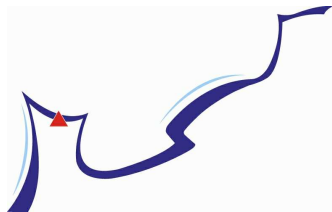




PRÉFET MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

Cherbourg, le 23 juillet 2012



PREFECTURE MARITIME DE LA MANCHE ET
DE LA MER DU NORD

Division « action de l'Etat en mer »

ARRETE PREFECTORAL N° 52 /2012

PORTANT REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION DES NAVIRES ET DES ACTIVITES NAUTIQUES AUX APPROCHES DU PORT DE DUNKERQUE

Le vice-amiral d'escadre Bruno Nielly
préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord,

- Vu** la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer publiée par décret n° 77-733 du 06 juillet 1977 ;
- Vu** la résolution A.857 (20) de l'OMI du 27 novembre 1997 relative aux directives applicables aux services de trafic maritime publiée par le décret n° 2010-562 du 26 mai 2010 ;
- Vu** la directive 95/21/CEE modifiée du conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port) ;
- Vu** la directive 2002/59 du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et notamment ses articles 7 et 8 ;
- Vu** le code des transports et notamment ses articles L5211-1 à L5211-4, L 5242-2 et suivants ;
- Vu** le code des ports maritimes, notamment l'article R301-1 et suivants ;
- Vu** l'article R 610.5 du code pénal ;
- Vu** le code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;
- Vu** le code de la défense ;
- Vu** le code rural et des pêches maritimes ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** la loi du 28 mars 1928 modifiée par le décret 69-515 du 19 mai 1969 relative au régime du pilotage dans les eaux maritimes ;
- Vu** la loi n° 83-581 du 05 juillet 1983 modifiée sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution ;
- Vu** le décret du 14 décembre 1929 modifié relatif au règlement général du pilotage ;
- Vu** le décret n° 69-515 du 19 mai 1969 modifié relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes ;

- Vu** le décret n° 2004-112 du 06 février 2004 sur l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;
- Vu** le décret n°2007-1167 du 02 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur ;
- Vu** le décret n°2008-1038 du 09 octobre 2008 instituant le grand port maritime de Dunkerque ;
- Vu** le décret n°2008-1032 du 09 octobre 2008 portant réforme portuaire et portant diverses dispositions en matière portuaire ;
- Vu** le décret n° 2009-875 du 17 juillet 2009 relatif à la police des ports maritimes ;
- Vu** le décret n° 2009-876 du 17 juillet 2009 relatif à la police des ports maritimes et à diverses dispositions en matière portuaire ;
- Vu** le décret n°2009-877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police des ports maritimes et de pêche ;
- Vu** le décret n° 2009-1360 du 05 novembre 2009 relatif au pilotage des bateaux, convois, et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer ;
- Vu** le décret n°2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime ;
- Vu** le décret n°2012-166 du 02 février 2012 portant désignation des autorités administratives compétentes en matière d'accueil dans les ports des navires ayant besoin d'assistance ;
- Vu** l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes ;
- Vu** l'instruction du Premier ministre du 28 mai 2009 relative aux dispositions générales de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental pour faire face aux événements maritimes majeurs ;
- Vu** l'instruction du Premier ministre du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental ;
- Vu** l'arrêté n° 11/2000 du 23 juin 2000 du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord réglementant le signalement des opérations de travaux sous-marins ;
- Vu** l'arrêté n° 28/2001 du 04 juillet 2001 du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord relatif au compte rendu obligatoire des navires aux abords du pas de Calais ;
- Vu** l'arrêté du préfet du Nord du 08 novembre 1988 définissant les limites administratives du port de Dunkerque coté mer ;
- Vu** l'arrêté interpréfectoral n° 2002/99 Brest et n° 2002/58 Cherbourg du 11 décembre 2002 réglementant la navigation aux approches des côtes françaises de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique en vue de prévenir les pollutions maritimes accidentelles, modifié par l'arrêté interpréfectoral n°02/2004 Brest et n°04/2004 Cherbourg réglementant le signalement des accidents et incidents de mer bordant les côtes françaises de la mer du Nord, de la Manche, et de l'Atlantique en vue de prévenir les pollutions marines accidentelles ;
- Vu** l'arrêté du préfet de région Nord-Pas-de-Calais, préfet du Nord n° 122-R-2004 du 29 juillet 2004 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque ;
- Vu** les avis de la capitainerie du Grand Port Maritime de Dunkerque, de la station de pilotage de Dunkerque, du CROSS Gris-Nez ;
- Vu** l'avis de la grande commission nautique du 15 avril 2010.

ARRETE

Article 1^{er}. Dispositions générales.

Les dispositions du présent arrêté et de ses annexes s'appliquent en mer hors des limites administratives du grand port maritime de Dunkerque à compter de sa date de publication. Elles s'appliquent à l'intérieur des limites de la partie maritime de la zone maritime et fluviale de régulation du grand port maritime de Dunkerque, à compter de la date de publication de l'arrêté inter-préfectoral créant et délimitant cette zone.

Titre Ier

Délimitation géographique de la zone du Service de Trafic Portuaire du port de Dunkerque et de ses différentes zones internes

Article 2. Référentiel géodésique et hydrographique.

Dans le présent arrêté, le port de référence pour les horaires de marée est le port de Dunkerque et les coordonnées géographiques qui y sont mentionnées sont exprimées dans le système géodésique WGS 84.

En cas d'éventuelle discordance entre le texte de l'arrêté et toute représentation cartographique, les dispositions du texte du présent arrêté prévalent.

Article 3. Zone du Service de Trafic Maritime portuaire (Zone A).

La zone du Service de Trafic Maritime (STM) du port de Dunkerque est définie comme étant la zone délimitée par les segments reliant les positions suivantes :

- A1 : 51° 00,6' N – 002° 07,1' E ;
- A2 : 51° 01,9' N – 002° 07,1' E ;
- A3 : 51° 01,9' N – 001° 57,2' E ;
- A4 : 51° 01,55' N – 001° 50,42' E ;
- A5 : 51° 00,9' N – 001° 48,7' E (position marquée par la bouée RCA) ;
- A6 : 51° 01,3' N – 001° 45,4' E (position repérée par la bouée RCW) ;
- A7 : 50° 59,9' N – 001° 44,1' E ;
- A8 : 51° 00,9' N – 001° 42,3' E ;
- A9 : 51° 04,9' N – 001° 48,1' E ;
- A10 : 51° 05,4' N – 001° 50,4' E ;
- A11 : 51° 09,9' N – 002° 09,9' E ;
- A12 : 51° 04,7' N – 002° 22,3' E ;
- A13 : 51° 04,5' N – 002° 23,4' E ;
- A14 : 51° 05,3' N – 002° 28,1' E ;
- A15 : 51° 07,9' N – 002° 30,5' E ;
- A16 : 51° 07,1' N – 002° 31,2' E ;
- A17 : 51° 06,4' N – 002° 31,2' E ;
- A18 : 51° 04,8' N – 002° 28,7' E ;
- A19 : 51° 03,6' N – 002° 21,2' E (extrémité de la jetée Est du port Est) ;

Cette zone inclut une zone d'attente, une zone de circulation dénommée « zone de circulation du Dyck » intégrant une aire d'interdiction de pêche, trois chenaux (chenal Ouest, chenal intermédiaire, chenal Est), une zone de dégagement, une zone de dépôt d'épaves ou d'engins dangereux, quatre zones d'immersion de produits de dragage et une zone d'accès spécifique à la zone d'immersion de produits de dragage « Est ». Les chenaux d'accès Ouest, intermédiaire, Est et la passe de Zuydcoote constituent par ailleurs dans leur ensemble un chenal côtier accessible aux navires de faible tonnage et dimensions qui ne sont ni en provenance, ni à destination du port de Dunkerque et qui sont autorisés dans les conditions fixées par l'ensemble des arrêtés préfectoraux en vigueur à emprunter la zone du STM du port de Dunkerque. Les chenaux d'accès et la zone d'attente du STM de Dunkerque sont intégrés à la partie maritime de la Zone Maritime et Fluviale de Régulation (ZMFR) du port de Dunkerque, dès lors que cette dernière est créée par arrêté inter-préfectoral du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord et du préfet du Nord.

