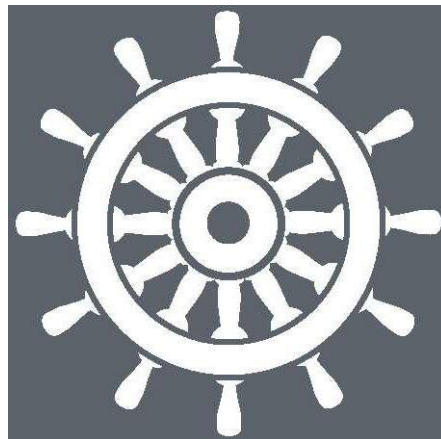


**HANDLEIDING TER VOORBEREIDING OP HET EXAMEN OM HET  
BEPERKT CERTIFICAAT VAN RADIOTELEFONIST VOOR  
SCHEEPSSTATIONS TE BEHALEN**



## **1 INLEIDING**

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

Deze handleiding dient als leidraad voor de radiocommunicatieprocedures bij het gebruik van zendontvangtoestellen op zee en op de binnenwateren, die in de VHF-band werken (156,025-162,025 MHz) of de 2-m band.

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

Voor zeegaande schepen kan een installatie sterk worden aanbevolen die selectieve digitale oproepen (DSC) mogelijk maakt..

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

## **2 ALGEMEEN**

### **2.1 DE RADIOTELEFOONDIENTEN 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 de bescherming van mensenlevens (nood,spoed en veiligheid)
- tussen een schip en de wal (openbaar verkeer, havenoperaties)
- tussen schepen (Intership)
- tussen de stations aan boord van een schip (Intraship).

### **2.2 BELGISCHE EN INTERNATIONALE WETGEVING**

Voor de marifoonverplichting zijn van belang:

Art.13 van het KB van 24 september 2006 houdende vaststelling van het Algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren en de aanvulling hierop door art.2 van het KB van 20 september 2009 en de bepalingen opgenomen in art.4.06.3 en 4.06.4, bijlage bij genoemd KB van 24 september 2006.

Samenlezing geeft dan het volgende:

Deze tabel is enkel van toepassing op motorschepen

	Marifoon verplicht*	Dubbele marifoon verplicht*
Klein schip ≤ 7 m	neen	neen
Klein schip ts 7m en 20 m	01.01.2009	Later te bepalen datum
Groot schip	01.01.2007	01.01.2007

Een groot schip is:

- een schip met lengte van 20 m 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

\*Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen een vast toestel en/of een draagbaar toestel voor het aantal marifoons.

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

### 2.2.1 GEZAG EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

De radiotelefoondienst van het scheepsstation valt onder het gezag van de kapitein of van de schipper van het schip.

Deze moet van de gebruiker(s) van de radiotelefooninstallatie de naleving eisen van de van kracht zijnde exploitatieregels.

Hij moet eisen dat elke operator de reglementen naleeft en houder is van een certificaat dat door het BIPT is afgegeven of erkend.

Hij is verantwoordelijk voor de naleving van de administratieve regels (vergunning, certificaat, enz...) waaraan de installatie van het station onderworpen is.

### 2.2.2 EXPLOITATIEVERGUNNING

Iedere eigenaar van een schip dat deelneemt aan de radiotelefoondienst op zee of op de binnenwateren moet in het bezit zijn van een vergunning die door het bevoegde bestuur is afgegeven voor de installatie en de exploitatie van het boordstation (artikel 39 van de wet van 13 juni 2005, zie bijlage 1). Die vergunning moet altijd aan boord van het schip bewaard blijven en moet worden voorgelegd aan elke vertegenwoordiger van een bevoegde overheid.

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

Om de vergunning te bekomen dient men het aanvraagformulier volledig ingevuld en samen met de gevraagde bescheiden (kopie vlaggenbrief, enz...) aan onze diensten over te maken. (per post of ingescand per e-mail naar [bmr@bipt.be](mailto:bmr@bipt.be))

Men vindt het aanvraagformulier voor het bekomen van een exploitatievergunning op de site van het BIPT. [www.bipt.be](http://www.bipt.be)

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

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

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

Bij verkoop of buitendienststelling van het schip moet de vergunning onverwijld naar het BIPT worden teruggestuurd.

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

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

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

### 2.2.3 CERTIFICAAT

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

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

Het certificaat wordt om de 5 jaar verlengd. Dit gebeurt automatisch van het BIPT uit. Een 6-tal weken voor de vervaldatum wordt de verlenging opgezonden. Het spreekt uiteraard voor zich dat elke adreswijziging aan het BIPT dient gemeld te worden.

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

### 2.2.4 HET EXAMEN

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

De examens worden minimaal 1 maal per maand georganiseerd, meestal op woensdag. Men dient zich telefonisch in te schrijven, minimum drie weken voorafgaand de gewenste datum. (02 226 88 53 of 02 226 88 57 of 02 226 89 59 tussen 09.00 en 12.00 uur! ).

Het examen wordt afgenomen op de computer en bestaat uit 20 meerkeuzevragen. Men dient 12/20 te behalen om te slagen in het examen.

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

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

### Informatief: VHF – DSC ( Digital Selective Calling)

Bij de aankoop van een nieuwe radiouitrusting voor zeeschepen wordt aanbevolen om te kiezen voor een GMDSS uitrusting. (met DSC). IMO (International Maritime Organisation) dringt erop aan dat alle maritieme vaartuigen moeten aangesloten zijn bij het wereldwijde nood- en veiligheidssysteem (GMDSS). In tegenstelling tot andere schepen is dit niet verplicht voor de pleziervaart in België.

Sedert 2005 organiseert het BIPT het SRC-examen en werd het bijhorende SRC-certificaat ingevoerd. (Short Range Certificate)

Dit certificaat laat de pleziervaart toe gebruik te maken van VHF apparatuur uitgerust met DSC, alsook voor een Epirb en een Sart. Het beperkt certificaat van Radiotelefonist van scheepsstations geeft geen recht voor het gebruik van deze apparatuur!

#### 2.2.5 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) kunnen eisen om onmiddellijk de originele vergunning te tonen.

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

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

#### 2.2.6 SANCTIES

Het ontbreken van een vergunning is een inbreuk die kan bestraft worden door artikels 145 en 147 van de wet van 13 juni 2005 (cfr. bijlage 1)

De vergunning wordt ingetrokken indien:

- de vergunningsvoorwaarden niet worden nageleefd
- bij overtreding van artikel 41 van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie (cf. bijlage 1).

Bij ernstige overtredingen kan bovendien gerechtelijke vervolging worden ingesteld.

#### 2.2.7 GEHEIMHOUDING VAN DE COMMUNICATIE

Alle personen die belast zijn met de exploitatie of die verantwoordelijk zijn voor het scheepsstation, moeten de radiocommunicatie geheimhouden. Zo ook zijn alle personen die kennis kunnen nemen van de inhoud of eenvoudigweg van

het bestaan van radiotelefonische gesprekken of van elke andere inlichting die verkregen is via de radiocommunicatiedienst, verplicht de berichtenwisseling geheim te houden en die geheimhouding te waarborgen (artikel 41 van de wet van 13 juni 2005).

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

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

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

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

### **3 APPARATUUR (TECHNISCHE KARAKTERISTIEKEN)**

#### **3.1 TYPE APPARATUUR**

##### **3.1.1 VASTE VHF-APPARATUUR**

Het uitgangsvermogen van de scheepsstations ligt tussen 6 watt en 25 watt. Het uitgangsvermogen voor de AIS-systemen mag niet hoger zijn dan 25 watt. Een vast VHF toestel heeft een aparte voeding aan boord van het schip alsook een aparte antenne geïnstalleerd op het schip.

##### **3.1.2 DRAAGBARE VHF-APPARATUUR (PORTOFOON)**

De portofoon is een draagbare marifoon.

0.5 W > 6W uitgangsvermogen.

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

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

De portofoon is toegelaten onder volgende voorwaarden

- men dient een vergunning aan te vragen voor het draagbare toestel;
- de gebruiker moet bovendien in het bezit zijn van een bedieningscertificaat;
- het draagbare toestel mag enkel aan boord van het vaartuig gebruikt worden, nooit aan wal (Indien gebruikt aan wal dient de portofoon vergund te zijn onder 1<sup>ste</sup> cat KB18/12/2009)
- de portofoon moet steeds uitgerust zijn met ATIS (Binnenwateren).
- Men moet steeds de plaatselijke regelgeving volgen in het buitenland.

##### **3.1.3 VERMOGENSREDUCTIE**

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

Deze vermogensreductie wordt toegepast op de kanalen voor:

- communicaties schip-schip
- communicaties schip-havenautoriteiten
- boordradioverkeer

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



### 3.2 DUAL WATCH – TRIAL WATCH

Deze systemen maken een wacht op twee of meer kanalen mogelijk met slechts één toestel. Deze systemen zijn niet toegestaan in de binnenvaart.

