

**DUNA BIZOTTSÁG
RAJNAI KÖZPONTI HAJÓZÁSI BIZOTTSÁG**

**SZABÁLYZAT
A BELVÍZI HAJÓZÁS
RÁDIÓTELEFON SZOLGÁLATÁRÓL**

Általános rész

2002. évi KIADÁS

Budapest és Strasbourg, 2001. december.

SZABÁLYZAT
A BELVÍZI HAJÓZÁS
RÁDIÓTELEFON SZOLGÁLATÁRÓL

Általános rész

TARTALOMJEGYZÉK

Cikkszám	Oldalszám
Előszó	5
1. Fogalom meghatározások	7
1.1 A hívás rendje	7
1.2 ATIS	7
1.3 Belvízi hajózás rádiótelefon szolgálata	7
1.4 Kötelező csatorna	7
1.5 CARING	7
1.6 Duplex kapcsolat (egyidejű rádiókapcsolat)	8
1.7 Rádió berendezés	8
1.8 GMDSS	8
1.9 IVS	8
1.10 MIB	8
1.11 NIF	8
1.12 Körzeti forgalomirányító rádióállomás	9
1.13 Fedélzeti rádióállomás	9
1.14 Zsilipek rádiótelefon szolgálata	9
1.15 Tengeri mozgószolgálat	9
1.16 Fél-duplex üzemmód (feltételes kétoldalú rádiókapcsolat)	9
1.17 Simplex üzemmód (simplex rádiókapcsolat)	9
1.18 Hálózatok	9
1.19 Fedélzeti rádió távközlési hálózat	9
1.20 "Hajózási információ" hálózat	10
1.21 Nyilvános rádió távközlési hálózat	10
1.22 "Hajó" - "kikötő hatóság" rádióforgalmazási hálózat	10
1.23 Hajók egymásközi rádiókapcsolata hálózat ("hajó" - "hajó" hálózat)	10
1.24 Forgalomirányító pont	10
1.25 Forgalomirányító központ	10
1.26 Szerződött Igazgatások	11

2. A hálózatok leírása és üzemeltetése	12	
2.1 Általános rendelkezések	12	
2.2 A belvízi hajózásra vonatkozó csatornák, frekvenciák, effektív kisugárzott teljesítmények (ERP), kimenő teljesítmény és rádiótelefon hálózatok táblázata (2. melléklet. Körzeti megállapodás a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatára. Basel 2000.)	12	
2.3 "Hajó" - "hajó" hálózat	17	
2.4 "Hajózási információ" hálózat	18	
2.5 "Hajó" - "kikötő hatóság" rádióforgalmazási hálózat	18	
2.6 Fedélzeti rádió távközlési hálózat	19	
3. Rádióforgalom vezetése a belvízi utakon	20	
3.1 Általános rendelkezések	20	
3.1.1 Elővigyázatossági rendszabályok	20	
3.1.2 Közlemény elsőbbségi kategóriák a belvízi hajózás rádióforgalmazásában	20	
3.1.3 Rádióforgalmazás vezetési formája	21	
3.1.4 Rádió távközlési fegyelem		22
3.1.5 Nyelvhasználat	22	
3.1.6 Ellenőrzés	23	
3.1.7 Szárazföldi állomások utasításai	23	
3.1.8 A közlemények vételének nyugtázása	23	
3.2 Vészhelyzet	23	
3.2.1 Vészhelyzeti közlemény megkezdése	24	
3.2.2 Vészhelyzeti közlemény vételének nyugtázása	25	
3.2.3 Rádiócsend tilalom	25	
3.2.4 Rádióforgalmazás korlátozása a vészhelyzeti közlemény adásakor; a vészhelyzeti rádióforgalmazás vége	25	
3.3 Sürgősségi közlemény	26	
3.4 Biztonsági közlemények	26	
3.5 Általános beszélgetések	26	
4. Szavak betűzött kiejtése, beszélgetési példák	27	
4.1 Szavak betűzött kiejtési táblázata	27	
4.2 Beszélgetési példák	28	
4.2.1 Forgalmazás vészhelyzetben	28	
4.2.2 Forgalmazás sürgősségi helyzetben	30	
4.2.3 Biztonsági közlemények	31	
4.2.4 Általános beszélgetések	31	

5. A rádiótávközlés titkossága	34	
6. A fedélzeti rádióállomások műszaki jellemzői		35
6.1 Általános rendelkezések	35	
6.2 ATIS	35	
6.3 Automatikus teljesítménycsökkentés	35	
6.4 A párbeszéd hangrögzítésének lehetősége	36	
7. Kezelői bizonyítvány, részvétel más rádió távközlési szolgálatok tevékenységében	37	
7.1 Kötelező kezelői bizonyítvány	37	
7.2 Részvétel a tengeri mozgószolgálat forgalmazásában	37	
7.3 Tengeri rádiótelefon állomások alkalmazása a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatában	38	
8. Kijelölt hajók bejelentkezési kötelezettsége	39	

ELŐSZÓ

A "Szabályzat a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatáról" a Duna Bizottság és a Rajnai Központi Hajózási Bizottság Titkárságainak együttes kiadványa, amely a tizenöt Megállapodásban részes Igazgatás (Ausztria, Belgium, Magyarország, Németország, Luxemburg, Moldova, Hollandia, Lengyelország, Románia, Franciaország, Svájc, Szlovák Köztársaság, Horvátország, Cseh Köztársaság, Jugoszláv Szövetségi Köztársaság) mai nappal aláírt Körzeti megállapodás a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatáról (Basel 2000.) 1. sz. Határozata értelmében jött létre.

A "Szabályzat a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatáról" az alábbiakból áll:

általános rész,

tartalmazza azokat az információkat és adatokat, amelyek jelentőséggel bírnak a fentebb felsorolt Szerződött Államok valamennyi belvízi hajóútjain, nevezetesen:

- fogalom meghatározások;
- a távközlési hálózatok leírása és üzemeltetése;
- rádióforgalmazás a belvízi utakon, ezen belül vészhelyzet esetén;
- beszélgetési példák és a szavak betűzött kiejtési táblázata;
- részvétel más rádiótelefon szolgálatainak beszélgetésében és bejelentkezési kötelezettség.

továbbá:

körzeti részek,

amelyek a fentebb felsorolt Szerződött Államok belvízi útjainak kijelölt szakaszaira vonatkozóan az alábbiakat tartalmazzák

- a kötelező rádiótelefon berendezéseket és azok használatát érintő adatokat;
- a szárazföldi rádiótelefon állomások kimutatását táblázatok és térképek formájában;
- az állandó jelleggel üzemelő szolgálatok jegyzékét, valamint
- a hajózást érintő ajánlott kifejezőmódokat a leginkább használatos nyelveken.

