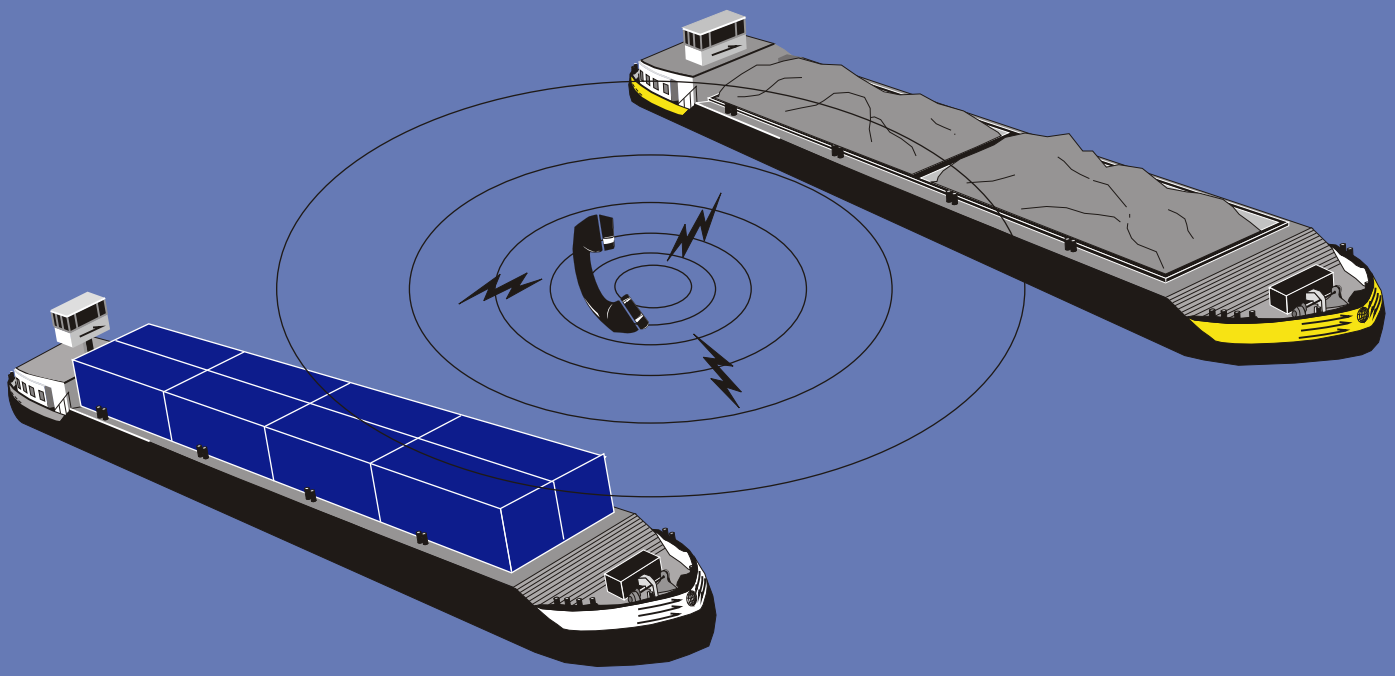
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN



GUIDE DE RADIOTELEPHONIE

pour la

NAVIGATION INTERIEURE

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

COMMISSION DU DANUBE
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

GUIDE DE RADIOTELEPHONIE

POUR LA NAVIGATION INTERIEURE

Partie générale

Edition 2002

Budapest et Strasbourg, décembre 2001

GUIDE DE RADIOTELEPHONIE POUR LA NAVIGATION INTERIEURE

Partie générale

SOMMAIRE

Article — Page

Avant-propos 5

1. Définitions 7
1.1 Procédure d'appel 7
1.2 ATIS 7
1.3 Radiotéléphonie pour la navigation intérieure 7
1.4 Voie imposée 7
1.5 CARING 7
1.6 Exploitation duplex (transmission simultanée) 7
1.7 Installation radioélectrique 8
1.8 GMDSS 8
1.9 IVS 8
1.10 MIB 8
1.11 NIF 8
1.12 le centre de trafic 8
1.13 Station de bateau 8
1.14 Radiotéléphonie des écluses 8
1.15 Service maritime de radiotéléphonie 8
1.16 Exploitation Semi-Duplex (transmission simultanée conditionnée) 9
1.17 Exploitation Simplex (transmission alternative) 9
1.18 Réseaux 9
1.19 Réseau radiocommunications de bord 9
1.20 Réseau de correspondance publique 9
1.21 Réseau informations nautiques 9
1.22 Réseau bateau-autorité portuaire 9
1.23 Réseau bateau-bateau 9
1.24 Postes de trafic 9
1.25 Centre de trafic 10
1.26 Administrations contractantes 10

2. Description et exploitation des réseaux 11
2.1 Généralités 11
2.2 Tableaux des voies, fréquences d'émission, puissance apparente rayonnée (PAR), puissance de sortie (PSE) et réseaux pour le service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure – (Annexe 2 à l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure (Bâle 2000) 11
2.3 Réseau bateau-bateau 17
2.4 Réseau informations nautiques 17
2.5 Réseau bateau-autorité portuaire 17
2.6 Réseau radiocommunications de bord 18

3. Déroulement des radiocommunications en navigation intérieure 19
3.1 Généralités 19
3.1.1 Mesures de précaution 19
3.1.2 Ordre de priorité des communications du service radiotéléphonique de la navigation intérieure 19
3.1.3 Forme du déroulement des communications 19
3.1.4 Discipline des communications 20
3.1.5 Langue 21
3.1.6 Essais 21
3.1.7 Instructions de la station terrestre 21
3.1.8 Accusé de réception de messages 21
3.2 Danger 21
3.2.1 Début de la communication de détresse 22
3.2.2 Accusé de réception de l'appel de détresse 22
3.2.3 Demande de silence-radio 22
3.2.4 Restriction des radiocommunications durant une communication de détresse, fin de la communication de détresse 23
3.3 Situation d'urgence 23
3.4 Message de sécurité 23
3.5 Conversations de routine 23

4. Epellation, exemples de conversation 25
4.1 Epellation 25
4.2 Exemples de conversations 26
4.2.1 Trafic de détresse 26
4.2.2 Communication d'urgence 27
4.2.3 Message de sécurité 28
4.2.4 Conversations de routine 28

5. Secret des radiocommunications 31

6. Caractéristiques techniques de la station de bateau 33
6.1 Généralités 33
6.2 ATIS 33
6.3 Réduction automatique de la puissance 33
6.4 Possibilités d'enregistrement 33

7. Certificat d'opérateur, participation à d'autres services radiotéléphoniques ... 35
7.1 Obligation de certificat d'opérateur 35
7.2 Participation au service radiotéléphonique maritime 35
7.3 Utilisation de stations radiotéléphoniques maritimes sur le réseau radiotéléphonique de la navigation intérieure 35

8. Obligation d'annonce pour certains bateaux 37

PREAMBULE

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

Le Guide de la radiotéléphonie pour la navigation intérieure se compose

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

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

et de

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

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

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

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

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

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

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

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

Strasbourg	Budapest
Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin	Secrétariat de la Commission du Danube

1. Définitions

1.1 Procédure d'appel

Procédure relative à l'établissement de liaisons de radiocommunications.

1.2 ATIS

Automatic **T**ransmitter **I**dentification **S**ystem
Système d'identification automatique des émetteurs radioélectriques de bateau.

1.3 Radiotéléphonie pour la navigation intérieure

Service international de radiotéléphonie mobile VHF et UHF sur les voies de navigation intérieure.
La radiotéléphonie pour la navigation intérieure permet d'établir des liaisons de radiocommunication à des fins déterminées sur des voies et suivant un mode d'exploitation préalablement convenus (réseaux)
La radiotéléphonie pour la navigation intérieure compte cinq réseaux :

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

1.4 Voie imposée

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

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

1.5 CARING

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

1.6 Exploitation duplex (transmission simultanée)

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

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

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

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

1.7 Installation radioélectrique

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

1.8 GMDSS

Global **M**aritime **D**istress and **S**afety **S**ystem
Système global maritime de détresse et de sécurité.

1.9 IVS

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

1.10 MIB

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

1.11 NIF

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

1.12 le centre de trafic

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

1.13 Station de bateau

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

1.14 Radiotéléphonie des écluses

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

1.15 Service maritime de radiotéléphonie

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

1.16 Exploitation Semi-Duplex (transmission simultanée conditionnée)

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

1.17 Exploitation Simplex (transmission alternative)

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

1.18 Réseaux

Allotissement de voies à des fins déterminées.

1.19 Réseau radiocommunications de bord

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

1.20 Réseau informations nautiques

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

1.21 Réseau de correspondance publique

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

1.22 Réseau bateau-autorité portuaire

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

1.23 Réseau bateau-bateau

Radiocommunications échangées entre stations de bateau.

1.24 Postes de trafic

Centrale aux Pays-Bas et en Suisse, qui réceptionne notamment les appels provenant de la navigation (par exemple appels de détresse) et qui informe la navigation sur la situation de la voie navigable.
Le trafic peut aussi être guidé par le poste de trafic.

1.25 Centre de trafic

Centre réceptionnant notamment les appels de la navigation maritime.

1.26 Administrations de tutelle

Les administrations de tutelle sont

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

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

2. Description et exploitation des réseaux

2.1 Généralités

Les voies et fréquences à utiliser pour la radiotéléphonie de la navigation intérieure sont reprises des dispositions correspondantes du règlement des radiocommunications de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT). Les voies, les fréquences d'émission, la puissance apparente rayonnée (ERP) ou la puissance de sortie (OP) des installations radiotéléphoniques ainsi que les réseaux sont énumérés à l'annexe 2 de l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure. Cette annexe 2 figure ci-après :

2.2 Tableaux des voies, fréquences d'émission, puissance apparente rayonnée (PAR), puissance de sortie (PSE) et réseaux pour le service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure – (Annexe 2 à l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure (Bâle 2000)

APPENDICE 2

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

1. Tableau 1

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

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

1.1 Remarques générales relatives au tableau 1

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

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

1.2 Explications sur les notes spécifiques du tableau 1

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

j) La puissance de sortie doit être automatiquement réduite à une valeur entre 0,5 et 1 Watt.

k) Cette voie peut être utilisée pour des communications d'ordre privé.

l) Aux Pays-Bas et en Belgique, cette voie peut être utilisée pour transmettre les messages relatifs au ravitaillement et à l'approvisionnement. La puissance de sortie doit être réduite manuellement à une valeur comprise entre 0,5 et 1 W.

m) Cette voie peut également être utilisée pour la correspondance publique.

n) Cette voie sera utilisée pour un système automatique d'identification et de surveillance (AIS) capable d'être utilisé dans le monde entier sur la mer et sur les voies de navigation intérieure.

o) Cette voie est disponible sur une base volontaire. Tout équipement de radiotéléphonie existant doit être capable de fonctionner sur cette voie dans un délai de dix ans après l'entrée en vigueur de cet Arrangement.

p) Moyennant une autorisation de l'autorité compétente, cette voie peut uniquement être utilisée pour des événements spéciaux à caractère temporaire.

q) Dans la République Tchèque, cette voie est utilisée pour le réseau de service communication informations nautiques.

r) Dans la République Tchèque, cette voie est utilisée pour le réseau de service communication bateau-autorité portuaire.

2. Tableau 2

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

2.1 Explication des notes spécifiques du tableau 2

a) Ces fréquences peuvent être utilisées pour le réseau radiocommunications de bord. L'utilisation de ces fréquences peut être soumise aux réglementations nationales.

b) Au besoin, les équipements destinés à l'espacement des voies de 12,5 kHz peuvent également utiliser ces fréquences supplémentaires qui peuvent être introduites pour les radiocommunications de bord.

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

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

3. Puissance d'émission des équipements de radiotéléphonie

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

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

a) La PSE des voies pour les réseaux radiocommunications bateau-bateau, bateau-autorités portuaires et radiocommunications de bord doit être réduite automatiquement à une valeur comprise entre 0,5 et 1 W.

b) En ce qui concerne l'information nautique, les Administrations peuvent exiger des bateaux naviguant sur leur territoire une réduction de PSE à une valeur comprise entre 0,5 et 1 W.

c) La PSE pour les systèmes AIS ne peut dépasser 25 Watt.

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

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

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

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

2.3 Réseau bateau-bateau

Destination : Etablissement de liaisons de radiocommunications entre stations de bateau par exemple pour la détermination de la route à suivre.