### 3.3 GSM

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

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

Tot besluit:

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

### 3.4 CONFORMITEIT

De zendapparatuur aan boord van schepen die op de markt is gebracht ná 08/04/2000 dient voorzien te zijn van de gepaste CE-markering (conform de Europese richtlijn 1995/5/EG) of een stuurwielmarkering. (Maritieme richtlijn 96/98/EG) De markering op de binnenwateren is niet dezelfde als die op zee. Er wordt ook een onderscheid gemaakt tussen SOLAS- (Safety of Life at Sea)

en niet-SOLAS-schepen.

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

De apparatuur die op de markt is gebracht vóór 08/04/2001 mag nog voorzien zijn van het vroegere goedkeuringsnummer RTT/..... Tevens is voor de radioapparatuur gebruikt op 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 zeeгаande schepen die onder de SOLAS-conventie vallen, dient er voor de apparatuur een EU-certificaat van typekeuring (EG-richtlijn 96/98/EG) met een Wheelmark (stuurwiel) bijgevoegd te worden. Zeeгаande schepen die niet vallen onder de SOLAS-conventie, vallen onder Richtlijn 1995/5/EG en dienen dus dezelfde CE-markering te hebben als bij de binnenvaart. Er is evenwel afgesproken dat apparatuur voorzien van de stuurwielmarkering ook aan boord van niet-SOLAS-schepen gebruikt mag worden.

### 3.5 FREQUENTIES-KANALEN

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

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

#### - Duplex

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

#### - Semi-duplex

Bij een semi-duplexkanaal wordt er door het walstation tegelijkertijd gezonden en ontvangen, terwijl er via het scheepsstation ofwel gezonden ofwel ontvangen wordt.

#### - Simplex

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

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

#### **4 SPECIFIEKE KANALEN IN DE VHF-BAND (ZEEVAART)**

<b>06</b>	<b>Intership-communicatie:</b> eerste schip-schip kanaal op internationaal niveau. In België wordt kanaal 6 echter gebruikt door de loodsdiensten.
<b>08</b>	<b>Intership-communicatie:</b> eerste schip-schip kanaal in België.
<b>13</b>	Dit kanaal mag enkel worden gebruikt voor veilige scheepsnavigatie.
<b>16</b>	<b>Nood Spoed en Veiligheid:</b> 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 voorzover dat mogelijk is. Kanaal 16 wordt ook gebruikt voor nood- en spoedberichten, na hun aankondiging via DSC op kanaal 70.
<b>15 &amp; 17</b>	<b>Intraship-verkeer:</b> deze kanalen worden gebruikt voor het afhandelen van boordradioverkeer. Dit zijn verbindingen op het schip zelf.
<b>23</b>	<b>Is een marine kanaal.</b>
<b>27/85</b>	<b>Oostende Radio.</b>
<b>67</b>	<b>Internationaal zoek- en reddingskanaal (SAR):</b> 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.

<b>70</b>	<b>Internationaal DSC-kanaal:</b> 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.
<b>73</b>	<b>Antipollutiekanaal:</b> dit kanaal is voorbehouden voor verkeer in verband met de bestrijding van zeevervuiling.
<b>75 / 76</b>	<b>Vrijgegeven op 1 Watt</b>
<b>77</b>	<b>Familiaal en sociaal verkeer:</b> dit kanaal is bestemd voor sociaal verkeer tussen schepen onderling. Het mag slechts worden gebruikt met laag vermogen (tussen 0,5 en 1 watt).
<b>82</b>	<b>Bevoorrading of bunkering:</b> 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.

### 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:

<b>31</b>	Dit kanaal wordt in Nederland gebruikt voor verbindingen tussen de jachthavens en de pleziervaart en mag bijgevolg enkel worden gebruikt binnen de Nederlandse territoriale wateren.
<b>37L</b>	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.
<b>96H</b>	Marifoonkanaal (marinakanaal) voor communicatie met de jachthavens.

## **5 SPECIFIEKE KANALEN IN DE VHF-BAND (BINNENVAART)**

<b>10</b>	<b>Intership-communicatie:</b> eerste kanaal
<b>15 &amp; 17</b>	<b>Intraship-verkeer:</b> deze kanalen worden gebruikt voor het afhandelen van boordradioverkeer. Dit zijn verbindingen op het schip zelf.
<b>20 / 22</b>	<b>Meldingskanalen voor bruggen en sluizen</b>
<b>23</b>	<b>Marina:</b> marifoonkanaal voor verkeer met de jachthavens.
<b>24</b>	<b>Oostende Radio is bereikbaar via een relaisnetwerk..</b>
<b>70</b>	<b>Internationaal DSC-kanaal: DSC is verboden op de binnenwateren! Indien het toestel DSC heeft dient kanaal 70 geblokkeerd te worden!</b>
<b>72</b>	<b>Familiaal en sociaal kanaal: Zoals vermeld in het Binnenwaterakkoord mag kanaal 72 (naast kanaal 77) voortaan 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.</b>
<b>73</b>	<b>Antipollutiekanaal:</b> dit kanaal is voorbehouden voor verkeer in verband met de bestrijding van vervuiling.
<b>75 / 76</b>	<b>Vrijgegeven op 1 Watt</b>
<b>77</b>	<b>Familiaal en sociaal verkeer:</b> dit kanaal is bestemd voor sociaal verkeer tussen schepen onderling. Het mag slechts worden gebruikt met laag vermogen (tussen 0,5 en 1 watt).
<b>82</b>	<b>Bevoorrading of bunkering:</b> 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.
<b>87H</b>	<b>AIS</b>
<b>88H</b>	<b>AIS</b>

### **Andere kanalen**

Alle kanalen die niet vermeld zijn in bijlage 3, VHF kanalen in de binnenvaart, mogen slechts na de voorafgaande toestemming van het BIPT worden gebruikt en wanneer zij uitdrukkelijk op de vergunning vermeld zijn. In het bijzonder:

<b>31</b>	Dit kanaal wordt in Nederland gebruikt voor verbindingen tussen de jachthavens en de pleziervaart en mag bijgevolg enkel worden gebruikt binnen de Nederlandse territoriale wateren.
<b>37</b>	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.

<b>96H</b>	Marifoonkanaal (marinakanaal) voor communicatie met de jachthavens.
------------	---

## **6 GEBRUIK VAN VHF**

### **6.1 VERLOOP VAN DE RADIOCOMMUNICATIE IN DE ZEEVAART EN DE BINNENVAART**

#### **6.1.1 ALGEMEEN**

Het verloop van het verkeer van de radiotelefoondienst in de binnenvaart is onderworpen aan de zogenoemde "Radio Regulations" van de Internationale Telecommunicatie Unie (ITU).

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

Voor radioverkeer van sociale en privé-aard mogen alleen kanaal 72 en 77 worden gebruikt overeenkomstig de tabellen van de bijlagen 2 en 3.

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

#### **6.1.2 VOORZORGSMAATREGELEN**

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

#### **6.1.3 DISCIPLINE IN HET VERKEER**

Volgens de discipline die nodig is om een correct verloop van de radiotelefonische verbindingen te garanderen, is het nodig dat:

- ze tot het strikt noodzakelijke minimum worden beperkt
- de procedureregels strikt worden toegepast
- korte zinnen worden gemaakt, waarbij traag en duidelijk wordt gesproken
- enkel professionele gesprekken worden gevoerd over de radioverbindingen: schip- schip, scheepvaartinformatie, schip- havenautoriteit en boordverkeer
- uitsluitend kanaal 72 en 77 worden gebruikt voor privé-verkeer
- niet langer dan noodzakelijk op de spreek sleutel van de hoorn wordt gedrukt
- zoveel mogelijk het zendvermogen op de radioverbindingen omtrent scheepvaartinformatie wordt beperkt om storing van andere radioverbindingen te vermijden
- geen muziek wordt uitgezonden

#### 6.1.4 INSTRUCTIES VANWEGE HET WALSTATION

In radioverbindingen met een walstation moeten de instructies van dat station worden nageleefd.

Die instructies kunnen bijvoorbeeld zijn:

- verzoek om radiostilte;
- de vermindering van het uitgangsvermogen van het scheepsstation;
- de wacht op een bepaald kanaal.

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

#### 6.1.5 ONTVANGSTMELDING VAN BERICHTEN

Op verzoek moet de ontvangst van de berichten worden gemeld.

#### 6.1.6 AFWIKKELING VAN DE VERBINDING

Een station wordt geïdentificeerd door één van de volgende mogelijkheden:

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

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

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

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

#### 6.1.7 TAALGEBRUIK

Voor de binnenvaart:

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



Voor de zeevaart:

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

Voor de communicatie tussen scheepsstations wordt de taal gebruikt van het land van het opgeroepen schip ofwel het Engels.

### 6.1.8 SPELLING

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

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

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

(1) De beklemtoonde lettergrepen zijn vet gedrukt.

(2) Alle lettergrepen zijn gelijk beklemtoond.

## 6.2 VOORRANG VAN VERKEER

### 6.2.1 VOLGORDE VAN VOORRANG VAN HET VERKEER VAN DE RADIOTELEFOONDIENST

De volgorde van het verkeer is als volgt:

1. Noodverkeer (MAYDAY) (distress)
2. Spoedverkeer (PAN PAN) (urgency)
3. Veiligheidsverkeer (SECURITE) (safety)
4. Routinegesprekken. (routine)

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

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

### 6.2.2 VOORBEELD

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

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

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

### 6.3 NOODVERKEER (MAYDAY)

NOOT:

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 of een kanaal toegewezen aan de politie.

