.3 Radiotéléphonie pour la navigation intérieure	7
1.4 Voie imposée	7
1.5 CARING	7
1.6 Exploitation duplex (transmission simultanée)	7
1.7 Installation radioélectrique	8
1.8 GMDSS	8
1.9 IVS	8
1.10 MIB	8
1.11 NIF	8
1.12 le centre de trafic	8
1.13 Station de bateau	8
1.14 Radiotéléphonie des écluses	8
1.15 Service maritime de radiotéléphonie	8
1.16 Exploitation Semi-Duplex (transmission simultanée conditionnée)	9
1.17 Exploitation Simplex (transmission alternative)	9
1.18 Réseaux	9
1.19 Réseau radiocommunications de bord	9
1.20 Réseau de correspondance publique	9
1.21 Réseau informations nautiques	9
1.22 Réseau bateau-autorité portuaire	9
1.23 Réseau bateau-bateau	9
1.24 Postes de trafic	9
1.25 Centre de trafic	10
1.26 Administrations contractantes	10
2. Description et exploitation des réseaux	11
2.1 Généralités	11
2.2 Tableaux des voies, fréquences d'émission, puissance apparente rayonnée (PAR), puissance de sortie (PSE) et réseaux pour le service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure – (Annexe 2 à l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure (Bâle 2000)	11
2.3 Réseau bateau-bateau	17
2.4 Réseau informations nautiques	17
2.5 Réseau bateau-autorité portuaire	17
2.6 Réseau radiocommunications de bord	18

3. Déroulement des radiocommunications en navigation intérieure	19
3.1 Généralités	19
3.1.1 Mesures de précaution	19
3.1.2 Ordre de priorité des communications du service radiotéléphonique de la navigation intérieure	19
3.1.3 Forme du déroulement des communications	19
3.1.4 Discipline des communications	20
3.1.5 Langue	21
3.1.6 Essais	21
3.1.7 Instructions de la station terrestre	21
3.1.8 Accusé de réception de messages	21
3.2 Danger	21
3.2.1 Début de la communication de détresse	22
3.2.2 Accusé de réception de l'appel de détresse	22
3.2.3 Demande de silence-radio	22
3.2.4 Restriction des radiocommunications durant une communication de détresse, fin de la communication de détresse	23
3.3 Situation d'urgence	23
3.4 Message de sécurité	23
3.5 Conversations de routine	23
4. Epellation, exemples de conversation	25
4.1 Epellation	25
4.2 Exemples de conversations	26
4.2.1 Trafic de détresse	26
4.2.2 Communication d'urgence	27
4.2.3 Message de sécurité	28
4.2.4 Conversations de routine	28
5. Secret des radiocommunications	31
6. Caractéristiques techniques de la station de bateau	33
6.1 Généralités	33
6.2 ATIS	33
6.3 Réduction automatique de la puissance	33
6.4 Possibilités d'enregistrement	33
7. Certificat d'opérateur, participation à d'autres services radiotéléphoniques ...	35
7.1 Obligation de certificat d'opérateur	35
7.2 Participation au service radiotéléphonique maritime	35
7.3 Utilisation de stations radiotéléphoniques maritimes sur le réseau radiotéléphonique de la navigation intérieure.....	35
8. Obligation d'annonce pour certains bateaux	37

PREAMBULE

Le guide de la radiotéléphonie pour la navigation intérieure est publié conjointement par les secrétariats de la Commission du Danube et de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sur la base de la résolution n° 1 de l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure (Bâle 2000) signé à ce jour par quinze administrations contractantes (Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, France, Hongrie, Luxembourg, Moldavie, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Suisse, Tchéquie, Yougoslavie)

Le Guide de la radiotéléphonie pour la navigation intérieure se compose

d'une **Partie générale**

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

- Définitions,
- Description et exploitation des réseaux,
- Déroulement des radiocommunications en navigation intérieure, notamment en situation d'urgence,
- Exemples de conversations et tables d'épellation,
- Participation à d'autres services radiotéléphoniques et obligation d'annonce.

et de

Parties régionales,

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

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

La **partie générale** du Guide de la radiotéléphonie pour la navigation intérieure doit toujours être conservée à bord des bateaux lorsque l'utilisation de la radiotéléphonie est prescrite.

La **partie régionale** du Guide de la radiotéléphonie pour la navigation intérieure portant sur les secteurs des voies de navigation intérieure sur lesquels se trouve le bateau doit également être conservée à bord.