A "Szabályzat a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatáról" **Általános rész**-ét azokon a hajókon, amelyekre a rádiótelefon szolgálat használata kötelező, állandóan a hajón kell tartani.

A "Szabályzat a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatáról" azon belvízi hajóutak szakaszait érintő **Körzeti részét** állandóan a hajókon kell tartani, amelyeken a hajó tartózkodik és amelyeket a további útja során érint.

A "Szabályzat" a következő nemzetközi és nemzeti rendelkezéseken alapul, többek között az alábbiakon:

- Nemzetközi Távközlési Unió alapszabálya;
- Körzeti Megállapodás a Belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatáról (Basel, 2000. április 6.), amely hatályos 2000. augusztus 1-től.

A Szabályzat körzeti részei évente megújításra kerülnek.

A Szabályzat a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatáról" ezen felülvizsgálatának célja - jól használható és hasznos segédlet rendelkezésre bocsátása a belvízi hajózásban alkalmazott rádióforgalmazás vezetésére. Köszönettel fogadjuk az esetleges észrevételeket és jó utat kívánunk a "Szabályzat" valamennyi alkalmazójának.

Strasbourg

Rajnai Központi
Hajózási Bizottság
Titkárság

Budapest

Duna Bizottság
Titkárság

1. Fogalom meghatározások

1.1 A hívás rendje

A rádiókapcsolat létesítésének rendje.

1.2 ATIS

Automatic **T**ransmitter **I**dentification **S**ystem
Automatikus adóazonosító rendszer.

1.3 Belvízi hajózás rádiótelefon szolgálata

Nemzetközi mozgó VHF és UHF rádiótelefon szolgálat a belvízi hajózásban.

A belvízi hajózás rádiótelefon szolgálata kijelölt célú rádiótávközlést tesz lehetővé egyezményes csatornák és üzemeltetési módok (hálózatok) alkalmazásával.

A belvízi hajózás rádiótelefon szolgálata öt hálózatot foglal magában:

- a hajók közötti rádiótávközlés ("hajó" - "hajó" hálózat),
- "hajózási információk" hálózat,
- "hajó" - "kikötői hatóság" közötti forgalmazás,
- fedélzeti rádiótávközlés,
- nyilvános rádiótávközlés (nem kötelező hálózat).

1.4 Kötelező csatorna

Hollandiában és Belgiumban a hajóforgalom irányító pontjai és a fedélzeti állomások között használatos csatorna a személyek és a hajózás biztonságát érintő információk közlésére.

Kötelező csatorna - kijelölt víziút szakaszon egyidejűleg a "hajó" - "hajó" rádiókapcsolatra, (például a menetirányok egyeztetésére) és hajózási információk közlésére használatos csatorna.

1.5 CARING

Centre d'**A**lerte **R**hénan et d'**I**nformations **N**autiques de **G**ambsheim

Gambsheim központ a Rajnán, vészjelzések és hajózási információk közlésére.

1.6 Duplex üzemmód (egyidejű forgalmazás)

Forgalmazási mód, amely a rádióforgalmazásban mindkét irányú egyidejű adást biztosít.

A rádiótelefon beszélgetésekhez hasonlóan az adás és vétel párhuzamosan történhet.

Duplex forgalmazási mód csak a "hajózási információ" hálózatban engedélyezett.

Kivételt képeznek a kötelező csatorna relé üzemmódban való használatának esetei, amikor a fedélzeti állomás adása más fedélzeti állomás számára nem hallható.

1.7 Rádió berendezés

Rádiótelefon állomás a hajó fedélzetén, amely több adó-vevő készülékből állhat.

1.8 GMDSS

Global Maritime Distress and Safety System

Globális tengerészeti vész- és biztonsági rádió távközlési rendszer.

1.9 IVS

Informatie Verwerkend Systeem

Hollandiában működő rádió távközlési rendszer neve belvízi hajózás közleményeinek és információinak közlésére.

1.10 MIB

Melde- und Informationssystem in der Binnenschiffahrt

Német, francia és svájci rádió távközlési rendszer a belvízi hajózás közleményeinek és információinak közlésére.

1.11 NIF

Nautischer Informationsfunk

Rádió távközlési rendszer hajózási információk közlésére, amely magába foglalja a zsilipek, körzeti állomások és forgalomirányító pontok, továbbá a kötelező csatornákon bonyolított rádió távközlést.

1.12 Körzeti forgalomirányító rádióállomás (Revierzentrale)

Németországban, Franciaországban és Svájcban működő központi rádió távközlési állomás, amely többek között fogadja a hajózástól érkező hívásokat (például vészhelyzeti jelentéseket) és tájékoztatja a hajózást a hajóút állapotáról.

1.13 Fedélzeti állomás

A belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatának mozgó állomása, amely nem állandó jelleggel kikötött hajó fedélzetén van telepítve.

1.14 Zsilipek rádió távközlési szolgálata

Csatorna használat a hajózási információk szolgálati osztályon belül a hajóforgalom szabályozására a zsilip körzetében.

1.15 Tengeri mozgó szolgálat

A parti és fedélzeti, illetve a fedélzeti rádió távközlési állomások közötti mozgó rádiótelefon szolgálat.

1.16 Fél-duplex üzemmód (feltételes kétoldalú kapcsolat)

Üzemmód, amikor a rádió távközlési kapcsolatban az egyik fél simplex üzemmódot, a másik fél pedig duplex üzemmódot használ.

1.17 Simplex üzemmód (simplex rádiókapcsolat)

Üzemmód, melynek során a távközlés a két irányban váltakozva történhet, például kézi átkapcsolással. Ha a saját hajófedélzeti állomás adásban van, más állomás vétele nem lehetséges.

1.18 Hálózatok

Csatornák kijelölt célokra történő elosztása.

1.19 Fedélzeti rádió távközlési hálózat

Rádióforgalmazás a hajó fedélzetén belül vagy tolt és vontatott hajókötelékeken belül, illetve kötélkezelési és kikötési műveleteket érintő utasítások adására.

1.20 "Hajózási információ" hálózat

A fedélzeti állomások és a belvízi hajóutak üzemeltetéséért felelős illetékes hatóságok közötti rádióforgalmazás. A fenti hatóságok állomásai szárazföldi telepítésű, vagy mozgó állomások lehetnek.

1.21 Nyilvános rádió távközlési hálózat

A fedélzeti állomások és a nemzeti, illetve nemzetközi nyilvános használatú távközlési hálózatok közötti rádióforgalom.

1.22 "Hajó" - "kikötő hatóság" hálózat

A fedélzeti állomások és a belvízi kikötői szolgáltatások üzemeltetéséért felelős szervek állomásai közötti rádióforgalom. A fenti szervek rádió távközlési állomásai lehetőleg szárazföldi telepítésűek legyenek.

