

MEMORIAL

Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg



MEMORIAL

Amtsblatt des Großherzogtums Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 101 29 août 2002

Sommaire

GUIDE DE RADIOTELEPHONIE POUR LA NAVIGATION INTERIEURE

Arrêté grand-ducal du 25 juillet 2002 portant publication de différentes modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle page 2162



Arrêté grand-ducal du 25 juillet 2002 portant publication de différentes modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu l'article 37 de la Constitution;

de la Moselle;

Vu les articles 32 et 40 de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg, la République Fédérale d'Allemagne et la République Française au sujet de la canalisation de la Moselle, signée à Luxembourg le 27 octobre 1956 et approuvée par la loi du 29 décembre 1956;

Vu la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation;

Vu l'arrêté grand-ducal du 18 mai 1995 portant publication du règlement de police pour la navigation de la Moselle; Vu les décisions de la Commission de la Moselle du 12 juin 2002 modifiant le règlement de police pour la navigation

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article A

1) Le titre de l'article 1.07 est libellé comme suit :

« Article 1.07

Exigences relatives au chargement et à la visibilité; nombre maximal de passagers »

- 2) L'article 1.07, chiffre 2, est libellé comme suit :
 - « 2. La visibilité directe ne doit pas être restreinte par le chargement ou par la gîte du bateau à plus de 350 m vers l'avant
 - Si la visibilité directe vers l'arrière est restreinte en cours de voyage, il est possible de compenser ce défaut de visibilité par un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation.
 - Lorsque la visibilité directe vers l'avant est insuffisante en raison de la cargaison pour permettre le passage sous des ponts ou dans les écluses, il est possible durant le passage de compenser ce défaut de visibilité par l'utilisation de périscopes à réflecteurs plats, d'appareils radar ou d'une vigie en contact permanent avec la timonerie.»
- 3) L'article 1.09, chiffre 3, est libellé comme suit :
 - « 3. Afin d'assurer la bonne conduite du bâtiment, l'homme de barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou partent de celle-ci. En particulier, il doit être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment dégagée dans toutes les directions.»
- 4) Le Sommaire est modifié de façon correspondante.
- 5) Les modifications suivantes sont apportées à l'article 1.10, chiffre 1 :

La phrase d'introduction est libellée comme suit :

«1. Les certificats et autres documents ci-après doivent se trouver à bord lorsqu'ils sont prescrits par des dispositions particulières:»

La lettre m) est libellée comme suit :

- « m) le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure, Partie générale et Partie régionale Rhin/Moselle, » La lettre r) est libellée comme suit :
- « r) les attestations de contrôle des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure. »

La dernière phrase est supprimée.

- 6) L'article 4.06, chiffre 1, est libellé comme suit :
 - « 1. Les bâtiments ne peuvent utiliser le radar que pour autant
 - a) qu'ils sont équipés d'une installation de radar adaptée aux besoins de la navigation intérieure et conforme à la directive visée à l'article 4.05, chiffre 1, 1ère phrase, lettre b), et d'un dispositif indiquant la vitesse de giration du bâtiment. Ces appareils doivent être en bon état de fonctionnement et, au point de vue de la sécurité technique du bateau, d'un type agréé par les autorités compétentes. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration;
 - b) que se trouve à bord une personne titulaire d'une patente radar délivrée en vertu du Règlement relatif à la délivrance des patentes radar ou d'un diplôme équivalent. Le radar peut toutefois être utilisé à des fins de formation, par bonne visibilité, même en l'absence d'une telle personne à bord.

Les menues embarcations doivent en outre être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau-bateau. »



7) Le Chapitre 6, Section VI, est libellé comme suit :

« VI. Temps bouché; utilisation du radar

Article 6.30

Règles générales de navigation par temps bouché

- 1. Par temps bouché, tous les bâtiments faisant route doivent utiliser le radar.
- 2. Les bâtiments qui font route par temps bouché doivent adapter leur vitesse en fonction de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bâtiments et des circonstances locales. Ils doivent donner aux autres bâtiments les informations nécessaires pour la sécurité.
- 3. Lorsqu'ils s'arrêtent par temps bouché, les bâtiments doivent dégager le chenal autant que possible.
- 4. Par temps bouché, les menues embarcations ne peuvent naviguer que si elles sont à l'écoute sur la voie 10 ou sur toute autre voie désignée par l'autorité compétente.
- 5. Par temps bouché, les bâtiments et convois qui ne peuvent utiliser le radar doivent immédiatement regagner une aire de stationnement. Durant le voyage jusqu'à cet endroit, ils doivent observer les dispositions suivantes :
 - a) ils doivent naviguer autant que possible sur le côté du chenal navigable;
 - tout bâtiment isolé et tout bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre comme signal de brume « un son prolongé »; ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus. Une vigie doit être présente à l'avant du bâtiment; pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur du bâtiment ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique;
 - c) aussitôt qu'un bâtiment est appelé par radiotéléphonie par un autre bâtiment, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position et en précisant qu'il ne navigue pas au radar et qu'il recherche une aire de stationnement. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec le bâtiment venant en sens inverse;
 - d) aussitôt qu'un bâtiment perçoit le son prolongé émis par un autre bâtiment avec lequel aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi, il doit
 - s'il se trouve près d'une rive, serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué;
 - s'il est en train de passer d'une rive à l'autre, dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

Article 6.31

Signaux sonores pendant le stationnement

- 1. Par temps bouché, les bâtiments stationnant à proximité du chenal navigable, hors des ports ou des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent régler leur appareil de radiotéléphonie sur écoute durant le stationnement. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bâtiments s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent le signal sonore prescrit à l'article 6.30, chiffre 5, lettre b), ou à l'article 6.32, chiffre 2, lettre d), émis par un bâtiment qui s'approche, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie.
- 2. Les bâtiments qui ne peuvent utiliser la radiotéléphonie doivent émettre les signaux sonores ci-après aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent le signal sonore prescrit à l'article 6.30, chiffre 5, lettre b), ou à l'article 6.32, chiffre 2, lettre d), émis par un bâtiment qui s'approche :
 - a) lorsqu'ils se trouvent du côté gauche du chenal navigable pour un observateur placé face à l'aval, une simple volée de cloche
 - b) lorsqu'ils se trouvent du côté droit du chenal navigable pour un observateur placé face à l'aval, une double volée de cloche;
 - c) lorsqu'ils se trouvent en position indéterminée, une triple volée de cloche.
 Les signaux sonores doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus.
- 3. Les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bâtiments poussés d'un convoi poussé. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bâtiment de la formation.