Particularité : Les informations d'ordre social et privé ne sont autorisées que sur la voie 77.

Mode d'exploitation : Simplex. Réduction automatique de la puissance d'émission à 1 Watt au maximum.

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

2.4 Réseau informations nautiques

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

Particularité : En Belgique et aux Pays-Bas ce réseau ne peut être exploité qu'avec une puissance de sortie de 1 Watt au maximum.

Mode d'exploitation : Duplex, semi-duplex, uniquement pour les stations de bateau, ou Simplex.

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

2.5 Réseau bateau-autorité portuaire

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

Mode d'exploitation : Simplex. Réduction automatique de la puissance d'émission à 1 Watt au maximum.

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

2.6 Réseau radiocommunications de bord

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

3. Déroulement des radiocommunications en navigation intérieure

3.1 Généralités

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

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

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

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

3.1.1 Mesures de précaution

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

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

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

- L'ordre de priorité des communications du service radiotéléphonique de la navigation intérieure est le suivant :

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

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

3.1.3 Forme du déroulement des communications

Forme de l'appel

L'appel est constitué comme suit :

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

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

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

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

Forme de la réponse à l'appel

La réponse à l'appel est constituée comme suit :

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

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

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

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

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

3.1.4 Discipline des communications

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

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

3.1.5 Langues

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

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

3.1.6 Essais

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

3.1.7 Instructions de la station terrestre

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

Ces instructions peuvent être par exemple :

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

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

3.1.8 Accusé de réception de messages

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

3.2 Danger

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

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

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

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

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

3.2.1 Début de la communication de détresse

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

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

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

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

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

3.2.2 Accusé de réception de l'appel de détresse

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

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

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

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

3.2.3 Demande de silence-radio

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

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

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

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

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

3.3 Situation d'urgence

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

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

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

3.4 Message de sécurité

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

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

3.5 Conversations de routine

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

4. Epellation, exemples de conversation

4.1 Epellation

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

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

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

[1] Les syllabes accentuées sont imprimées en gras.
[2] Toutes les syllabes sont pareillement accentuées.

4.2 Exemples

4.2.1 Trafic de détresse

1. Exemple :

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

MAYDAY
automoteur ordinaire Karin (trois fois)
avalant près Mannheim p.k. 424,30

suis entré en collision avec un bateau-citerne
de la cargaison s'écoule
danger d'incendie
prenez les mesures nécessaires
à vous.

Le centre de trafic d'Oberwesel répond :

MAYDAY
automoteur ordinaire Karin (trois fois au plus)
ICI
Oberwesel Revierzentrale (trois fois au plus)
message reçu MAYDAY
Le centre de trafic d'Oberwesel informe alors la navigation :

MAYDAY RELAY (trois fois)
ICI
Oberwesel Revierzentrale (trois fois au plus)
collision près Mannheim p.k. 424,30 entre l'automoteur ordinaire Karin et un bateau-citerne
automoteur-citerne perd de la cargaison
de l'essence s'écoule
la navigation est interrompue jusqu'à nouvel ordre du kilomètre 423,00 au kilomètre 431,00
Fin

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

MAYDAY
à toutes les stations de bateau (trois fois)
ICI
Oberwesel Revierzentrale (trois fois au plus)
10 heures 15
automoteur ordinaire Karin
SILENCE FINI

2. Exemple :
L'automoteur "Corinna" appelle comme suit d'autres bateaux sur la voie 10 du réseau bateau-bateau et informe qu'un homme est tombé par-dessus bord :

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

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

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

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

4.2.2 Communication d'urgence

Exemple :

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

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

Réponse du centre de trafic de Duisbourg :

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

4.2.3 Message de sécurité

Exemple :

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

SECURITE SECURITE SECURITE
à toutes les stations de bateau (trois fois au plus)
ICI
Dordrecht verkeerspost (trois fois au plus)
épais brouillard dans le secteur de Dordrecht sur la Oude Maas
visibilité 50 m environ
Fin

4.2.4 Conversations de routine

1. Exemple :

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

Birsfelden Schleuse (trois fois au plus)
ICI
automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus)
chargé, avalant près de Grenzach
l'entrée dans le garage de l'écluse est-elle libre
à vous.

L'écluse de Birsfelden répond comme suit :

Sylvia (trois fois au plus)
ICI
Birsfelden Schleuse (trois fois au plus)
l'entrée est libre
à vous.

Accusé de réception de la station de bateau :

Birsfelden Schleuse,
ICI
Sylvia
j'ai compris
l'entrée est libre
merci terminé

2. Exemple :

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

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

L'écluse de Strasbourg répond comme suit :

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

Réponse du bateau :

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

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

3. Exemple :

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

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

4. Exemple :

L'automoteur-citerne "Britta" sort du Main et demande comme suit sur la voie 10 s'il y a de la navigation sur le Rhin :

à toutes les stations de bateau dans le secteur de l'embouchure du Main (trois fois au plus)
ICI
automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)
avalant sur le Main à environ 1 km avant l'embouchure
veux monter le Rhin
y a-t-il des montants ou des avalants dans le voisinage
à vous

L'automoteur ordinaire "Tanja" répond comme suit :

automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)
ICI
automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus)
montant à 500 m à l'aval de l'embouchure du Main
pas d'autre navigation
à vous.

L'automoteur-citerne Britta accuse réception comme suit :

automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus)
ICI
automoteur-citerne Britta
j'ai compris, merci
bonne route
Fin

5. Secret des radiocommunications

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

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

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

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

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

6. Caractéristiques techniques de la station de bateau

6.1 Généralités

- Les installations radiotéléphoniques doivent être agréées conformément aux prescriptions de l'Arrangement régional relatif à la radiotéléphonie en navigation intérieure (Bâle 2000).

- Pour l'exploitation à bord une licence relative à l'installation et à l'exploitation doit avoir été délivrée par l'administration compétente. Cette licence doit toujours être conservée à bord du bateau et doit être présentée à tout représentant d'une autorité compétente.

- Les antennes doivent être verticales, dégagées. Elles doivent être installées à 4 m au moins de toutes masses métalliques importantes qui les dépassent en hauteur. Le point culminant de l'antenne ne doit pas être à plus de 12 m au-dessus des marques d'enfoncement du bateau.

- La puissance de sortie des stations de bateau est comprise entre 6 Watt et 25 Watt.

- Les appareils radiotéléphoniques doivent être équipés d'un dispositif de commutation permettant de réduire la puissance de sortie de l'émetteur à une valeur comprise entre 0,5 et 1 Watt.

- La veille alternée sur deux voies (dual watch) n'est pas autorisée.

6.2 ATIS

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

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

6.3 Réduction automatique de la puissance

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

6.4 Possibilités d'enregistrement

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

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

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

7.1 Obligation de certificat d'opérateur

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

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

7.2 Participation aux services radiotéléphoniques maritimes

Service radiotéléphonique maritime sur ondes métriques

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Obligation d'annonce pour certains bateaux

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

Les détails sont réglés par les prescriptions nationales.

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

GUIDE DE RADIOTELEPHONIE

POUR LA NAVIGATION INTERIEURE

Partie régionale

Rhin (Bâle – pleine mer) et Moselle

Edition 2002

Strasbourg, décembre 2001

GUIDE
DE RADIOTELEPHONIE POUR LA NAVIGATION INTERIEURE

Partie régionale
Rhin (Bâle – pleine mer) et Moselle

SOMMAIRE

Article Page

1. Obligation d'équipement et d'utilisation de la radiotéléphonie 5
1.1 Rhin (Bâle – pleine mer) 5
1.2 Moselle 6

2. Tableau des stations terrestres 7
2.1 Rhin 7
2.2 Boven Rijn 9
2.3 Waal 9
2.4 Boven Merwede 10
2.5 Beneden Merwede 10
2.6 Noord 10
2.7 Oude Maas 11
2.8 Dordtsche Kil 11
2.9 Nieuwe Maas / Nieuwe Waterweg 12
2.10 Hartelkanaal / Calandkanaal 13
2.11 Pannerdensch Kanal / Neder Rijn 14
2.12 Lek 14
2.13 Lekkanaal 14
2.14 Amsterdam-Rijnkanaal 15
2.15 Schelde-Rijnverbinding 15
2.16 Hafenbereich Antwerpen 16
2.17 Moselle 17

3. Postes de services ouverts 24 h sur 24 19
3.1 Suisse 19
3.2 Allemagne 20
3.3 France 22
3.4 Luxembourg 22
3.5 Pays-Bas 23
3.6 Belgique 25

4. Expressions préconisées pour la navigation 27

5. Cartes 31

1. Obligation d'équipement et d'utilisation de la radiotéléphonie applicable aux stations de bateau

Les obligations d'équipement et d'utilisation suivantes sont applicables aux bateaux :

1.1 Rhin (Bâle – pleine mer)

Voie de navigation intérieure	Type des bateaux	Equipement obligatoire : nombre d'appareils de radiotéléphonie sur ondes métriques à bord	Utilisation obligatoire de la radiotéléphonie
Rhin à l'aval de Rheinfelden y compris Lek et Waal	Bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations	2	Veille simultanée sur les réseaux bateau-bateau et informations nautiques.
	Menues embarcations naviguant au radar et menues embarcations naviguant par temps bouché	1	Veille sur le réseau bateau-bateau. Pour les bateaux déjà équipés de deux appareils de radiotéléphonie sur ondes métriques, veille simultanée sur les réseaux bateau-bateau et informations nautiques.

Voies de navigation intérieure	Type des bateaux	Equipement obligatoire : nombre d'appareils à bord	Utilisation obligatoire de la radiotéléphonie
Maasmond Nieuwe Waterweg Nieuwe Maas	Tous les bateaux motorisés à l'exception des menues embarcations	2	Veille simultanée sur les réseaux bateau-bateau et informations nautiques
Oude Maas Hartekanaal Calandkanaal Noord Beneden Merwede Boven Merwede Nieuwe Merwede Dordtsche Kil	Menues embarcations naviguant au radar et menues embarcations naviguant par temps bouché	1	Veille sur le réseau bateau-bateau ou sur la voie assignée par l'autorité compétente. Le réseau bateau-bateau peut être quitté pendant une courte durée pour la réception d'informations sur d'autres réseaux (par exemple informations nautiques, bateau-autorité portuaire).
Hollandsche Diep Schelde-Rijnverbinding Amsterdam-Rijnkanaal	Menues embarcations		Menues embarcations équipées à titre bénévole d'une installation de radiotéléphonie sur ondes métriques : veille sur le réseau bateau-bateau. Le réseau bateau-bateau peut être quitté pendant une courte durée pour la réception d'informations sur d'autres réseaux (par exemple informations nautiques, bateau-autorité portuaire). Pour les menues embarcations équipées à titre bénévole de deux installations de radiotéléphonie sur ondes métriques : veille sur le réseau bateau-bateau et informations nautiques.

1.2 Moselle

Voie de navigation intérieure	Type des bateaux	Equipement obligatoire : nombre d'appareils de radiotéléphonie sur ondes métriques à bord	Utilisation obligatoire de la radiotéléphonie
Moselle (à l'aval de Metz p.k. 298,50)	Bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations, bacs et engins flottants	2	Veille et émission simultanées sur les réseaux bateau-bateau et informations nautiques.
	a) Menues embarcations naviguant par temps bouché	1	Veille sur le réseau bateau-bateau.
	b) Menues embarcations naviguant au radar		Veille sur le réseau informations nautiques ; veille sur le réseau bateau-bateau et information des autres bateaux.