Les annexes I et II du présent arrêté donnent respectivement une représentation cartographique de la zone du STM du port de Dunkerque et des différents sous-ensembles qui la composent et qui sont définis ci-après aux articles 4 à 8.

Article 4. Zone d'attente (Zone B).

La zone d'attente est définie par un polygone ayant pour sommets les positions suivantes :

B1 : 51° 04,9' N – 001° 48,1' E ;
B2 : 51° 04,9' N – 001° 51,8' E ;
B3 : 51° 02,1' N – 001° 51,8' E ;
B4 : 51° 00,9' N – 001° 48,7' E (position repérée par la bouée RCA) ;
B5 : 51° 01,3' N – 001° 45,4' E (position repérée par la bouée RCW) ;
B6 : 51° 00,0' N – 001° 44,2' E ;
B7 : 51° 00,9' N – 001° 42,3' E.

Article 5. Voie de circulation du Dyck (Zone C).

La voie de circulation du Dyck est délimitée par les segments suivants :

- **à l'Ouest** par le segment joignant les positions :
 - C1 (51° 02,90' N – 001° 50,42' E) ;
 - C5 (51° 01,55' N – 001° 50,42' E) ;
- **au Nord** par les segments joignant les positions :
 - C1 (51° 02,90' N – 001° 50,42' E) ;
 - C2 (51° 03,55' N – 001° 59,42' E) ;
 - C3 (51° 02,6' N – 002° 01,0' E) repérée par la bouée DW6 ;
- **à l'Est** par le segment joignant les positions :
 - C4 (51° 02,20' N – 002° 00,9' E) repérée par la bouée DW5 ;
 - C3 (51° 02,6' N – 002° 01,0' E) repérée par la bouée DW6 ;
- **au Sud** par le segment joignant les positions :
 - C4 (51° 02,20' N – 002° 00,9' E), repérée par la bouée DW5 ;
 - C5 (51° 01,55' N – 001° 50,42' E).

Cette voie de circulation comporte une aire spécifique (Zone D) à régime d'usage particulier délimitée par les segments suivants :

- **à l'Ouest** par un segment reliant les positions :
 - D1 (51° 02,75' N – 001° 51,77' E) ;
 - D4 (51° 02,25' N – 001° 51,77' E) ;
- **au Nord** par un segment reliant les positions :
 - D1 (51° 02,75' N – 001° 51,77' E) ;
 - D2 (51° 02,95' N – 001° 53,22' E) ;
- **à l'Est** par un segment reliant les positions :
 - D3 (51° 02,5' N – 001° 53,2' E) repérée par la bouée RCE ;
 - D2 (51° 02,95' N – 001° 53,22' E) ;
- **au Sud** par un segment reliant les positions :
 - D4 (51° 02,25' N – 001° 51,77' E) ;
 - D3 (51° 02,5' N – 001° 53,2' E) repérée par la bouée RCE.

Article 6. Chenaux et zone de dégagement.

Article 6-1. Chenal Ouest (Zone E).

Le chenal Ouest est délimité par les segments suivants :

- **à l'Ouest** par le segment joignant les positions :
 - E1 (51° 02,2' N – 002° 00,9' E) repérée par la bouée « DW5 » ;
 - E2 (51° 02,6' N – 002° 01,0' E) repérée par la bouée « DW6 » ;
- **au Nord** par les segments reliant les positions :
 - E2 (51° 02,6' N – 002° 01,0' E) repérée par la bouée « DW6 » ;
 - E3 (51° 02,8' N – 002° 02,6' E) repérée par la bouée « DW8 » ;
 - E4 (51° 03,4' N – 002° 07,1' E) repérée par la bouée « DW14 » ;
 - E5 (51° 03,4' N – 002° 08,0' E) ;
 - E6 (51° 03,3 N – 002° 09,0'E) repérée par la bouée « DW 16 » ;
- **à l'Est** par les segments reliant les positions :
 - E6 (51° 03,3 N – 002° 09,0'E) repérée par la bouée « DW 16 » ;
 - E7 (51° 03,0' N – 002° 09,2' E) repérée par la bouée « DKB » ;
 - E8 (51° 02,6' N – 002° 09,8' E) repérée par le feu du musoir de la jetée Est du Clipon ;
 - E9 (51° 02,3' N – 002° 09,8' E) repérée par le feu d'extrémité de la jetée du Dyck ;
- **au Sud** par les segments reliant les positions :
 - E9 (51° 02,3' N – 002° 09,8' E) repérée par le feu d'extrémité de la jetée du Dyck ;
 - E10 (51° 02,7' N – 002° 08,9' E) repérée par la bouée DW 15 ;
 - E11 (51° 03,0' N – 002° 07,7' E) ;
 - E12 (51° 03,1' N – 002° 07,1' E) repérée par la bouée « DW 13 » ;
 - E13 (51° 02,7' N – 002° 04,1' E) repérée par la bouée « DW9 » ;
 - E14 (51° 02,6' N – 002° 02,6' E) repérée par la bouée « DW7 » ;
 - E1 (51° 02,2' N – 002° 00,9' E) repérée par la bouée « DW5 ».

Article 6-2. Chenal Intermédiaire (Zone F).

Le chenal intermédiaire s'étend entre les deux entrées Est et Ouest du port. Il est délimité par les segments suivants :

- **à l'Ouest** par le segment reliant les positions :
 - F2 (51° 03,3' N – 002° 09,0' E) repérée par la bouée « DW16 » ;
 - F1 (51° 03,0' N – 002° 09,2' E) repérée par la bouée « DKB » ;
- **au Nord** par les segments reliant les positions :
 - F2 (51° 03,3' N – 002° 09,0' E) repérée par la bouée « DW16 » ;
 - F3 (51° 03,5' N – 002° 10,4' E) repérée par la bouée « DW18 » ;
 - F4 (51° 03,6' N – 002° 12,0' E) repérée par la bouée « DW20 » ;
 - F5 (51° 03,8' N – 002° 13,6' E) repérée par la bouée « DW22 » ;
 - F6 (51° 03,9' N – 002° 15,2' E) repérée par la bouée « DW24 » ;
 - F7 (51° 03,9' N – 002° 16,7' E) repérée par la bouée « DW26 » ;
 - F8 (51° 04,0' N – 002° 18,3' E) repérée par la bouée « DW28 » ;
 - F9 (51° 04,1' N – 002° 20,2' E) repérée par la bouée « DW30 » ;
 - F10 (51° 04,3' N – 002° 22,3' E) repérée par la bouée « E2 » ;
- **à l'Est** par le segment reliant les positions :
 - F10 (51° 04,3' N – 002° 22,3' E) repérée par la bouée « E2 » ;
 - F11 (51° 03,6' N – 002° 21,2' E) repérée par le feu du musoir de la jetée Est du port Est ;
- **au Sud** par les segments reliant les positions :
 - F11 (51° 03,6' N – 002° 21,2' E) repérée par le feu du musoir de la jetée Est du port Est ;
 - F12 (51° 03,6' N – 002° 21,0' E) repérée par le feu du musoir de la jetée Ouest du port Est ;
 - F13 (51° 03,8' N – 002° 20,2' E) repérée par la bouée « DW29 » ;
 - F14 (51° 03,7' N – 002° 18,5' E) repérée par la bouée « DW27 » ;
 - F15 (51° 03,5' N – 002° 16,8' E) repérée par la bouée « DW25 » ;
 - F16 (51° 03,6' N – 002° 15,2' E) repérée par la bouée « DW23 » ;
 - F17 (51° 03,4' N – 002° 13,6' E) repérée par la bouée « DW21 » ;
 - F18 (51° 03,2' N – 002° 12,1' E) repérée par la bouée « DW19 » ;
 - F19 (51° 03,1' N – 002° 10,5' E) repérée par la bouée « DW17 » ;
 - F1 (51° 03,0' N – 002° 09,2' E) repérée par la bouée « DKB ».

Article 6-3. Chenal Est (Zone G).