#### 6.3.1 DEFINITIE

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

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

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

#### 6.3.2 BEGIN VAN HET NOODVERKEER

Het noodverkeer begint met de noodoproep:

- Noodsein (MAYDAY) (spreek uit "meidei") (driemaal uitgesproken)
- HIER naam (of DE uitgesproken DELTA ECHO) 1 maal
- identificatie van het station (3x uitgesproken)

#### 6.3.3 DE NOODOPROEP WORDT GEVOLGD DOOR HET NOODBERICHT

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

De positie van het schip wordt door middel van breedte- en lengtegraad (Greenwich) overgezonden, de positie kan ook worden doorgegeven door middel van een positiebepaling en een afstand ten opzichte van een duidelijk punt.

In het geval van binnenscheepvaart worden de naam van de waterweg, het kilometerpunt en de vaarrichting vermeld.

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

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

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

#### 6.3.4 ONTVANGSTMELDING VAN DE NOODOPROEP

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

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

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

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

Procedure

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Noodsein MAYDAY</li><li>- identificatie van het station in nood (driemaal uitgesproken)</li><li>- HIER</li><li>- identificatie van het station dat de ontvangst bevestigt (driemaal uitgesproken)</li><li>- ONTVANGEN</li><li>- Noodsein MAYDAY</li></ul> |
|---|

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

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Noodsein MAYDAY</li><li>- identificatie van het station dat het noodsein heeft doorgestuurd (driemaal uitgesproken)</li><li>- HIER</li><li>- identificatie van het station dat de ontvangst bevestigt (driemaal uitgesproken)</li></ul> |
|---|

- ONTVANGEN
- Noodsein MAYDAY

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

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

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

#### 6.3.5 NOODVERKEER

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

Het noodsein (MAYDAY) wordt vóór iedere oproep overgestuurd.

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

#### 6.3.6 VERZOEK OM RADIOSTILTE

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

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

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

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

Procedure

- Het noodsein MAYDAY
- oproep "aan allen" of CQ (CHARLIE QUEBEC uitgesproken) 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

### 6.3.8 EINDE VAN HET NOODVERKEER

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

Procedure

- Het noodsein MAYDAY
- oproep "aan allen" of CQ (CHARLIE QUEBEC uitgesproken) (driemaal uitgesproken)
- de woorden HIER (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 SILENCE FINI

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

Dat geschiedt in de volgende gevallen:

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

Procedure

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

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Het sein MAYDAY RELAY (driemaal uitgesproken)</li><li>- de woorden HIER (of DE uitgesproken DELTA ECHO)</li><li>- de identificatie van het station dat het bericht verzendt (driemaal uitgesproken)</li><li>- het noodbericht</li></ul> |
|---|



### 6.3.10 VOORBEELD 1

#### **Een schip (OS1256) verkeert in nood**

Noodoproep

MAYDAY MAYDAY MAYDAY  
HIER  
OS1256 OS1256 OS1256

Noodbericht

MAYDAY  
HIER  
OS1256  
*52 graden 30 minuten noorderbreedte*  
*3 graden 20 minuten oosterlengte*  
*lek gestoten en zinkende*  
*hulp gevraagd*  
*Volledige bemanning van twee mannen en twee vrouwen gaan in het*  
*reddingsvlot + soort communicatie*  
OVER

Bij tijdgebrek mag de noodoproep overgeslagen worden, en in dat geval is het noodbericht als volgt:

MAYDAY MAYDAY MAYDAY  
HIER  
OS1256 OS1256 OS1256  
*52 graden 30 minuten noorderbreedte*  
*3 graden 20 minuten oosterlengte*  
*lek gestoten en zinkende*  
*hulp gevraagd*  
*Volledige bemanning van twee mannen en twee vrouwen gaan in het*  
*reddingsvlot + soort communicatie*  
OVER

Ontvangstmelding

MAYDAY  
OS1256 OS1256 OS1256  
HIER  
OTAT OTAT OTAT  
ONTVANGEN  
MAYDAY

De ontvangstmelding wordt gevolgd door het volgende bericht:

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

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

- door het leidinggevende station

MAYDAY  
OPBT  
HIER Oostende Radio  
SILENCE MAYDAY

- door het in nood verkerende station

MAYDAY  
OPBT  
HIER DE OS1256  
SILENCE MAYDAY

- door een ander station

MAYDAY  
OPBT  
SILENCE DETRESSE  
Ijmuiden Rescue (meeluisterend station)

### Toestemming beperkt verkeer

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

## Einde noodprocedure

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

## Voorbeeld van gebruik van MAYDAY RELAY

Overzending van een noodoproep waarop geen ontvangstmelding ontvangen werd.

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

Overzending van een noodbericht namens een ander schip

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

### 6.3.11 VOORBEELD 2

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

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

Het verkeersleidingsstation van Oberwesel antwoordt:

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

Het verkeersleidingsstation van Oberwesel informeert vervolgens het scheepsverkeer:

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

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

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

### 6.3.12 VOORBEELD 3

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

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

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

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

## 6.4 SPOEDVERKEER

### 6.4.1 DEFINITIE

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

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

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

### 6.4.2 VORM VAN DE OPROEP

De spoedoproep wordt ingeleid door het sein

<p><b>PAN PAN</b> (spreek uit "panne panne") driemaal uitgesproken HIER (of DE) identificatie van het oproepende schip driemaal uitgesproken het bericht</p>
--

### 6.4.3 VOORBEELD:

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

<p>PAN PAN PAN PAN PAN PAN <i>Duisburg Revierzentrale Duisburg Revierzentrale Duisburg Revierzentrale</i> <b>HIER</b> <i>motorvrachtschip Mara motorvrachtschip Mara motorvrachtschip Mara</i> <i>stroomafwaarts varend nabij kilometerpunt 805,75</i> <i>vraagt medische hulp</i> <i>gewond bemanningslid, waarschijnlijk arm gebroken</i> Over.</p>
---

Antwoord van het verkeersleidingsstation Duisburg:

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

## 6.5 VEILIGHEIDSVRACHT

### 6.5.1 DEFINITIE

Het veiligheidsbericht wordt uitgezonden in opdracht van de gezagvoerder (of schipper) om gevaar te signaleren dat te maken heeft met:

- de veiligheid van de navigatie: aantreffen van objecten die gevaarlijk zijn voor de navigatie, gebrekkige werking van lichtboeien of radiobakens;
- de meteorologie: waarschuwing voor windvlaag, storm, winden met windkracht 10 Beaufort of meer die niet in de reguliere bulletins vermeld zijn.

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

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

### 6.5.2 VORM VAN DE OPROEP

De oproep moet de volgende vorm in acht nemen:

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

### 6.5.3 VOORBEELD

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

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

### 6.5.4 VOORBEELD

Schip OS1256 wil een container op drift signaleren

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

Vervolg van het bericht op kanaal 8

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



## 6.6 ROUTINEVERKEER

### 6.6.1 VORM VAN DE OPROEP

De oproep wordt als volgt gevormd:

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

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

### 6.6.2 VORM VAN HET ANTWOORD OP DE OPROEP

Het antwoord op de oproep wordt als volgt gevormd:

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

Na het tot stand komen van het contact mag de naam van het station slechts éénmaal worden uitgesproken.

Krachtens internationale voorschriften dient voor walstations eerst de naam van de plaats te worden vermeld en vervolgens de dienst, bijvoorbeeld "Koblenz Schleuse" (Koblenz Sluis) of Oostende Radio.

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

### 6.6.3 VOORBEELD 1

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

Positie van het schip	
Onderwerp van het gesprek	

#### 6.6.4 VOORBEELD 2

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

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

De sluis van Birsfelden antwoordt als volgt:

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

Ontvangstmelding van het scheepsstation:

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

### 6.6.5 VOORBEELD 3

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

*Anderlechtssluis (hoogstens driemaal)  
HIER  
motorvrachtschip Nora (hoogstens driemaal)  
stroomafwaarts varende nabij kilometerpunt 4  
Ik heb scheepvaartinformatie voor u  
Over.*

De sluis van Straatsburg antwoordt als volgt:

*Nora (hoogstens driemaal)  
HIER  
Anderlechtssluis (hoogstens driemaal)  
Ik ben klaar  
Over.*

Antwoord van het schip:

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

Antwoord van de sluis van Anderlecht:

*Nora  
HIER  
Anderlechtssluis Begrepen, losgeslagen boei  
Nabij kilometerpunt 4, linkeroever  
Bedankt  
Over*

#### 6.6.6 VOORBEELD 4

De sluis van Hasselt stuurt een bericht op kanaal 20:

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

#### 6.6.7 VOORBEELD 5

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

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

Het motorvrachtschip "Tanja" antwoordt als volgt:

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

Het motortankschip Britta meldt de ontvangst als volgt:

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

## 6.7 TESTUITZENDINGEN

### 6.7.1 DEFINITIE

Die gesprekken horen niet thuis in het gewone verkeer en zeker niet op kanaal 16. Daarom mogen die tests maar worden uitgevoerd wanneer geen andere communicatie aan de gang is.