Article 6.32

Navigation au radar

1. Les bâtiments ne peuvent naviguer au radar que pour autant que se trouve en permanence dans la timonerie une personne titulaire à la fois de l'un des documents prévus dans le Règlement relatif à la conduite de bâtiments sur la Moselle pour la catégorie du bâtiment qu'il conduit et d'une patente radar délivrée en vertu du Règlement relatif à la délivrance des patentes radar ou d'un diplôme équivalent, ainsi qu'une seconde personne suffisamment au courant de cette méthode de navigation.

Toutefois, pour les bâtiments dont le certificat de visite ou le document en tenant lieu mentionne qu'ils sont agréés pour la conduite au radar par une seule personne, la seconde personne n'est pas tenue de se trouver en permanence dans la timonerie.



- 2. Lors du croisement et du passage près d'un bâtiment, les dispositions suivantes sont applicables :
 - a) aussitôt qu'un bâtiment montant naviguant au radar perçoit sur l'écran radar des bâtiments venant en sens inverse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles sur l'écran radar, il doit indiquer par radiotéléphonie aux bâtiments venant en sens inverse sa catégorie, son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bâtiments d'une procédure de croisement;
 - tout avalant naviguant au radar, aussitôt qu'il perçoit sur l'écran radar un bâtiment dont la position ou le cap pourraient présenter un danger et qui n'a pas pris contact par radiotéléphonie, doit avertir par radiotéléphonie ledit bâtiment de cette situation dangereuse et convenir avec lui d'une procédure de croisement;
 - c) tous les bâtiments naviguant au radar qui sont appelés par radiotéléphonie doivent répondre par radiotéléphonie en indiquant leurs catégorie, nom, sens de circulation et position. Ils doivent alors convenir d'une procédure de croisement avec les bâtiments venant en sens inverse, toutefois les menues embarcations doivent indiquer uniquement de quel côté elles s'écartent;
 - d) lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bâtiments venant en sens inverse, le bâtiment montant naviguant au radar doit
 - émettre « un son prolongé » et répéter ce signal sonore autant que nécessaire,
 - réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

Cette disposition s'applique également pour tous les bâtiments qui naviguent au radar par rapport aux bâtiments stationnés à proximité du chenal navigable et avec lesquels aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi.

3. Dans les convois et dans les formations à couple, les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.

Article 6.33 (sans objet)

Article 6.34 (sans objet) »

- 8) L'Annexe 6, lettre G, est libellée comme suit :
 - « G. Signaux par temps bouché
 - a) Bâtiments isolés ou convois ne naviguant pas au radar

1 son prolongé,
répété au moins Article 6.30, ch. 5, lettre b)
chaque minute

- b) (sans objet)
- c) Bâtiments naviguant au radar, lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi

1 son prolongé, répété Article 6.32, ch. 2, lettre d)

d) Bâtiments en stationnement

1 volée de cloche, «le stationne sur le répétée au moins côté gauche du chenal chaque minute navigable» Article 6.31, ch. 2, lettre a) 2 volées de cloche, «le stationne sur le côté droit du chenal répétées au moins A....A A....A navigable» Article 6.31, ch. 2, lettre b) chaque minute 3 volées de cloche «Ma position est répétées au moins indéterminée» A----A A----A Article 6.31, ch. 2, lettre c)» chaque minute

- 9) Le Sommaire est modifié de façon correspondante.
- 10) L'article 6.22, chiffres 2 et 3, est libellé comme suit :
 - «2. Il est interdit à tous les bâtiments et matériels flottants, à l'exception des menues embarcations non motorisées et des personnes pratiquant un sport nautique sans utiliser un bâtiment, d'évoluer sur les sections de voie d'eau qui sont indiquées par le panneau A.1a (annexe 7).
 - 3. Les sections de voie d'eau désaffectées ou à usage restreint peuvent être balisées par des flotteurs jaunes du chapitre VI de l'annexe 8 suivant la nature de l'interdiction ou de la réglementation.

A proximité des barrages, il est interdit à tous les bâtiments, matériels flottants et aux personnes pratiquant un sport nautique sans utiliser un bâtiment, d'évoluer sur les sections de voie d'eau délimitées par la ligne d'intersection entre deux ou plusieurs des signaux prévus au chiffre 1 ci-dessus, respectivement par une série de flotteurs suivant la figure 19 c du chapitre VI de l'annexe 8 du présent règlement. »



- 11) Le texte explicatif du panneau C.4 de l'Annexe 7 est libellé comme suit :
 - « C.4 Des restrictions sont imposées; elles figurent dans une cartouche sous le signal »



- 12) L'article 7.08, chiffres 2 et 3, est libellé comme suit :
 - « 2. Tous les autres bâtiments, les matériels flottants et les établissements flottants doivent en stationnement être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que les autorités compétentes en dispensent.
 - 3. S'il n'y a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de la garde et de la surveillance incombe au propriétaire, armateur ou autre exploitant. »
- 13) La phrase d'introduction de l'article 9.05, chiffre 1, est libellée comme suit :
 - « 1. Les conducteurs de bâtiments et de convois soumis à l'ADNR, de bateaux-citernes, de navires de mer et de transports spéciaux visés à l'article 1.21 doivent, avant de pénétrer sur le secteur de la Moselle allant de l'écluse de Metz (PK296,88) jusqu'au confluent avec le Rhin ou en prenant le départ à l'intérieur de ce secteur, s'annoncer sur la voie indiquée par l'autorité compétente et communiquer les données suivantes : »

Article B

Est introduit sur la Moselle le « Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure, Partie générale et Partie régionale Rhin/Moselle, édition 2002 », figurant à l'annexe au présent arrêté pour en faire partie intégrante.

Article C

La mise en vigueur des modifications susvisées sortira ses effets à partir du 1er janvier 2003.

Article D

Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre des Transports,

Cabasson, le 25 juillet 2002.

Henri Grethen

Henri



COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN COMMISSION DE LA MOSELLE COMMISSION DU DANUBE

GUIDE DE RADIOTELEPHONIE

POUR LA NAVIGATION INTERIEURE

Partie générale

Edition 2002

Strasbourg, Trèves et Budapest





Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure

Partie générale

SOMMAIRE

Article	3
Avant-	propos
1.	Définitions
1.1	Procédure d'appel
1.2	ATIS
1.3	Radiotéléphonie pour la navigation intérieure
1.4	Voie imposée
1.5	CARING
1.6	Exploitation duplex (transmission simultanée
1.7	Installation radioélectrique
1.8	GMDSS
1.9	IVS
1,10	MIB
1.11	NIF
1.12	le centre de trafic
1.13	Station de bateau
1.14	Radiotéléphonie des écluses
1.15	Service maritime de radiotéléphonie
1.16	Exploitation Semi-Duplex (transmission simultanée conditionnée)
1.17	Exploitation Simplex (transmission alternative)
1.18	Réseaux
1.19	Réseau radiocommunications de bord
1.20	Réseau de correspondance publique
1.20	Réseau informations nautiques
1.21	·
1.22	Réseau bateau-autorité portuaire
	Réseau bateau-bateau
1.24	Postes de trafic
1.25	Centre de trafic
1.26	Administrations contractantes
2.	Description et exploitation des réseaux
2.1	Généralités
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)
2.3	Réseau bateau-bateau
2.4	Réseau informations nautiques
2.5	Réseau bateau-autorité portuaire
2.6	Réseau radiocommunications de bord
3.	Déroulement des radiocommunications en navigation intéeieure
3. 3.1	Généralités
3.1.1	Mesures de précaution
3.1.1	Ordre de priorité des communications du service radiotéléphonique de la navigation intérieure
3.1.2 3.1.3	Forme du déroulement des communications
د. ۱ . ی	LOTTIE AN ACTORICHICH ACS COMMUNICATIONS