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

- le Règlement des radiocommunications publié par l'Union Internationale des Télécommunications,
- l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure (Bâle, 6 avril 2000), qui est entré en vigueur le 1^{er} août 2000.

Les parties régionales du Guide de radiotéléphonie sont actualisées chaque année.

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

Strasbourg

Budapest

**Secrétariat de la
Commission Centrale pour la Navigation du Rhin**

**Secrétariat de la
Commission du Danube**

1. Définitions

1.1 Procédure d'appel

Procédure relative à l'établissement de liaisons de radiocommunications.

1.2 ATIS

Automatic Transmitter Identification System

Système d'identification automatique des émetteurs radioélectriques de bateau.

1.3 Radiotéléphonie pour la navigation intérieure

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

La radiotéléphonie pour la navigation intérieure permet d'établir des liaisons de radiocommunication à des fins déterminées sur des voies et suivant un mode d'exploitation préalablement convenus (réseaux)

La radiotéléphonie pour la navigation intérieure compte cinq réseaux :

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

1.4 Voie imposée

Voie utilisée aux Pays-Bas et en Belgique par les postes de trafic et les stations de bateau pour la communication d'informations relatives à la sécurité des personnes et de la navigation.

La voie imposée est la voie utilisée sur un secteur donné simultanément pour les radiocommunications sur les réseaux bateau-bateau (par exemple pour la détermination de la route à suivre) et informations nautiques.

1.5 CARING

Centre d'Alerte Rhénan et d'Informations Nautiques de Gamsheim.

Désignation du centre français d'alerte et d'information de Gamsheim

1.6 Exploitation duplex (transmission simultanée)

Mode d'exploitation suivant lequel la transmission est possible simultanément dans les deux sens de la liaison de radiocommunications.

Comme dans les conversations téléphoniques, l'émission et la réception sont possibles simultanément.

L'exploitation duplex n'est possible que pour le réseau informations nautiques.

A l'exception de l'exploitation-relais sur les voies imposées, l'émission d'une station de bateau ne peut être entendue par une autre station de bateau.

1.7 Installation radioélectrique

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

1.8 GMDSS

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

1.9 IVS

Informatie Verwerkend Systeem.
Désignation du système néerlandais d'annonce et d'information pour la navigation intérieure.

1.10 MIB

Melde- und Informationssystem in der Binnenschifffahrt.
Système allemand, français et suisse d'annonce et d'information pour la navigation intérieure.

1.11 NIF

Système de radiocommunications d'informations nautiques comprenant les radiocommunications des écluses, les centres de trafic, des postes de trafic et des voies imposées.

1.12 le centre de trafic

Centrale en Allemagne, en France et en Suisse, qui réceptionne notamment les appels provenant de la navigation (par exemple appels de détresse) et qui informe la navigation sur la situation de la voie navigable.

1.13 Station de bateau

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

1.14 Radiotéléphonie des écluses

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

1.15 Service maritime de radiotéléphonie

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

1.16 Exploitation Semi-Duplex (transmission simultanée conditionnée)

Mode d'exploitation simplex à une extrémité de la liaison de radiocommunications et duplex de l'autre.

1.17 Exploitation Simplex (transmission alternative)

Mode d'exploitation suivant lequel la transmission est possible à tour de rôle dans les deux sens de la liaison de radiocommunications, par exemple par commutation manuelle. En cours d'émission par la propre station, la réception d'une autre station est impossible.

1.18 Réseaux

Allotissement de voies à des fins déterminées.

1.19 Réseau radiocommunications de bord

Radiocommunications échangées à bord d'un bateau ou radiocommunications échangées au sein d'un groupe de bateaux, remorqués ou poussés, ainsi que celles concernant les instructions relatives à la manœuvre des aussières et à l'amarrage.

1.20 Réseau informations nautiques

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

1.21 Réseau de correspondance publique

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

1.22 Réseau bateau-autorité portuaire

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

1.23 Réseau bateau-bateau

Radiocommunications échangées entre stations de bateau.

1.24 Postes de trafic

Centrale aux Pays-Bas et en Suisse, qui réceptionne notamment les appels provenant de la navigation (par exemple appels de détresse) et qui informe la navigation sur la situation de la voie navigable.

Le trafic peut aussi être guidé par le poste de trafic.

1.25 Centre de trafic

Centre réceptionnant notamment les appels de la navigation maritime.