Wanneer het voor een station noodzakelijk is om testsignalen uit te zenden, moeten die tot een minimum worden beperkt en mogen die niet langer duren dan 10 seconden. De signalen moeten de naam van het station bevatten, gevolgd door de woorden "voor test". De naam van het station en de woorden « voor test » moeten traag en duidelijk worden uitgesproken.

### 6.7.2 VOORBEELD (OP WERKKANAAL VAN OOSTENDE RADIO -27 OF 85 )

*Oostende Radio Oostende Radio  
HIER  
OS1256  
Voor test  
Over*

Oostende Radio antwoordt

*OS1256  
HIER Oostende Radio  
Ik ontvang u luid en duidelijk  
Over*

Het gesprek wordt als volgt beëindigd

*Hier OS1256  
Bedankt  
Uit*

## **7 SPECIFIEKE COMMUNICATIEPROCEDURES OP DE ZEEWATEREN**

### **7.1 WACHT**

#### **7.1.1 ONDERWORPEN EN NIET-ONDERWORPEN SCHEPEN**

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

#### **7.1.2 KANAAL 16**

Kanaal 16 is de internationale nood en werkfrequentie voor VHF.

Onderworpen schepen houden permanent wacht op kanaal 16. Voor de overige schepen is de wacht op kanaal 16 niet verplicht. Er wordt echter aangeraden dit zoveel mogelijk te doen door het dual-watchstelsel in te schakelen (dat stelsel is verboden in de binnenvaart).

Met dat stelsel gaat het toestel om de 2,5 seconden gedurende enkele honderdsten van een seconde op kanaal 16 staan, ongeacht de afstelling van het toestel. Indien een uitzending wordt gevonden, blijft het toestel op kanaal 16 staan zolang die uitzending duurt.

#### **7.1.3 REDDINGSCOÖRDINATIECENTRUM**

Deze centra houden permanent de wacht op kanaal 16

België: MRCC Oostende / Oostende radio  
Nederland: Kustwacht Ymuiden  
Frankrijk: CROSS  
UK: CGA

### **7.2 OPENBAAR RADIOVERKEER**

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

## Voorbeeld van radioverkeer

Oostende Radio Oostende Radio  
HIER  
OS1256 OS1256  
Op kanaal 27  
Over

OS1256  
HIER Oostende Radio  
Wat is uw positie  
Over

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

OS1256  
HIER Oostende Radio  
Kanaal 85 vrijmaken  
Over

HIER  
OS1256  
Ik maak kanaal 85 vrij

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

OS1256 goed ontvangen, blijf luisteren

OS1256  
HIER Oostende Radio  
U kunt spreken  
Over

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

## **8 SPECIFIEKE COMMUNICATIEPROCEDURES OP DE BINNENWATEREN**

### **8.1 ALGEMEEN**

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

### **8.2 INSTALLATIE**

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

### **8.3 VHF-COMMUNICATIE OP DE BINNENWATEREN**

De binnenvaartdienst omvat vijf soorten communicaties die hieronder worden beschreven. De oproep van een mobiel station of walstation gebeurt op het eerste kanaal (oproepkanaal) van het net waarop de communicatie wordt aangevraagd.

De radiotelefoondienst op zee en op de binnenwateren maakt het mogelijk voor bepaalde doeleinden radiocommunicatieverbindingen op kanalen tot stand te brengen volgens een gebruiksmethode die vooraf is afgesproken. De radiotelefonie voor de binnenvaart omvat vijf soorten communicaties:

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



### 8.3.1 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
Toepassing	Simplex. Automatische reductie van het zendvermogen tot ten hoogste 1 watt
Onderwerp van de berichten	Alleen berichten die betrekking hebben op de bescherming van mensenlevens, op de navigatie of op de veiligheid van de schepen mogen worden overgezonden

### 8.3.2 COMMUNICATIE SCHEEPVAARTINFORMATIE

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

### 8.3.3 COMMUNICATIE SCHIP-HAVENAUTORITEITEN

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

### 8.3.4 COMMUNICATIE BOORDRADIOVERKEER (INTRASHIP)

Bestemming	Tot stand brengen van radioverbindingen aan boord van schepen en konvooien
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

## 8.4 ATIS

ATIS staat voor Automatic Transmitter Identification System. Het gebruik van ATIS is verplicht op de binnenwateren van de landen die de Regionale Overeenkomst betreffende de radiodienst op de binnenwateren hebben ondertekend te Bazel op 6 april 2000. (zie bijlage 1)

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

Indien de installatie voorzien is van digitale selectieve oproep (DSC), wordt het ATIS-signaal niet overgezonden tijdens een DSC-oproep (ter herinnering: voor het gebruik van dergelijke apparatuur is een GMDSS-certificaat vereist). 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 operator is het niet mogelijk om de ATIS-inrichting af te koppelen of te herprogrammeren.

### 8.4.1 VOORBEELD

Een schip met roepnaam OS-2563 zal als ATIS-code 9 205 19 2563 hebben. In bijlage 4 wordt een overzicht van de belangrijkste waterwegen in België waar ATIS verplicht is gegeven.

Voor de andere landen die het Regionaal Akkoord met betrekking tot de radiotelefoondienst voor de binnenvaart hebben ondertekend, gelden andere regels. Meer info hierover vindt men op onderstaande link aangaande het

RAINWAT-akkoord: [www.rainwat.bipt.be](http://www.rainwat.bipt.be)

## 8.5 AUTOMATISCHE REDUCTIE VAN HET VERMOGEN

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

## 8.6 REGISTRATIEMOGELIJKHEDEN

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

## 8.7 VERPLICHTING TOT CERTIFICAAT VAN OPERATOR

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

Certificaten van operator die worden afgegeven op grond van die voorschriften, worden door alle besturen erkend.

## 8.8 DEELNAME AAN MARITIEME RADIOTELEFOONDIENTEN

Maritieme radiotelefoondienst op ultrakorte golven.

Scheepsstations van de radiotelefoondienst op de binnenvaart mogen deelnemen aan de maritieme radiotelefoondienst op ultrakorte golven. Wegens de automatische vermogensreductie op sommige kanalen, kunnen zich van geval tot geval problemen voordoen in het radioverkeer.

Andere voorschriften gelden voor radiotelefonische installaties van de radiotelefoondienst op de binnenvaart die uitgerust zijn voor de exploitatie van GMDSS, om op maritieme waterwegen te kunnen worden gebruikt.

In sommige gevallen moeten binnenschepen met GMDSS uitgerust zijn.

Dit is mogelijk door

- de aankoop van een goedgekeurd scheepsstation voor radiotelefonie via ultrakorte golven dat uitgerust is met "K 70 GMDSS" (DSC) of
- de toegestane omvorming van het bestaande scheepsstation, door het uit te rusten met "K 70 GMDSS".(DSC)

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

## 8.9 GEBRUIK VAN MARITIEME RADIOTELEFOONSTATIONS OP HET RADIOTELEFOONNETWERK VAN DE BINNENVAART

Maritieme radiotelefoonstations mogen niet worden geëxploiteerd op het schip-schip radioverkeer van de radiotelefoondienst op de binnenvaart.

Zij kunnen wel deelnemen aan de radiotelefoondienst op de binnenvaart op het radioverkeer scheepvaartinformatie en schip-havenautoriteiten. Ze moeten dan evenwel met het ATIS-signaal uitgerust zijn.

## **9 GLOSSARIUM**

### Accounting Authority Identification Code (AAIC)

Identificatiecode voor verrekeningsinstanties

Die code identificeert de erkende openbare of privé-instantie die belast is met de boekhouding voor de regeling van maritieme internationale rekeningen. De code wordt meegedeeld aan de operator van een station die een radioverbinding tot stand brengt.

### AIS (Automatic identification system)

Radioplaatsbepalingssysteem waarmee de positie van een schip (GPS-opneming) kan worden overgezonden naar een radarsysteem aan boord van een schip of aan wal.

### ATIS (Automatic Transmitter Identification System)

Systeem voor automatische identificatie van radiozenders op schepen.

### Binnenvaart

Geldig op de binnenwateren.

### Boordradioverkeer (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.

### GMDSS

Global Maritime Distress and Safety System

Wereldwijd maritiem nood- en veiligheidssysteem.

### Maritieme dienst voor radiotelefonie

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

### Openbaar radioverkeer

Radioverbinding tussen de scheepsstations en de nationale openbare telecommunicatienetwerken.

### Oproepprocedure

Procedure voor het tot stand brengen van radiocommunicatieverbindingen.

### Radio-installatie

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

### Radiotelefonie voor de binnenvaart

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

### Radioverkeer Scheepvaartinformatie

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

### Radioverkeer Schip-havenautoriteit

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

### Roepnaam(Call sign)

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

### Scheepsstation

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

### Schijnbaar uitgestraald vermogen

Door de antenne uitgestraald vermogen.