8.	Obligation d'annonce pour certains bateaux	3
, .5	intérieure	3.
7.2 7.3	Utilisation de stations radiotéléphoniques maritimes sur le réseau radiotéléphonique de la navigation	3.
7.1 7.2	Participation au service radiotéléphonique maritime	3
7.1	Obligation de certificat d'opérateur	3
7.	Certificat d'opérateur, participation à d'autres services radiotéléphoniques	3
6.4	Possibilités d'enregistrement	3
6.3	Réduction automatique de la puissance	3
6.2	ATIS	3
6.1	Généralités	3
6.	Caractéristiques techniques de la station de bateau	3
5.	Secret des radiocommunications	3
4.2.4	Conversations de routine	2
4.2.3	Message de sécurité	2
4.2.2	Communication d'urgence	2
4.2.1	Trafic de détresse	2
4.2	Exemples de conversations	2
4.1	Epellation	2
4.	Epellation, exemples de conversation	2
3.5	Conversations de routine	2
3.4	Message de sécurité	2
3.3	Situation d'urgence	2
3.2.4	Restriction des radiotélécommunications durant une communication de détresse, fin de la communication de détresse,	2
3.2.3	Demande de silence-radio	2
3.2.2	Accusé de réception de l'appel de détresse	2
3.2.1	Début de la communication de détresse	2
3.2	Danger	2
3.1.8	Accusé de réception de messages	2
3.1.7	Instructions de la station terrestre	2
3.1.6	Essais	2
3.1.5	Langue	2
3.1.4	Discipline des communications	4



PREAMBULE

Le guide de la radiotéléphonie pour la navigation intérieure est publié conjointement par les secrétariats de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, de la Commission de la Moselle et de la Commission du Danube 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 sousforme de tableau et sous forme cartographique,
- une liste des services intervenant en permanence
- les formules usuelles recommandées durant la navigation, dans les langues les plus utilisées.

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

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



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

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

Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin Secrétariat de la Commission de la Moselle Secrétariat de la Commission du Danube



1. Définitions

1.1 Procédure d'appel

Procédure relative à l'établissement de liaisons de radiocommunications.

1.2 ATIS

Automatic Transmitter Identification System
Système d'identification automatique des émetteurs radioélectriques de bateau.

1.3 Radiotéléphonie pour la navigation intérieure

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

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

La radiotéléphonie pour la navigation intérieure compte cinq réseaux :

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

1.4 Voie imposée

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

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

1.5 CARING

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

d/ccr2001 2f



1.7 Installation radioélectrique

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

1.8 GMDSS

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

1.9 IVS

Informatie Verwerkend Systeem.

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

1.10 MIB

Melde- und Informationssystem in der Binnenschifffahrt.

Système allemand, français et suisse d'annonce et d'information pour la navigation intérieure.

1.11 NIF

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

1.12 Le centre de trafic

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

1.13 Station de bateau

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

1.14 Radiotéléphonie des écluses

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

1.15 Service maritime de radiotéléphonie

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

d/ccr2001_2f



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 manoeuvre 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	station		por suum s	
60	a)	bateau 156,025	terrestre 160,625			Х
01	a)	156,050	160,650			X
61	a) a)	156,075	160,675			X
	<u>'</u>	156,100	160,700			X
02 62	a) a)	156,100	160,700			X
03	a) a)					
63	ŕ	156,150 156,175	160,750 160,775			X
04	a)					
	a)	156,200	160,800			X
64	a)	156,225	160,825			Х
05	a)	156,250	160,850			Х
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			Х
67	a) c)	156,375	156,375			Χ
08	a) q)	156,400	156, 4 00	Х		
68	a)	156, 4 25	156,425			Х
09	a) b) d)	156,450	156,450			Х
69	a)	156,475	156,475			Χ
10	e)	156,500	156,500	Х		
70	a)	156,525	156,525		électif Numéri esse, Sécurité	
11		156,550	156,550		Х	
71		156,575	156,575		Х	
12		156,600	156,600		Х	
72	a) r)	156,625	156,625	Х		
13	f)	156,650	156,650	Х		
73	f) g)	156,675	156,675			Х



Voie	Notes spécifiques	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau- bateau,	Bateau - autorité portuaire	Information nautique
		Stationde bateau	station terrestre			
14	q)	156,700	156,700		Χ	
74	a)	156,725	156,725		Х	
15	h)	156,750	156,750			
75	0)	156,775	156,775		Χ	
16	i)	156,800	156,800			
76	j) d) o)	356,825	156,825			Χ
17	h)	156,850	156,850			
77	a) k)	156,875	156,875	Х		
18		156,900	161,500			Х
78		156,925	161,525			Х
19		356,950	161,550			Χ
79	a)	156,975	161,575			Χ
20		157,000	161,600			Х
80		157,025	161,625			Х
21	a)	157,050	161,650			Х
81	a)	157,075	161,675			Х
22		157,100	161,700			Х
82	l) m)	157,125	161,725			Х
23	m)	157,150	161,750			Χ
83	a) m)	157,175	161,775			Χ
24	m)	157,200	161,800			Χ
84	m)	157,225	161,825			Χ
25	m)	157,250	161,850			Χ
85	a) m)	157,275	161,875			Χ
26	ml	157,300	161,900			Χ
86	a) m)	157,325	161,925			Χ
27	m)	157,350	161,950			Χ
87	a) d)	157,375	157,375			Χ
28	m)	157,400	162,000			Х
88	a) p)	157,425	157,425			Χ
AIS1	a) n)	161,975	161,975			
AIS2	a) n)	162,025	162,025			