1.26 Administrations de tutelle

Les administrations de tutelle sont

- des administrations des Etats qui ont signé et approuvé l'arrangement (article 6 de l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure, Bâle 2000),
- des administrations des Etats qui ont adhéré et approuvé l'arrangement (article 8 de l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure, Bâle 2000)

APPENDICE 2

TABLEAUX DES VOIES, FREQUENCES D'EMISSION, PUISSANCE APPARENTE RAYONNEE (PAR), PUISSANCE DE SORTIE (PSE) ET RESEAUX POUR LES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE

1. Tableau 1

Voie	Notes spécifiques	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau-bateau,	Bateau – autorité portuaire	Information nautique
		Station de bateau	station terrestre			
60	a)	156,025	160,625			X
01	a)	156,050	160,650			X
61	a)	156,075	160,675			X
02	a)	156,100	160,700			X
62	a)	156,125	160,725			X
03	a)	156,150	160,750			X
63	a)	156,175	160,775			X
04	a)	156,200	160,800			X
64	a)	156,225	160,825			X
05	a)	156,250	160,850			X
65	a)	156,275	160,875			X
06	a) b)	156,300	156,300	X		
66	a)	156,325	160,925			X
07	a)	156,350	160,950			X
67	a) c)	156,375	156,375			X
08	a) q)	156,400	156,400	X		
68	a)	156,425	156,425			X
09	a) b) d)	156,450	156,450			X
69	a)	156,475	156,475			X
10	e)	156,500	156,500	X		
70	a)	156,525	156,525	Appel Sélectif Numérique pour détresse, Sécurité et appel		
11		156,550	156,550		X	
71		156,575	156,575		X	
12		156,600	156,600		X	
72	a) r)	156,625	156,625	X		
13	f)	156,650	156,650	X		
73	f) g)	156,675	156,675			X

Voie	Notes spécifiques	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau- bateau,	Bateau – autorité portuaire	Information nautique
		Station de bateau	station terrestre			
14	q)	156,700	156,700		X	
74	a)	156,725	156,725		X	
15	h)	156,750	156,750			
75	o)	156,775	156,775		X	
16	i)	156,800	156,800			
76	j) d) o)	156,825	156,825			X
17	h)	156,850	156,850			
77	a) k)	156,875	156,875	X		
18		156,900	161,500			X
78		156,925	161,525			X
19		156,950	161,550			X
79	a)	156,975	161,575			X
20		157,000	161,600			X
80		157,025	161,625			X
21	a)	157,050	161,650			X
81	a)	157,075	161,675			X
22		157,100	161,700			X
82	l) m)	157,125	161,725			X
23	m)	157,150	161,750			X
83	a) m)	157,175	161,775			X
24	m)	157,200	161,800			X
84	m)	157,225	161,825			X
25	m)	157,250	161,850			X
85	a) m)	157,275	161,875			X
26	m)	157,300	161,900			X
86	a) m)	157,325	161,925			X
27	m)	157,350	161,950			X
87	a) d)	157,375	157,375			X
28	m)	157,400	162,000			X
88	a) p)	157,425	157,425			X
AIS 1	a) n)	161,975	161,975			
AIS 2	a) n)	162,025	162,025			

1.1 Remarques générales relatives au tableau 1

1.1.1 Les voies des réseaux bateau-bateau et bateau-autorité portuaire peuvent également être utilisées par les systèmes de sécurité du trafic.

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

1.2 Explications sur les notes spécifiques du tableau 1

- a) Dans les pays mentionnés au 1.1.2, il est strictement interdit d'utiliser cette voie.
- b) Cette voie ne peut être utilisée sur le Rhin entre le km 150 et le km 350.
- c) Aux Pays-Bas, cette voie est utilisée pour les communications sur place au cours d'opérations de sécurité dans la Mer du Nord, IJsselmeer, Waddenzee, Oosterschelde et Westerschelde.
- d) Cette voie peut également être utilisée pour le pilotage, l'accostage, le remorquage et autres fins nautiques.
- e) Cette voie est la première voie bateau-bateau, sauf si l'autorité compétente a désigné une autre voie.
Dans les pays mentionnés au 1.1.2, la puissance de sortie peut être réglée entre 6 et 25 Watt jusqu'au 1^{er} janvier 2005.
- f) Dans les pays mentionnés au 1.1.2, cette voie est utilisée pour le réseau radiocommunications bateau-autorités portuaires.
- g) Aux Pays-Bas, cette voie est utilisée par le garde-côtes nationaux pour les communications en cas de pollution pétrolière en Mer du Nord et pour les messages de sécurité en Mer du Nord, IJsselmeer, Waddenzee, Oosterschelde et Westerschelde.
- h) Cette voie ne peut être utilisée que pour le réseau radiocommunications de bord.
- i) Cette voie peut être utilisée uniquement pour les communications entre navires en mer et les stations côtières participant à des communications de détresse et de sécurité dans les zones maritimes.
Dans les pays mentionnés au 1.1.2, cette voie ne peut être utilisée que pour la détresse, la sécurité et les appels.