1.23 Hajók egymásközti rádiókapcsolati hálózata ("hajó" - "hajó" hálózat)

Fedélzeti állomások közötti rádióforgalmazás.

1.24 Forgalomirányító pont

Hollandiában és Belgiumban működő központi rádió távközlési állomás, amely többek között fogadja a hajózástól érkező hívásokat (például vészhelyzeti jelentéseket) és tájékoztatja a hajózást a hajóút állapotáról.

A hajóforgalom irányítása szintén megvalósítható a forgalomirányító pontokról.

1.25 Forgalomirányító központ

Központ, a mely többek között a tengerhajózás közleményeit is fogadja.

1.26 Szerződött Igazgatások

A Szerződött Igazgatások a következők:

- Azon országok Igazgatásai, amelyek aláírták és megerősítették a Megállapodást (Körzeti megállapodás a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatáról, Basel 2000., 6. Cikk)
- Azon országok Igazgatásai, amelyek csatlakoztak a Megállapodáshoz és megerősítették azt (Körzeti megállapodás a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatáról, Basel 2000., 8. Cikk).

2. A hálózatok leírása és üzemeltetése

2.1 Általános rendelkezések

A belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatában alkalmazott csatornák és frekvenciák a Nemzetközi Távközlési Unió (ITU) Rádiószabályzata vonatkozó rendelkezéseivel összhangban lettek kiválasztva.

A csatornákat, adófrekvenciákat, az effektív kisugárzott teljesítményt (ERP), a berendezések kimenő teljesítményét és a szolgálati osztályokat a "Körzeti megállapodás a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatáról" 2. Melléklete tartalmazza. A 2. Melléklet az alábbiakban szerepel.

2.2 A belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatában alkalmazott csatornák, adófrekvenciák, effektív kisugárzott teljesítmények (ERP), kimenő teljesítmények és Hálózatok - (Körzeti megállapodás a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatáról (Basel, 2000) 2. Melléklet)

2 MELLÉKLET

A BELVÍZI HAJÓZÁS RÁDIÓTELEFON SZOLGÁLATÁBAN ALKALMAZOTT CSATORNÁK, ADÓFREKVENCIÁK, EFFEKTÍV KISUGÁRZOTT TELJESÍTMÉNYEK (ERP), KIMENŐ TELJESÍTMÉNYEK ÉS SZOLGÁLATI OSZTÁLYOK TÁBLÁZATA

1. 1. Táblázat

Csatorna sorszám	Különle- ges megjegy- zések	Adófrekvenciák (MHz)		Hajó- - hajó	Hajó- -kikötői hatóság	Hajózási informá- ciók
		Hajófedélze -ti állomás	Földi telepítésű állomás			
60	a)	156,025	160,625			x
01	a)	156,050	160,650			x
61	a)	156,075	160,075			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	Digitális szelektív hívás vészjelzési, biztonsági és hívási célra		
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

Csatorna sorszám	Különle- ges megjegy- zések	Adófrekvenciák (MHz)		Hajó- - hajó	Hajó- -kikötői hatóság	Hajózási informá- ciók
		Hajófedélze- -ti állomás	Földi telepítésű állomás			
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			
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 Általános megjegyzések az 1. Táblázathoz

- 1.1.1 A "hajó" - "hajó" és a "hajózási információ" hálózatok csatornáit a forgalomirányító pontok is használhatják a hajóforgalom irányítási és szabályozási rendszerei számára.
- 1.1.2 Egyes országokban bizonyos csatornák más hálózatok, vagy más rádió távközlési célokra is használatosak. Ezek az országok: Ausztria, Bulgária, Magyarország, Moldávia, Románia, Orosz Föderáció, Szlovák Köztársaság, Jugoszláv Szövetségi Köztársaság, Ukrajna, Horvátország és a Cseh Köztársaság (a 08, 09, 72, 74 és 86. csatornák kivételével). Az Illetékes Igazgatásoknak mindent el kell követniük, hogy ezeket a csatornákat a lehető leghamarabb a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálata és a megfelelő hálózatok rendelkezésére bocsássák.

1.2 Az 1. Táblázat különleges megjegyzéseinek magyarázata

- a) Az 1.1.2 pontban megnevezett országokban szigorúan tilos az adott csatorna használata.
- b) Ez a csatorna nem használható a Rajnán a 150 és 350 fkm között
- c) Hollandiában ezt a csatornát helyi rádiótávközlésre használják az Északi-tengeren, az IJsselmeeren, Waddenzen, Oosterschelden és Westerschelden végzett biztonsági műveleteknél.
- d) Ez a csatorna használható révkalauzolásra, kikötésre, vontatásra és egyéb hajózási műveletekre.
- e) Ez a csatorna az elsődleges a "hajó" - "hajó" hálózatban, amennyiben az illetékes hatóság nem jelöl ki másik csatornát.
Az 1.1.2 pontban megnevezett országokban 2005.január 1.-ig megengedhető, hogy a kimenő teljesítményt 6 W és 25 W határok közé állítsák.
- f) Az 1.1.2 pontban megnevezett országokban ezt a csatornát a "hajó" - "kikötői hatóság" hálózatban használják.
- g) Hollandiában ezt a csatornát a holland nemzeti parti őrség használja olajszenyeződés esetén az Északi-tengeren, valamint a biztonsági közlemények távközlésére az Északi-tengeren, az IJsselmeeren, Waddenzen, Oosterschelden és a Westerschelden.
- h) Ezt a csatornát csak a fedélzeti rádió távközlési hálózatban lehet használni.

- i) Ezt a csatornát csak a tengeren tartózkodó hajók és a vonatkozó rádió távközlési parti állomások közötti távközlésre lehet használni vészhelyzet esetén és biztonsági közleményekre a tengeri körzetekben.
Az 1.1.2 pontban megnevezett országokban ezt a csatornát csak vészhelyzet esetén, biztonsági és hívási célokra lehet használni.
- j) A kimenő teljesítménynek automatikusan csökkennie kell 0,5 W és 1 W között értékre.
- k) Ez a csatorna magánjellegű távközlésre használható.
- l) Hollandiában és Belgiumban ez a csatorna az üzemanyag és élelmiszer vételezésére vonatkozó közlemények távközlésére használható. A kimenő teljesítményt kézi szabályozással 0,5 W és 1 W közötti értékre kell csökkenteni.
- m) Ez a csatorna nyilvános rádió távközlésre is használható.
- n) Ezt a csatornát az automatikus hajóazonosító és ellenőrző rendszer (AIS) céljaira használják, amelyet az egész világra kiterjedően alkalmaznak a tengeren és a belvízi hajózásban.
- o) Ennek a csatornának a rendelkezésre bocsátása önkéntes alapon történik. Valamennyi meglévő berendezésnek képesnek kell lennie arra, hogy ezen Megállapodás hatálybalépésétől számított 10 éven belül ezen a csatornán is működjön.
- p) Az illetékes hatóság engedélyével ez a csatorna csak különleges események esetén ideiglenes jelleggel használható
- q) A Cseh Köztársaságban ezt a csatornát a "hajózási információ" hálózatban használják.
- r) A Cseh Köztársaságban ezt a csatornát a "hajó" - "kikötői hatóság" hálózatban használják.