- 1.1 Remarques générales relatives au tableau 1
- 1.1.1 Les voies des réseaux bateau-bateau et bateau-autorité portuaire peuvent également. être utilisées par les systèmes de sécurité du trafic.
- 1.1.2 Dans certains pays, certaines voies sont utilisées pour un autre réseau ou un autre service radio. Ces pays sont l'Autriche, la Bulgarie, la Croatie, la Hongrie, la Moldavie, la Roumanie, la Fédération de Russie, la République Slovaque, la République Tchèque (à l'exception des voies 08, 09, 72, 74, et 86), Ukraine et la République Fédérale de Yougoslavie. Les administrations concernées devraient tout mettre en oeuvre pour rendre disponibles ces voies le plus rapidement possible pour le service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure et le réseau exact.
- 1.2 Explications sur les notes spécifiques du tableau 1
 - a) Dans les pays mentionnés au 1.1.2, il est strictement interdit d'utiliser cette voie.
 - b) Cette voie ne peut être utilisée sur le Rhin entre le km 150 et le km 350.
 - c) Aux Pays-Bas, cette voie est utilisée pour les communications sur place au cours d'opérations de sécurité dans la Mer du Nord, IJsselmeer, Waddenzee, Oosterschelde et Westerschelde.
 - d) Cette voie peut également être utilisée pour le pilotage, l'accostage, le remorquage et autres fins nautiques.
 - e) Cette voie est la première voie bateau-bateau, sauf si l'autorité compétente a désigné une autre voie.
 - Dans les pays mentionnés au 1.1.2, la puissance de sortie peut être réglée entre 6 et 25 Watt jusqu'au 1^{er} janvier 2005.
 - f) Dans les pays mentionnés au 1.1.2, cette voie est utilisée pour le réseau radiocommunications bateau-autorités portuaires.
 - g) Aux Pays-Bas, cette voie est utilisée par le garde-côtes nationaux pour les communications en cas de pollution pétrolière en Mer du Nord et pour les messages de sécurité en Mer du Nord, IJsselmeer, Waddenzee, Oosterschelde et Westerschelde.
 - h) Cette voie ne peut être utilisée que pour le réseau radiocommunications de bord.
 - 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 Wart.
- k) Cette voie peut être utilisée pour des communications d'ordre privé.
- I) 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, bateauautorités 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 Régulations" 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 énonce 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).

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





4. Epellation, exemples de conversation

4.1 **Epellation**

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

Lettre à transmettre	Mot de code	Prononciation du mot de code ¹
A	Alfa	AL FAH
В	Bravo	BRA VO
C	Charlie	TCHA LI ou CHAR LI
D	Delta	DEL TA
Е	Echo	EK O
F	Foxtrot	FOX TROTT
G	Golf	GOLF
Н	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
О	Oscar	OSS KAR
P	Papa	РАН РАН
Q	Québec	KE BEK
Ř	Roméo	RO MIO
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	S0XIXIX	SOK-SI-SIKS
7	SETTESEVEN	SE-TE-SEV'N
8	OKTOEIGHT	OK-TOH-EIT
9	NOVENINE	NO-VE-NAÏ-NEU
Virgule	DECIMAL	DE-SI-MAL
décimale		
Point	STOP	STOP

Les syllabes accentuées sont imprimées en gras. 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

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

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

d/ccr2001_2f



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 radioteléphoniques 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 bateaubateau 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 COMMISSION DE LA MOSELLE

GUIDE DE RADIOTELEPHONIE POUR LA NAVIGATION INTERIEURE

Partie régionale Rhin (Bâle - pleine mer) et Moselle

Edition 2002

Strasbourg et Trèves



Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure 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-Rijnkanaal	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	Cartos	21



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 obli- gatoire : nombre d'appareis de radiotéléphonie sur ondes métrique à bord	de la radioteléphonie
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 bateaubateau et informations nautiques.



Voies de navigation intérieure	Types des bateaux	Equipement obligatoire : nombre d'ap pareils à bord	Utilisation obligatoire de la radiotéléphonie
Maasmond Nieuwe Waterweg Nieuwe Maas	Tous les bateaux motorisés à l'exception des menues embarcations		
Oude Maas Hartekanaal Calandkanaal Yoord Beneden Merwede Boven Merwede Nieuwe Merwede Dordtsche Kil	Menues embarcations naviguant au radar et menues embarcations naviguant par temps bouché		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
(à l'aval de Metz	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	If.,		oie	D
		Information Sec	s Na cteur	utiques _I Ecluse	Port
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	
246,06	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				
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	
365,50	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 Revierzentde		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			
·		Inform	Informations Nautiques		
		Voie impo- sée 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 session		Voie			
F		Informa	tions Na	autiques	Port	
		Voie impo- sée 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		V	oie	
		Informations nautiques		utiques	Port
		Secteur Eclu		Eclus e	
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		
			nations nau Secteur	•	Port
		bateau			
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				7 4

2.6 Noord

p.kRhin	Nom de la station		Voie		
		Inform Voie impo- sée bateau- bateau			Port
	Dordt post		71		
976,20-978,00	Dordt sector	19			
980,60	Al blasserdamse brug			22	



2.7 Oude Maas

- p.k	Nom de la station		٧	oie	
			ations na Secteur	•	Port
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		\	/oie	
			ations na		Port
		Voie impo- sée 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	
			ations na Secteur	•	Port
-	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 half- weg 4 ^e en 5 ^e Petro- leumhaven in het Ca- landkanaal en tot de Suurhofbrug in het Hartelkanaal*	Eurosport sector	66			
-	Maasmond sector	3			
-	Maas Pilot	2			
-	Maas Aanloop	1			

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



2.10 Hartelkanaal

Kilomètre	Nom de la station		Vо	i e	
		Informa	tions nau	utiques	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

Kilométre	Nom de la station		Voi	ie	
		Inforn	nations n	autiques	Port
		Voie impo- sée bateau- bateau	Secteur	Ecluse	
0,80	Rozenburgsesluis			22	
2,00	Calandbrug			22	
Van lage licht tot halfweg de 4°en 5° Petroleumhaven*	Sector Europoort	6 6			
Halfweg de 4° en 5° Petroleumhaven tot de Rozenburgsluis**		6 5			

^{*} Du feu bas jusqu'a mi-chemin du 4 me et 3 port aux pétroles Mi-chemin du 4 me et 5 me port aux pétroles jusqu'à l'écluse de Rozenburg



2.11 Pannerdensch Kanaal / Neder-Rijn

- p.k	Nom de la station		٧	oie	
'		Informa	tions N	lautiques	Port
		Voie impo- sée bateau- bateau	Secteur	Ecluse	
867,40-871,80	Millingen sector	10			
881,70	Arnhem havendienst				12
891,20	Drielsluis			2 0	
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		Vo	ie	
		Inform	ations Na	utiques	Port
			Secteur	Ecluse	
946,80	Hagesteinsluis			18	
949,40	Prinses Beatrixsluis			20	

2.13 Lekkanaal

Kilomètre	Nom de la station		Vo	oie	
		Infor	mations na	utiques	Port
			Secteur	Eclus e	
-	Wijk bij Duurstede post		66		
45,00	Prinses Beatrixsluis			20	