2. Tableau des stations terrestres

2.1 Rhin

- p.k. ...	Nom de la station	Voie			
		Informations Nautiques			Port
			Secteur	Ecluse	
149,22-174,00	Basel Revierzentrale		18		
155,60	Augst Schleuse			79	
163,50	Birsfelden Schleuse			22	
159,38-169,90	Basel Häfen				11, 14
174,00 - 352,00	Gambsheim CARING		19		
179,28	Kembs Ecluse / Niffer 22			20	
193,83	Ottmarsheim Ecluse			22	
210,69	Fessenheim Ecluse			20	
224,73	Vogelgrün Ecluse			22	
240,06	Marckolsheim Ecluse			20	
256,33	Rhinau Ecluse			22	
272,42	Gerstheim Ecluse			20	
287,55	Strasbourg Ecluse			22	
290,00	Strasbourg Port - écluse Sud - écluse Nord - capitainerie			20	 11 18
309,10	Gambsheim Ecluse			20	
334,00	Iffezheim Schleuse			18	
352,00 - 372,00	Oberwesel Revierzentrale		18		
334,00	Iffezheim Lotsenstation				11

Rhin (suite)

- p.k. ...	Nom de la station	Voie			
		Informations Nautiques			Port
			Secteur	Ecluse	
352,00-385,00	Oberwesel Revierzentrale		22		
367,50	Karlsruhe Hafen				12
380,00-443,00	Oberwesel Revierzentrale		18		
426,00	Ludwigshafen Hafen				71, 74
428,00	Mannheim Hafen Diffenébrücke Mannheim				11 14
426,40-500,00	Oberwesel Revierzentrale		22		
465,50-527,60	Oberwesel Revierzentrale		18		
499,00-543,00	Oberwesel Revierzentrale		22		
533,80-577,00	Oberwesel Revierzentrale		18		
578,00-626,20	Oberwesel Revierzentrale		22		
608,00-644,00	Oberwesel Revierzentrale		18		
613,00	Andernach Hafen				11, 12
636,50-753,50	Duisburg Revierzentrale		22		
672,00	Wesseling Hafen				12
672,00	Godorf Hafen				14
746,50-800,00	Duisburg Revierzentrale		18		
740,00	Neuss Hafen				71
702,00-773,00	Duisburg Revierzentrale				23
780,00	Duisburg Hafen				14
778,40-853,80	Duisburg Revierzentrale		22		
830,00-865,00	Duisburg Revierzentrale		18		

2.2 Boven-Rijn

- p.k. ...	Nom de la station	Voie			
		Informations Nautiques			Port
		Voie imposée bateau-bateau	Secteur	Ecluse	
857,70 - 881,50	Millingen sector	10			
862,30	Lobith Douane				72
865	CBS -Lobith		19		

2.3 Waal

- p.k. ...	Nom de la station	Voie			
		Informations Nautiques			Port
		Voie imposée bateau-bateau	Secteur	Ecluse	
867,40	Millingen infopost		64		
857,70-881,50	Millingen sector	10			
883,00-884,00	Nijmegen havendienst				12
881,50-890,50	Nijmegen sector	4			
887,00	Nijmegen post		64		
887,00	Weurtsluis			18	
905,00-917,00	Tiel sector	69			
913,40	Tiel post		64		
913,00	Prins Bernhardsluis			18	
921,00-931,00	St. Andries sector	68			
926,20	St. Andriessluis			20	

2.4 Boven Merwede

Kilomètre	Nom de la station	Voie			
		Informations nautiques			Port
			Secteur	Ecluse	
957,00	Grote Merwedesluis en Verkeersbrug (Gorinchem)			18	
961,30	Werkendam infopost (via post Dordt)		71		

2.5 Beneden Merwede

Kilomètre	Nom de la station	Voie			
		Informations nautiques			Port
		Voie imposée bateau-bateau	Secteur	Ecluse	
971,30	Baanhoekspoorbrug (via post Dordt)		71		
973,70	Papendrechtsebrug (via sector Dordt)	19			
-	Dordt post		71		
972,00-976,20	Dordt sector	19			
-	Dordrecht havendienst				74

2.6 Noord

p.k.-Rhin	Nom de la station	Voie			
		Informations nautiques			Port
		Voie imposée bateau-bateau	Secteur	Ecluse	
-	Dordt post		71		
976,20-978,00	Dordt sector	19			
980,60	Alblasserdamse brug			22	

2.7 Oude Maas

p.k.-Rhin	Nom de la station	Voie			
		Informations nautiques			Port
		Voie imposée bateau-bateau	Secteur	Ecluse	
978,00	Dordtse bruggen (via Dordt sector)	19			
-	Dordt post		71		
-	Dordrecht havendienst				74
976,20-979,30	Dordt sector	19			
979,30-998,20	Heerjansdam sector	4			
1002,60	Spijkenisserbrug			18	
1004,20	Botlekbrug			18	
998,20-1005,00	Oude Maas sector	62			
1005,00-1007,00	Botlek sector	61			

2.8 Dordtsche Kil

Kilomètre	Nom de la station	Voie			
		Informations nautiques			Port
		Voie imposée bateau-bateau	Secteur	Ecluse	
980,60-982,60	Heerjansdam sector	4			
-	Dordt post		71		

2.9 Nieuwe Maas / Nieuwe Waterweg (Havengebied Rotterdam) (voie navigable maritime)

p.k.-Rhin	Nom de la station	Voie			
		Informations nautiques			Port
		Voie imposée bateau-bateau	Secteur	Ecluse	
-	Haven Coördinatie Centrum (HCC)		11,14		
995,00	Van Brienenoordbrug			20	
1000,00	Koninginnebrug			18	
1001,00	Parksluizen			22	
993,00-998,00	Brienenoord sector	21			
998,00-1003,00	Maasbruggen sector	81			
-	Stad verkeerscentrale		13		
1003,00-1007,00	Waalhaven sector	60			
1007,00-1011,00	Eemhaven sector	63			
-	Botlek verkeerscentrale		13		
1011,00-1017,00	Botlek sector	61			
1017,00-1023,00	Maassluis sector	80			
-	Hoek van Holland verkeerscentrale		13		
1023,00-1031,00	Rozenburg sector	65			
Van lage licht tot halfweg 4e en 5e Petroleumhaven in het Calandkanaal en tot de Suurhofbrug in het Hartelkanaal*	Europoort sector	66			
-	Maasmond sector	3			
-	Maas Pilot	2			
-	Maas Aanloop	1			

* Du feu bas jusqu'à mi-chemin du 4ème et 5ème port aux pétroles dans le Calandkanaal et jusqu'au pont Suurhof dans le Hartelkanaal.

2.10 Hartelkanaal

Kilomètre	Nom de la station	Voie			
		Informations nautiques			Port
		Voie imposée bateau-bateau	Secteur	Ecluse	
1,60	Harmsenbrug			22	
10,30	Suurhofbrug			22	
Gedeelte ten westen van de Suurhofbrug	Sector Europoort	66			
18,80	Hartelbrug			22	

Calandkanaal

Kilomètre	Nom de la station	Voie			
		Informations nautiques			Port
		Voie imposée bateau-bateau	Secteur	Ecluse	
0,80	Rozenburgsesluis			22	
2,00	Calandbrug			22	
Van lage licht tot halfweg de 4e en 5e Petroleumhaven*	Sector Europoort	66			
Halfweg de 4e en 5e Petroleumhaven tot de Rozenburgsluis**	Sector Rozenburg	65			

* Du feu bas jusqu'à mi-chemin du 4ème et 5ème port aux pétroles
** Mi-chemin du 4ème et 5ème port aux pétroles jusqu'à l'écluse de Rozenburg

2.11 Pannerdensch Kanaal / Neder-Rijn

- p.k. ...	Nom de la station	Voie			
		Informations Nautiques			Port
		Voie imposée bateau-bateau	Secteur	Ecluse	
867,40 - 871,80	Millingen sector	10			
881,70	Arnhem havendienst				12
891,20	Drielsluis			20	
903,00	Wageningen havendienst				12
922,00	Amerongensluis			20	
928,00	Prinses Irenesluis			22	
924,30 - 930,00	Wijk bij Duurstede sector	60			
928,00	Prinses Marijkesluis			20	
928,80	Wijk bij Duurstede post		66		

2.12 Lek

- p.k. ...	Nom de la station	Voie			
		Informations Nautiques			Port
			Secteur	Ecluse	
946,80	Hagesteinsluis			18	
949,40	Prinses Beatrixsluis			20	

2.13 Lekkanaal

Kilomètre	Nom de la station	Voie			
		Informations nautiques			Port
			Secteur	Ecluse	
-	Wijk bij Duurstede post		66		
45,00	Prinses Beatrixsluis			20	

2.14 Amsterdam-Rijnkanaal

Kilomètre	Nom de la station	Voie			
		Informations nautiques			Port
		Voie imposée bateau-bateau	Secteur	Ecluse	
0,00-2,60	Schellingwoude sector	60			
-	Schellingwoude post		66		
28,60-35,70	Maarssen sector	61			
57,40	Prinses Irenesluis			22	
2,60 - 67,90	Wijk bij Duurstede post		66		
57,40-63,10	Wijk bij Duurstede sector	60			
62,20	Prinses Marijkesluis			20	
70,90	Prins Bernhardsluis			18	

2.15 Schelde-Rijnverbinding

Kilomètre	Nom de la station	Voie			
		Informations nautiques			Port
			Secteur	Ecluse	
24,10	Kreekraksluis			20	

2.16 Zone portuaire d'Anvers (Hafenbereich Antwerpen)

Kilomètre	Nom de la station	Voie			
		Informations Nautiques			
		Voie imposée	Secteur	Ecluse	Port
	Berendrechtsluis			79	74
	Zandvlietsluis			79	74
	Zandvlietsluis - Havencoördinatie - Haven info - Radarbegeleiding			 18 18 60	 74 74 74
	Lillobrug			62	74
	Boudewijnsluis / Van Cauwelaertsluis			71	74
	Kallosluis			3	74
	Royersluis			22	74
	Londenbrug			62	74
	Petroleumbrug			26	74
	Oosterweelbrug / Wilmarsdonkbrug			62	74
	Noordkasteelbrug			62	74
	Siberiabrug			62	74
	Dokmeester - kaai 602			63	74
	Zandvlietsluis In / uit Noordlandbrug binnenvaart			 20	 74
	Straatsburg dok In / uit Albertkanaal binnenvaart			 20	 74

2.17 Moselle

p.k. Moselle	Nom de la station	Voie		
		Informations Nautiques		Port
		Secteur Trier	Ecluse	
0,00-14,00	Koblenz Schleuse	20	20	
13,00-33,00	Lehmen Schleuse	78	78	
30,00-55,00	Müden Schleuse	79	79	
52,00-68,00	Fankel Schleuse	81	81	
68,00-102,00	St. Aldegund Schleuse	82	82	
93,00-119,00	Enkirch Schleuse	18	18	
118,00-134,00	Zeltingen Schleuse	20	20	
132,00-164,00	Wintrich Schleuse	22	22	
155,00-178,00	Detzem Schleuse	78	78	
178,00-205,00	Trier Schleuse	79	79	
203,00-221,00	Grevenmacher Ecluse/Schleuse	18	18	
220,00-242,00	Palzem Ecluse/Schleuse	20	20	
242,43	Apach Ecluse		20	
258,18	Koenigsmacker Ecluse		20	
269,79	Thionville Ecluse		20	
Voie navigable nationale française				
277,50	Orne Ecluse		20	
283,52	Talange Ecluse		20	
296,92	Metz Ecluse		20	
306,73	Ars-sur-Moselle Ecluse		20	
318,22	Pagny-sur-Moselle Ecluse		20	
331,49	Blénod Ecluse		20	
343,16	Custines Ecluse		20	
-	Clévant Ecluse		20	
347,87	Pompey Ecluse		20	
355,82	Aingeray Ecluse		20	
363,80	Fontenoy-sur-Moselle Ecluse		20	
370,30	Toul Ecluse		20	
379,80	Villey-le-Sec Ecluse		20	
392,36	Neuves-Maisons Ecluse		20	

3. Postes de services ouverts 24 h sur 24

3.1 Suisse

Revierzentrale Basel (centre de trafic de Bâle)

Horaires :
Lundi - vendredi 05:00 - 21:00
Samedi 05:00 - 13:00

Téléphone : (061) 631 44 00
Télécopie : (061) 631 45 22

Particularité :

En dehors des heures de service du centre de trafic de Bâle susmentionnées les appels de détresse (MAY DAY) et les appels d'urgence (PAN PAN) sont reçus sur

la **voie 18 du réseau informations nautiques**

par le centre de service des pompiers professionnels de Bâle-ville. Les autres communications (par exemple appel à destination des pilotes, demandes diverses, communication de données MIB) **ne sont pas** autorisées au cours de cette période.

Schifffahrtspolizei (police fluviale)

Compétente pour la navigation commerciale sur le secteur suisse entre Rheinfelden (p.k. 149,22) et Bâle (p.k. 170,00).