### Schip-schip radioverkeer (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 antenneaansluiting.

## **10 BIJLAGEN**

### **BIJLAGE 1: WETGEVING EN REGLEMENTERING**

Internationale instanties en reglementen

Conventie van de Internationale Telecommunicatie Unie (BS 13-11-1999).

Radioreglement (RR), Genève 2009.

SOLAS, het Internationale Verdrag betreffende de veiligheid van mensenlevens op zee, (Londen 1974).

Regionaal Akkoord met betrekking tot de radiotelefoondienst voor de binnenvaart (Bazel, 6-4-2000).

Richtlijn 1999/5/EG

Richtlijn 96/98/EG-beschikking 2000/637/EG

Nationale wetgeving

Wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie

#### **Artikel 39**

§ 1. Niemand mag in het Rijk noch aan boord van een zeeschip, een binnenschip, een luchtvaartuig of enige andere drager onderworpen aan het Belgisch recht, een zend- en/of ontvangtoestel voor radiocommunicatie houden, of een station of een niet-openbaar netwerk voor radiocommunicatie aanleggen en doen werken zonder schriftelijke vergunning van het Instituut. Die vergunning is persoonlijk en kan worden ingetrokken.

§ 2. De Koning bepaalt, na advies van het Instituut, de algemene regels inzake toekenning, schorsing en intrekking van de in § 1 bedoelde vergunningen. Hij kan bepalen in welke gevallen die vergunningen niet vereist zijn.

§ 3. Het Instituut bepaalt de verplichtingen van de houders van een vergunning en de voorwaarden waaraan de toegelaten stations en netten voor radiocommunicatie moeten voldoen.

§ 4. De in § 1 bedoelde vergunningen zijn niet vereist voor de stations voor radiocommunicatie die voor militaire doeleinden of met het oog op de openbare veiligheid aangelegd en gebruikt worden door de diensten die onder de minister van Landsverdediging ressorteren, door de Noord Atlantische Verdragsorganisatie en door de Geallieerde Strijdkrachten.

#### **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 doeleinde 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 tot 50 000 EUR wordt gestraft de persoon die de artikelen 32, 33, 35, 39 §3, 41, 42, 47, 114, 124 en 127, en de ter uitvoering van de artikelen 32, 47 en 127 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 39, §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° de persoon, die een elektronische-communicatienetwerk of -dienst of andere elektronische-communicatiemiddelen gebruikt om overlast te veroorzaken aan zijn correspondent of schade te berokkenen;

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.

§ 4. De verbeurdverklaring van apparaten die niet voldoen aan de voorwaarden van de artikelen 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 35 en 145, § 3, wordt altijd uitgesproken, zelfs indien ze niet aan de veroordeelde toebehoren

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 35 en 145, § 3, wordt altijd uitgesproken, zelfs indien ze niet aan de veroordeelde toebehoren

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 35 en 145, § 3, wordt altijd uitgesproken, zelfs indien ze niet aan de veroordeelde toebehoren.

KB 27 oktober 2006

**Art. 3.**

Radioapparatuur voor radiotelefoondienst op binnenwateren die onder de op 6 april 2000 in Bazel gesloten regeling betreffende de radiotelefoondienst op binnenwateren valt en die gebruik maakt van de in de regeling betreffende de radiotelefoondienst op binnenwateren vastgestelde frequentiebanden, omvat een Automatic Transmitter Identification System (ATIS).

Het uitzendvermogen van de in de regeling betreffende de radiotelefoondienst op binnenwateren vastgestelde radiocommunicatieapparatuur voor de dienstencategorieën « schip-naar-schip », « schip naar-havenautoriteiten » en « communicatie aan boord » is niet hoger dan 1 watt.

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

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

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

\* *Opmerking:* Toegevoegd door de RRB tot de nodige actie wordt ondernomen door een toekomstige WRC

a) De kanalen 15 en 17 mogen ook worden gebruikt voor intern verkeer aan boord van schepen op voorwaarde dat het schijnbaar uitgestraald vermogen niet meer bedraagt dan 1 W, en binnen de grenzen van de nationale reglementering van het betrokken bestuur wanneer die kanalen in de territoriale wateren worden gebruikt.

b) Kanaal 70 mag uitsluitend worden gebruikt, voor Digital Selective Calling.

c) Kanaal 13 is over de hele wereld voorbehouden voor radioverkeer voor de veiligheid van de scheepvaart, hoofdzakelijk voor radioverkeer tussen schepen in verband met de veiligheid van de scheepvaart. Het mag ook worden gebruikt voor de diensten voor de beweging van de schepen en havenverrichtingen, onder voorbehoud van de nationale reglementen van de betrokken besturen.

d) Deze kanalen (AIS 1 en AIS 2) zullen worden gebruikt voor een automatisch systeem voor de identificatie van en toezicht op schepen, dat wereldwijd in volle zee kan worden ingezet, tenzij daartoe op regionaal niveau andere frequenties toegewezen zijn.

e) Het gebruik van die kanalen (75 en 76) zou beperkt moeten blijven tot radioverkeer in verband met de scheepvaart en alle voorzorgsmaatregelen zouden moeten worden genomen om te vermijden dat kanaal 16 schadelijke storing ondervindt, bijv. door het zendvermogen te beperken tot 1 W of door geografische scheiding.

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

Kanaal nummers	Opmerkingen	Zendfrequenties (MHz)		Schip-Schip	Havenverkeer en beweging van de schepen		Openbare berichtenwisseling
		Scheepsstations	Kuststations		Een frequentie	Twee frequenties	
60		156.025	160.625			x	x
01		156.050	160.650			x	x
61	<i>m), o)</i>	156.075	160.675		x	x	x
02	<i>m), o)</i>	156.100	160.700		x	x	x
62	<i>m), o)</i>	156.125	160.725		x	x	x
03	<i>m), o)</i>	156.150	160.750		x	x	x
63	<i>m), o)</i>	156.175	160.775		x	x	x
04	<i>m), o)</i>	156.200	160.800		x	x	x
64	<i>m), o)</i>	156.225	160.825		x	x	x
05	<i>m), o)</i>	156.250	160.850		x	x	x
65	<i>m), o)</i>	156.275	160.875		x	x	x
06	<i>f)</i>	156.300		x			
66		156.325	160.925			x	x
07		156.350	160.950			x	x
67	<i>h)</i>	156.375	156.375	x	x		
08		156.400		x			
68		156.425	156.425		x		
09	<i>i)</i>	156.450	156.450	x	x		
69		156.475	156.475	x	x		
10	<i>h)</i>	156.500	156.500	x	x		
70	<i>j)</i>	156.525	156.525	Digitale selectieve oproep voor nood, spoed, veiligheid en gewoon verkeer			
11		156.550	156.550		x		
71		156.575	156.575		x		
12		156.600	156.600		x		
72	<i>i)</i>	156.625		x			
13	<i>k)</i>	156.650	156.650	x	x		
73	<i>h), i)</i>	156.675	156.675	x	x		
14		156.700	156.700		x		
74		156.725	156.725		x		
15	<i>g)</i>	156.750	156.750	x	x		
75	<i>n)</i>	156.775			x		

Kanaal nummers	Opmerkingen	Zendfrequenties (MHz)		Schip-Schip	Havenverkeer en beweging van de schepen		Openbare berichtenwisseling
		Scheepsstations	Kuststations		Een frequentie	Twee frequenties	
16		156.800	156.800	Nood- Spoed- en veiligheidverkeer			
76	n)	156.825			x		
17	g)	156.850	156.850	x	x		
77		156.875		x			
18	m)	156.900	161.500		x	x	x
78		156.925	161.525			x	x
19		156.950	161.550			x	x
79		156.975	161.575			x	x
20		157.000	161.600			x	x
80		157.025	161.625			x	x
21		157.050	161.650			x	x
81		157.075	161.675			x	x
22	m)	157.100	161.700		x	x	x
82	m), o)	157.125	161.725		x	x	x
23	m), o)	157.150	161.750		x	x	x
83	m), o)	157.175	161.775		x	x	x
24	m), o)	157.200	161.800		x	x	x
84	m), o)	157.225	161.825		x	x	x
25	m), o)	157.250	161.850		x	x	x
85	m), o)	157.275	161.875		x	x	x
26	m), o)	157.300	161.900		x	x	x
86	m), o)	157.325	161.925		x	x	x
27		157.350	161.950			x	x
87		157.375			x		
28		157.400	162.000			x	x
88		157.425			x		
AIS 1	l)	161.975	161.975				
AIS 2	l)	162.025	162.025				

### Opmerkingen bij de tabel

#### Algemene opmerkingen

- a) Overheden kunnen frequenties toewijzen voor diensten tussen schepen, havenoperaties en scheepsbewegingen voor gebruik door lichte vliegtuigen en helikopters om te communiceren met schepen of deelnemende kuststations in voornamelijk maritieme ondersteuningsacties conform de voorwaarden beschreven in nrs. [51.69](#), [51.73](#), [51.74](#), [51.75](#), [51.76](#), [51.77](#) en [51.78](#). Om de kanalen die worden gedeeld met openbaar verkeer te gebruiken, zal evenwel een voorafgaand akkoord vereist zijn tussen de geïnteresseerde en betrokken overheden.
- b) De kanalen in deze bijlage, met uitzondering van de kanalen 06, 13, 15, 16, 17, 70, 75 en 76 mogen ook worden gebruikt voor snelle datatransmissie of faxen, in overeenstemming met een bijzondere overeenkomst tussen de geïnteresseerde en betrokken overheden.