Le chenal Est est délimité par les segments reliant les positions suivantes :

- G1 : (51° 03,6' N – 002° 21,2' E) repérée par le feu du musoir de la jetée Est du port Est ;
- G2 : (51° 04,3' N – 002° 22,3' E) repérée par la bouée E2 ;
- G3 : (51° 04,5' N – 002° 24,5' E) repérée par la bouée E4 ;
- G4 : (51° 04,9' N – 002° 27,0' E) repérée par la bouée E6 ;
- G5 : (51° 05,2' N – 002° 28,7' E) repérée par la bouée E8 ;
- G6 : (51° 06,26' N – 002° 30,4' E) repérée par la bouée E10 ;
- G7 : (51° 07,9' N – 002° 30,5' E) ;
- G8 : (51° 06,9' N – 002° 30,9' E) repérée par la bouée E11 ;
- G9 : (51° 06,4' N – 002° 30,8' E) ;
- G10 : (51° 04,7' N – 002° 28,3' E) ;
- G11 : (51° 04,1' N – 002° 23,1' E) repérée par la bouée E1 ;

Article 6-4. Zone de dégagement (Zone H).

La zone de dégagement est délimitée :

- **au Nord** : par le parallèle 51° 03,78' Nord ;
- **à l'Ouest** : par le méridien 002° 02,6' E repéré par la bouée DW 12 ;
- **à l'Est** : par le méridien 002° 09,0' E repéré par la bouée DW 16 ;
- **au Sud** : par la limite Nord des chenaux Ouest et intermédiaire.

Article 7. Zone de dépôt d'épaves dangereuses et d'engins dangereux (Zone I).

Une zone de dépôt d'épaves dangereuses et d'engins dangereux est délimitée par un polygone ayant pour sommets les positions suivantes :

- I₁ : 51° 04,1' N – 002° 05,9' E ;
- I₂ : 51° 04,1' N – 002° 06,9' E ;
- I₃ : 51° 03,9' N – 002° 06,9' E ;
- I₄ : 51° 03,9' N – 002° 05,9' E.

Article 8. Zones de dépôt de produits de dragage (Zones J, K, L,M) et zone d'accès à un dépôt de produits de dragage (Zone N).

Quatre zones de dépôt de produits de dragage et une zone d'accès au dépôt de produits de dragage sont délimitées aux abords du port de Dunkerque.

Article 8-1. Zone de dépôt de produits de dragage « Sud Ouest » (Zone J).

La zone de dépôt de produits de dragage « Sud Ouest » forme un polygone ayant pour sommets les positions suivantes :

- J₁ : 51° 04,0' N – 002° 08,9' E ;
- J₂ : 51° 04,6' N – 002° 10,8' E ;
- J₃ : 51° 04,3' N – 002° 11,0' E ;
- J₄ : 51° 03,7' N – 002° 09,1' E.

Article 8-2. Zone de dépôt de produits de dragage « Ouest » (Zone K).

La zone de dépôt de produits de dragage « Ouest » forme un polygone ayant pour sommets les positions suivantes :

- K₁ : 51° 05,9' N – 002° 09,9' E ;
- K₂ : 51° 05,9' N – 002° 11,9' E ;
- K₃ : 51° 05,6' N – 002° 09,9' E ;
- K₄ : 51° 05,6' N – 002° 11,9' E.

Article 8-3. Zone de dépôt de produits de dragage « Centre » (Zone L).

La zone de dépôt de produits de dragage « Centre » forme un polygone ayant pour sommets les positions suivantes :

- L₁ : 51° 05,4' N – 002° 17,6' E ;
- L₂ : 51° 05,4' N – 002° 18,2' E ;
- L₃ : 51° 04,7' N – 002° 18,2' E ;

- $L_4 : 51^{\circ} 04,7' \text{ N} - 002^{\circ} 17,7' \text{ E}$.

Article 8-4. Zone de dépôt de produits de dragage « Est » (Zone M).

La zone de dépôt de produits de dragage « Est » forme un polygone ayant pour sommets les positions suivantes :

- $M_1 : 51^{\circ} 05,0' \text{ N} - 002^{\circ} 19,9' \text{ E}$;
- $M_2 : 51^{\circ} 04,9' \text{ N} - 002^{\circ} 21,2' \text{ E}$;
- $M_3 : 51^{\circ} 04,5' \text{ N} - 002^{\circ} 21,2' \text{ E}$;
- $M_4 : 51^{\circ} 04,7' \text{ N} - 002^{\circ} 19,9' \text{ E}$.

Article 8-5. Zone d'accès au dépôt de produits de dragage « Est » (Zone N).

Une zone d'accès au dépôt de produits de dragage « Est » forme un polygone ayant pour sommets les positions suivantes :

- $N_1 : 51^{\circ} 04,9' \text{ N} - 002^{\circ} 21,2' \text{ E}$;
- $N_2 : 51^{\circ} 04,5' \text{ N} - 002^{\circ} 21,2' \text{ E}$;
- $N_3 : 51^{\circ} 04,4' \text{ N} - 002^{\circ} 22,3' \text{ E}$;
- $N_4 : 51^{\circ} 04,5' \text{ N} - 002^{\circ} 23,4' \text{ E}$.

Titre II

Règles générales de veille et de navigation dans la zone du STM du port de Dunkerque

Article 9. Règlement du STM.

Le port de Dunkerque dispose d'un Service de Trafic Maritime (STM) portuaire, dénommé « Dunkerque VTS » pour « Vessel Traffic System ».

Les règles de fonctionnement du STM du port de Dunkerque font l'objet d'un règlement annexé au présent arrêté.

En cas d'éventuelle discordance ou de difficulté d'interprétation entre ce règlement annexé et les arrêtés préfectoraux ou mesures réglementaires prises par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, les dispositions prises dans leurs champs respectifs de responsabilités et d'attributions par le préfet maritime, le préfet de région Nord-Pas-de-Calais, le préfet du Nord et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire prévalent.

La capitainerie du port de Dunkerque et la direction départementale des territoires et de la mer / délégation à la mer et au littoral du Nord s'assurent que le préfet maritime est informé des dispositions que les autorités terrestres et du port prennent ou envisagent de prendre et qui conduiraient à devoir modifier le règlement annexé au présent arrêté.

Les navires traversant la zone du STM portuaire doivent obligatoirement se conformer au règlement annexé au présent arrêté, sous réserve qu'aucun autre arrêté préfectoral n'en dispose autrement.

Par ailleurs, les règles applicables dans la zone du STM s'appliquent sans préjudice des règlements internationaux et nationaux régissant la responsabilité du capitaine concernant la sécurité et la sûreté de son navire, de son équipage, de ses passagers et de sa cargaison.

Article 10. Prise de contact et veille radio obligatoires avec « Dunkerque VTS ».

A l'intérieur de la zone du STM du port de Dunkerque, la veille radio sur canal VHF 73 est obligatoire pour tous les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 UMS. Ces navires qui pénètrent dans la zone du STM définie par le présent arrêté, doivent prendre contact avec « Dunkerque VTS » et maintenir cette veille radio effective pendant toute la durée de leur présence dans cette zone

Article 11. Régime général de navigation et d'usage de la zone d'attente (Zone B).

Un service de pilotage est disponible pour la prise de mouillage en zone d'attente (VHF canal 72). Ce service est conseillé aux navires les plus importants ou handicapés par leur tirant d'eau.

Article 12. Régime général de navigation et d'usage de la voie de circulation du Dyck (Zones C et D).

Dans la voie de circulation du Dyck, la pratique de la baignade, de la plongée sous-marine et des engins de plage est interdite. Le stationnement ou le mouillage des navires y sont interdits sauf cas de force majeure ou autorisation de la capitainerie du port de Dunkerque. La pêche est interdite dans la zone D.

Article 13. Règles générales de navigation et d'usage applicables aux chenaux et à la zone de dégagement (Zones E, F, G et H).

Les chenaux d'accès Est, intermédiaire et Ouest au port de Dunkerque, ainsi que la passe de Zuydcoote, constituent dans leur ensemble un chenal côtier que peuvent emprunter des navires de faibles tonnages et dimensions. C'est la raison pour laquelle le sens conventionnel du balisage latéral s'applique sur toute la longueur de ce chenal côtier de la limite Ouest du chenal Ouest jusqu'à la limite Est de la passe de Zuydcoote. Ainsi, quel que soit le chenal d'accès au port considéré, les chenaux sont marqués au Nord par des bouées latérales babord de couleur rouge et au sud par des bouées latérales tribord de couleur verte.