2. 2. Táblázat

Adófrekvenciák (MHz)	Megjegyzések
457,525	a) c)
457,5375	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 A 2. Táblázat megjegyzéseinek magyarázata

- a) Ezek a frekvenciák a fedélzeti rádió távközlési hálózatban használhatók. Ezen frekvenciák felhasználási módját a nemzeti illetékes hatóságok szabályozhatják.
- b) Szükség esetén, a 12,5 kHz csatornatávolságra készült berendezések is használhatják ezeket a kiegészítő frekvenciákat, amelyek kijelölhetők a hajófedélzeti rádiótávközlés céljaira. Ezeknek a frekvenciáknak a használatát a nemzeti Igazgatások szabályozhatják.
- c) Az alábbi országokban ezeknek a frekvenciáknak a használata tilos: Ausztria, Belgium, Bulgária, Németország, Luxemburg, Moldávia, Hollandia, Románia, Orosz Föderáció, Szlovák Köztársaság, Jugoszláv Szövetségi Köztársaság, Ukrajna, Franciaország, Horvátország, Svájc és Cseh Köztársaság.

3. A rádió berendezések teljesítménye

3.1 Az 1. Táblázatban megadott csatornákon VHF tartományban üzemelő rögzített berendezések kimenő teljesítménye

A 3. Mellékletnek megfelelően a rögzített, VHF tartományban üzemelő berendezések kimenő teljesítményét a 6 W és 25 W közötti értékre kell beállítani az alábbi esetek kivételével:

- a) A "hajó"- "hajó", "hajó - "kikötői hatóság" és a fedélzeti rádió távközlési hálózatokban ezen csatornák egyikére való átkapcsoláskor a kimenő teljesítménynek automatikusan 0,5 W és 1 W értékre kell korlátozódnia.
- b) Az Illetékes Igazgatások a felségterületükön közlekedő hajók esetében megkövetelhetik "hajózási információ" hálózatban a kimenő teljesítmény 0,5 W és 1 W közötti értékre való korlátozását.
- c) Az Automatikus Hajóazonosító és Ellenőrző Rendszer (AIS) kimenő teljesítménye nem haladhatja meg a 25 W-ot.

3.2 Az 1. Táblázatban megadott csatornákat használó hordozható VHF tartományban üzemelő berendezések effektív kisugárzott teljesítménye (ERP). A hordozható VHF berendezések ERP -jét 0,1 W és 1 W közötti értékre kell beállítani.

- 3.3 A 2. Táblázatban megadott frekvenciákat használó hordozható UHF tartományban üzemelő berendezések effektív kisugárzott teljesítménye (ERP)
A hordozható UHF berendezések ERP -jét 0,2 W és 2 W közötti értékre kell beállítani.

2.3 "Hajó" - "hajó" hálózat

Rendeltetés:	Rádió távközlési kapcsolat létesítése a hajófedélzeti állomások között, például a menetirányok egyeztetése céljából.
Sajátosságok:	Nyilvános és magánjellegű információk közlése csak a 77. csatornán engedélyezett.
Üzemeltetési mód:	Simplex; kisugárzott teljesítmény automatikus csökkentése 1 W érték alá.
A közlemények tárgya:	Csak a személyek vagy a hajózás, illetve a hajók biztonságát érintő közlemények leadása engedélyezett.

2.4 "Hajózási információ" hálózat

Rendeltetés:	Rádió távközlési kapcsolat létesítése a fedélzeti állomások és a hajóút üzemeltetéséért felelős szárazföldi telepítésű állomások között, például a hajóút állapotáról szóló információk és a forgalomirányítás céljából.
Sajátosságok:	Hollandiában és Belgiumban ennek a hálózatnak a kimenő teljesítménye nem haladhatja meg az 1 W-ot.
Üzemeltetési mód:	Duplex; fél-duplex - csak a fedélzeti állomások számára, vagy simplex.
A közlemények tárgya:	Csak a személyek vagy a hajózás, illetve a hajók biztonságát érintő közlemények leadása engedélyezett.

2.5. "Hajó" - "kikötői hatóság" rádióforgalmazási hálózat

Rendeltetés:	Rádió távközlési kapcsolat létesítése a fedélzeti állomások és a kikötői hatóságok földi telepítésű állomásai között, például a kikötési helyek kijelölése, illetve a kikötőben való hajózás szabályozása céljából.
Üzemeltetési mód:	Simplex; kisugárzott teljesítmény automatikus csökkentése 1 W érték alá.
A közlemények tárgya:	Csak a személyek vagy a hajózás, illetve a hajók biztonságát érintő közlemények leadása engedélyezett.

2.6 Fedélzeti rádió távközlési hálózat

Rendeltetés:	Rádió távközlési kapcsolat létesítése a hajón illetve a hajókötelékben.
Sajátosságok:	Használhatók hordozható rádió állomások is.
Üzemeltetési mód:	Simplex; automatikus teljesítménycsökkentés 1 W alá.
A közlemények tárgya:	Csak a személyek vagy a hajózás, illetve a hajók biztonságát érintő közlemények leadása engedélyezett.

3. Rádióforgalom létesítése a belvízi utakon

3.1 Általános rendelkezések

A belvízi hajóutakon bonyolított rádióforgalmazás tekintetében a Nemzetközi Távközlési Unió (ITU) Rádiószabályzatának előírásai érvényesülnek.

Elvileg csak kizárólag a személyek és a hajózás, valamint a hajók biztonságát érintő közlemények leadása engedélyezett.

A nyilvános és magánjellegű rádió távközlési beszélgetések számára a 2.2 fejezetben foglalt csatornák táblázatának értelmében csak a 77. csatorna használható.

A szárazföldi telepítésű állomások a munkaidejükben rádióvételi ügyeletet tartanak az erre a célra kijelölt csatornán.

3.1.1 Elővigyázatossági rendszabályok

Bármely rádióadás megkezdése előtt meg kell győződni arról, hogy az nem zavarja más, már folyamatban lévő rádióforgalmazást. Ez a rendelkezés különösen a vészhelyzeti közlemények adását érinti, amelyek feltétlen elsőbbséget élveznek.