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

2. Tableau 2

Fréquences d'émission (MHz)	Notes de bas de page
457,525	a) c)
457,5375	b) c)
457,550	a) c)
457,5625	b) c)
457,575	a) c)
467,525	a) c)
467,5375	b) c)
467,550	a) c)
467,5625	b) c)
467,575	a) c)

2.1 Explication des notes spécifiques du tableau 2

- a) Ces fréquences peuvent être utilisées pour le réseau radiocommunications de bord. L'utilisation de ces fréquences peut être soumise aux réglementations nationales.
- b) Au besoin, les équipements destinés à l'espacement des voies de 12,5 kHz peuvent également utiliser ces fréquences supplémentaires qui peuvent être introduites pour les radiocommunications de bord.

L'utilisation de ces fréquences peut être soumise à la réglementation nationale de l'Administration concernée.

- c) Dans les pays suivants, l'utilisation de ces fréquences est interdite : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, la Croatie, la France, le Luxembourg, la Moldavie, les Pays-Bas, la Roumanie, la Fédération de Russie, la République Slovaque, la Suisse, la République Tchèque, l'Ukraine et la République Fédérale de Yougoslavie.

3. Puissance d'émission des équipements de radiotéléphonie

3.1 Puissance de sortie (PSE) pour les équipements VHF fixes utilisant des voies mentionnées au tableau 1

Conformément à l'Annexe 3, la puissance de sortie pour les équipements VHF fixes doit être réglée à une valeur entre 6 et 25 W.

- a) La PSE des voies pour les réseaux radiocommunications bateau-bateau, bateau-autorités portuaires et radiocommunications de bord doit être réduite automatiquement à une valeur comprise entre 0,5 et 1 W.
- b) En ce qui concerne l'information nautique, les Administrations peuvent exiger des bateaux naviguant sur leur territoire une réduction de PSE à une valeur comprise entre 0,5 et 1 W.
- c) La PSE pour les systèmes AIS ne peut dépasser 25 Watt.

3.2 Puissance apparente rayonnée (PAR) des équipements VHF portatifs utilisant des voies mentionnées au tableau 1

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

3.3 Puissance apparente rayonnée (PAR) des équipements VHF portatifs utilisant des voies mentionnées au tableau 2

La PAR des équipements UHF portatifs doit être réglée à une valeur comprise entre 0,2 et 2 Watts.

2.3 Réseau bateau-bateau

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

2.4 Réseau informations nautiques

- Destination :** Etablissement de liaisons de radiocommunications entre stations de bateau et stations terrestres des autorités chargées de l'exploitation des voies navigables par exemple pour l'échange d'informations sur l'état des voies navigables, le conseil et l'orientation du trafic.
- Particularité :** En Belgique et aux Pays-Bas ce réseau ne peut être exploité qu'avec une puissance de sortie de 1 Watt au maximum.
- Mode d'exploitation :** Duplex, semi-duplex, uniquement pour les stations de bateau, ou Simplex.
- Objet des messages :** Ne sont admises que les transmissions de messages traitant de la sécurité des personnes ou de la navigation ou de la sécurité des bateaux.

2.5 Réseau bateau-autorité portuaire

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

2.6 Réseau radiocommunications de bord

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

3. Déroulement des radiocommunications en navigation intérieure

3.1 Généralités

Le déroulement des communications du service radiotéléphonique de la navigation intérieure est soumis aux règles dites "Radio Regulations" de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT).

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

Pour les liaisons de radiocommunications d'ordre social et privé seule la voie 77 peut être utilisée conformément aux tableaux des voies du chapitre 2.2.

Les stations terrestres assurent la veille sur la voie assignée pendant les heures de services de ces stations.

3.1.1 Mesures de précaution

Avant toute émission il convient de s'assurer qu'aucune autre communication ne sera gênée. Cette disposition s'applique particulièrement aux appels de détresse qui ont priorité absolue.