Schifffahrtspolizei Basel bei der
Rheinschifffahrtsdirektion Basel
Hochbergerstr. 160
CH-4019 Basel

Horaires :
Lundi - vendredi 07:15 - 12:00
13:00 - 17:00

Téléphone : (061) 631 45 45
Télécopie : (061) 631 45 94

En dehors des heures de service :

Kantonspolizei Basel Stadt
Téléphone :(061) 267 73 00
demander le "Pikettdienst Schifffahrtspolizei Basel"

3.2 Allemagne

Revierzentrale Duisburg (centre de trafic)
Wasser- und Schifffahrtsamt
Duisburg-Rhein
Königstraße 84
D-47192 Duisburg
Téléphone : (0 20 66) 2 09 70
Télécopie : (0 20 66) 5 46 17

Revierzentrale Oberwesel (centre de trafic)
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen
Auf Wiesborn 9
D-55430 Oberwesel
Téléphone : (0 67 44) 93 01 0
Télécopie : (0 67 44) 93 01 19
Téléphone mobile : (01 61) 7 22 60 58

Wasserschutzpolizeistation Frankfurt (police fluviale, secteur de Francfort)
Lindleystraße 4
D-60314 Frankfurt/Main

Téléphone : (06 9) 94 34 59 - 0
Télécopie : (06 9) 94 34 59 - 50

Wasserschutzpolizeistation Germersheim
Alte Schiffsbrückenstr. 1
D-76726 Germersheim

Téléphone : (07 274) 94 67 0
Télécopie : (07 274) 94 67 20

Wasserschutzpolizeistation St. Goar
Am Hafen 8
D-56329 St. Goar
Téléphone : (06 74 1) 92 04 - 0
Télécopie : (06 74 1) 92 04 - 49

Wasserschutzpolizeirevier Karlsruhe
Nordbeckenstraße 19
D-76189 Karlsruhe
Téléphone : (07 21) 59 71 50
Télécopie : (07 21) 59 71 529

Wasserschutzpolizeistation Koblenz
Emser Straße 21
D-56076 Koblenz
Téléphone : (02 61) 97 28 6 - 0
Télécopie : (02 61) 97 28 6 - 49

Wasserschutzpolizeistation Ludwigshafen
Unteres Rheinufer 4
D-67061 Ludwigshafen
Téléphone : (06 21) 52 05 90
Télécopie : (06 21) 52 05 920

Wasserschutzpolizeistation Mainz
Am Getreidespeicher 29
D-55120 Mainz

Téléphone : (06 13 1) 96 52 0 - 10
Télécopie : (06 13 1) 96 52 0 - 49

Wasserschutzpolizeirevier Mannheim
Werfthallenstraße 41
D-68159 Mannheim

Téléphone : (06 21) 16 87 - 0
Télécopie : (06 21) 16 87 - 280

Wasserschutzpolizeistation Neuwied
Rheinstraße 54
D-56564 Neuwied

Téléphone : (02 63 1) 83 85 0
Télécopie : (02 63 1) 32 28 7

Wasserschutzpolizeipräsidium Nordrhein-Westfalen (police fluviale de Rhénanie du Nord - Westphalie)
Moerserstraße 217-219
D-47198 Duisburg - Homberg

Téléphone : (02 06 6) 228 - 0
Télécopie : (02 06 6) 228 - 279

Wasserschutzpolizeistation Wiesbaden
Maaraue
D-55252 Mainz-Kastel

Téléphone : (06 13 4) 30 95
Télécopie : (06 13 4) 30 97

3.3 France

CARING Gambsheim
Pour joindre le centre :
CARING Gambsheim,
Ecluses de F-67760 Gambsheim
Téléphone : 03 88 59 76 59 ou 03 88 59 76 58
Télécopie : 03 88 59 76 39

Compagnie Fluviale de Gendarmerie de Strasbourg

a) du p.k. 168,40 au p.k. 256,150
Brigade fluviale de Vogelgrün
16, rue du Stade
F-68600 Vogelgrün
Téléphone : 03 89 72 51 07

b) du p.k. 256,150 au p.k. 308,000
Brigade fluviale de Strasbourg
45, quai Jacoutot
F-67000 Strasbourg
Téléphone : 03 88 61 26 22

c) du p.k. 308,00 au p.k. 352,070
Brigade fluviale de Gambsheim
Rue de Glandon
F-67760 Gambsheim
Téléphone : 03 88 96 86 47

3.4 Luxembourg

Service de la Navigation
36, rue de Machtum
L-6753 Grevenmacher
Téléphone : 75 00 48 - 0 de 08.00 à 12.00 heures et de 13.00 à 17.00 heures les jours ouvrés
Télécopie : 75 88 22 de 08.00 à 12.00 heures et de 13.00 à 17.00 heures les jours ouvrés

En dehors des heures de service :
Service de la Navigation
c/o Schleuse Grevenmacher - Wellen
Postfach 8
L-6701 Grevenmacher
Téléphone : 75 04 24
Télécopie : 75 90 80

Service de la Navigation
c/o Schleuse Stadtbredimus-Palzem:
Téléphone : 66 95 53
Télécopie : 69 71 13

3.5 Pays-Bas

Scheepvaart Verkeerscentrale
De Ruijterkade 7
NL-1013 AA Amsterdam
Téléphone : (020) 6221515
Télécopie: (020) 6254015

Verkeerspost Nijmegen
Dijk 2A,
NL-6551 ZD Weurt
Téléphone : (024) 6774555
Télécopie : (024) 6776845

Verkeerspost Tiel
Echteldsedijk 50
NL-4005 MA Tiel
Téléphone : (0344) 619672
Télécopie : (0344) 620635

Regionale Verkeerscentrale Dordrecht
Van Leeuwenhoekweg 20
NL-3316 AV Dordrecht
Téléphone : (078) 6322500
Télécopie : (078) 6131090

Verkeerspost Wijk bij Duurstede
Lekdijk Oost 11
NL-3961 MB Wijk bij Duurstede
Téléphone : (0343) 571382
Télécopie : (0343) 575154

Verkeerspost Schellingwoude
Zuider IJ-dijk 51
NL-1095 KP Amsterdam
Téléphone : (020) 6659752
Télécopie : (020) 6686048

Haven Coördinatie Centrum Rotterdam
Galvanistraat 15
NL-3029 AD Rotterdam
Téléphone : (010) 2522400
Télécopie : (010) 4771800

Verkeerscentrale Botlek
Oude Maasweg 3a
NL-3197 KJ Rotterdam
Téléphone : (010) 2522650
Télécopie : (010) 2954672

Verkeerscentrale Hartel
Plaatweg 11
NL-3297 KW Rotterdam
Téléphone : (010) 2522612
Télécopie : (010) 4164838

Verkeerscentrale Hoek von Holland
Koningin Emmaweg 9
NL-3151 HG Hoek van Holland
Téléphone : (010) 2522850
Télécopie : (0174) 338864

Verkeerscentrale Maasboulevard
Rijnspoorkade 40
NL-3063 NK Rotterdam
Téléphone : (010) 2522574
Télécopie : (010) 4141160

Verkeerscentrale Stad
Lekstraat 14
NL-3029 BN Rotterdam
Téléphone : (010) 2522750
Télécopie : (010) 4251722

Gemeentepolitie Rotterdam
Distrikt 12
Afdeling Rivierpolitie
St. Jobsweg 6
NL-3024 EJ Rotterdam
Téléphone : (010) 2741225 / 2741215
Télécopie : (010) 2750121

Korps Landelijke Politiediensten (KLPD)
Divisie Mobiliteit
Postbus 100
NL-3970 AC Driebergen
Téléphone : (0343) 535555

Meldkamer AJCP
Téléphone : (0343) 535355 / 535353
Télécopie : (0343) 514620

3.6 Belgique

Oostenderadio
Téléphone : 059/70 65 65

Radarcentrale Zeebrugge
Téléphone : 050/55 08 01
Télécopie : 050/54 74 00

Radarcentrale Zandvliet
Téléphone : 03/569 91 23
Télécopie : 03/569 90 36

Havendienst Gent
Téléphone : 09/251 04 57
Télécopie : 09/251 60 62

4. Expressions préconisées pour la navigation –allemand, français, néerlandais

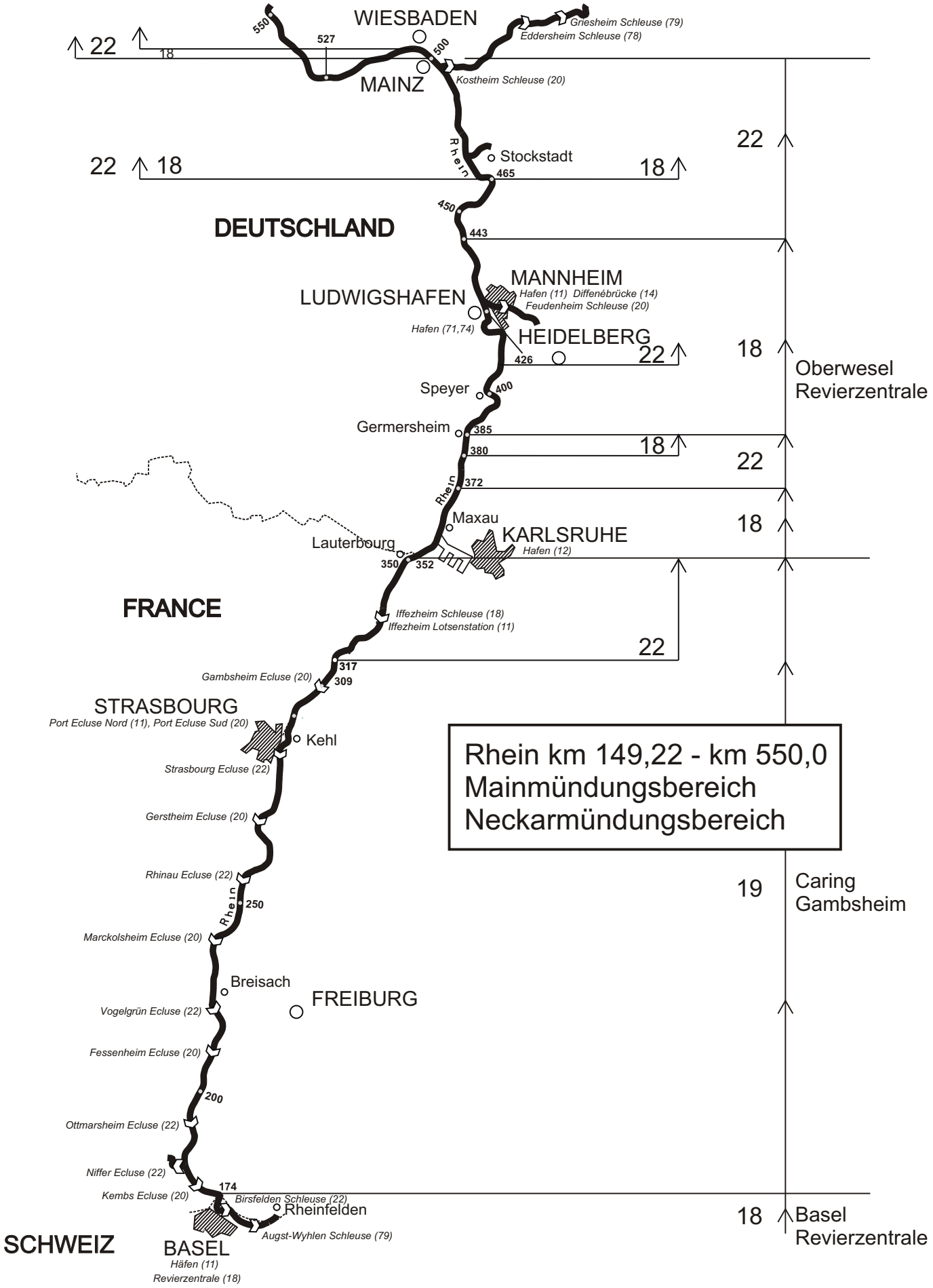
	Allemand	Français	Néerlandais
4.3.1	**Manöver**	**Manœuvre**	**Manoeuvres**
4.3.1.1	Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord/Backbord.	Je me dirige sur tribord / bâbord.	Ik ga stuurboord / bakboord uit.
4.3.1.2	Ich wende über Steuerbord/Backbord zu Tal.	Je suis montant et je vire sur tribord / bâbord vers l'aval.	Ik ben opvarend en zal over stuurboord / bakboord kop voor nemen.
4.3.1.3	Ich wende über Steuerbord/Backbord zu Berg.	Je suis avalant et je vire sur tribord / bâbord vers l'amont.	Ik ben afvarend en zal over stuurboord / bakboord opdraaien.
4.3.1.4	Meine Maschine geht rückwärts.	Ma machine est sur marche arrière.	Ik sla achteruit.
4.3.1.5	Ich halte kopfvor zu Tal an.	Je m'arrête cap à l'aval.	Ik hou kop voor stil.
4.3.1.6	Ich gehe kopfvor zu Tal vor Anker.	Je mouille cap à l'aval.	Ik ga kopvoor ten anker.
4.3.1.7	Ich will in den/aus dem ... (Name) Hafen einfahren/ausfahren und richte meinen Kurs nach Steuerbord/Backbord.	Je veux entrer dans le / sortir du port ... (nom) en me dirigeant sur tribord / bâbord.	Ik wil over stuurboord / bakboord de .... (naam) haven in- / uitvaren.
4.3.1.8	Ich will überqueren.	Je veux traverser.	Ik wil oversteken.
4.3.2	**Begegnen/Überholen**	**Croisements / dépassements**	**Ontmoeten / Voorbijlopen**
	Begegnen	**Croisements**	**Ontmoeten**
4.3.2.1	Begegnung Steuerbord an Steuerbord mit blauer Tafel/weißem Funkellicht.	Je croise tribord sur tribord et montre le panneau bleu / le feu scintillant blanc.	Ik wil stuurboord op stuurboord voorbijvaren en toon het blauwe bord / het witte flikkerlicht.
4.3.2.2	Nicht einverstanden, Begegnung Backbord an Backbord.	Pas d'accord, croisement bâbord sur bâbord.	Nee, u moet mij bakboord op bakboord voorbijvaren.
4.3.2.3	Begegnung Backbord an Backbord.	Je croise bâbord sur bâbord.	Ik wil bakboord op bakboord voorbijvaren.
4.3.2.4	Nicht einverstanden, Begegnung Steuerbord an Steuerbord mit blauer Tafel/weißem Funkellicht.	Pas d'accord, croisement tribord sur tribord, je montre le panneau bleu, le feu scintillant blanc.	Nee, u moet mij stuurboord op stuurboord voorbijvaren, toon het blauwe bord / het witte flikkerlicht.
	Überholen:	**Dépassements**	**Voorbijlopen**
4.3.2.5	Ich will auf Ihrer Steuerbordseite/Backbordseite überholen.	Je veux dépasser à votre tribord / bâbord.	Ik wil u aan stuurboord / bakboord voorbijlopen.
4.3.2.6	Einverstanden, Sie können Steuerbord/Backbord überholen.	D'accord, vous pouvez me dépasser à tribord / bâbord.	Ja, u kunt mij stuurboord / bakboord voorbijlopen.