- c) De kanalen in deze bijlage, maar bij voorkeur kanaal 28, en met uitzondering van de kanalen 06, 13, 15, 16, 17, 70, 75 en 76 mogen ook worden gebruikt voor direct-printing telegraphy en datatransmissie, in overeenstemming met een bijzondere overeenkomst tussen de geïnteresseerde en betrokken overheden.
- d) De frequenties in deze tabel mogen ook worden gebruikt voor radiocommunicatie op de binnenwateren, conform de voorwaarden gespecificeerd in nr. **5.226**.
- e) Overheden die dringend plaatselijke congestie moeten verhelpen, mogen op een Non Interference Basis tegelijk 12.5 kHz-kanalen gebruiken met 25 kHz-kanalen, op voorwaarde dat:
  - de aanbeveling ITU-R M.1084-2 in acht wordt genomen wanneer wordt overgeschakeld op 12.5 kHz-kanalen;
  - dit geen invloed heeft op de 25 kHz-kanalen uit deze bijlage voor maritieme mobiele nood- en veiligheidsfrequenties, in het bijzonder de kanalen 06, 13, 15, 16, 17, en 70, of op de technische kenmerken vermeld in de aanbeveling ITU-R M.489-2 voor deze kanalen;
  - Voor de toepassing van het gelijktijdige gebruik van 12.5 kHz-kanalen en bijbehorende nationale vereisten, dient een voorafgaande overeenkomst te worden gesloten tussen de uitvoerende overheden en de overheden van wie de scheepsstations of diensten kunnen worden beïnvloed.

#### *Specifieke opmerkingen*

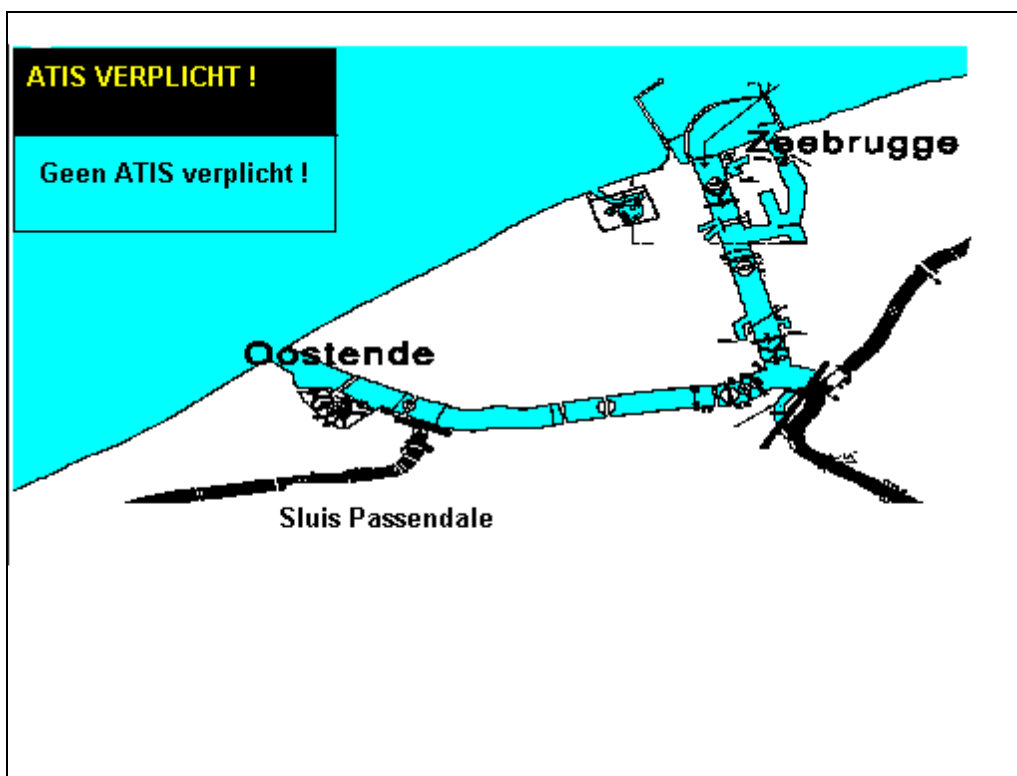
- f) De frequentie 156.300 MHz (kanaal 06) (zie nr. **51.79** en bijlagen **13** en **15**) mogen ook worden gebruikt voor communicatie tussen scheepsstations en luchtvaartuigstations die samen gecoördineerde zoek- en reddingsacties uitvoeren. Scheepsstations moeten schadelijke interferentie vermijden voor dergelijke communicatie op kanaal 06 alsook voor communicatie tussen luchtvaartuigstations, ijsbrekers en schepen die gesleept worden tijdens het ijsseizoen.
- g) Kanalen 15 en 17 mogen ook gebruikt worden voor boordradioverkeer op voorwaarde dat het schijnbaar uitgestraald vermogen niet hoger is dan 1 W, en dat de nationale reglementen van de betrokken overheid worden in acht genomen wanneer deze kanalen worden gebruikt in territoriale wateren.
- h) Binnen het Europese maritieme gebied en in Canada mogen deze frequenties (kanalen 10, 67, 73) ook worden gebruikt, indien nodig, door de individuele betrokken overheden, voor communicatie tussen scheepsstations, luchtvaartuigstations en deelnemende landstations die plaatselijk gecoördineerde zoek-, reddings- en antivervuilingsacties ondernemen, in overeenstemming met de voorwaarden gespecificeerd in de nrs. **51.69**, **51.73**, **51.74**, **51.75**, **51.76**, **51.77** en **51.78**.
- i) De eerste drie voorkeursfrequenties voor de bestemming bepaald in opmerking a) zijn 156.450 MHz (kanaal 09), 156.625 MHz (kanaal 72) en 156.675 MHz (kanaal 73).
- j) Kanaal 70 mag uitsluitend voor digital selective calling voor nood- en veiligheidsoproepen en als aanroepkanaal worden gebruikt.
- k) Kanaal 13 wordt aangewezen voor wereldwijd gebruik als kanaal voor communicatie ten behoeve van navigatieveiligheid, voornamelijk voor communicatie tussen schepen. Het mag ook gebruikt worden voor diensten van scheepsbewegingen en havenoperaties die zijn onderworpen aan de nationale reglementen van de betrokken overheden.
- l) Deze kanalen (AIS 1 en AIS 2) zullen worden gebruikt voor automatische scheepsidentificatie en een controlesysteem dat wereldwijd kan worden gebruikt op volle zee, tenzij daartoe regionaal andere frequenties zijn aangewezen.
- m) Deze kanalen mogen worden gebruikt als unieke frequentiekanalen waarvoor een bijzondere overeenkomst is vereist tussen de geïnteresseerde en betrokken overheden. (WRC-2000)
- n) Het gebruik van deze kanalen (75 en 76) dient te worden beperkt tot communicatie in verband met navigatie enkel en alle voorzorgen dienen te worden getroffen om schadelijke interferenties aan kanaal 16 te voorkomen, bijvoorbeeld door het uitzendvermogen te beperken tot 1 W of door geografische scheiding.

- o)* Deze kanalen mogen worden gebruikt om banden voor initiële tests en de mogelijke toekomstige invoering van nieuwe technologieën te verschaffen, mits een bijzondere overeenkomst tussen geïnteresseerde of betrokken overheden wordt gesloten. Stations die deze kanalen of banden gebruiken voor tests en voor de mogelijke toekomstige invoering van nieuwe technologieën mogen geen schadelijke interferentie veroorzaken aan, en zullen geen bescherming eisen tegen, andere stations die in overeenstemming met artikel 5 handelen. (WRC-2000).