3.1.2 Közlemény elsőbbségi kategóriák a belvízi hajózás rádióforgalmazásában

- A rádió távközlési állomások (hajófedélzeti és szárazföldi) kötelesek elsőbbséget biztosítani, a vízi úton, szárazföldön és levegőben az emberi élet biztonságát érintő valamennyi közleménynek.
- A belvízi hajózás rádióforgalmazásában a közlemények elsőbbségi kategóriái csökkenő sorrendben az alábbiak:

1. Vészhelyzeti közlemény (MAYDAY);
2. Sürgősségi közlemény (PAN PAN);
3. Biztonsági (SECURITE);
4. Általános beszélgetések.

Az elsőbbség biztosítása érdekében a rádió távközlési állomások kötelesek egyértelműen bejelenteni az elsőbbségi közleményeket.

3.1.3 A rádióforgalmazás vezetési formája

A hívás formája

A hívás az alábbi formában történik:

- a hívott állomás megnevezése legfeljebb háromszor bemondva;
- "ITT" szó (vagy DE, nyelvi nehézségek esetén DELTA ECHO kulcsszavakkal kiejtve);
- a hívó állomás megnevezése, legfeljebb háromszor bemondva.

Abban az esetben, ha a rádiókapcsolat könnyen létesül, a hívás az alábbi formára csökken:

- A hívott állomás megnevezése legfeljebb háromszor bemondva;
- "ITT" szó
- a hívó állomás megnevezése kétszer bemondva.

A hívás leadható hajócsoporthoz számára is, például "völgymenetben haladó hajóknak", "hegymenetben haladó hajóknak" és egyebeknek.

A válasz formája a hívásra

A válasz a hívásra az alábbi formában történik:

- a hívó állomás megnevezése legfeljebb háromszor bemondva;
- "ITT" szó (vagy DE, nyelvi nehézségek esetén DELTA ECHO kulcsszavakkal kiejtve);
- a hívott állomás megnevezése, legfeljebb háromszor bemondva.

Abban az esetben, ha a rádiókapcsolat könnyen létesül, a hívás az alábbi formára csökken:

- A hívó állomás megnevezése legfeljebb háromszor bemondva;
- "ITT" szó
- a hívott állomás megnevezése kétszer bemondva.

A kapcsolat létesítése után az állomás megnevezése csak egyszer leadható.

A nemzetközi szabályok értelmében a szárazföldi állomások vonatkozásában először a hely megnevezését, majd utána a szolgálat megnevezését kell kimondani, például "Koblenz Schleuse" ("Koblenz" zsilip).

3.1.4 Rádió távközlési fegyelem

A rádiótelefon távközlés megfelelő lebonyolításának fegyelme az alábbiakat követeli:

- korlátozni kell a szigorúan szükséges minimumra;
- szigorúan be kell tartani az eljárási szabályokat;
- a beszélgetést rövid kifejezésekkel, lassan és érthetően kell bonyolítani;
- kizárólag szolgálati beszélgetéseket kell folytatni a "hajó" - "hajó", "hajózási információ", "hajó" - "kikötői hatóság" és a fedélzeti távközlési hálózatokban;
- az egyéni beszélgetésekre kizárólag a 77. csatornát kell használni;
- nem kell az adás nyomógombot a szükséges időtartamnál tovább benyomva tartani;
- a "hajózási információ" hálózatban a minimumra kell csökkenteni a kisugárzási teljesítményt, hogy ne okozzon rádiózavart más rádiótelefon beszélgetésekben;
- zenés adásokat tilos leadni.

3.1.5 Nyelvhasználat

A fedélzeti és szárazföldi rádió távközlési állomások közötti rádió távközlési forgalomban annak az országnak a nyelvét kell használni, amelynek felségterületén az szárazföldi állomás van telepítve.

A hajófedélzeti rádió távközlési állomások közötti rádió távközlési forgalomban annak az országnak a nyelvét kell használni, amelynek felségterületén az adott hajók tartózkodnak. A megértési nehézségek esetén a vonatkozó Rendőri hajózási szabályzatban megjelölt nyelvet kell használni. Ilyen szabályzatok hiánya esetén használható a német, francia, vagy egyéb alkalmas nyelv.

3.1.6 Ellenőrzés

Ha a rádió távközlési állomásoknak ellenőrző adásokat kell lebonyolítaniuk, az ellenőrző jelet a minimumra kell korlátozni, tartama nem haladhatja meg a 10 másodpercet. Az adás az állomás megnevezéséből, majd ezt követően az "ellenőrzés" szóból álljon. Az állomás megnevezését és az "ellenőrzés" szót lassan és érthetően kell bemondani.

3.1.7 Szárazföldi állomások utasításai

A szárazföldi rádióállomással történő rádiókapcsolat esetén be kell tartani a szárazföldi rádióállomás utasításait. Ezek az utasítások az alábbi jellegűek lehetnek:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">■ rádiócsend tilalom;■ a fedélzeti állomás kimenő teljesítményének csökkentése;■ ügyelet meghatározott csatornán. |
|---|

Megjegyzés:

Vészhelyzet esetén a szárazföldi állomás utasításai mellőzhetők. A szárazföldi állomást erről a tényről tájékoztatni kell.

3.1.8 A közlemények vételének nyugtázása

Kívánságra a közlemény vételét nyugtázni kell.

3.2 Vészhelyzet

Vészhelyzet - fenyegetettség kialakulása az emberek vagy a hajó számára.

Ez érinti a hajón kialakuló való veszélyeztetettség megelőzését is.

Veszély esetén nincsenek szabályok.
Semmiféle szabály nem akadályozhatja az emberi élet megmentésére, vagy a veszély elkerülésére irányuló intézkedések megtételét.

A mentésre irányuló intézkedésekkel elsősorban a "hajózási információ" hálózaton a szárazföldi állomásokhoz kell fordulni.

A vészhelyzetben lévő fedélzeti rádió távközlési állomás tájékoztathatja a hajózást a "hajó" - "hajó" hálózat valamelyik csatornáján is.

A vészhelyzeti rádió távközlési forgalomban nem részes állomások kötelesek betartani a rádiócsend tilalmat.

3.2.1 Vészhelyzeti közlemény megkezdése

A vészhelyzeti rádióforgalmazás a vészhelyzeti hívással kezdődik:

- vészjelzés (MAYDAY) (kiejtve "méjdéj") (háromszor bemozdva)
- "ITT" szó
- a vészhelyzetben lévő hajó megnevezése

A vészhelyzeti hívás után következik a vészhelyzetről szóló közlemény:

- vészjelzés (MAYDAY)
- a vészhelyzetben lévő hajó neve
- a hajó földrajzi helyzete
- a veszély elhárítását érintő kért segítség és információ.

A "MAYDAY RELAY" (kiejtve méjdéj riléj) háromszor leadott jelzés azt jelenti, hogy a vészhelyzeti közleményt olyan állomás adja, amely maga nincs vészhelyzetben.

3.2.2 Vészhelyzeti közlemény vételének nyugtázása

A **"hajózási információ"** hálózatban a vétel nyugtázását a szárazföldi állomás adja le.