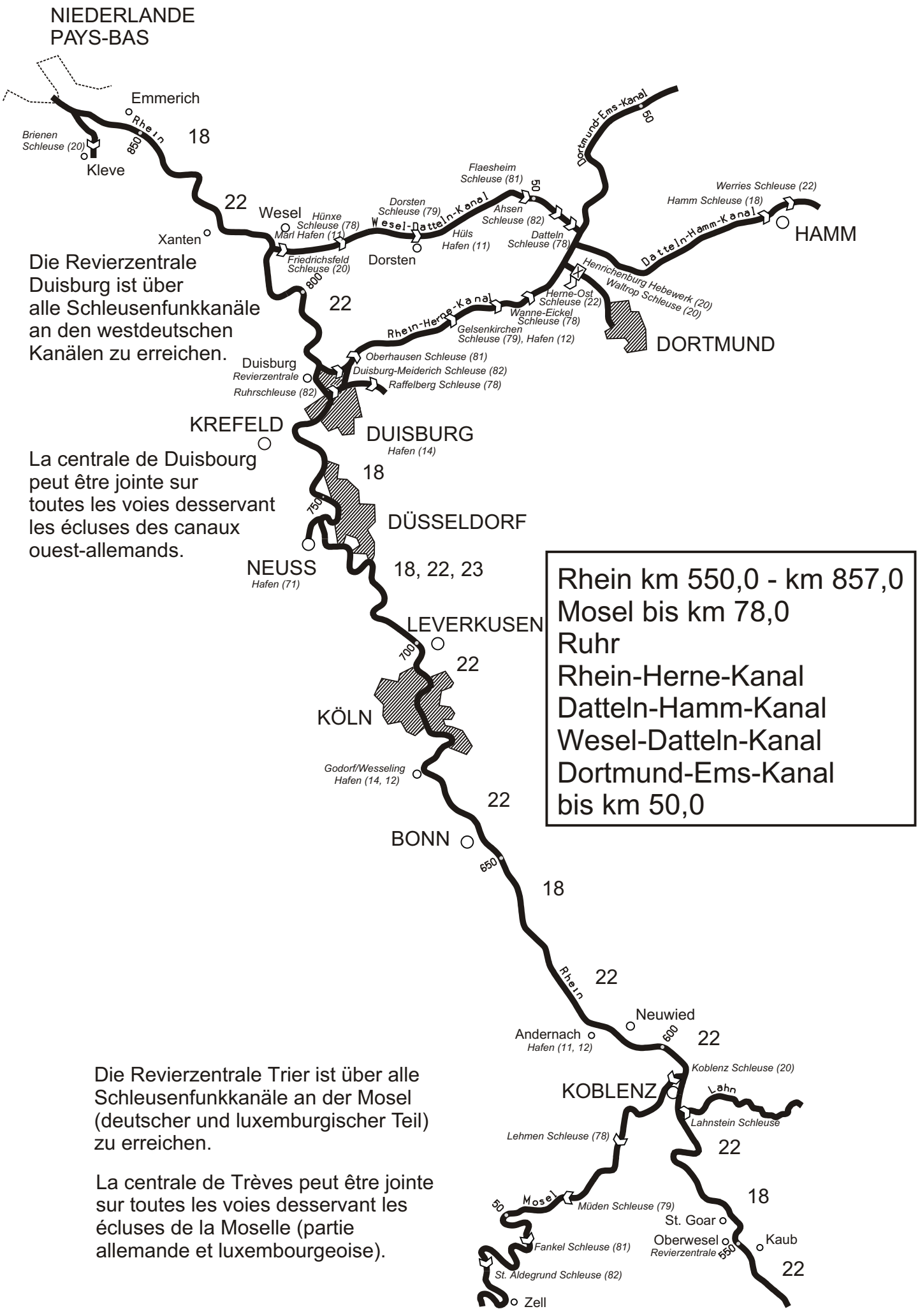
	Allemand	Français	Néerlandais
4.3.2.7	Nicht einverstanden, Sie können nicht überholen.	Pas d'accord, vous ne pouvez pas me dépasser.	Nee, u kunt mij niet voorbijlopen.
4.3.2.8	Nicht einverstanden, Sie können aber auf meiner Backbordseite/Steuerbordseite überholen.	Pas d'accord, mais vous pouvez me dépasser à bâbord / tribord.	Nee, u kunt mij aan bakboord / stuurboord voorbijlopen
4.3.3	**Radarfahrt/Absprache bei unsichtigem Wetter**	**Navigation au radar / temps bouché**	**Varen op radar / afspraken bij slecht zicht**
4.3.3.1	Ich fahre mit/ohne Radar.	Je navigue au / sans radar.	Ik vaar op / niet op radar.
4.3.3.2	Ich schalte um auf Kanal 13/10.	Je passe sur la voie 13/10.	Ik schakel over naar kanaal 13/10.
4.3.3.3	Nebel, Sichtweite ca.../unter .... m.	Brouillard visibilité ... m environ / inférieure à ... m.	Slecht zicht ca ..... / minder dan ..... m.
4.3.3.4	Starkes Schneetreiben unterhalb/oberhalb .... (Ort).	Tempête de neige à l'aval / à l'amont de ..... (lieu).	Sneeuwstorm benedenstrooms / bovenstrooms van ..... (plaats).
4.3.3.5	Mehrere Stillieger am rechten/linken Ufer bei Kilometer ...	Plusieurs bateaux mouillés rive droite / gauche près du kilomètre	Verscheidene stilliggende schepen aan de rechter- / linkeroever bij km ..... .
4.3.3.6	Ich ankere kopfvor zu Tal.	Je mouille cap à l'aval.	Ik ga kop voor ten anker.
4.3.3.7	... (Art)/(Schiffsname) zu Tal ... (Ort), Bergfahrt ... (Ort) bitte melden.	... (type) / ... (nom du bateau) avalant à ... (lieu), aux montants à vous.	... (type/scheepsnaam) afvarend t.h.v. ... (plaats, kan de opvaart t.h.v. ... (plaats) zich melden.
4.3.3.8	... (Art)/...(Schiffsname), zu Berg .. (Ort), für die Talfahrt Backbord an Backbord/Steuerbord an Steuerbord mit blauer Tafel/ weißem Funkellicht.	... (type) / ... (nom du bateau) montant à ... (lieu), aux avalants croisement bâbord sur bâbord / tribord sur tribord avec panneau bleu / feu scintillant blanc.	... (type/scheepsnaam) opvarend t.h.v. ... (plaats) ik wil de afvaart bakboord op bakboord / stuurboord op stuurboord met het blauwe bord / het witte flikkerlicht voorbijlopen.
4.3.3.9	..(Art)/...(Schiffsname), zu Tal/zu Berg ... (Ort), ich habe langsam gemacht/ich habe gestoppt.	... (type) / ... (nom du bateau), avalant / montant à ... (lieu) j'ai ralenti / je me suis arrêté.	... (type / scheepsnaam), afvarend / opvarend t.h.v. ... (plaats), ik vaar langzaam / ik ben gestopt.
4.3.4	**Fahrzeugzusammenstellungen/Ladezustand**	**Composition des convois / état de chargement**	**Samenstellen / belading**
4.3.4.1	Mein Schiff ist leer/beladen.	Mon bateau est vide / chargé.	Mijn schip is leeg / beladen.
4.3.4.2	Mein Schiff ist auf Wasserstand abgeladen.	Mon bateau est à l'enfoncement maximum praticable.	Mijn schip is op waterstand afgeladen.
4.3.4.3	Mein Tiefgang beträgt .... cm.	Mon enfoncement est de ... cm.	Mijn diepgang bedraagt ... cm.
4.3.4.4	Ich bin Einzelfahrer.	Je navigue isolément.	Ik ben een alleenvarend schip.
4.3.4.5	Ich habe ein/zwei leere(s) Schiff(e) längsseits.	Je mène à couple un / deux bateau(x) vide(s).	Ik heb één / twee lege schepen langszij.
4.3.4.6	Ich habe ein/zwei beladene(s) Schiff(e) längsseits.	Je mène à couple un / deux bateau(x) chargé(s).	Ik heb één / twee geladen schepen langszij.

	Allemand	Français	Néerlandais
4.3.4.7	Mein Anhang besteht aus ein/zwei Längen.	Je remorque sur une / deux longueurs.	Ik sleep één lengte / twee lengten.
4.3.4.8	Ich schiebe 2 Leichter voreinander/neben-einander.	Je pousse deux barges en flèche / à couple.	Ik duw twee duwbakken achter elkaar / naast elkaar.
4.3.4.9	Ich schiebe 6 Leichter, 3 Längen voreinander, 2 nebeneinander.	Je pousse six barges, trois longueurs sur deux largeurs.	Ik duw zes duwbakken, drie duwbakken achter elkaar, twee naast elkaar.
4.3.4.10	Ich schiebe 6 Leichter, 2 Längen voreinander, 3 nebeneinander.	Je pousse six barges, deux longueurs sur trois largeurs.	Ik duw zes duwbakken, twee duwbakken achter elkaar en drie naast elkaar.
4.3.5	**Unfälle**	**Accidents**	**Onvoorziene gebeurtenissen**
4.3.5.1	Mein Radar ist ausgefallen.	Mon radar est hors service.	Mijn radar is defect.
4.3.5.2	Mein Wendeanzeiger ist ausgefallen.	Mon indicateur de giration est hors service.	Mijn bochtaanwijzer is defect.
4.3.5.3	Meine Maschine ist ausgefallen.	Ma machine est en panne.	Mijn motor is uitegvallen.
4.3.5.4	Ich habe Ruderausfall.	Mon gouvernail est hors service.	Mijn roer is defect.
4.3.5.5	Ich bin manövrierunfähig.	Je suis incapable de manoeuvrer.	Ik ben onbestuurbaar.
4.3.5.6	Ich bin festgefahren.	Je suis échoué.	Ik zit aan de grond.
4.3.5.7	Ich sinke und brauche sofort Hilfe.	Je coule et j'ai besoin de secours immédiat.	Ik ben zinkende en heb onmiddelijk hulp nodig.
4.3.5.8	Ich habe Leckage und brauche Pumphilfe.	J'ai une voie d'eau et j'ai besoin de pompe.	Ik ben lek en heb een pomp nodig.
4.3.5.9	Ich brauche ein Feuerlöschboot.	J'ai besoin d'un bateau-pompe.	Ik heb een brandblusboot nodig.
4.3.5.10	Ich brauche die Wasserschutzpolizei.	J'ai besoin de la police fluviale.	Ik heb de waterpolitie nodig.
4.3.5.11	Mann über Bord, Fahrt einstellen.	Un homme est tombé par dessus bord, arrêter la navigation.	Man over boord, stoppen met varen.
4.3.5.12	Ich brauche ärztliche Hilfe.	J'ai besoin d'aide médicale.	Ik heb een dokter nodig.
4.3.5.13	Ich brauche einen Krankenwagen.	J'ai besoin d'une ambulance.	Ik heb een ziekenwagen nodig.
4.3.5.14	Kollision bei Kilometer .../... (Ort), linkes/rechtes Ufer.	Collision au kilomètre ... / ... lieu, rive gauche / droite.	Bij km ... linker / rechteroever heeft een aanvaring plaatsgevonden.
4.3.5.15	Bei Kilometer .../... (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich.	Au kilomètre ... / ... (lieu) rive gauche / droite un bateau est échoué. Passage possible rive gauche / droite seulement.	Bij km ... linker / rechteroever is een schip vastgevaren. Voorbijvaren alleen aan de rechter / linkeroever mogelijk.
4.3.5.16	Vorsicht ... (Name und Gefahrenklasse der gefährdeten Flüssigkeit) läuft aus, Feuergefahr.	Attention ... (nom et classe de danger du liquide) se répand, danger d'incendie.	Attentie: er stroomt ... (naam en gevaren klasse van de vloeistof) naar buiten, brandgevaar.