Dans les chenaux d'accès (Zones E, F et G), la pratique de la baignade et des engins de plage est interdite. Les activités de pêche et de plongée sous-marine, le stationnement et le mouillage de navires et d'engins nautiques sont interdits sauf cas de force majeure ou autorisation de « Dunkerque VTS » pour des motifs exclusifs de sécurité ou d'intérêt général.

Dans la zone de dégagement (Zone H), la pratique de la baignade et des engins de plage, les activités de pêche sont interdites. Le mouillage et la plongée sous-marine y sont exceptionnellement tolérés après autorisation expresse de « Dunkerque VTS » pour des motifs exclusifs de sécurité ou d'intérêt général. Sauf cas de force majeure, le stationnement sans mouillage est interdit dans cette zone, sauf, sous réserve d'autorisation de « Dunkerque VTS », pour les remorqueurs et pilotines participant au service portuaire et pour les navires affectés aux travaux portuaires dotés d'un système de positionnement dynamique en bon état de fonctionnement.

Article 14. Règles générales de navigation et d'usage applicables dans la zone de dépôt d'épaves et d'engins dangereux (Zone I).

Toute activité de pêche est interdite dans la zone de dépôt d'épaves et d'engins dangereux.

Article 15. Règles générales de navigation et d'usage applicables dans les zones d'immersion de produits de dragage (Zones J, K, L et M) et dans la zone d'accès à la zone d'immersion de produits de dragage « Est » (Zone N).

Dans les zones d'immersion de produits de dragage et dans la ou les zones d'accès aux zones d'immersion de produits de dragage, telles qu'elles sont précédemment définies, les engins de travaux doivent porter les marques prévues par les règlements internationaux et assurer comme tout autre navire une veille permanente sur VHF canal 73 « Dunkerque VTS ».

La pêche est tolérée :

- dans les quatre zones de dépôt de produits de dragage lorsque celles-ci ne sont pas fréquentées par les dragues ou engins de dépôt des matériaux dragués ;
- dans la zone d'accès à la zone de dépôt de produits de dragage Est lorsqu'elle n'est pas empruntée par les dragues ou engins de dépôt des matériaux dragués.

Titre III

Règles particulières de navigation et/ou de priorité propres à certains navires dans la zone du STM du port de Dunkerque

Article 16. Priorité de circulation aux navires de grande taille et à fort tirant d'eau.

Dans la voie de circulation du Dyck, les chenaux et la zone de dégagement définis dans le présent arrêté, les navires d'un tirant d'eau supérieur à 10 mètres, handicapés par leur tirant d'eau, ou les navires d'une longueur de plus de 230 mètres, arborent à l'endroit le plus visible, trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ou une marque cylindrique. Ces signaux donnent au navire qui les porte, dans les zones concernées, le caractère du navire prioritaire à capacité de manœuvre restreinte.

Article 17. Navire en attente à l'extérieur des ports Est et Ouest.

Les navires en attente à l'extérieur des ports Est et Ouest peuvent mouiller :

- exceptionnellement et sur autorisation de « Dunkerque VTS » devant l'entrée du port Ouest de Dunkerque dans la zone de dégagement définie par le présent arrêté ;
- dans la zone d'attente définie par le présent arrêté en tenant compte des instructions de la capitainerie relayées si nécessaire par « Pilote Dunkerque » (VHF canal 72) ;
- exceptionnellement et sur autorisation de « Dunkerque VTS » pour les navires non dangereux de moins de 100 mètres de longueur hors tout, devant l'entrée du port Est, à l'Est du méridien passant par le phare de Dunkerque.

Article 18. Signalisation des navires transportant des matières dangereuses.

Tous les navires porteurs de matières dangereuses dont la signalisation est obligatoire en vertu des prescriptions des règlements nationaux relatifs au transport et à la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes ou en vertu du règlement particulier pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses du port de Dunkerque, doivent arborer la signalisation réglementaire prévue dès leur entrée dans la zone du STM du port de Dunkerque.

Article 19. Règles particulières applicables aux navires transportant des hydrocarbures ou matières dangereuses en vrac.

Les navires visés à l'article 1^{er} de l'arrêté inter préfectoral n° 2002/99 Brest – 2002/58 Cherbourg du 11 décembre 2002 susvisé, sont autorisés à déroger aux dispositions de l'article 7 de ce même arrêté, pour se rendre ou quitter le port de Dunkerque sous réserve du respect du présent arrêté et des autres dispositions réglementaires qui s'appliquent à la zone du STM du port de Dunkerque.

Les mouvements des navires transportant des hydrocarbures ou des marchandises dangereuses en vrac, entre les positions cartographiées de la bouée du Dyck ou l'entrée des eaux territoriales françaises à l'extrémité Est du chenal Est et le port de Dunkerque, ne sont autorisés que si un pilote portuaire de Dunkerque est présent à bord.

Ces navires sont tenus de se conformer à toutes les dispositions des textes en vigueur relatifs au signalement obligatoire des navires dans le dispositif de séparation du trafic du pas de Calais, aux autres dispositions de l'arrêté inter préfectoral n° 2002/99 Brest – 2002/58 Cherbourg du 11 décembre 2002 et aux dispositions du présent arrêté.

Quelle que soit leur longueur, les navires visés à l'article 1^{er} de l'arrêté inter préfectoral n°2002/99 Brest-2002/58 Cherbourg du 11 décembre 2002 précité doivent prendre contact lorsqu'ils pénètrent dans la zone du STM du port de Dunkerque avec la station « Dunkerque VTS » sur VHF canal 73 et maintenir une veille permanente sur cette fréquence lors de leur transit dans la zone de ce STM.

Lors de leur transit entre le dispositif de séparation du trafic du pas de Calais et la zone du STM du port de Dunkerque, ces navires doivent conserver une liaison permanente avec le service du trafic maritime de Gris-Nez (« Gris-Nez Trafic », canal 13) et avec la station « Dunkerque VTS » (canal 73).

Article 20. Règles particulières applicables aux dragues.

Les dragues aspiratrices montrent pendant toute la durée de leurs opérations de dragage et pendant leurs déplacements d'aller et retour entre lieux de dragage et lieux d'immersion de produits de dragage dans lesquelles elles opèrent dans le respect des permis d'immersion qui leur sont délivrés, les marques prévues par le règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Pour la circulation maritime dans la zone du STM du port de Dunkerque, les navires d'un tirant d'eau supérieur à 10 mètres, handicapés par leur tirant d'eau, ou les navires d'une longueur de plus de 230 mètres portant les marques et signaux réglementaires et/ou prévus par le présent arrêté demeurent prioritaires par rapport aux dragues.

Titre IV

Obligation de signalement d'avaries, de pollution et d'anomalies dans la zone du STM du port de Dunkerque

Article 21. Signalement obligatoire des avaries.

Les navires pénétrant et/ou circulant dans la zone du STM du port de Dunkerque et leur capitaine sont tenus de signaler sans délai à « Dunkerque VTS » toute indisponibilité ou avarie touchant leurs installations de propulsion ou de mouillage, ou leurs appareils à gouverner ou leurs équipements de navigation.

Sous réserve de ne pas porter préjudice aux procédures d'accueil des navires en difficulté ou à l'organisation de sauvetage en mer de grande ampleur telles qu'elles sont prévues par les textes de portée supérieure et les instructions du Premier ministre, en cas d'indisponibilité d'un ou plusieurs de ces installations, appareils, ou équipements, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut refuser l'entrée du navire ou selon le cas, assortir son autorisation de certaines mesures de sécurité complémentaires à la charge du navire.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire tient alors informés des mesures prises le CROSS Gris-Nez, le service du pilotage portuaire de Dunkerque, le centre de sécurité des navires, la direction départementale des territoires et de la mer et la délégation à la mer et au littoral du Nord, ainsi que le centre des opérations maritimes de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord.

Article 22. Signalement obligatoire de toute perte de matériel ou de substances en mer.

Les navires circulant dans la zone du STM du port de Dunkerque et leur capitaine doivent informer « Dunkerque VTS » de tout mouillage ou perte d'objet pouvant présenter un danger ou une gêne pour la navigation ou la pêche ou pour le mouillage des navires et/ou l'entretien des zones de régulation. Dans les mêmes conditions, ils doivent signaler toute perte accidentelle ou non autorisée de substances susceptibles d'occasionner un danger pour la sauvegarde de la vie humaine ou l'environnement.