A **"hajó" - "kikötői hatóság"** hálózatban folytatott rádióforgalomban meg kell várni a kikötői hatóság nyugtázását. Amennyiben egy percen belül nem érkezik meg a vétel nyugtázása, úgy a fedélzeti állomások egyikének meg kell kezdenie a vészhelyzeti rádióforgalmazást.

A **hajók egymás közötti rádió távközlési hálózatában** a közelben tartózkodó fedélzeti rádió távközlési állomások valamelyikének nyugtáznia kell a vészhelyzeti hívás vételét.

- vészjelzés MAYDAY
- vészhelyzetben lévő hajó neve
- "ITT" szó
- a vételt nyugtázó hajó neve
- a MAYDAY közlemény vége

3.2.3 Rádiócsend tilalom

A vészhelyzetben lévő rádió távközlési állomás kötelezheti a rádiózavarokat előidéző állomást hallgatásra a **"SILENCE MAYDAY"** (kiejtve "szilajnsz méjdéj") jelzés leadásával ezt követően az állomás megnevezésével.

A vészhelyzeti rádióforgalmazásban nem részes rádió távközlési állomás kötelezheti a rádiózavarokat előidéző rádió állomást a rádiócsendre a **"SILENCE DETRESSE"** (kiejtve "szilensz detressz") jelzés leadásával amelyet az állomás megnevezése követ.

3.2.4 Rádióforgalmazás korlátozása a vészhelyzeti közlemény adásakor; a vészhelyzeti rádióforgalmazás vége

A rádióforgalmazás korlátozása a **PRUDENCE"** (ELŐVIGYÁZATOSAN) (kiejtve "prjudansz") szó leadásával történik.

Az intézkedések megtétele után valamennyi más rádió távközlési állomást tájékoztatni kell arról, hogy a vészhelyzeti rádióforgalom befejezve. Ennek céljából le kell adni a "SILENCE FINI" (RÁDIÓCSEND VÉGE) (kiejtve "szilansz fini").

3.3 Sürgősségi közlemény

A sürgősségi közlemény az olyan közlemények leadását foglalja magába, amely a személyzet, vagy a hajó biztonságára, például az emberi életre nem veszélyes betegségekre vagy a hajó komoly veszélyt nem jelentő sérüléseire (például a rakomány elfolyását nem okozó zátonyra futás) vonatkoznak.

A sürgősségi közlemények leadására javasolt a "**hajózási információ**" hálózat használata.

A sürgősségi közlemény a sürgősségi jelzés
PAN - PAN (kiejtve "pan-pan")
háromszori ismétlésével kezdődik.

3.4 Biztonsági közlemények

A biztonságra utaló közlemény komoly hajózási vagy meteorológiai figyelmeztetést tartalmaz.

A biztonságra utaló közlemény a biztonsági jel
SECURITE (kiejtve "szekurite")
háromszori ismétlésével kezdődik.

3.5 Általános beszélgetés

"Hajó" - "part" és "hajó" - "hajó" irányban	"Part" - "hajó" irányban
<ul style="list-style-type: none"> ■ a szárazföldi vagy hajófedélzeti állomás megnevezése ■ ITT ■ a hajó típusa ■ a hajó neve ■ a követett irány (a kikötőkben nem szükséges megjelölni) ■ a hajó földrajzi helyzete ■ a beszélgetés tárgya 	<ul style="list-style-type: none"> ■ a hívott hajó neve, vagy VALAMENNYI HAJÓFEDÉLZETI RÁDIÓÁLLOMÁSNAK ■ ITT ■ a szárazföldi rádióállomás megnevezése ■ a beszélgetés tárgya

4. Szavak betűzött kiejtése, beszélgetési példák

4.1 Szavak betűzött kiejtési táblázata

Megértési nehézségek esetén ajánlatos a leadott szavakat betűk szerint kiejteni az alábbi táblázatnak megfelelően, a számokat pedig egyenként, számjegyek szerint kiejtve.

A leadásra kerülő betűk	Kulcsszó	A kulcsszó kiejtése ¹	
A	Alfa	AL FAH	AL FA
B	Bravo	BRA VO	BRA VO
C	Charlie	TCHA LI vagy CHAR LI	CSAR LI vagy SAR LI
D	Delta	DEL TA	DEL TA
E	Echo	EK O	EK O
F	Foxtrott	FOX TROTT	FOKSZ TROTT
G	Golf	GOLF	GOLF
H	Hotel	HO TELL	HO TEL
I	India	IN DI AH	IN DI A
J	Juliett	DJOU LI ETT	DZSU LI ETT
K	Kilo	KI LO	KI LO
L	Lima	LI MAH	LI MA
M	Mike	MA IK	MAJK
N	November	NO VEMM BER	NO VEM BER
O	Oscar	OSS KAR	OSSZ KAR
P	Papa	PAH PAH	PA PA
Q	Québec	KE BEK	KI BEK
R	Roméó	RO MI O	RO MIO
S	Sierra	SI ER RAH	SZI ER RA
T	Tango	TANG GO	TAN GO
U	Uniform	YOU NI FORM vagy OU NI FORM	JU NI FORM vagy U NI FORM
V	Victor	VIK TAR	VIK TOR
W	Whiskey	OUISS KI	UISZ KI
X	X-ray	EKSS RE	EKSZ REJ
Y	Yankee	YANG KI	JAN KI
Z	Zoulou	ZOU LOU	ZU LU

¹ A hangsúlyos szótagok vastag betűkkel vannak kiemelve

A leadandó szám, vagy jel	Az alkalmazott kulcsszó	A kulcsszó kiejtése ²	
0	NADAZERO	NAH-DAH-ZE-ROH	NA-DA-ZE-RO
1	UNAONE	OU-NAH-OUANN	U-NA-VAN
2	BISSOTWO	BIS-SO-TOU	BISZ-SZO-TU
3	TERRATHREE	TER-RAH-TRI	TER-RA-TRI
4	CARTEFOUR	KAR-TE-FOU-EUR	KAR-TE-FOUR
5	PANTAFIVE	PAN-TAH-FA-IF	PAN-TA-FA-JF
6	SOXISIX	SOK-SI-SIKS	SZOK-SZI-SZIKSZ
7	SETTESEVEN	SE-TE SEV'N	SZENTEJ-SZEVN
8	OKTOEIGHT	OK-TOH-EIT	OK-TO-EJT
9	NOVENINE	NO-VE-NAÎ-NEU	NO-VE-NAJ-NE
Tizedes vessző	DECIMAL	DE-SI- MAL	DE-SZI-MÁL
Pont	STOP	STOP	SZTOP

4.2 Beszélgetési példák

4.2.1 Forgalmazás vészhelyzetben

Első példa:

A "Karin" önjáró áruszállító hajó a "hajózási információ hálózatban" a 18. csatornán hívja az "Oberveesel" körzeti forgalomirányító állomást és hajóütközés utáni segítséget kér:

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

ITT

Karin önjáró áruszállító hajó (háromszor)

MAYDAY

Karin önjáró áruszállító hajó (háromszor)

völgymenetben Mannheim mellett a (Rajna) 424,30 fkm -nél összeütközött egy tartályhajóval

² Valamennyi szótagot egyformán kell hangsúlyozni

rakomány kifolyás
tűzveszély
tegyék meg a szükséges intézkedéseket
önöknek

Az "Oberveesel" körzeti forgalomirányító állomás válasza:

MAYDAY

Karin önjáró áruszállító hajó (legfeljebb háromszor)

ITT

Oberveesel Revierzentrale (legfeljebb háromszor)
vettük a MAYDAY közleményt

Az "Oberveesel" körzeti forgalomirányító állomás ezek után
tájékoztatja a hajózást:

MAYDAY RELAY (háromszor)

ITT

Oberveesel Revierzentrale (legfeljebb háromszor)
Karin önjáró áruszállító hajó összeütközött egy tartályhajóval
Mannheim mellett a 424,30 fkm-nél
rakománykifolyás a tartályhajóból
benzin kifolyás
a hajózás leállítva a 423,00 - 431,00 fkm között további
utasításokig
vége

Az "Oberveesel" körzeti forgalomirányító állomás közleménye a
szokásos hajóforgalom visszaállításáról:

MAYDAY

valamennyi hajófedélzeti állomásnak

ITT

Oberveesel Revierzentrale (legfeljebb háromszor)

10 óra 15 perc

Karin önjáró áruszállító hajó

SILENCE FINI (RÁDIÓCSEND VÉGE)

Második példa:

"Korinna" önjáró tartályhajó a "hajó" - "hajó" hálózat 10.
csatornáján hívja a többi hajót és közli, hogy "ember a vízben":

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

ITT

Korinna önjáró tartályhajó (háromszor)
 völgyemenetben az 1501,35 fkm-nél (Duna)
 ember a vízben
 állítsák le a hajóforgalmat
 tartsák be a további utasításokat
 önöknek

A vészhelyzet elhárítása után a "Korinna" önjáró tartályhajó az alábbiakat közli a hajózásnak:

MAYDAY

mindenkinek (háromszor)

ITT

Korinna önjáró tartályhajó (legfeljebb háromszor)
 15 óra 10 perc
 Korinna önjáró tartályhajó
 SILENCE FINI (RÁDIÓCSEND VÉGE)

4.2.2 Forgalmazás sürgősségi helyzetben*Példa:*

A "Mara" önjáró áruszállító hajónak sürgős orvosi segítségre van szüksége a fedélzeten (nincs halálos veszély); a hajó segítséget kér a "Duisburg" körzeti forgalomirányító állomástól a "hajózási információ" hálózat 22.csatornáján:

PAN PAN PAN PAN PAN PAN

Duisburg Revierzentrale (legfeljebb háromszor)

ITT

Mara önjáró áruszállító hajó (legfeljebb háromszor)
 völgyemenetben a 805,75 fkm-nél
 orvosi segítséget kérek
 matróz sérült, valószínűleg kartörés
 önöknek

A "Duisburg" körzeti forgalomirányító állomás válasza:

PAN PAN PAN PAN PAN PAN

Mara önjáró áruszállító hajó (legfeljebb háromszor)

ITT

Duisburg Revierzentrale (legfeljebb háromszor)

értettem önt

hívom az elsősegély szolgálatot

értesítem önt az elsősegély szolgálat várakozási helyéről

folytassa a vételt

4.2.3 Biztonsági közlemények

Példa:

"Dorrdrecht verkeerspost" forgalomirányító pont a "hajózási információ" hálózat 19. kötelező csatornáján figyelmezteti a hajózást, hogy az Oude Maas folyó dorrdrehti szakaszán sűrű köd:

SECURITE SECURITE SECURITE (SZEKJURITE)

valamennyi fedélzeti állomásnak (legfeljebb háromszor)

ITT

Dorrdrecht verkeerspost (legfeljebb háromszor)

sűrű köd az Oude Maas folyó dorrdrehti szakaszán

látótávolság mintegy 50 m

vége

4.2.4 Általános beszélgetés

Első példa:

"Sylvia" önjáró tartályhajó a 22. csatornán kéri a "Biersfelden" zsilipet, hogy közölje, szabad-e a bejárat a felső bögébe:

Schleuse Biersfelden (Biersfelden zsilip) (legfeljebb háromszor)

ITT

Sylvia önjáró tartályhajó (legfeljebb háromszor)

rakománnyal, völgyemenetben Grenzach mellett

bemehetünk-e a zsilipbe

önöknek

"Schleuse Biersfelden" (Biersfelden zsilip) válaszol:

Sylvia (legfeljebb háromszor)

ITT

Schleuse Biersfelden (Biersfelden zsilip) (legfeljebb háromszor)

a zsilipbe a behajózás szabad

önöknek

A fedélzeti állomás megerősíti a vételt:

Schleuse Biersfelden (Biersfelden zsilip), itt Sylvia

értettem önt

a behajózás szabad

köszönöm, vége

Második példa:

"Nora" önjáró áruszállító hajó a 22. csatornán tájékoztatja a

"Strasbourg" zsilipet a víziút kitűző jelek egyikének

sodródásáról:

Strasbourg Eclouse (Strasbourg zsilip) (legfeljebb háromszor)

ITT

Nora önjáró áruszállító hajó (legfeljebb háromszor)

völgymenetben a 282,50 fkm-nél (Rajna)

hajózási információm van az ön számára

önnek

"Strasbourg" zsilip válasza:

Nora (legfeljebb háromszor)

ITT

Strasbourg Eclouse (Strasbourg zsilip)

felkészültem a vételre

önnek

A hajó válasza:

Strasbourg Eclouse (Strasbourg zsilip)

ITT

Nora

elmozdult a Rajna balparti hajóút kitűző jel

a 282,5 fkm-nél

köszönöm,

vége

Harmadik példa:

"Hasselt" zsilip közleményt ad a 20. csatornán:

mindenkinek (legfeljebb háromszor)

ITT

Hasselt zsilip (Hasselt zsilip) (legfeljebb háromszor)

Az Albert-csatornán a zsilip alatt 18.30 órától sportrendezvény folyik, hajózási zárlat 18.00 órától 20.00 óráig.

vége

Negyedik példa:

A "Britta" önjáró tartályhajó, a Majnán hajózva a "hajó" - "hajó" hálózat 10. csatornáján információt kér a Rajna hajóforgalmáról:

valamennyi a Majna torkolatánál tartózkodó fedélzeti rádióállomásnak (legfeljebb háromszor)