3.1.2 Ordre de priorité des communications du service radiotéléphonique de la navigation intérieure

- Les stations (stations de bateau et stations terrestres) doivent donner la priorité à toutes informations traitant de la sécurité de la vie humaine sur la voie d'eau, à terre et dans les airs
- L'ordre de priorité des communications du service radiotéléphonique de la navigation intérieure est le suivant :

1. Communications de détresse (MAYDAY) ;
2. Communications d'urgence (PAN PAN) ;
3. Communications de sécurité (SECURITE) ;
4. Conversations de routine

Pour en assurer la priorité, les stations doivent annoncer expressément les communications prioritaires.

3.1.3 Forme du déroulement des communications

Forme de l'appel

L'appel est constitué comme suit :

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

Toutefois, l'appel décrit ci-dessus peut, lorsque le contact est facile à établir, être remplacé par l'appel décrit ci-après :

- une fois le nom de la station appelée ;
- le mot "ICI"
- deux fois le nom de la station appelante.

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

Forme de la réponse à l'appel

La réponse à l'appel est constituée comme suit :

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

Toutefois, la réponse à l'appel décrite ci-dessus peut, lorsque le contact est facile à établir, être remplacée par la réponse décrite ci-après :

- une fois le nom de la station appelante ;
- le mot "ICI"
- deux fois le nom de la station appelée.

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

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

3.1.4 Discipline des communications

La discipline nécessaire pour garantir un déroulement correct des communications radiotéléphoniques exige :

- de les limiter au strict minimum indispensable ;
- d'appliquer strictement les règles de procédure ;
- de faire des phrases courtes, en parlant lentement et clairement ;
- d'entretenir uniquement des conversations professionnelles sur les réseaux bateau-bateau, informations nautiques, bateau-autorité portuaire et communications de bord ;
- d'utiliser exclusivement la voie 77 pour les communications privées ;
- de ne pas appuyer sur la manette du combiné plus longtemps qu'il n'est nécessaire ;
- de limiter la puissance d'émission sur le réseau informations nautiques autant qu'il est possible pour éviter des brouillages d'autres liaisons de radiocommunications ;
- de ne pas diffuser d'émissions musicales.

3.1.5 Langues

Pour les communications échangées entre les stations de bateau et les stations terrestres fixes, il est fait usage de la langue du pays où se trouve la station terrestre fixe.

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

3.1.6 Essais

Lorsqu'il est nécessaire pour une station de faire des signaux d'essais, ces signaux doivent être réduits au minimum et ne doivent pas durer plus de 10 secondes. Les signaux doivent comprendre le nom de la station suivi des mots "en essai". Le nom de la station et les mots "en essai" doivent être prononcés lentement et distinctement.

3.1.7 Instructions de la station terrestre

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

Ces instructions peuvent être par exemple :

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

Remarque :

En cas de danger il peut être dérogé aux instructions de la station terrestre. La station terrestre doit en être informée par après.

3.1.8 Accusé de réception de messages

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

3.2 Danger

Une situation de détresse est une situation de danger imminent pour les personnes ou le bateau. Ceci s'applique également pour les dangers à terre.

La détresse ne connaît pas de règle. Aucune prescription ne peut empêcher quelqu'un de prendre des mesures en vue de sauver des vies humaines ou de parer au danger.

Pour demander la mise en oeuvre de mesures de sauvetage il faut appeler de préférence les stations terrestres du réseau informations nautiques.

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

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

3.2.1 Début de la communication de détresse

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

- Signal de détresse (MAYDAY) (prononcé "maidai") (prononcé trois fois)
- ICI
- Nom du bateau en détresse,

L'appel de détresse est suivi par le message de détresse

- Signal de détresse (MAYDAY),
- Nom du bateau en détresse,
- Position,
- Secours demandé et informations pour parer au danger.

L'émission d'un message de détresse par une station qui n'est pas elle-même en détresse est signalée par le signal "MAYDAY RELAY" répété trois fois (prononcé "maidai rilai").

3.2.2 Accusé de réception de l'appel de détresse

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

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

Sur le réseau bateau-bateau l'appel de détresse doit faire l'objet d'un accusé de réception par toute station de bateau se trouvant dans le voisinage.

- Signal de détresse MAYDAY,
- Nom du bateau en détresse,
- ICI
- Nom de la station confirmant la réception
- Message reçu MAYDAY

3.2.3 Demande de silence-radio

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

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

3.2.4 Restriction des radiocommunications durant une communication de détresse, fin de la communication de détresse

L'autorisation d'un trafic restreint de radiocommunications est introduite par le signal "PRUDENCE".