2.14 Amsterdam-Rijnkanaal

Kilomètre	Nom de la station		Vo	oie	
		Inform	nations na	utiques	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	Primes Irenesluis			22	
2,60-67,90	Wijk bij Duurstede post		66		
57,40-63,10	Wijk bij Duurstede sector	60			
62,20	Primes Marijkesluis			20	
70,90	Prins Bernhardsluis			18	

2.15 Schelde-Rijnverbinding

Kilomètre	Nom de la station		Voi	е	
		Inforr	nations naut	iques	Port
			Secteur	Ecluse	
24,10	Kreekraksluis			20	



2.16 Zone portuaire d'Anvers (Hafenbereich Antwerpen)

Kilomètre	Nom de la station		Vo	oie	
		Inforr	mations	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	7 4
	Boudewijnsluis / Van Cauwelaertsluis			71	74
	Kallosluis			3	74
	Royersluis			22	74
	Londenbrug			62	74
	Petroleumbrug			26	74
	Oosterweelbrug / Wilmarsdonkbrug			62	7 4
	Noordkasteelbrug			62	74
	Siberiabrug			62	7 4
	Dokmeester - kaai 602			6 3	74
	Zandvliestluis In / uit Noordlandbrug binnenvaart			20	74
	Straatsburg dok In / uit Albertkanaal binnenvaart		_	20	7-



2.17 Moselle

p.k. Moselle	Nom de la station		Voie	
p.k. i ioselie	inoni de la station		nations iques	Port
		Centrale	•	
		Ober- wesel		
0,00-14,00	Koblenz Schleuse	20	20	
	Lehmen Schleuse		78	
13,00-33,00		78	79	
30,00-55,00	Müden Schleuse	79		
52,00-68,00	Fankel Schleuse	8 1	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-Wellen Ecluse/Schleuse	18	18	
220,00-242,00	Stadtbredimus-Palzem Ecluse/Schleuse	20	20	
242,43	Apach Ecluse		2 0	
258,18	Koenigsmacker Ecluse		20	
269,79	Thionville Ecluse		20	
Voie navigable nat	cionale française	•		•
277,50	Orne Ecluse		20	
283,52	Talange Ecluse		20	
296,92	Metz Ecluse		20	
306,73	Ars-sur-MoselleEcluse		20	
318,22	Pagny-sur-Moselle Ecluse		20	
331,49	Blénod Ecluse		20	
343,16	Custines Ecluse		2 0	
-	Clévant Ecluse		2 0	
347,87	Pompey Ecluse		2 0	
355,82	Aingeray Ecluse		2 0	
363,80	Fontenoy-sur-Moselle Ecluse		2 0	
370,30	Toul Ecluse		20	
379,80	Villey-le-Sec Ecluse		20	
392,36	Neuves-Maisons Ecluse		2 0	





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-40 19 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

Reviementrale Duisburg (centre de trafic)

Wasser- und Schifffahrtsamt

Duisburg-Rhein Königstraße 84 D-47 192 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-76 189 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-68 159 Mannheim

Téléphone : (06 21) 16 87 - 0 Télécopie : (0621) 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

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

Service de la Navigation du Nord-Est

Ecluse de Koenigsmacker - 57970

Téléphone : 03 82 55 01 58 Télécopie : 03 82 55 04 99

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 Grand-Duché de Luxembourg

Service de la Navigation

36, Route de Machtum

L-6753 Grevenmacher

Adresse postale:

Boîte postale 8

L-670 1 Grevenmacher

Téléphone : 75 00 48 - 0

Télécopie : 75 88 22

Centrale d'information et d'alerte nautique fonctionnant 24 heures sur 24 :

a) Barrage-Ecluse de Grevenmacher - Wellen

Téléphone : 75 04 24 Télécopie : 75 90 80

b) Barrage-Ecluse de Stadtbredimus-Palzem

Téléphone : 23 66 95 53 Télécopie : 23 69 71 13



3.5 Pays-Bas

Scheepvaart Verkeerscentrale

De Ruijterkade 7

NL- 10 13 AA Amsterdam Téléphone:(020) 622 15 15 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) 6 19672 Télécopie : (0344) 620635

Regionale Verkeerscentrale Dordrecht

Van Leeuwenhoekweg 20 NL-33 16 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) 575 154

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-3 197 KJ Rotterdam

Téléphone : (010) 2522650 Télécopie : (010) 2954672



Verkeerscentrale Hartel

Plaatweg I1

NL-3297 KW Rotterdam Téléphone : (010) 2522612 Télécdpie : (010) 4164838

Verkeerscentrale Hoek von Holland

Koningin Emmaweg 9

NL-3 15 1 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) 425 1722

Gemeentepolitie Rotterdam

Distrikt 12

Afdeling Rivierpolitie

St. Jobsweg 6

NL-3024 EJ Rotterdam

Téléphone : (0 10) 2741225 / 274215

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	Manoeuvre	Manoeuvres
4.3.1.1	Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord/Backbord	Je me dirige sur tribord / bâbord.	lk 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 /bābord vers l'amont.	Ik ben afvarend en zal over stuurboord / bakboord obdraaien.
4.3.1.4	Meine Maschine geht rückwärts.	Ma machine est sur marche arrière.	lk 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 .	lk ga kopvoor ten anker.
4.3.1.7	Ich Will in den/aus dem (Name) Hafen	Je veux entrer dans le / sortir du port (nom)	Je veux entrer dans le / sortir du port (nom) Ik wil over stuurboord / bakboord de (naam)
,	einfahren/ausfahren und richte meinen Kurs nach Steuerbord/Backbord.	en me dirigeant sur tribord / babord.	naven in- / uitvaren.
4.3.1.8	ıcn wili uperqueren	Je veux traverser.	lk wil oversteken.
4.3.2	Begegnen/Überholen Begegnen	Croisements / dépassements Croisements	Ontmoeten / Voorbijlopen 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 voorbiivaren
4.3.2.3	Begegnung Backbord an Backbord.	e croise bâbord sur bâbord.	Ik wil bakboord op bakboord voorbijvaren
4.3.2.4	Nicht einverstanden, Begenung Steuerbord an Steuerbord mit blauer Tafel/weißem	Pas d'accord, croisement tribord sur tribord, je montre le panneau bleu, le feu scintillant blanc.	
	Linkellicht.	Dépassements	mikkerlicht. Voorbiilopen
4.3.2.5	Ich Will auf Ihrer	Je veux dépasser à votre tribord / bâbord.	lk wil u aan stuurboord / bakboord
•	Steuerbordseite/Backbordseite überholen.	Company of the contract of the	voorbijlopen
4.5.2.6	Einverstanden, Sie Konnen Steuerbord/Backbord überholen	babord.	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 siecht zicht
4.3.3.1	Ich fahre mit/ohne Radar.	Je navigue au / sans radar.	lk vaar op / niet op radar.
4.3.3.2	Ich schalte um auf Kanal 13/10.	Je passe sur la voie 13/10.	lk schakel over naar kanaaf 13/10.
4.3.3.3	Nebel, Sichtweite ca /unter m.	Brouillard visibilité m environ / inférieure à m.	Siecht 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.	lk 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.	_
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	Fahrzeugzusammenstelluagen/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.	lk 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).	lk 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).	lk heb één / twee geladen schepen langszij.