ITT

Britta önjáró tartályhajó (legfeljebb háromszor)

völgymenetben a Majnán, mintegy 1 km-re a torkolattól

a Rajnán hegymenetben szándékozik hajózni

vannak-e a közelben hegymenetben, vagy völgymenetben haladó hajók

önöknek

"Tanja" önjáró áruszállító hajó válaszol:

Britta önjáró tartályhajó (legfeljebb háromszor)

ITT

Tanja önjáró áruszállító hajó (legfeljebb háromszor)

hegymenetben, mintegy 500 m-re a Majna torkolata alatt

nincsenek más hajók

önnek

A "Britta" önjáró tartályhajó nyugtázza a közlemény vételét:

Tanja önjáró áruszállító hajó (legfeljebb háromszor)

ITT

Britta önjáró tartályhajó

értettem önt, köszönöm

vége

5. A rádió távközlés titkossága

A fedélzeti rádió távközlő állomásért felelős és üzemeltetésével megbízott valamennyi személy köteles a rádió távközlés titkosságát megőrizni. Valamennyi személy, akik számára szolgálati tevékenységüknél fogva ismertté válik a rádió távközlési beszélgetések tartalma, vagy a rádió távközlési beszélgetés ténye, vagy a rádiótelefon szolgálat útján nyert bármilyen ismeret, kötelesek ezeket harmadik személy előtt titokban tartani.

A rádió távközlési titok megszegését a törvény bünteti.

A rádió távközlési titok nem terjed ki az alábbi beszélgetésekre:

1. **"MINDENKINEK" közlemények**
2. **Más mozgó rádió távközlési állomások által leadott meteorológiai adatok, még akkor sem, ha azok a meteorológiai szolgálatnak szólnak.**
3. **A belvízi hajózás számára szolgáló információk (például a menetirány megadása).**

A rádió távközlési titok megtartásának kötelezettsége alól csak a bíróság adhat felmentést.

6. A hajófedélzeti rádióállomások műszaki jellemzői

6.1 Általános rendelkezések

- A rádiótelefon berendezéseknek jóváhagyott típusúaknak kell lenniük a "Körzeti megállapodás a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatáról" (Basel 2000.) előírásainak megfelelően.
- A rádiótelefon berendezések fedélzeti üzemeltetéséhez az Illetékes Igazgatás engedélye szükséges. Ezt az engedélyt állandóan a hajó fedélzetén kell őrizni és az illetékes szervek képviselőinek be kell mutatni.
- Az antennák függőlegesek és szabadon állóak legyenek. Az antennák legalább 4 m távolságra legyenek a magasságukat meghaladó valamennyi nagyobb fémtárgyaktól. Az antennák legmagasabb pontja ne haladja meg a hajó merülési jelétől számított 12 m-t.

- A hajófedélzeti állomások kimenő teljesítménye 6 - 25 W.
- A rádiótelefon állomásokat átkapcsoló berendezéssel kell ellátni, amely lehetővé teszi az adóállomás kimenő teljesítményének 0,5 - 1 W értékre való csökkentését.
- A Dual-Watch üzemmód alkalmazása tilos.

6.2 ATIS

Valamennyi fedélzeti rádiótelefon berendezést és a hajón üzemeltetett valamennyi hordozható rádiótelefon állomást el kell látni azonosító berendezéssel az ATIS jel leadására.

Az ATIS jel automatikus leadásra kerül valamennyi csatornán az "adás" helyzetből való átkapcsolás után.

6.3 Automatikus teljesítménycsökkentés

A rádiótelefon berendezések kimenő teljesítményének automatikusan csökkennie kell 0,5 - 1W értékre a "hajó" - "hajó", "hajó" - "kikötői hatóság" és a "fedélzeti rádiótávközlés" hálózatok használata esetén.

6.4 A párbeszéd hangrögzítésének lehetősége

- A káresetekkel kapcsolatos kivizsgálás megkönnyítésére a hajókon rádiótelefon párbeszéd rögzítésére szolgáló berendezések építhetők be a 10. és 13. csatornákon, vagy az illetékes szervek által kijelölt egyéb csatornán.
- A dokumentumok vezetése céljából a szárazföldi állomások a párbeszédet rögzíthetik.

7. Kezelői bizonyítvány, részvétel más rádió távközlési szolgálatok tevékenységében

7.1 Kötelező kezelői bizonyítvány

A fedélzeti rádió távközlő állomást csak olyan személy kezelheti és ellenőrizheti, aki rendelkezik a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatára érvényes rádiókezelői bizonyítvánnyal, vagy a fedélzeti rádió távközlési berendezés kezelésére jogosító rádiótelefon kezelői bizonyítvánnyal.

Ezen szabályok értelmében kiállított rádiókezelői bizonyítványt valamennyi Igazgatás elismeri.

7.2 Részvétel a tengeri mozgószolgálat forgalmazásában

Az UHF tartományban üzemelő tengeri mozgószolgálat.

A belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatának fedélzeti rádió távközlési állomásai részt vehetnek a tengeri mozgó szolgálat párbeszédeiben az UHF tartományban. Az egyes csatornákon az automatikus teljesítménycsökkentés következtében egyes esetekben nehézségek támadhatnak az összeköttetés létrehozásában.

A belvízi hajózás a tengeri utakon GMDSS üzemmódban való rádiótelefon szolgálatra is ellátott rádiótelefon berendezéseire más előírások vonatkoznak.

Egyes esetekben a belvízi hajókat fel kell szerelni GMDSS rendszerrel. A GMDSS rendszerrel való felszerelés az alábbi módon történik:

- "K 70 GMDSS" rendszerrel rendelkező, UHF tartományban üzemelő bizonylatolt fedélzeti állomás beszerzésével, vagy
- a meglévő hajófedélzeti állomás "K 70 GMDSS" rendszerrel való megengedett bővítésével .

A GMDSS rendszerrel felszerelt rádiótelefon állomások kezelésére más bizonyítványok szükségesek.

7.3 Tengeri rádiótelefon állomások alkalmazása a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatában

A tengeri rádiótelefon állomások használata a belvízi hajózás "hajó"- "hajó" hálózatában tilos.

A tengeri rádiótelefon állomások a belvízi hajózás rádiótelefon szolgálatában csak a "hajózási információ" és a "hajó" - "kikötői hatóság" hálózatokban vehetnek részt. Ezeket a rádióállomásokat fel kell szerelni ATIS berendezéssel.

8. Kijelölt hajók bejelentkezési kötelezettsége

Egyes vízi utakon azok a hajók, amelyek például veszélyes árut szállítanak, hajókötelékek, tengeri hajók és különleges árut szállító hajók kötelesek erről tájékoztatást adni.

A részleteket nemzeti előírások szabályozzák.