A la fin des mesures, toutes les autres stations doivent être informées que la communication de détresse est terminée. A cet effet le signal "SILENCE FINI" est émis.

3.3 Situation d'urgence

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

Les communications d'urgence doivent de préférence être émises sur le réseau informations nautiques.

L'appel d'urgence est introduit par le signal
PAN PAN (prononcé "panne-panne")(prononcé trois fois)

3.4 Message de sécurité

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

Le message de sécurité est introduit par le signal
SECURITE (prononcé trois fois)

3.5 Conversations de routine

Sens bateau-terre et bateau-bateau	Sens terre-bateau
- Nom de la station terrestre ou de la station de bateau	- Nom du bateau appelé ou A TOUTES LES STATIONS DE BATEAU
- ICI	- ICI
- Type de bateau	- Nom de la station terrestre
- Nom du bateau	- Objet de la conversation
- Direction prise (le cas échéant non indispensable dans les ports)	
- Position du bateau	
- Objet de la conversation	

4. Epellation, exemples de conversation

4.1 Epellation

En cas de difficulté de compréhension, il est recommandé d'épeler les mots à transmettre conformément à la table d'épellation ci-après, et de transmettre les nombres chiffre par chiffre.

Lettre à transmettre	Mot de code	Prononciation du mot de code ¹
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRA VO
C	Charlie	TCHA LI ou CHAR LI
D	Delta	DEL TA
E	Echo	EK O
F	Foxtrot	FOX TROTT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DI AH
J	Juliett	DJOU LI ETT
K	Kilo	KI LO
L	Lima	LI MAH
M	Mike	MA IK
N	November	NO VEMM BER
O	Oscar	OSS KAR
P	Papa	PAH PAH
Q	Québec	KE BEK
R	Roméo	RO MI O
S	Sierra	SI ER RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NI FORM ou OU NI FORM
V	Victor	VIK TAR
W	Whiskey	OUISS KI
X	X-ray	EKSS RE
Y	Yankee	YANG KI
Z	Zoulou	ZOU LOU

Chiffre ou signe à transmettre	Mot de code	Prononciation du mot de code ²
0	NADAZERO	NAH-DAH-ZE-ROH
1	UNAONE	OU-NAH-OUANN
2	BISSOTWO	BIS-SO-TOU
3	TERRATHREE	TER-RAH-TRI
4	CARTEFOUR	KAR-TE-FOU-EUR
5	PANTAFIVE	PAN-TAH-FA-IF
6	SOXISIX	SOK-SI-SIKS
7	SETTESEVEN	SE-TE-SEV'N
8	OKTOEIGHT	OK-TOH-EIT
9	NOVENINE	NO-VE-NAÏ-NEU
Virgule décimale	DECIMAL	DE-SI-MAL
Point	STOP	STOP

¹ Les syllabes accentuées sont imprimées en gras.

² Toutes les syllabes sont pareillement accentuées.

4.2 Exemples

4.2.1 Trafic de détresse

1. Exemple :

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

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

ICI

automoteur ordinaire Karin (trois fois)

MAYDAY

automoteur ordinaire Karin (trois fois)

avalant près Mannheim p.k. 424,30

suis entré en collision avec un bateau-citerne

de la cargaison s'écoule

danger d'incendie

prenez les mesures nécessaires

à vous.

Le centre de trafic d'Oberwesel répond :

MAYDAY

automoteur ordinaire Karin (trois fois au plus)

ICI

Oberwesel Revierzentrale (trois fois au plus)

message reçu MAYDAY

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

MAYDAY RELAY (trois fois)

ICI

Oberwesel Revierzentrale (trois fois au plus)

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

automoteur-citerne perd de la cargaison

de l'essence s'écoule

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

Fin

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

MAYDAY

à toutes les stations de bateau (trois fois)

ICI

Oberwesel Revierzentrale (trois fois au plus)

10 heures 15

automoteur ordinaire Karin

SILENCE FINI

2. Exemple :

L'automoteur "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 :

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

ICI
automoteur-citerne Corinna (trois fois)
MAYDAY
automoteur-citerne Corinna
avalant près du p.k. danubien 1501,35
homme à l'eau
interrompre la navigation
suivre les informations ultérieures
à vous.