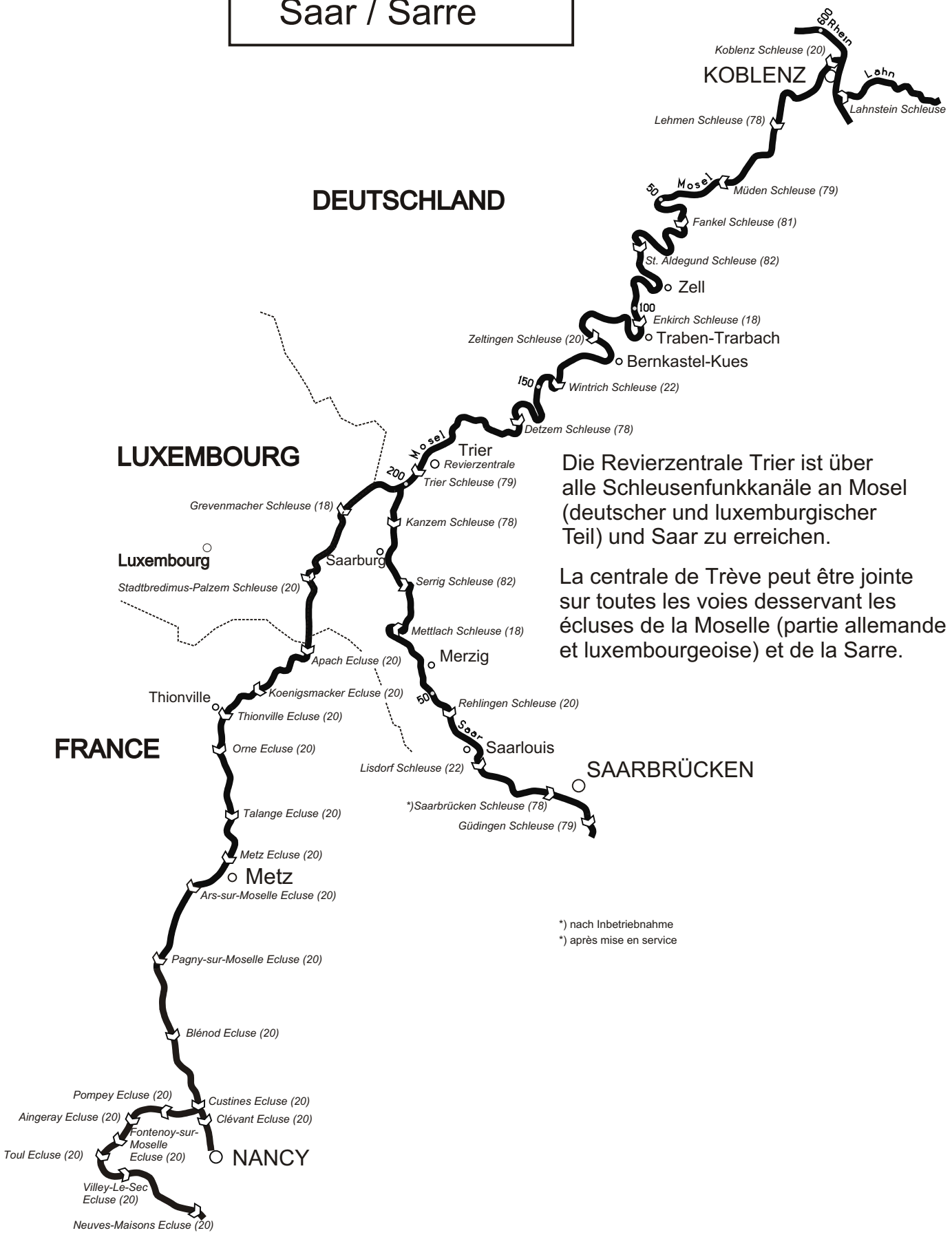
	Allemand	Français	Néerlandais
4.3.5.17	Vorsicht ... (Name und Gefahrenklasse des Gases) strömt aus, Feuergefahr/Explosions-gefahr/Vergiftungsgefahr.	Attention ... (nom et classe de danger du gaz) s'échappe, danger d'incendie / d'explosion / d'empoisonnement.	Attentie: er ontsnapt ... (naam en gevarenklasse van het gas), brandgevaar/ explosiegevaar / vergiftingsgevaar.
4.3.5.18	Löschen Sie sofort sämtliche Lichter und Feuerstellen.	Eteignez immédiatement toutes les lumières et tous les feux.	Doof onmiddelijk alle lichten en open vuur.
4.3.6	**Zusätzliche Redewendungen für Anweisungen und Mitteilungen durch die für den Betrieb der Wasserstraßen zuständigen Behörden und die Wasserschutzpolizei**	**Termes usuels supplémentaires pour directives et informations par les autorités chargées de l'exploitation des voies d'eau et de la police fluviale**	**Aanvullende uitdrukkingen voor het geven van aanwijzingen en inlichtingen door de bevoegde autoriteit en de waterpolitie**
4.3.6.1	Fahren Sie mit großer Vorsicht weiter.	Poursuivez votre route avec la plus grande prudence.	U kunt zo langzaam mogelijk verder varen.
4.3.6.2	Von ... (Ort)/(Kilometer) ... bis ... (Ort)/(Kilometer) ... Nebel, Sichtweite etwa ... m.	Brouillard de ... (lieu) kilomètre ... à ... (lieu) kilomètre ..., visibilité ... m environ.	Tussen ... (plaats) km ... tot ... (plaats) km ... heerst dichte mist met een zicht van minder dan ... m.
4.3.6.3	Die Bergfahrt und/oder die Talfahrt ist bei ... (Ort)/(Kilometer) ... gesperrt.	La navigation vers l'amont et / ou vers l'aval est barrée à ... (lieu), kilomètre	De opvaart en / of de afvaart bij ... (plaats) km ... is gestremd.
4.3.6.4	Durchfahrt durch ... (Name) ... Brücke ist gesperrt.	Le passage du pont ... (nom) est barré.	Doorvaart door de ... brug is gestremd.
4.3.6.5	Die rechte/mittlere/linke Öffnung der ... (Name) Brücke ist gesperrt.	La passe de droite / du milieu / de gauche du pont ... (nom) est barrée.	De rechter / midden / linker doorvaartopening van de ... brug is gestremd.
4.3.6.6	Der Hafen ... (Name) ist gesperrt.	Le port ... (nom) est fermé.	De haven van ... is gestremd.
4.3.6.7	Der Schutzhafen ... (Name) ist frei/belegt.	Le port de refuge ... (nom) est libre / occupé.	In de vluchthaven en / of overnachtingshaven zijn wel / geen ligplaatsen beschikbaar.
4.3.6.8	Bitte machen Sie langsam.	Ralentissez.	Kunt u langzaam aan doen.
4.3.6.9	Bitte drehen Sie auf, wir kommen an Bord.	Virez vers l'amont nous venons à bord.	Kunt u opdraaien, wij komen aan boord.

5. Cartes


WIESBADEN
MAINZ
Griesheim Schleuse (79)
Eddersheim Schleuse (78)
Kostheim Schleuse (20)
Stockstadt
Rhein
DEUTSCHLAND
MANNHEIM
LUDWIGSHAFEN
Hafen (11) Diffenébrücke (14)
Feudenheim Schleuse (20)
Hafen (71,74)
HEIDELBERG
Speyer
Germersheim
Maxau
KARLSRUHE
Hafen (12)
Lauterbourg
FRANCE
Iffezheim Schleuse (18)
Iffezheim Lotsenstation (11)
Gambsheim Ecluse (20)
STRASBOURG
Port Ecluse Nord (11), Port Ecluse Sud (20)
Kehl
Strasbourg Ecluse (22)
Gerstheim Ecluse (20)
Rhinau Ecluse (22)
Marckolsheim Ecluse (20)
Breisach
FREIBURG
Vogelgrün Ecluse (22)
Fessenheim Ecluse (20)
Ottmarsheim Ecluse (22)
Niffer Ecluse (22)
Kembs Ecluse (20)
Birsfelden Schleuse (22)
Rheinfelden
Augst-Wyhlen Schleuse (79)
SCHWEIZ
BASEL
Häfen (11)
Revierzentrale (18)
Rhein km 149,22 - km 550,0
Mainmündungsbereich
Neckarmündungsbereich
Oberwesel
Revierzentrale
Caring
Gambsheim
Basel
Revierzentrale


NIEDERLANDE
PAYS-BAS
Emmerich
Rhein
Brienen Schleuse (20)
Kleve
850
18
22
Wesel
Xanten
Hünxe Schleuse (78)
Marl Hafen (11)
Wesel-Datteln-Kanal
Dorsten Schleuse (79)
Dorsten
Hüls Hafen (11)
Flaesheim Schleuse (81)
Ahsen Schleuse (82)
Datteln Schleuse (78)
50
Dortmund-Ems-Kanal
50
Werries Schleuse (22)
Hamm Schleuse (18)
Datteln-Hamm-Kanal
HAMM
Die Revierzentrale Duisburg ist über alle Schleusenfunkkanäle an den westdeutschen Kanälen zu erreichen.
Friedrichsfeld Schleuse (20)
800
22
Rhein-Herne-Kanal
Herne-Ost Schleuse (22)
Wanne-Eickel Schleuse (78)
Gelsenkirchen Schleuse (79), Hafen (12)
Henrichenburg Hebewerk (20)
Waltrop Schleuse (20)
DORTMUND
Duisburg
Revierzentrale
Ruhrschleuse (82)
Oberhausen Schleuse (81)
Duisburg-Meiderich Schleuse (82)
Raffelberg Schleuse (78)
KREFELD
DUISBURG
Hafen (14)
La centrale de Duisbourg peut être jointe sur toutes les voies desservant les écluses des canaux ouest-allemands.
18
750
DÜSSELDORF
NEUSS
Hafen (71)
18, 22, 23
LEVERKUSEN
700
22
KÖLN
Godorf/Wesseling
Hafen (14, 12)
22
BONN
650
18
Rhein
22
Neuwied
Andernach
Hafen (11, 12)
600
22
Koblenz Schleuse (20)
KOBLENZ
Lahn
Lahnstein Schleuse
Lehmen Schleuse (78)
22
18
50
Mosel
Müden Schleuse (79)
St. Goar
Oberwesel
Revierzentrale
550
Kaub
Fankel Schleuse (81)
St. Aldegrund Schleuse (82)
Zell
22
Rhein km 550,0 - km 857,0
Mosel bis km 78,0
Ruhr
Rhein-Herne-Kanal
Datteln-Hamm-Kanal
Wesel-Datteln-Kanal
Dortmund-Ems-Kanal
bis km 50,0
Die Revierzentrale Trier ist über alle Schleusenfunkkanäle an der Mosel (deutscher und luxemburgischer Teil) zu erreichen.
La centrale de Trèves peut être jointe sur toutes les voies desservant les écluses de la Moselle (partie allemande et luxembourgeoise).