## BIJLAGE 4: ATIS.

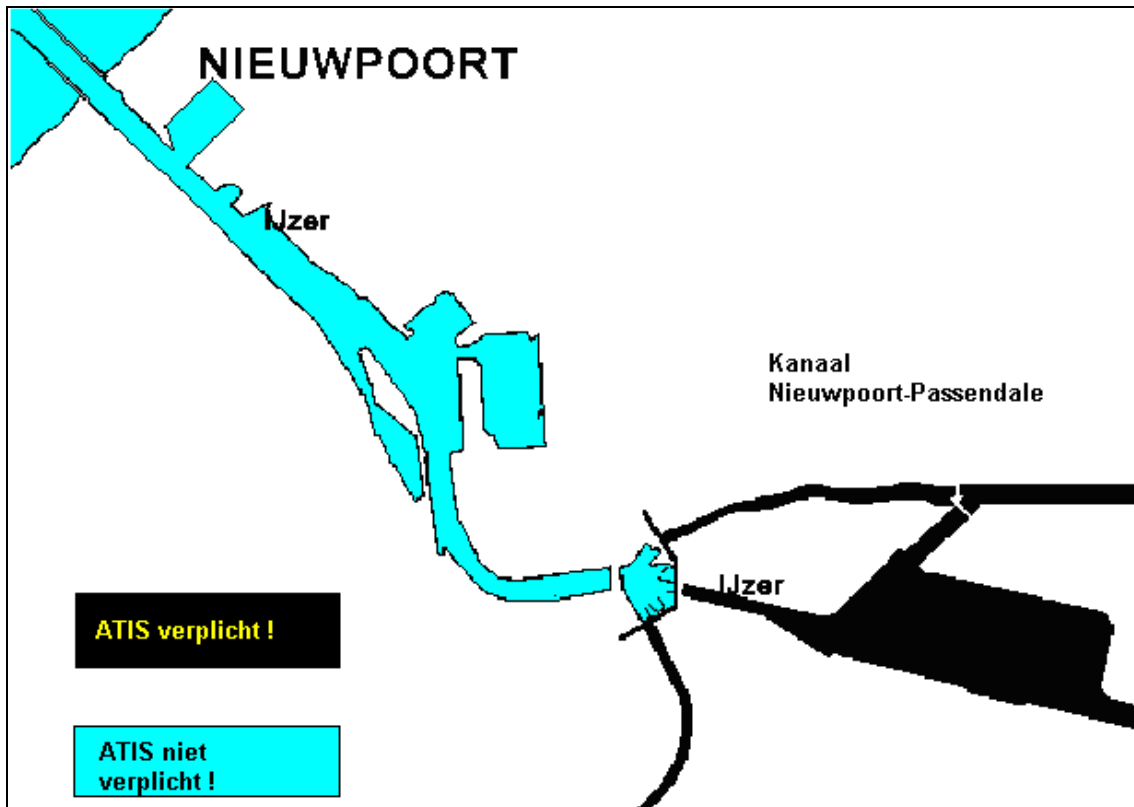
Navigatiegebieden waar ATIS verplicht is:

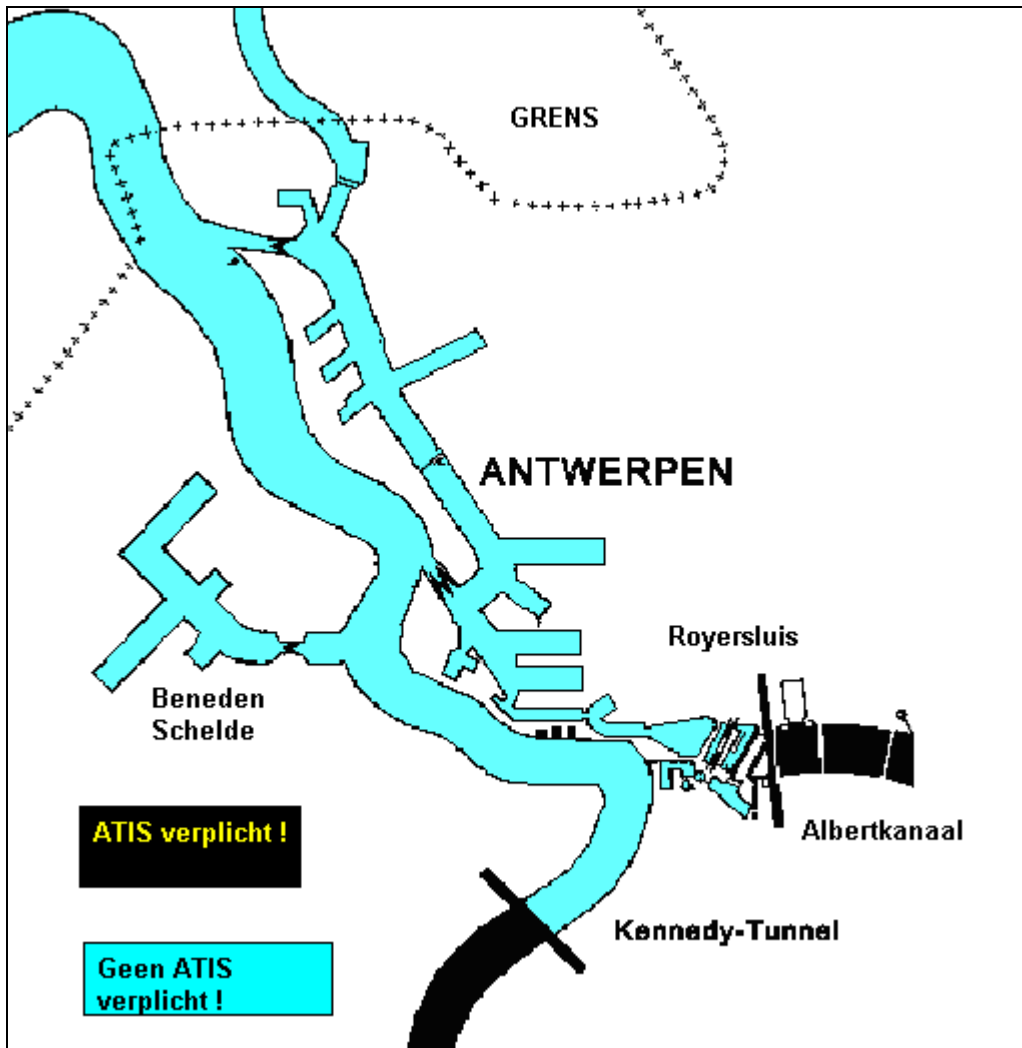


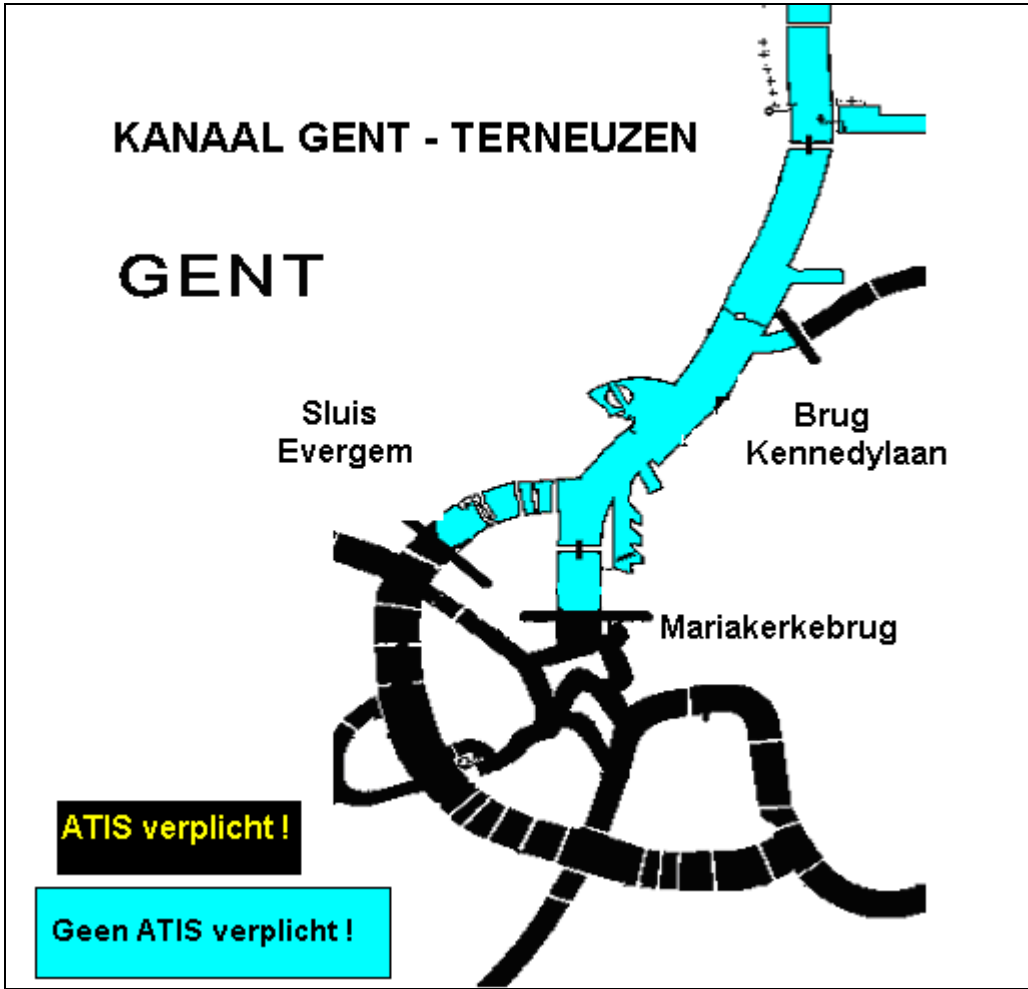
### 10.1.1 DE ATIS-CODE WORDT ALS VOLGT SAMENGESTELD:

Z MID X1 X2 X3 X4 X5 X6

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







## **11 INHOUDSOPGAVE**

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>ALGEMEEN</b> .....	<b>3</b>
2.1	<i>De radiotelefoondiensten op zee en op de Binnen-wateren</i> .....	3
2.2	<i>Belgische en internationale wetgeving</i> .....	3
2.2.1	Gezag en verantwoordelijkheden .....	4
2.2.2	Exploitatievergunning .....	4
2.2.3	Certificaat .....	5
2.2.4	Het Examen .....	5
2.2.5	Controle .....	6
2.2.6	Sancties .....	6
2.2.7	Geheimhouding van de communicatie .....	6
<b>3</b>	<b>APPARATUUR (Technische karakteristieken)</b> .....	<b>8</b>
3.1	<i>Type apparatuur</i> .....	8
3.1.1	Vaste VHF-apparatuur .....	8
3.1.2	Draagbare VHF – Apparatuur (portofoon) .....	8
3.1.3	Vermogensreductie.....	8
3.2	<i>Dual / Trial Watch</i> .....	9
3.3	<i>GSM</i> .....	9
3.4	<i>Conformiteit</i> .....	9
3.5	<i>Frequenties-kanalen</i> .....	10
<b>4</b>	<b>SPECIFIEKE KANALEN IN DE VHF-BAND (Zeevaart)</b> .....	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>SPECIFIEKE KANALEN IN DE VHF-BAND (Binnenvaart)</b> .....	<b>14</b>
<b>6</b>	<b>GEBRUIK VAN VHF</b> .....	<b>15</b>
6.1	<i>Verloop van de radiocommunicatie in de zeevaart en de binnenvaart</i> .....	15
6.1.1	Algemeen.....	15
6.1.2	Voorzorgsmaatregelen .....	15
6.1.3	Discipline in het verkeer .....	15
6.1.4	Instructies vanwege het walstation.....	16
6.1.5	Ontvangstmelding van berichten .....	16
6.1.6	Afwikkeling van de verbinding .....	16
6.1.7	Taalgebruik .....	16
6.1.8	Spelling .....	17
6.2	<i>Voorrang van verkeer</i> .....	18
6.2.1	Volgorde van voorrang van het verkeer van de radiotelefoondienst.....	18
6.2.2	.....	
	Voorbeeld.....	17
6.3	<i>Noodverkeer (MAYDAY)</i> .....	19
6.3.1	Definitie .....	19
6.3.2	Begin van het noodverkeer.....	19
6.3.3	De noodoproep wordt gevolgd door het noodbericht .....	19

6.3.4	Ontvangstmelding van de noodoproep .....	20
6.3.5	Noodverkeer .....	22
6.3.6	Verzoek om radiostilte .....	22
6.3.7	Beperking van het radioverkeer tijdens noodverkeer, beëindiging van de noodprocedure.....	23
6.3.8	Einde van het noodverkeer.....	23
6.3.9	Overzending van een noodbericht door een station dat zelf niet in nood verkeert	24
6.3.10	Voorbeeld 1 .....	25
6.3.11	Voorbeeld 2 .....	28
6.3.12	Voorbeeld 3 .....	29
6.4	<i>Spoedverkeer</i> .....	30
6.4.1	Definitie .....	30
6.4.2	Vorm van de oproep .....	30
6.4.3	Voorbeeld: .....	30
6.5	<i>Veiligheidsverkeer</i> .....	31
6.5.1	Definitie .....	31
6.5.2	Vorm van de oproep .....	31
6.5.3	Voorbeeld 1 .....	32
6.5.4	Voorbeeld 2 .....	32
6.6	<i>Routineverkeer</i> .....	33
6.6.1	Vorm van de oproep .....	33
6.6.2	Vorm van het antwoord op de oproep .....	33
6.6.3	Voorbeeld 1 .....	33
6.6.4	Voorbeeld 2 .....	34
6.6.5	Voorbeeld 3 .....	35
6.6.6	Voorbeeld 4 .....	36
6.6.7	Voorbeeld 5 .....	36
6.7	<i>Testuitzendingen</i> .....	37
6.7.1	Definitie .....	37
6.7.2	Voorbeeld .....	37
<b>7</b>	<b>SPECIFIEKE COMMUNICATIEPROCEDURES OP DE ZEEWATEREN.....</b>	<b>38</b>
7.1	<i>Wacht</i> .....	38
7.1.1	Onderworpen en niet-onderworpen schepen .....	38
7.1.2	Kanaal 16.....	38
7.1.3	Reddingscoördinatiecentrum .....	38
7.2	<i>Openbaar radioverkeer</i> .....	38
<b>8</b>	<b>SPECIFIEKE COMMUNICATIEPROCEDURES OP DE BINNENWATEREN.....</b>	<b>40</b>
8.1	<i>Algemeen</i> .....	40
8.2	<i>Installatie</i> .....	40
8.3	<i>VHF-Communicatie op de binnenwateren</i> .....	40
8.3.1	Communicatie schip-schip.....	41
8.3.2	Communicatie scheepvaartinformatie .....	41
8.3.3	Communicatie schip-havenautoriteiten .....	41
8.3.4	Communicatie boordradioverkeer .....	41
8.4	<i>ATIS</i> .....	42
8.4.1	Voorbeeld.....	4
0		
8.5	<i>Automatische reductie van het vermogen</i> .....	44

8.6	<i>Registratiemogelijkheden</i> .....	44
8.7	<i>Verplichting tot certificaat van operator</i> .....	44
8.8	<i>Deelname aan maritieme radiotelefoondiensten</i> .....	44
8.9	<i>Gebruik van maritieme radiotelefoonstations op het radiotelefoonnetwerk van de binnenvaart</i> .....	44
<b>9</b>	<b>GLOSSARIUM</b> .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
<b>10</b>	<b>BIJLAGEN</b> .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
<b>11</b>	<b>INHOUDSOPGAVE</b> .....	<b>61</b>

## INDEX

### A

AAIC .....	36, 43
Accounting Authority Identification Code .....	43
AIS .....	8, 13, 43, 48
Antipollutiekanaal .....	12, 13
apparatuur .....	8
ATIS .....	8, 10, 40, 41, 43, 52
Automatische reductie .....	41

### B

Bevoorrading .....	12, 13
Bijlagen .....	45, 58
Binnenvaart .....	13, 43
boordradioverkeer .....	11, 13, 38, 39, 41
bunkering .....	12, 13

### C

CE-markering .....	9, 10
certificaat .....	2, 4, 5, 10, 12, 40, 41
Conformiteit .....	9
Controle .....	6

### D

Discipline in het verkeer .....	14
DSC .....	2, 11, 12, 13, 40, 47
Dual Watch .....	8
dual-watchstelsel .....	36
Duplex .....	10, 39

### E

Europese richtlijn .....	9
Examen .....	5
Exploitatatievergunning .....	4

### F

Familiaal en sociaal verkeer .....	12, 13
------------------------------------	--------

### G

GEHEIMHOUDING VAN de communicatiE .....	6
Gezag en verantwoordelijkHEDEN .....	4
GLOSSARIUM .....	58
GMDSS .....	2, 12, 40, 41, 43
goedkeuringsnummer .....	10
GSM .....	9

### I

identificatienummer .....	9
Internationale Telecommunicatie Unie .....	14, 45
Intership-communicatie .....	11, 13
Intraship-verkeer .....	11, 13



## K

kanaal 16 .....	11, 12, 25, 36, 48
-----------------	--------------------

## L

Luisterwacht .....	11, 12
--------------------	--------

## M

Marina .....	13
MAYDAY RELAY .....	19, 22, 25, 26
MID .....	52
MMSI-identificatiecode .....	5

## N

Noodbericht .....	17, 18, 19, 21, 22, 23, 25
Noodsein .....	18, 19

## O

Oostende Radio .....	11, 13, 24, 25, 31, 35, 36, 37
Openbaar radioverkeer .....	36
Oproepkanaal .....	11, 38
Oproeprocedure .....	43

## P

PRUDENCE .....	21, 24
----------------	--------

## R

Radio Regulations .....	14
Radio-installatie .....	43
Radioreglement .....	45
radiostilte .....	15, 18, 20, 24
Reddingscoördinatiecentrum .....	36
Regionaal Akkoord met betrekking tot de radiotelefoondienst voor de binnenvaart .....	40, 45
Roepnaam .....	4, 5, 15, 31, 40, 44, 52

## S

Sancties .....	6
SAR .....	11
SAR-operaties .....	11
Scheepsstation .....	44
scheepvaartinformatie .....	39
schip-havenautoriteiten .....	8, 38, 39, 41
schip-schip .....	8, 11, 14, 27, 29, 31, 38, 39, 41
schip-wal .....	31
Semi-duplex .....	10
SILENCE DETRESSE .....	20, 24
SILENCE MAYDAY .....	20, 24
Simplex .....	10, 39, 40
SOLAS .....	9, 10, 45
Spelling .....	16
spoedbericht .....	17
stuurwielmarkering .....	9, 10

## T

Taalgebruik .....	15
-------------------	----

Testuitzendingen .....	35
------------------------	----

## V

veiligheidsbericht .....	17, 29, 30
vergunning .....	4, 5, 6, 8, 12, 13
vermogen .....	8
VERMOGENSREDUCTIE .....	8
VHF-band .....	2, 11, 13
VHF-certificaat .....	5

## W

wal-schip .....	31
walstation .....	15
WETGEVING .....	45
wetteksten .....	3

## Z

Zeevaart .....	44
----------------	----