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

MAYDAY
à toutes les stations de bateau (trois fois)
ICI
automoteur-citerne Corinna (trois fois)
10 heures 15
automoteur-citerne Corinna
SILENCE FINI

4.2.2 Communication d'urgence

Exemple :

L'automoteur ordinaire "Mara" a besoin d'aide médicale à bord (pas de danger de mort) et demande de l'aide au centre de trafic de Duisbourg sur la voie 22 du réseau informations nautiques :

PAN PAN PAN PAN PAN PAN
Duisburg Revierzentrale (trois fois au plus)
ICI
automoteur ordinaire Mara (trois fois au plus)
avalant près du p.k. 805,75
demande de l'aide médicale
matelot blessé, probablement fracture du bras
à vous.

Réponse du centre de trafic de Duisbourg :

PAN PAN PAN PAN PAN PAN
automoteur ordinaire Mara (trois fois au plus)
ICI
Duisburg Revierzentrale (trois fois au plus)
j'ai compris
j'appelle une ambulance
je vous informerai du lieu où l'ambulance vous attend
restez à l'écoute

4.2.3 Message de sécurité

Exemple :

Le poste de trafic de Dordrecht (Dordrecht verkeerspost) avertit la navigation sur la voie imposée 19 du réseau informations nautiques d'un épais brouillard sur la Oude Maas dans le secteur de Dordrecht :

SECURITE SECURITE SECURITE

à toutes les stations de bateau (trois fois au plus)

ICI

Dordrecht verkeerspost (trois fois au plus)

épais brouillard dans le secteur de Dordrecht sur la Oude Maas

visibilité 50 m environ

Fin

4.2.4 Conversations de routine

1. Exemple :

L'automoteur-citerne "Sylvia" se renseigne sur la voie 22 auprès de l'écluse de Birsfelden pour savoir si l'entrée dans le garage amont de l'écluse est libre :

Birsfelden Schleuse (trois fois au plus)

ICI

automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus)

chargé, avalant près de Grenzach

l'entrée dans le garage de l'écluse est-elle libre

à vous.

L'écluse de Birsfelden répond comme suit :

Sylvia (trois fois au plus)

ICI

Birsfelden Schleuse (trois fois au plus)

l'entrée est libre

à vous.

Accusé de réception de la station de bateau :

Birsfelden Schleuse,

ICI

Sylvia

j'ai compris

l'entrée est libre

merci terminé

2. Exemple :

L'automoteur ordinaire "Nora" informe l'écluse de Strasbourg sur la voie 22 de la dérivation d'une bouée de balisage de la voie navigable :

Strasbourg écluse (trois fois au plus)
ICI
automoteur ordinaire Nora (trois fois au plus)
avalant près du p.k. 282,50
J'ai une information nautique pour vous
à vous.

L'écluse de Strasbourg répond comme suit :

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

Réponse du bateau :

Strasbourg Ecluse
ICI
Nora
bouée de balisage à la dérivation
près du kilomètre 282,50, rive gauche
à vous.

Réponse de l'écluse de Strasbourg :
Nora
ICI
Strasbourg Ecluse
J'ai compris, bouée de balisage à la dérivation
près du kilomètre 282,50, rive gauche
Merci
Fin

3. Exemple :

L'écluse de Hasselt adresse un message sur la voie 20 :

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

4. Exemple :

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 :

à toutes les stations de bateau dans le secteur de l'embouchure du Main (trois fois au plus)

ICI

automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)

avalant sur le Main à environ 1 km avant l'embouchure

veux monter le Rhin

y a-t-il des montants ou des avalants dans le voisinage

à vous

L'automoteur ordinaire "Tanja" répond comme suit :

automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)

ICI

automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus)

montant à 500 m à l'aval de l'embouchure du Main

pas d'autre navigation

à vous.

L'automoteur-citerne Britta accuse réception comme suit :

automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus)

ICI

automoteur-citerne Britta

j'ai compris, merci

bonne route

Fin

5. Secret des radiocommunications

Toutes les personnes chargées de l'exploitation ou responsables de la station de bateau doivent observer le secret des radiocommunications. De même, toutes les personnes qui peuvent avoir connaissance du contenu ou simplement de l'existence de conversations radiotéléphoniques ou de tout autre renseignement obtenu au moyen du service des radiocommunications sont soumises à l'obligation de garder et d'assurer le secret des correspondances.

Les infractions au secret des radiocommunications font l'objet de poursuites pénales.

Les conversations suivantes ne sont pas soumises au secret des radiocommunications.