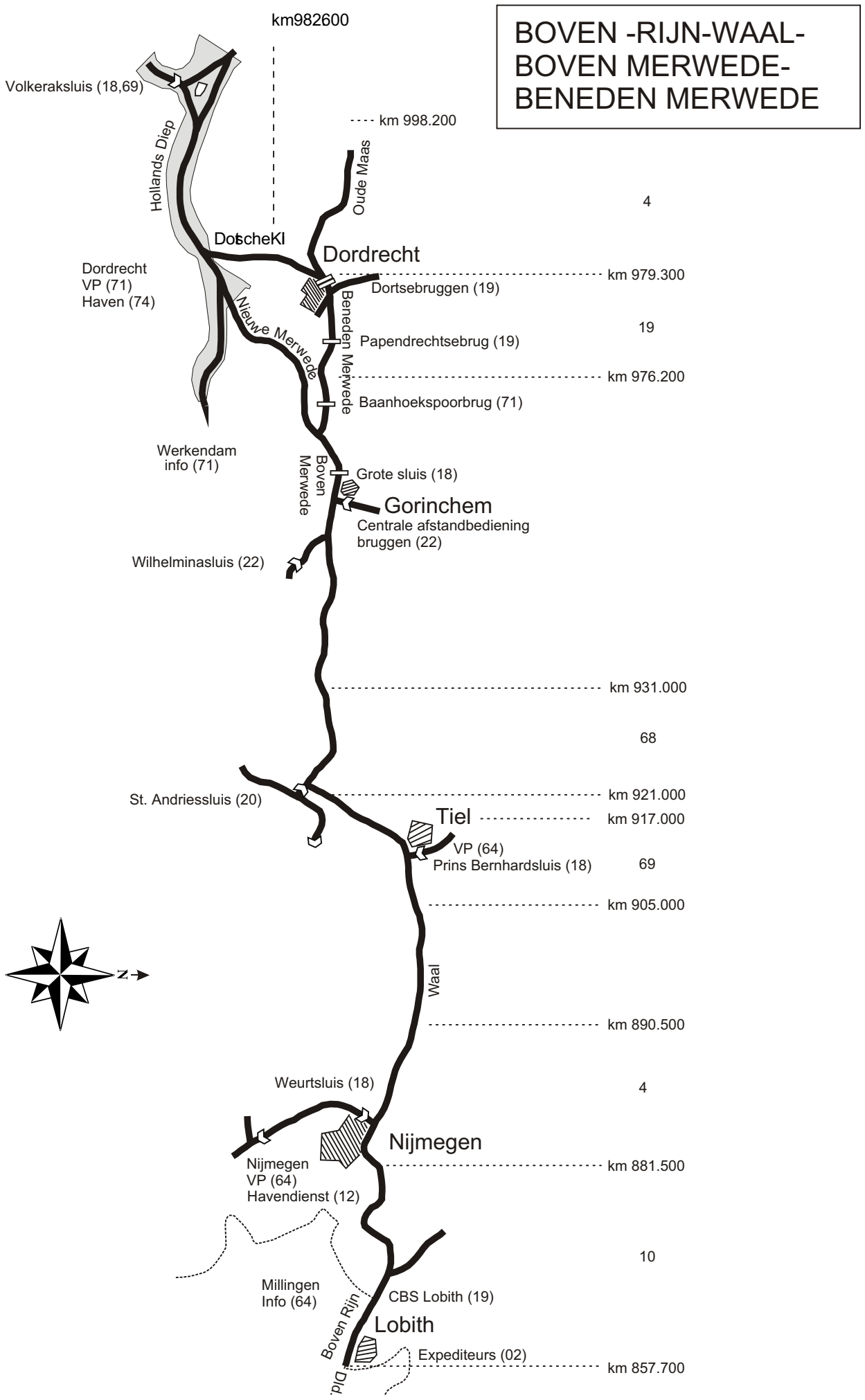
Mosel / Moselle
Saar / Sarre



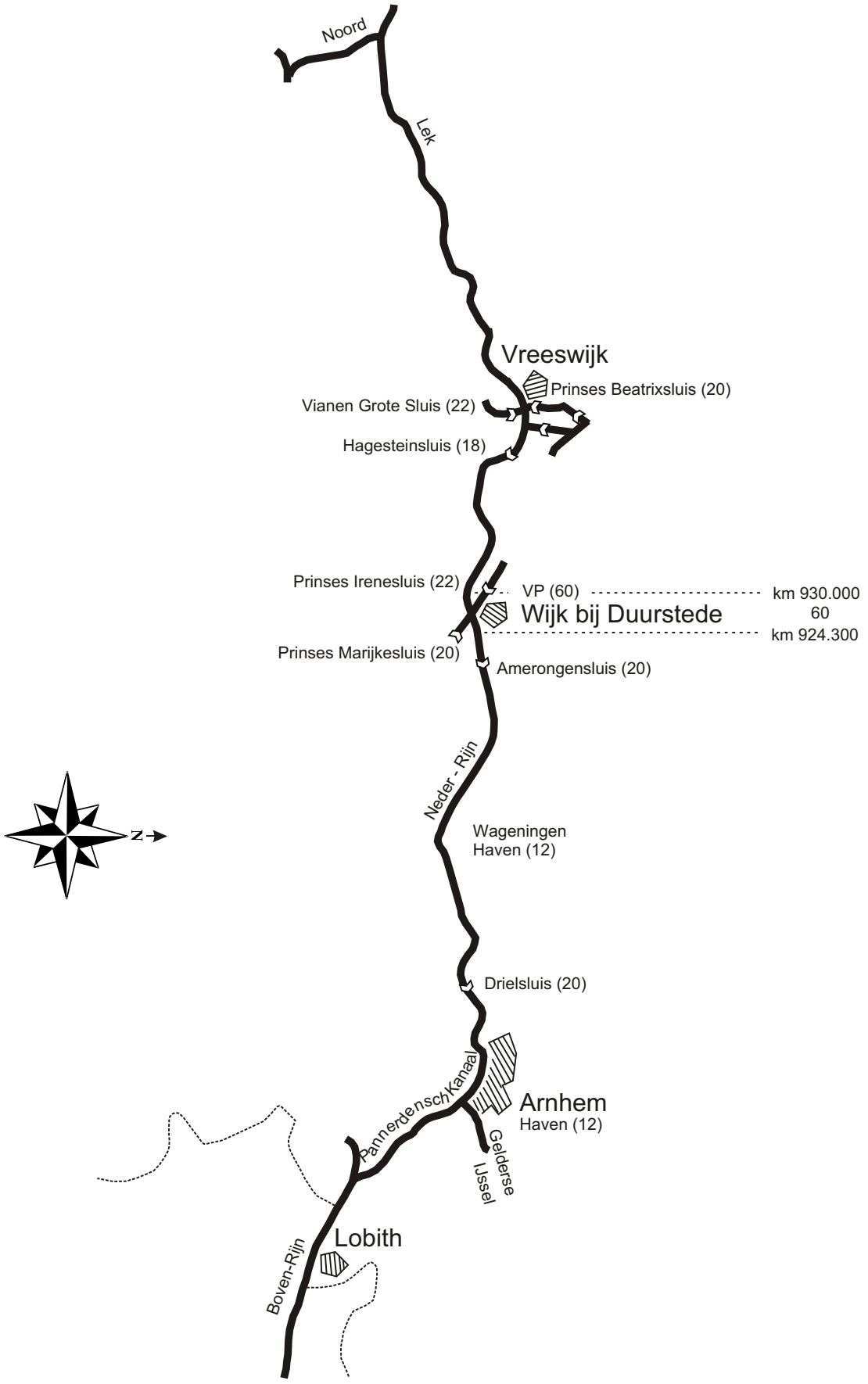
Die Revierzentrale Trier ist über alle Schleusenfunkkanäle an Mosel (deutscher und luxemburgischer Teil) und Saar zu erreichen.

La centrale de Trève peut être jointe sur toutes les voies desservant les écluses de la Moselle (partie allemande et luxembourgeoise) et de la Sarre.

*) nach Inbetriebnahme
*) après mise en service

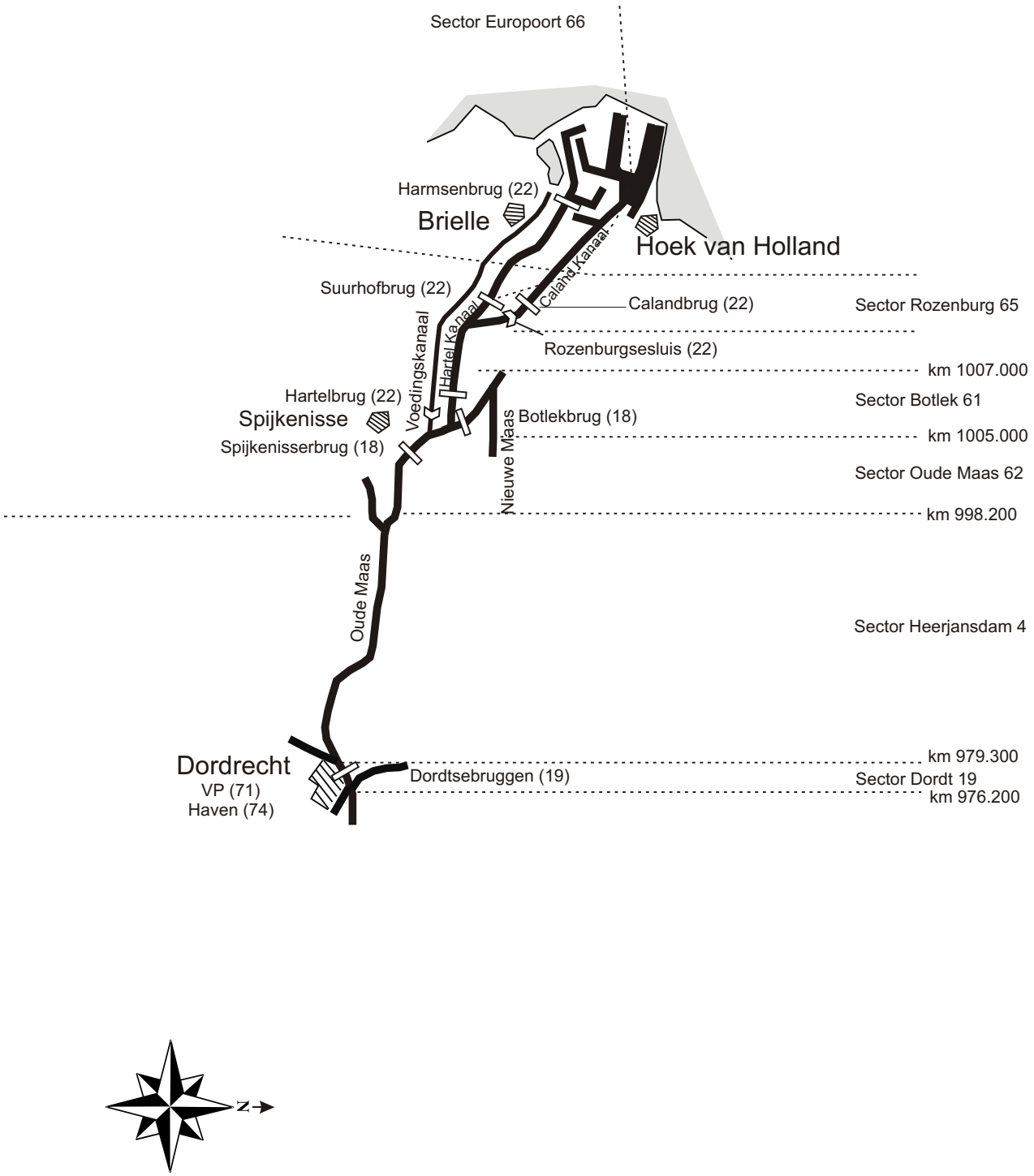

BOVEN -RIJN-WAAL-
BOVEN MERWEDE-
BENEDEN MERWEDE
km982600
Volkeraksluis (18,69)
km 998.200
Hollands Diep
Oude Maas
4
DolscheKl
Dordrecht
Dordrecht
VP (71)
Haven (74)
km 979.300
Dortsebruggen (19)
Nieuwe Merwede
Beneden Merwede
19
Papendrechtsebrug (19)
km 976.200
Baanhoekspoorbrug (71)
Werkendam
info (71)
Boven Merwede
Grote sluis (18)
Gorinchem
Centrale afstandbediening
bruggen (22)
Wilhelminasluis (22)
km 931.000
68
St. Andriessluis (20)
km 921.000
Tiel
km 917.000
VP (64)
Prins Bernhardsluis (18)
69
km 905.000
Waal
km 890.500
Weurtsluis (18)
4
Nijmegen
Nijmegen
VP (64)
Havendienst (12)
km 881.500
10
Millingen
Info (64)
CBS Lobith (19)
Boven Rijn
Lobith
Expediteurs (02)
km 857.700