en. "mphilfe. "mphilfe. "Tei. "Durchfahrt ch. "Klasse der klasse der klasse der klasse der klasse der		Allemand	Français	Néerlandais
lich schiebe 2 Leichter voreinander/nebeneinander. Ich schiebe 6 Leichter, 3 Längen voreinander, 2 nebeneinander. Ich schiebe 6 Leichter, 2 Längen voreinander, 3 nebeneinander. Mein Radar ist ausgefallen. Mein Wendeanzeiger ist ausgefallen. Mein Wendeanzeiger ist ausgefallen. Mein Waschine ist ausgefallen. Ich habe Ruderausfall. Ich bin manövrierunfähig. Ich bin manövrierunfähig. Ich bin festgefahren. Ich bin festgefahren. Ich brauche ein Feuerlöschboot. Ich brauche ein Feuerlöschboot. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Eahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.4.7	Mein Anhang besteht aus ein/zwei Längen.	Je remorque sur une / deux longueurs.	lk sleep één lengte / twee lengten.
lich schiebe 6 Leichter, 3 Längen voreinander, 2 nebeneinander. Ich schiebe 6 Leichter, 2 Längen voreinander, 3 nebeneinander. Unfälle Mein Radar ist ausgefallen. Mein Wendeanzeiger ist ausgefallen. Mein Wendeanzeiger ist ausgefallen. Ich habe Ruderausfall. Ich bin manövrierunfähig. Ich bin festgefahren. Ich bin festgefahren. Ich brauche ein Feuerlöschboot. Ich brauche die Wasserschutzpolizei. Mann über Bord, Fahrt einstellen. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.4.8	Ich schiebe 2 Leichter voreinander/neben- einander.	Je pousse deux barges en flèche / à couple.	lk duw twee duwbakken achter elkaar / naast elkaar.
Ich schiebe 6 Leichter, 2 Längen voreinander, 3 nebeneinander. Unfälle Mein Radar ist ausgefallen. Mein Wendeanzeiger ist ausgefallen. Meine Maschine ist ausgefallen. Ich habe Ruderausfall. Ich bin festgefahren. Ich brauche ein Feuerlöschboot. Ich brauche ein Feuerlöschboot. Ich brauche die Wasserschutzpolizei. Mann über Bord, Fahrt einstellen. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.4.9		Je pousse six barges, trois longueurs sur deux largeurs.	Ik duw zes duwbakken, drie duwbakken achter elkaar, twee naast elkaar.
Unfälle Mein Radar ist ausgefallen. Mein Wendeanzeiger ist ausgefallen. Meine Maschine ist ausgefallen. Ich habe Ruderausfall. Ich bin manövrierunfähig. Ich bin festgefahren. Ich bin festgefahren. Ich brauche ein Feuerlöschboot. Ich brauche ein Feuerlöschboot. Ich brauche eine Wasserschutzpolizei. Mann über Bord, Fahrt einstellen. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.4.10		Je pousse six barges, deux longueurs sur trois largeurs.	Ik duw zes duwbakken, twee duwbakken achter elkaar en drie naast elkaar.
Mein Radar ist ausgefallen. Mein Wendeanzeiger ist ausgefallen. Meine Maschine ist ausgefallen. Ich habe Ruderausfall. Ich bin manövrierunfähig. Ich bin festgefahren. Ich bin festgefahren. Ich brauche ein Feuerlöschboot. Ich brauche die Wasserschutzpolizei. Mann über Bord, Fahrt einstellen. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich.	4.3.5	Unfälle	Accidents	Onvoorziene gebeurtenissen
Mein Wendeanzeiger ist ausgefallen. Meine Maschine ist ausgefallen. Ich habe Ruderausfall. Ich bin manövrierunfähig. Ich bin festgefahren. Ich bin festgefahren. Ich brauche ein Feuerlöschboot. Ich brauche die Wasserschutzpolizei. Mann über Bord, Fahrt einstellen. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.351	Mein Radar ist ausgefallen.	Mon radar est hors service.	Mijn radar is defect.
Meine Maschine ist ausgefallen. Ich habe Ruderausfall. Ich bin manövrierunfähig. Ich bin festgefahren. Ich babe Leckage und brauche Pumphilfe. Ich habe Leckage und brauche Pumphilfe. Ich brauche ein Feuerlöschboot. Ich brauche ein Fauerlöschboot. Ich brauche eine Wasserschutzpolizei. Mann über Bord, Fahrt einstellen. Ich brauche arztliche Hilfe. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.5.2	Mein Wendeanzeiger ist ausgefallen.	Mon indicateur de giration est hors service.	Mijn bochtaanwijzer is defect.
lich habe Ruderausfall. Ich bin manövrierunfähig. Ich bin festgefahren. Ich sinke und brauche sofort Hilfe. Ich habe Leckage und brauche Pumphilfe. Ich hauche ein Feuerlöschboot. Ich brauche die Wasserschutzpolizei. Mann über Bord, Fahrt einstellen. Ich brauche ärztliche Hilfe. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.5.3	Meine Maschine ist ausgefallen.	Ma machine est en panne.	Mijn motor is uitegvallen.
lch bin manövrierunfähig. Ich bin festgefahren. Ich sinke und brauche sofort Hilfe. Ich habe Leckage und brauche Pumphilfe. Ich brauche ein Feuerlöschboot. O Ich brauche die Wasserschutzpolizei. Mann über Bord, Fahrt einstellen. Ich brauche arztliche Hilfe. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.5.4	Ich habe Ruderausfall.	Mon gouvernail est hors service.	Mijn roer is defect.
lch bin festgefahren. Ich sinke und brauche sofortHilfe. Ich habe Leckage und brauche Pumphilfe. Ich brauche ein Feuerlöschboot. O Ich brauche die Wasserschutzpolizei. Mann über Bord, Fahrt einstellen. Ich brauche ärztliche Hilfe. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Ufer. Bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.5.5	lch bin manövrierunfähig.	Je suis incapable de manoeuvrer.	lk ben onbestuurbaar.
Ich sinke und brauche sofort'Hilfe. Ich habe Leckage und brauche Pumphilfe. Ich brauche ein Feuerlöschboot. O Ich brauche die Wasserschutzpolizei. Mann über Bord, Fahrt einstellen. Ich brauche ärztliche Hilfe. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Ufer. Bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.5.6	Ich bin festgefahren.	Je suis échoué.	lk zit aan de grond.
Ich habe Leckage und brauche Pumphilfe. Ich brauche ein Feuerlöschboot. Ich brauche die Wasserschutzpolizei. Mann über Bord, Fahrt einstellen. Ich brauche ärztliche Hilfe. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Ufer. Bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	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.
lch brauche ein Feuerlöschboot. lch brauche die Wasserschutzpolizei. Mann über Bord, Fahrt einstellen. lch brauche ärztliche Hilfe. lch brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Ufer. Bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.5.8	Ich habe Leckage und brauche Pumphilfe.]'ai une voie d'eau et j'ai besoin de pompe.	Ik ben lek en heb een pomp nodig.
Ich brauche die Wasserschutzpolizei. Mann über Bord, Fahrt einstellen. Ich brauche ärztliche Hilfe. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), Iinkes/rechtes Ufer. Bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.5.9	Ich brauche ein Feuerlöschboot.	J'ai besoin d'un bateau-pompe.	Ik heb een brandblusboot nodig.
Mann über Bord, Fahrt einstellen. Ich brauche ärztliche Hilfe. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Ufer. Bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.5.10	Ich brauche die Wasserschutzpolizei.	J'ai besoin de la police fluviale.	Ik heb de waterpolitie nodig.
Ich brauche ärztliche Hilfe. Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Ufer. Bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.5.11	Mann über Bord, Fahrt einstellen.	est tombé par dessus bord, arrêter la	Man over boord, stoppen met varen.
Ich brauche einen Krankenwagen. Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Ufer. Bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.5.12	Ich brauche ärztliche Hilfe.	J'ai besoin d'aide médicale.	Ik heb een dokter nodig.
Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Ufer. Bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.5.13	Ich brauche einen Krankenwagen.	J'ai besoin d'une ambulance.	Ik heb een ziekenwagen nodig.
Bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich. Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.5.14	Kollision bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Ufer.	Collision au kilomètre / lieu, rive gauche / Bij km linker / rechteroever heeft een droite.	Bij km linker / rechteroever heeft een aanvaring plaatsgevonden.
Vorsicht (Name und Gefahrenklasse der	4.3.5.15	Bei Kilometer / (Ort), linkes/rechtes Fahrwasser sitzt ein Fahrzeug fest. Durchfahrt nur am linken/rechten Ufer möglich.	Au kilométre / (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.
reuergeiain.	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 dincendie.	Attentie: er stroomt (naam en gevaren klasse van de vloeistof) naar buiten, brandgevaar.