Titre V

Dispositions diverses

Article 23. Dispositions diverses.

Les infractions au présent arrêté exposent leurs auteurs aux poursuites prévues par le code pénal, le code des transports, le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, le code des ports maritimes et le code de l'environnement.

Les infractions au présent arrêté sont constatées par les officiers et agents habilités en matière de police de la navigation, qui en dressent procès-verbal et en informent dans les plus brefs délais possibles le centre des opérations maritimes de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord et le délégué à la mer et au littoral du département du Nord. Hors des

limites administratives du port, les officiers de port dressent notamment les procès verbaux d'infractions commises à la police du plan d'eau au sein de la zone maritime et fluviale de navigation du port à compter de sa création.

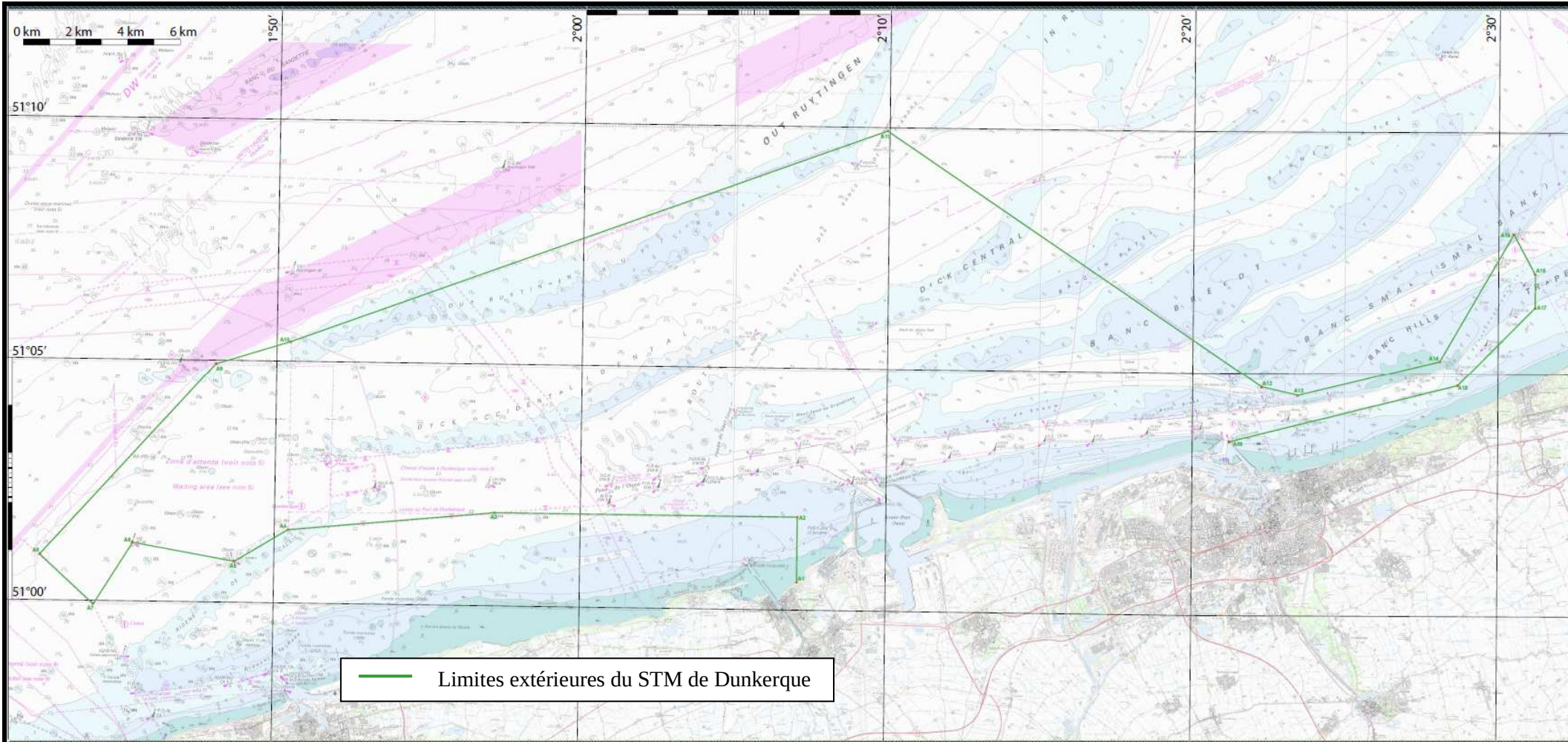
Le directeur départemental des territoires et de la mer et le délégué départemental à la mer et au littoral du Nord ainsi que le directeur du grand port maritime de Dunkerque sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes de l'administration dans le département du Nord.

Article 24. Texte abrogé.

Le présent arrêté abroge et remplace l'arrêté préfectoral n° 49/2006 du 19 juillet 2006 portant réglementation de la circulation des navires aux approches du port de Dunkerque.

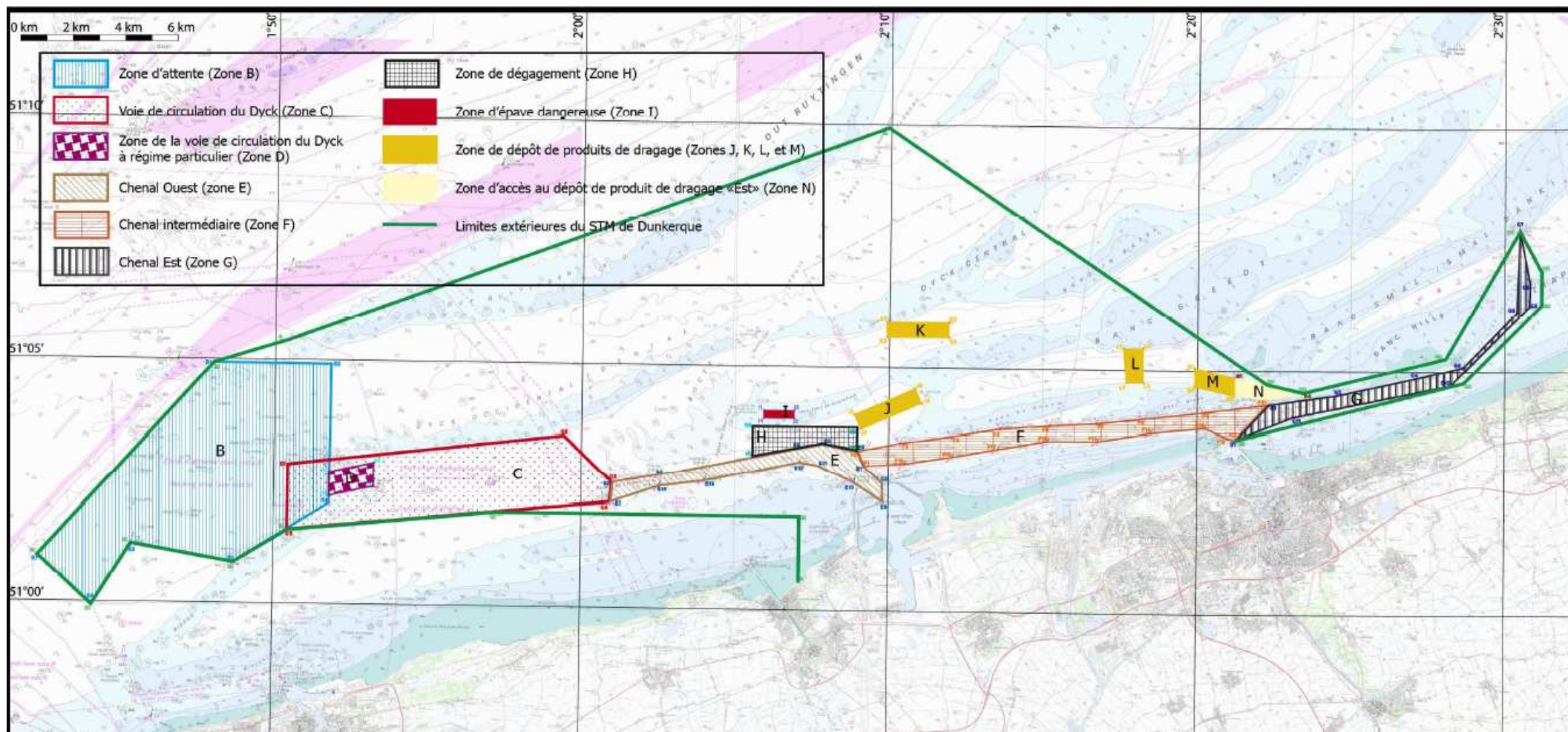
Le vice-amiral d'escadre Bruno Nielly
préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord,
SIGNE : Bruno Nielly