LEK - NEDER-RIJN

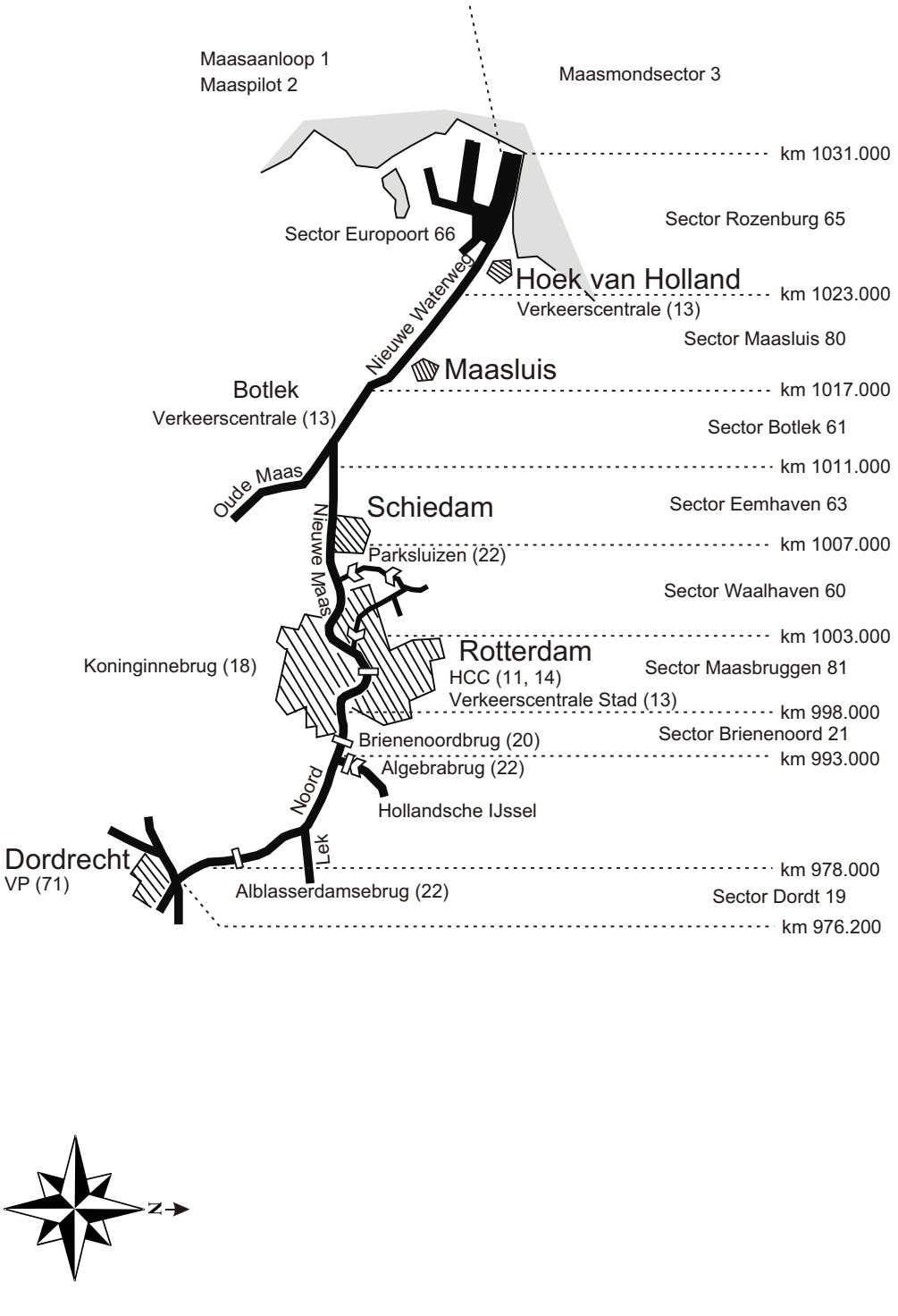


NIEUWE MERWEDE-DORTSCHE KIL-HOLLANDSCH DIEP-SCHELDE-RIJN VERBINDING

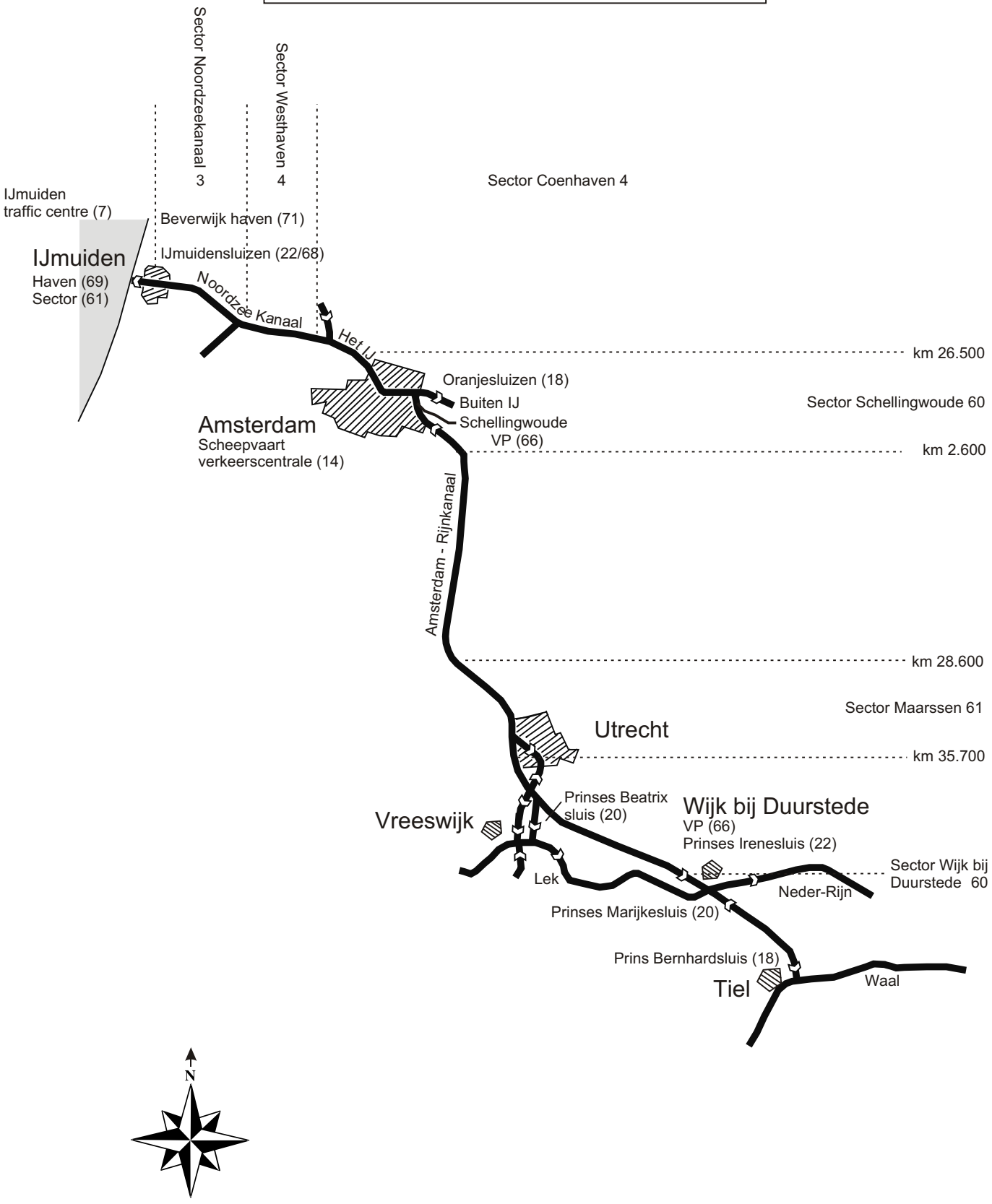
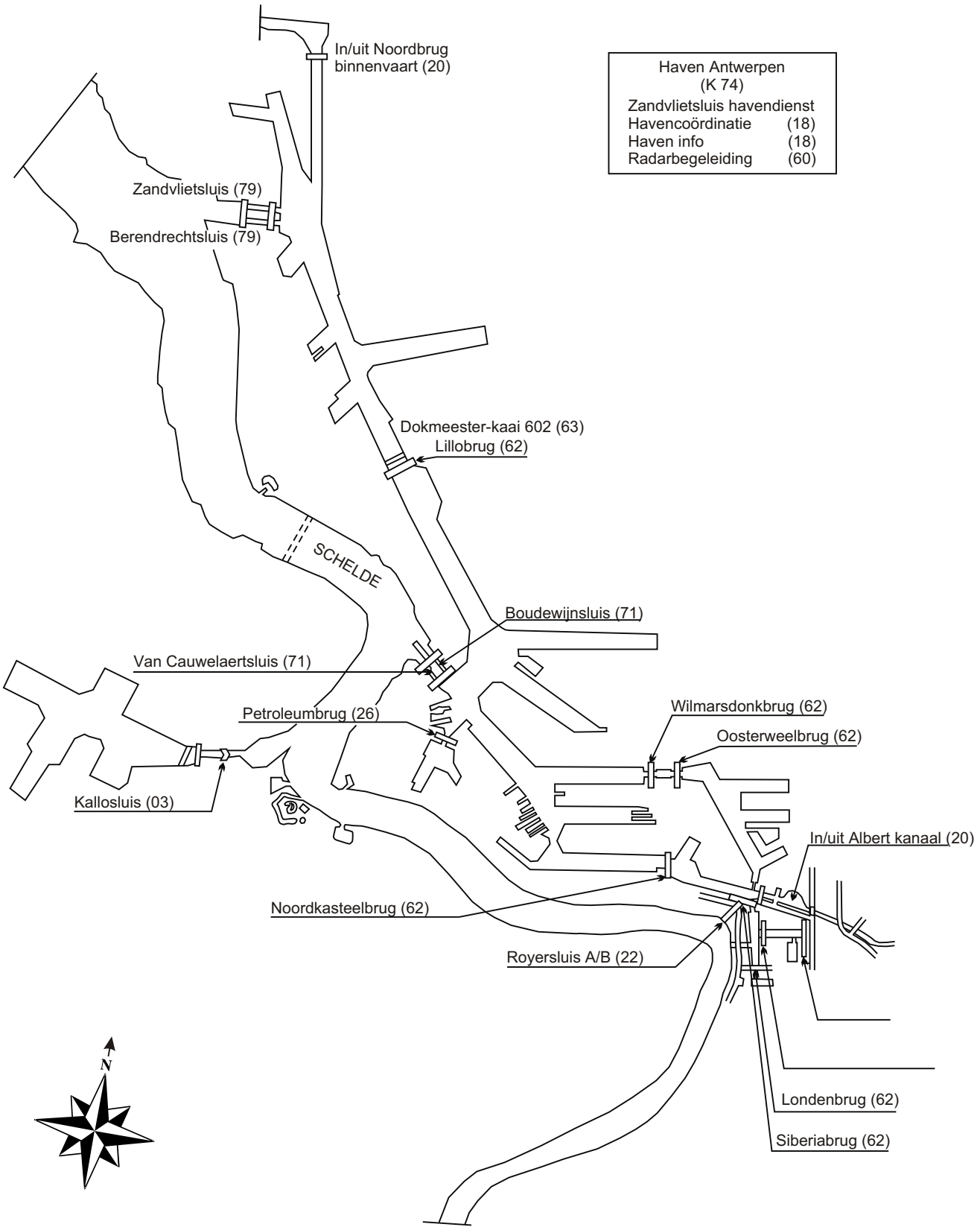
OUDE MAAS - HARTELKANAAL



NOORD - NIEUWE MAAS - NIEUWE WATERWEG



AMSTERDAM - RIJNKANAAL - NOORDZEEKANAAL



ANTWERPSE HAVEN