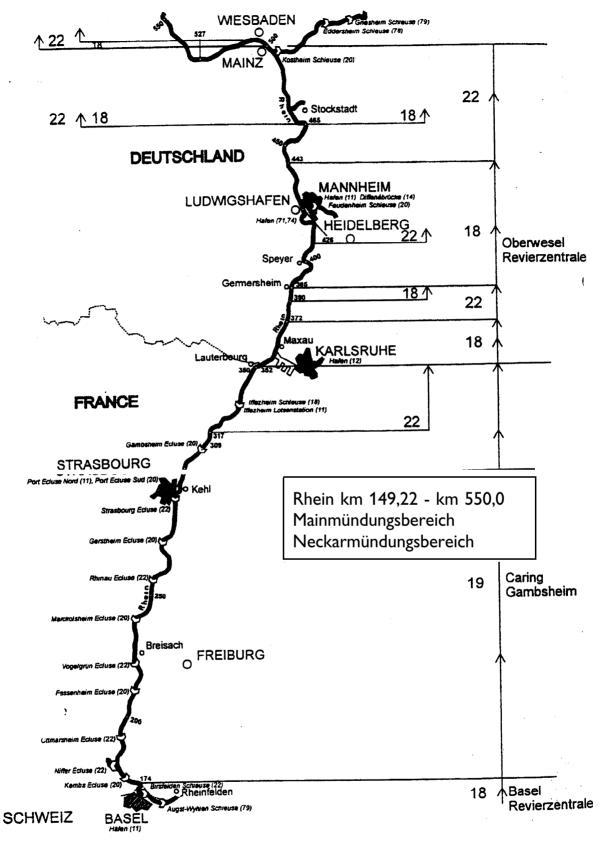
	-
RB	MCB -
CE	RAL
	Der.
LEG	MITTON

	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	Attention (nom et classe de danger du gaz)Attentie: er ontsnapt (naam en gevarenklasse s'échappe, danger d'incendie / d'explosion /van het gas), brandgevaar/ explosiegevaar / d'empoisonnement
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 zustindigen Behorden und die Wasserschutzpolizei	Termes usuels supplémentaires pour directives et informations par les autorités van aanwijzingen en inlichtingen door de chargées de l'exploitation des voies d'eau et bevoegde autoriteit en de waterpolitie 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	Le passage du pont (nom) est barré.	Doorvaart door de brug is gestremd.
4.3.6.5	Die rechte/mittlere/linkeÖffnung 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.