REPRESENTATION CARTOGRAPHIQUE DES LIMITES EXTERIEURES DU SYSTEME DE TRAFIC MARITIME PORTUAIRE DU PORT DE DUNKERQUE



**ANNEXE II à l'arrêté n° 52 du 23 juillet 2012 du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord
et portant réglementation de la circulation des navires aux approches du port de Dunkerque**

**REPRESENTATION CARTOGRAPHIQUE SCHEMATIQUE DES DIFFERENTES ZONES PARTICULIERES REGLEMENTEES
AU SEIN DU SYSTEME DE TRAFIC MARITIME PORTUAIRE DU PORT DE DUNKERQUE**



ANNEXE III
(à l'arrêté préfectoral n° 52 /2012 du 23 juillet 2012 portant réglementation
de la circulation des navires aux approches du port de Dunkerque)

REGLEMENT D'EXPLOITATION DU SERVICE DE TRAFIC MARITIME DU
PORT DE DUNKERQUE

1. DEFINITIONS ET OBJECTIFS DU SERVICE DE TRAFIC MARITIME (STM) DU PORT DE DUNKERQUE.

Le service de trafic maritime (STM) du port de Dunkerque est un service d'information et d'assistance à la navigation, conçu, organisé, mis en place et coordonné par la capitainerie du port de Dunkerque, dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et de protéger l'environnement.

Le STM participe aux interventions en cas d'accident ou d'événement de mer et applique notamment les procédures en vigueur relatives au secours maritime de grande ampleur et à l'accueil des navires en difficulté, telles qu'elles sont définies par les textes de portée juridique supérieure, les instructions du Premier ministre et du secrétaire général de la mer.

Le STM coordonne le trafic en collaboration avec les services connexes (pilotage, remorquage, lamanage). Il participe à la sûreté maritime et applique notamment à cet effet les dispositions et mesures prises par les autorités compétentes pour chaque partie de la Zone Maritime et Fluviale de Régulation (ZMFR). La création et la définition d'une ZMFR et les dispositions et mesures qui s'y rattachent font l'objet de textes et de consignes indépendants pouvant faire l'objet pour partie d'une diffusion restreinte ou protégée.

2. AUTORITES DU STM.

L'autorité unique du STM est l'autorité investie du pouvoir de police portuaire en la personne du président du directoire du port, représenté par le commandant du port.

Les prérogatives et attributions dévolues au préfet maritime s'exercent néanmoins de plein droit à l'intérieur de la zone de couverture du STM.

La zone du STM est définie par arrêté du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord.

Les officiers de port, agents relevant de l'autorité de police portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, assurent dans le cadre de leurs attributions définies par le livre III du code des ports maritimes, l'exploitation opérationnelle du système.

3. MOYENS MATERIELS DU STM.

Radar

Le STM dispose de moyens radars offrant une couverture d'environ 45 milles nautiques.

Ce dispositif est doté d'un système informatique permettant un enregistrement continu de l'image radar.

Le traitement informatique des signaux radar permet d'obtenir principalement les informations suivantes :

- route et vitesse des navires ;

- trajectoire prévisionnelle ;
- étiquetage des pistes après identification du navire ;
- alerte de risque de collision ou déradage de bouées ;
- ETA aux points remarquables (bouées, jetées, ...).

Transpondeurs AIS :

Les informations diffusées par les transpondeurs sont directement exploitables sur les écrans radar (identification du navire, position, route, vitesse, cargaison) suivant les normes en vigueur.

Radio :

La fréquence de travail du STM « Dunkerque VTS » est le canal VHF 73.

La couverture d'émission réception du STM s'étend sur un rayon d'environ 25 milles nautiques à partir des installations portuaires.

La fréquence de travail du pilotage est le canal VHF 72.

« Dunkerque VTS » assure en outre une veille permanente du canal VHF 16.

Téléphone :

Officier de port vigie Est : 00 +33 (0)3.28.28.76.03

Officier de port vigie Ouest : 00 +33 (0)3.28.28.76.04

Contrôleur de la circulation maritime : 00 +33 (0)3.28.28.75.89

Pilote de vigie Hemmes de Marck : 00 +33 (0)3.21.35.69.93

Vigie Calais port : 00 +33 (0)3.21.00.68.49

Chef de quart navigation CROSS Gris-Nez : 00 +33 (0)3.21.87.78.38

Enregistreur numérique :

Les fréquences VHF 73, 16 et 72 et les communications téléphoniques aboutissant à la vigie Est (centre principal du STM de Dunkerque) font l'objet d'un enregistrement en continu.

Télex : 130 972

Télécopie : 00 +33 (0)3.28.28.75.97

E.mail : HarbourMaster@portdedunkerque.fr

Capteurs :

Le STM dispose d'un système intégré de visualisation et d'enregistrement des données provenant d'un ensemble de capteurs de l'environnement (vent, marée, hauteur d'eau bassins). Le système reprend également la visualisation de l'ensemble des synoptiques d'ouvrages ainsi que les commandes de feux.

Logiciel d'escale Sextant :

Ce logiciel de suivi des navires en extranet a pour but d'améliorer la fluidité du trafic, la prédictibilité des arrivées et sorties de port, la fiabilité des informations.

Il est accessible à l'ensemble de la communauté portuaire.

Le logiciel est tenu à jour en temps réel par tous les acteurs disposant des droits nécessaires à l'introduction de nouvelles données.

Documents nautiques :

Instructions nautiques, cartes, livres des feux.

4. FONCTIONNEMENT ET REPARTITION DES COMPETENCES.

CAPITAINERIE / PILOTAGE / REMORQUAGE / LAMANAGE.

Chaque prestataire concourant à la mise en œuvre du STM, agit dans le cadre technique et juridique fixé par les textes réglementaires régissant son activité.

Le STM s'applique sans préjudice des règlements internationaux et nationaux régissant la responsabilité du capitaine concernant la sécurité et la sûreté de son navire, de son équipage, de ses passagers et de sa cargaison.

Les décisions concernant la conduite effective et la manœuvre du navire demeurent du ressort du capitaine qui reste libre de prendre toutes décisions, s'il juge que les bons usages maritimes ou les circonstances spéciales où il se trouve exigent qu'il prenne ces décisions. Sauf circonstances exceptionnelles qu'il reviendra au capitaine de justifier au moment opportun, ses décisions doivent cependant demeurer compatibles avec les mises en demeure ou ordres spécifiques de l'autorité maritime et de ses préposés en matière de sécurité, de sûreté ou de police.

L'organisation du STM n'introduit aucune compétence ou responsabilité nouvelle pour les acteurs du système.

4.1. Capitainerie.

Les officiers de port, agents relevant de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et de l'autorité de police portuaire, assurent dans le cadre de leurs attributions, précisées par le livre III du code des ports maritimes et le code des transports, l'exploitation opérationnelle du STM.

« Dunkerque VTS » s'assure que les lois et règlements relatifs à la police et à l'exploitation portuaire sont respectés.

Avec la station de pilotage, les officiers de port définissent et mettent en œuvre, dans le cadre des textes de portée supérieure qui les encadrent, les procédures applicables aux navires utilisant le STM. Ils proposent par la voie hiérarchique aux autorités compétentes les modifications de textes réglementaires qui encadrent leur activité.

Le centre principal du STM « Dunkerque VTS » est compétent pour surveiller la circulation des navires dans toute la zone de couverture du STM. Cette surveillance porte également sur la tenue des navires au mouillage, ainsi que sur la détection autant que possible des situations nautiques anormales. Ce centre principal fonctionne 24 heures sur 24 ; il est dirigé par un officier de port assisté d'un contrôleur de la circulation maritime.