- 1. Informations "A TOUTES LES STATIONS DE BATEAU".**
- 2. Les messages météorologiques communiqués par d'autres stations mobiles même si ces messages sont destinés à une station météorologique.**
- 3. Informations servant à la navigation sur les voies de navigation intérieure (par exemple indications de la route)**

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

6. Caractéristiques techniques de la station de bateau

6.1 Généralités

- Les installations radiotéléphoniques doivent être agréées conformément aux prescriptions de l'Arrangement régional relatif à la radiotéléphonie en navigation intérieure (Bâle 2000).
- Pour l'exploitation à bord une licence relative à l'installation et à l'exploitation doit avoir été délivrée par l'administration compétente. Cette licence doit toujours être conservée à bord du bateau et doit être présentée à tout représentant d'une autorité compétente.
- Les antennes doivent être verticales, dégagées. Elles doivent être installées à 4 m au moins de toutes masses métalliques importantes qui les dépassent en hauteur. Le point culminant de l'antenne ne doit pas être à plus de 12 m au-dessus des marques d'enfoncement du bateau.
- La puissance de sortie des stations de bateau est comprise entre 6 Watt et 25 Watt.
- Les appareils radiotéléphoniques doivent être équipés d'un dispositif de commutation permettant de réduire la puissance de sortie de l'émetteur à une valeur comprise entre 0,5 et 1 Watt.
- La veille alternée sur deux voies (dual watch) n'est pas autorisée.

6.2 ATIS

Toutes les installations radiotéléphoniques des bateaux et tous les appareils portatifs à bord doivent être équipés d'une installation de codage pour l'émission du signal ATIS.

L'émission du signal ATIS est automatique et a lieu sur toutes les voies branchées après le relâchement du commutateur "émission".

6.3 Réduction automatique de la puissance

La puissance de sortie de l'appareil de radiotéléphonie doit être réduite automatiquement à une valeur comprise entre 0,5 Watt et 1 Watt lorsqu'une des voies des réseaux bateau-bateau, bateau-autorité portuaire et radiocommunications de bord est branchée.

6.4 Possibilités d'enregistrement

- Dans le but de faciliter les enquêtes liées aux avaries, des appareils d'enregistrement du trafic radiotéléphonique sur les voies 10 et 13 ou sur une autre voie assignée par l'autorité compétente peuvent être installés à bord.
- Pour des besoins de documentation un enregistrement des conversations peut être effectué aux stations terrestres.

7. Certificat d'opérateur, participation à d'autres services radiotéléphoniques

7.1 Obligation de certificat d'opérateur

Une station de bateau ne peut être suivie ou surveillée que par une personne titulaire d'un certificat d'opérateur radio pour le service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure ou un certificat de radiotéléphoniste autorisant son titulaire à utiliser une station de bateau. Les détails sont réglés par les prescriptions nationales.

Les certificats d'opérateur délivrés en vertu de ces prescriptions sont reconnus par toutes les administrations.

7.2 Participation aux services radiotéléphoniques maritimes

Service radiotéléphonique maritime sur ondes métriques

Les stations de bateau du service radiotéléphonique de la navigation intérieure peuvent participer au service radiotéléphonique maritime sur ondes métriques. En raison de la réduction automatique de la puissance sur certaines voies, des difficultés peuvent se présenter de cas en cas dans les liaisons de radiocommunications.

D'autres prescriptions sont applicables aux installations de radiotéléphonie du service radiotéléphonique de la navigation intérieure équipées pour l'exploitation de GMDSS pour être exploitées sur les voies navigables maritimes.

Dans certains cas les bateaux de navigation intérieure doivent être équipés de GMDSS. Ceci peut être réalisé par

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

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

7.3 Utilisation de stations radiotéléphoniques maritimes sur le réseau radiotéléphonique de la navigation intérieure

Les stations radiotéléphoniques maritimes ne peuvent être exploitées sur le réseau bateau-bateau du service radiotéléphonique de la navigation intérieure.

Elles peuvent participer au service radiotéléphonique de la navigation intérieure sur les réseaux informations nautiques et bateau-autorités portuaires. Toutefois, elles doivent être équipées du signal ATIS.

8. Obligation d'annonce pour certains bateaux

Sur certaines voies navigables existe une obligation d'annonce par exemple pour les bateaux transportant des matières dangereuses, pour les convois, les navires de mer et les transports spéciaux.

Les détails sont réglés par les prescriptions nationales.