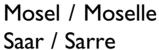


5. Cartes









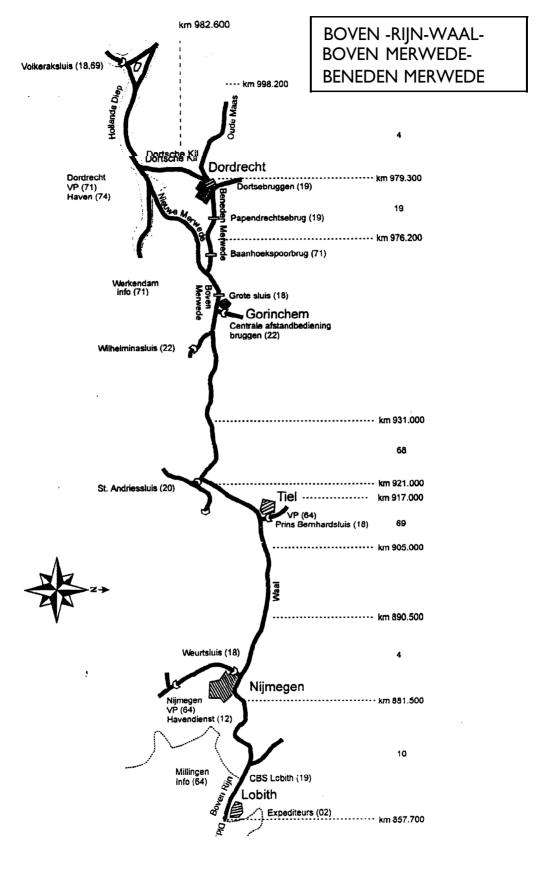




Mosel / Moselle Saar / Sarre

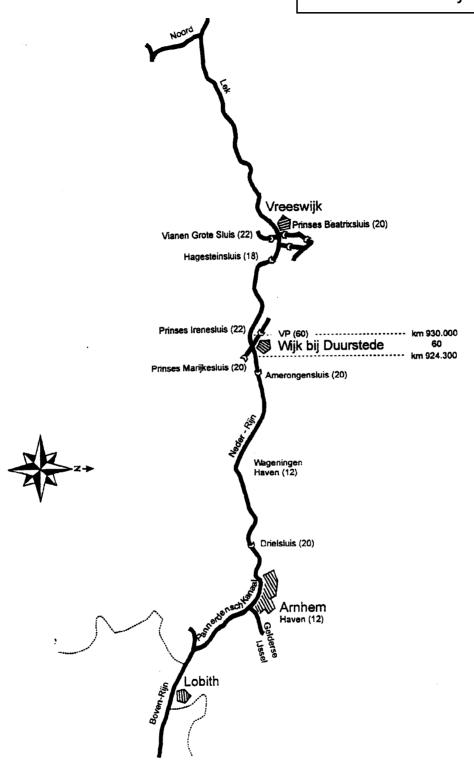






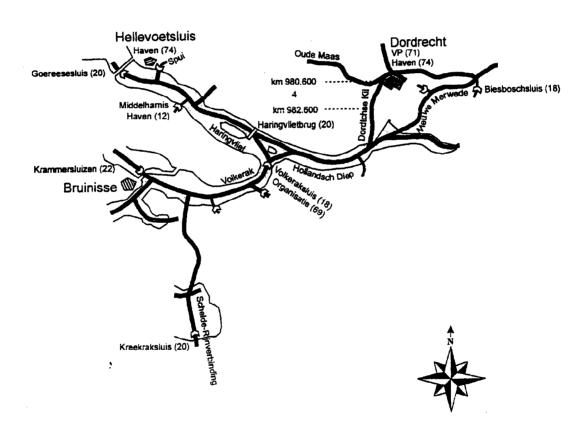


LEK - NEDER-RIJN



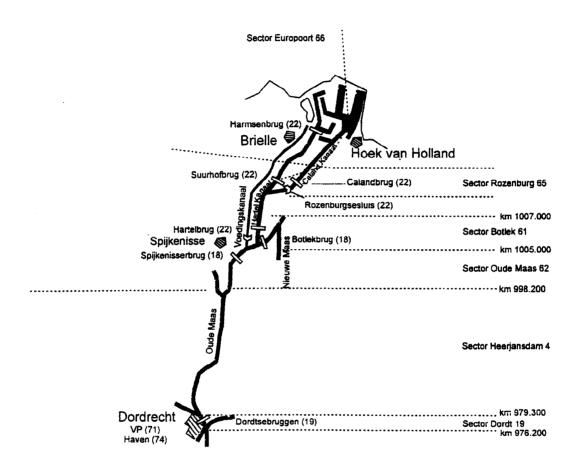


NIEUWE MERWEDE-DORTSCHE KIL-HOLLANDSCH DIEP-SCHELDE-RIJN VERBINDING





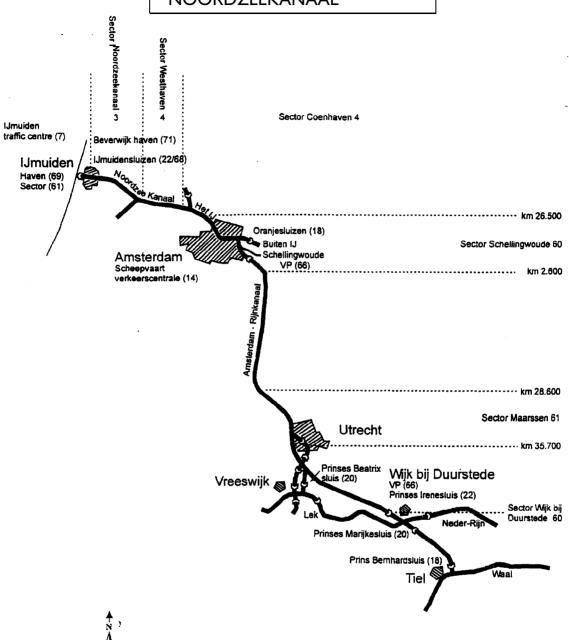
OUDE MAAS - HARTELKANAAL





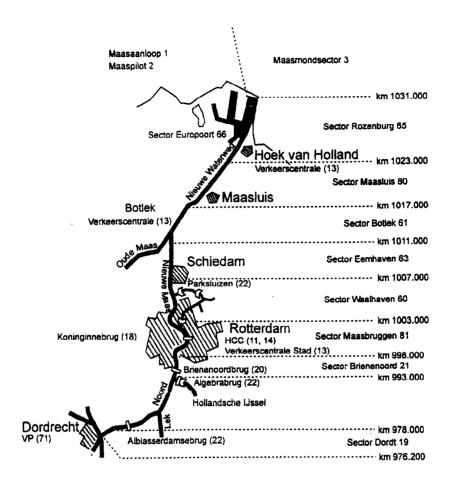


AMSTERDAM - RIJNKANAAL - NOORDZEEKANAAL





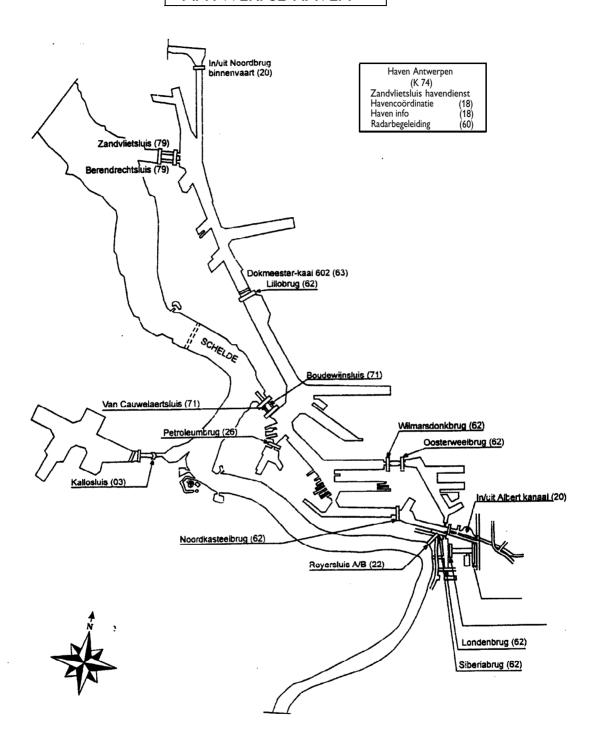
NOORD - NIEUWE MAAS - NIEUWE WATERWEG







ANTWERPSE HAVEN



Editeur: Service Central de Législation, 43, boulevard F.-D. Roosevelt, L-2450 Luxembourg

Imprimeur: Imprimerie de la Cour Victor Buck, s. à r. I. Leudelange