« Dunkerque VTS » assure la régulation et la planification du trafic, il décide de l'ordre d'entrée ou de sortie des navires, de l'attribution des points ou postes de mouillage dans la zone d'attente et les voies et zones de circulation réglementées (Zones B à N situées à l'extérieur des limites administratives du port notamment), de la gestion des écluses, et des priorités éventuelles de mouvement (accostages et appareillages, entrées et sorties du port) à privilégier.

Il coordonne la régulation du trafic en collaboration avec tous les services connexes.

« Dunkerque VTS » informe sans délai le centre de sécurité des navires ou le CROSS Gris-Nez de tout fait dont il a connaissance donnant à penser qu'il existe une atteinte à la sécurité de la navigation du navire, de son équipage ou de l'environnement. Lorsque « Dunkerque VTS » estime que concomitamment ou non un fait porte ou est susceptible de porter atteinte à la sûreté maritime et/ou portuaire il applique les procédures dédiées qui peuvent s'avérer

prioritaires et qui font l'objet de dispositions spécifiques arrêtées par les autorités compétentes.

Le STM portuaire dispose également d'un centre secondaire de régulation du trafic concerné plus spécialement par les navires en provenance et à destination du port ouest.

Cette vigie, dénommée « Dunkerque West » fonctionne avec un officier de port placé sous l'autorité du centre principal « Dunkerque VTS » (Vigie Est).

4.2. Pilotage.

Le pilotage consiste en l'assistance donnée aux capitaines de navires par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie du port ou dans les zones et voies de circulation réglementées du STM portuaire « Dunkerque VTS ».

Le rôle essentiel du pilotage dans l'organisation du STM consiste principalement à fournir au capitaine :

- une assistance dans la manœuvre de son navire ;
- des renseignements sur les conditions locales de navigation, les conditions régnant à l'intérieur du port, les réglementations nationales et locales en vigueur ;
- une assistance dans les communications entre le navire et le port, entre le navire et les remorqueurs ;
- une assistance lors de l'arrivée du navire en zone d'attente (voir procédure n° 2).

Le pilote de la vigie aux Hemmes de Marck fournit au navire une assistance lors de son arrivée en zone d'attente et lui délivre les informations nécessaires à sa prise de mouillage (voir procédure n° 2) et à l'embarquement du pilote (voir procédure n° 3).

Il participe en coopération avec « Dunkerque VTS » à la surveillance de la zone de mouillage (voir procédure n° 2).

Il donne son avis à « Dunkerque VTS » sur la faisabilité des manœuvres d'entrée, de sortie ou de déhalage, en fonction des conditions météorologiques du moment et des caractéristiques du navire.

Les pilotes participent avec les différentes autorités à la gestion des situations de crise, notamment la réception des navires en difficulté.

Le préfet maritime comme l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peuvent dans le cadre des procédures d'examen et/ou d'accueil d'un navire en difficulté avoir recours à une ou plusieurs équipes d'évaluation que les pilotes sont susceptibles d'intégrer.

La concertation entre le navire et la station de pilotage pour permettre l'embarquement et le débarquement du pilote reste de la compétence exclusive de la station de pilotage ; elle ne doit s'opérer que si le mouvement du navire a été planifié par « Dunkerque VTS » (centre principal du STM). Dans les cas spécifiques relevant de l'évaluation et de l'accueil des navires en difficulté, les procédures particulières prévues par les textes de portées supérieures et les accords associés entre autorités maritime et portuaire s'appliquent.

Un rapport du pilote doit être fait pour informer le centre du STM de tout dommage ou de toute avarie, défectuosité ou toute autre limitation qu'il aurait pu constater dès qu'il se trouve à bord du navire. Ce rapport prend systématiquement une forme non seulement verbale mais écrite lors de toute perte de matériel, de soute ou de cargaison à la mer. Il est transmis par le centre du STM à l'autorité maritime compétente, notamment pour prendre les éventuelles mesures de mise en demeure ou de poursuite nécessaires.

Il appartient au pilote, dès lors qu'il constate des anomalies susceptibles de nuire à la sécurité de la navigation ou à l'environnement, d'en informer sans délai « Dunkerque VTS ».

4.3. Remorquage.

Le recours au service de remorquage portuaire est obligatoire pour les navires gaziers, les navires pétroliers ou chimiques de longueur supérieure à 220 mètres ou pour tout autre cas dans lesquels pour des raisons de sécurité le commandant du port ou son suppléant l'estiment nécessaire. Sauf disposition réglementaire éventuelle contraire de niveau juridique supérieur, ce service n'est pas obligatoire dans les autres cas.

Le capitaine du navire, sur le conseil du pilote, passe commande du nombre de remorqueurs nécessaires pour la manœuvre.

Toutefois, en fonction des circonstances ou des conditions régnant à l'intérieur du port ou dans les chenaux et notamment en application des dispositions du décret n°2009-877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police des ports maritimes et de pêche et tout particulièrement de son article 8, la capitainerie peut imposer au capitaine le recours à des remorqueurs ou des remorqueurs supplémentaires, ou bien subordonner l'autorisation de faire mouvement au recours à un nombre suffisant de remorqueurs.

4.4. Lamanage.

L'amarrage du navire est effectué sous la responsabilité du capitaine. La surveillance de l'amarrage reste également de la compétence du capitaine.

Le recours aux services du lamanage n'est pas obligatoire, sauf si le navire doit s'amarrer à des postes équipés de ducs d'albe.

Si le navire n'utilise pas de lamaneurs pour les manœuvres d'arrivée ou de départ, seuls les membres de l'équipage sont autorisés à effectuer l'amarrage ou le largage du navire.

Toutefois, conformément aux dispositions du décret n°2009-877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police des ports maritimes et de pêche et tout particulièrement en application de son article 8, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut imposer aux capitaines l'assistance des services de lamanage. La capitainerie peut ainsi imposer au capitaine le recours au service de lamanage lors des manœuvres d'appareillage, de déhalage et de mise à quai des navires.

5. FONCTIONS DU STM PORTUAIRE.

Le centre de STM assure une diffusion personnalisée des informations nautiques à l'attention des navires utilisant le STM du port de Dunkerque.

Les données d'escale sont rassemblées et coordonnées grâce au logiciel « Sextant » et au logiciel de visualisation, enregistrement et commande de feux, qui reprend l'ensemble des capteurs météo, hydrologiques et synoptiques d'ouvrages.

La situation des chenaux et du trafic dans la zone de compétence du STM est contrôlée en permanence grâce aux moyens décrits au paragraphe 3, y compris la tenue des navires au mouillage (par surveillance radar), le suivi des navires en avarie (DEFREP), la détection autant que possible des situations nautiques anormales.

Le centre de STM se tient informé de l'état du balisage et des aides à la navigation, il prend les mesures adaptées en cas de défaillance de ces matériels et notamment il alerte dans les plus brefs délais possibles le service des phares et balises en charge de remédier à ces

défaillances et le centre opérationnel en charge de la diffusion des avis urgents aux navigateurs (AVURNAV).

Il tient régulièrement informé le pilotage de l'état du balisage et signale en cas d'urgence les dernières anomalies ou dysfonctionnements dont il aurait connaissance. Le centre de STM reçoit les rapports éventuels concernant l'état des navires, ainsi que tous renseignements concernant leurs cargaisons et notamment les marchandises dangereuses.

Les procédures de déclaration et traitement des cargaisons de marchandises dangereuses sont suivies par le bureau sécurité / marchandises dangereuses de la capitainerie. Ce service traite et archive pendant un mois, les manifestes de marchandises dangereuses de tous les navires au départ de Dunkerque.

Toute perte d'ancre, de ligne de mouillage, de cargaison, ainsi que toute atteinte à l'environnement, à la sécurité ou à la sûreté dans la zone de couverture du STM doit être rapportée à « Dunkerque VTS ». « Dunkerque VTS » retransmet ces informations dans les meilleurs délais possibles vers le Centre des Opérations Maritimes (COM) de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord, lorsque ces informations concernent ou sont susceptibles de concerner le ressort géographique de responsabilité du préfet maritime. Quel que soit le lieu où ces événements se produisent dans la zone de couverture du STM de Dunkerque, « Dunkerque VTS » en informe dans les meilleurs délais possibles le délégué à la mer et au littoral du département du Nord ou son suppléant et/ou le cadre de permanence de la direction départementale des territoires et de la mer du département du Nord.

6. PROCEDURES.

Onze types de procédures sont instaurées :

- procédures n°1 : premier contact avec le navire ;
- procédures n° 2 : Mouillage en zone d'attente ;
- procédures n°3 : Pilotage des navires dans la zone du STM ;
- procédures n°4 : Navire autre que ferry en entrée au port de Dunkerque ;
- procédures n°5 : Navire autre que ferry en sortie du port de Dunkerque ;
- procédures n°6 : Ferry en entrée au port de Dunkerque ;
- procédures n°7 : Ferry en sortie du port de Dunkerque ;
- procédures n°8 : Mouvements de transit par le STM côtier de Dunkerque sans escale à Dunkerque ;
- procédures n°9 : Mouvements par mauvaise visibilité ;
- procédures n°10 : Détection d'une situation nautique anormale ;
- procédures n°11 : Déficiences ISPS, navire en entrée.

PROCEDURES N° 1 : Premier contact avec le navire

Tout navire à destination de Dunkerque doit contacter « Dunkerque VTS » sur VHF canal 73 au minimum deux heures avant d'entrer en zone du STM ou au plus tard au départ du port précédent lorsque celui-ci est situé à moins de deux heures de la zone du STM.

Dès leur entrée en zone du STM, les navires ont l'obligation de se conformer aux règles suivantes :

- double veille sur canaux VHF 16 et 73 et communication avec le STM sur le canal VHF 73 (fréquence de « Dunkerque VTS ») ;
- communication en français ou en anglais ;
- obligation de rapporter à « Dunkerque VTS » toute situation d'urgence, collision, échouement, incendie ou toute situation entraînant ou risquant d'entraîner une diminution de la manoeuvrabilité du navire, ainsi que toute atteinte à l'environnement qu'ils seraient conduits à constater.

1.1. « Dunkerque VTS » demande au navire :

- son heure prévue d'arrivée (HPA) au Dyck, à la bouée E 12, sur rade Est ou au point prévu d'entrée dans le chenal ;
- son tirant d'eau ;
- les avaries éventuelles ou défauts affectant le navire et la cargaison ;
- ses notifications ISPS obligatoires éventuelles ;
- dans le cas de grand navire ou navire à fort tirant d'eau et en cas de mouillage programmé, « Dunkerque VTS » propose au navire le concours d'un pilote pour sa prise de mouillage (voir procédure n° 2).

1.2. Après analyse des données du navire et du programme des mouvements pré-établi, « Dunkerque VTS » contacte la station de pilotage et lui communique les instructions concernant le navire c'est-à-dire, entrée directe, heure prévue de passage jetée, ou mouillage à l'arrivée en attente d'instruction (pour les navires embarquant leur pilote à E12 ou sur rade, « Dunkerque VTS » après concertation avec la station de pilotage, informe le navire de l'heure, du lieu et du moyen prévus d'embarquement du pilote).

1.3. « Dunkerque VTS » contacte ensuite le navire et lui communique :

- les instructions d'entrée ou de mouillage ;
- les conditions de vent régnant sur zone ;
- le cas échéant, les anomalies de balisage ou d'aides à la navigation concernant son approche ;
- toute situation anormale justifiant de prévenir le navire.
- « Dunkerque VTS » demande au navire de contacter « Dunkerque Pilot » sur canal VHF 72, 2 heures avant l'heure prévue d'arrivée au point de pilotage (ou dans les plus brefs délais si le navire appareille d'un port situé à moins de deux heures de ralliement du point de prise du pilote).

PROCEDURES N° 2 : Mouillage en zone d'attente
--

Sauf cas exceptionnel autorisé par « Dunkerque VTS », les navires ne sont autorisés à mouiller qu'en zone d'attente du Dyck ou à proximité de la bouée E12 (ou exceptionnellement aux abords des jetées du port Est pour les navires de moins de 100 mètres ne transportant pas de matières dangereuses).

2.1. Le navire doit :

- appeler la station sur canal 72 « Dunkerque Pilot » deux heures avant l'HPA du navire à la position de prise de pilote (ou dans les plus brefs délais à l'appareillage d'un port de provenance situé à moins de deux heures de ralliement du point de prise du pilote) ;

- confirmer l'HPA de prise de pilote une heure avant d'atteindre la position d'embarquement du pilote.

2.2. « Dunkerque Pilote » informe le navire sur :

- les conditions météo en zone de mouillage ;
- le trafic éventuel et le trafic piloté sur la zone de mouillage ;
- la position des mouillages proposés ;
- la manœuvre conseillée pour arriver au point de mouillage ;
- les courants en zone de mouillage ;
- « Dunkerque Pilot » contrôle l'opération de mouillage par radar et AIS.

2.3. Le navire doit :

- lorsque le navire est mouillé, confirmer à « Dunkerque VTS » sur VHF canal 73 et à « Dunkerque Pilot » sur canal VHF 72 la position et l'heure de mouillage ;
- conserver une veille permanente sur VHF 16, 73 et 72 pendant la durée du mouillage, lorsqu'il est équipé pour effectuer au moins une triple veille et sur VHF 16 et 73 lorsque son équipement ne lui permet de n'effectuer qu'une double veille radio.

« Dunkerque VTS » et « Dunkerque Pilot » s'assurent que le navire reste à sa position de mouillage par contrôle radar.

La tenue du navire au mouillage relève toujours de la responsabilité du capitaine de navire.

PROCEDURES N° 3 : Pilotage des navires dans la zone du STM
--

3.1. Opérations d'embarquement et de débarquement des pilotes :

L'embarquement et le débarquement du ou des pilotes au point de rendez vous, fixé entre la station de pilotage et le navire piloté, ainsi que les différents moyens utilisés, relèvent de processus qualité ISO 9001-2000 mis en œuvre par la station de pilotage.

3.2. Sécurité des opérations de pilotage :

Pour des raisons de sécurité concernant l'embarquement ou le débarquement du pilote et les moyens nautiques ou aériens engagés par la station de pilotage, notamment en cas de météo défavorable, le pilote en service à la vigie pourra adapter cette procédure en concertation avec « Dunkerque VTS ».

S'il l'estime nécessaire, le pilote en service à la vigie demande à « Dunkerque VTS » la suspension des opérations de pilotage pour raison de sécurité. Si cette suspension ne génère pas de problème de sécurité supérieur à ceux identifiés par le pilote de service, « Dunkerque VTS » procède à la suspension du service de pilotage et en informe le CROSS Gris-Nez et le COM de la préfecture maritime. Les opérations de pilotage reprennent sur proposition du pilote en service à la vigie et/ou sur décision de « Dunkerque VTS ». En cas de force majeure ou en application d'éventuelles décisions des autorités administratives compétentes, toutes les possibilités de mouvements de navire(s) pourront être en mises en œuvre.

PROCEDURES N° 4 : Navire autre que ferry en entrée au port de Dunkerque

Dès leur entrée en zone du STM, les navires ont l'obligation de se conformer aux règles suivantes :

- veille et communication sur le canal VHF 73 (fréquence radio de "Dunkerque VTS") ;
- communication en français ou en anglais ;
- obligation de rapporter au centre du STM toutes situations d'urgence, collision, échouement, incendie ou toute situation entraînant ou risquant d'entraîner une diminution de la manoeuvrabilité du navire, ainsi que toute atteinte à l'environnement qu'ils seraient amenés à constater ;

Lorsque le mouvement d'entrée est lancé, tout évènement susceptible d'avoir un impact néfaste sur la bonne exécution de ce mouvement et toute anomalie d'exécution du mouvement lancé doivent être rapportés en temps réel d'une part au(x) centre(s) concerné(s) du STM (« Dunkerque VTS » et/ou « Dunkerque West ») par l'ensemble des acteurs du STM (navires compris) et à l'ensemble des acteurs concernés du STM par les centres concernés du STM .

4.1. Procédures communes (quels que soient la provenance du navire et son poste à quai de destination) :

4.1.1. Navire piloté.

Dès qu'il est piloté, le pilote à bord du navire appelle "Dunkerque VTS" pour une entrée au port Est ou « Dunkerque West » pour une entrée au port Ouest et communique :

- le tirant d'eau maximum ;
- le numéro du pilote ;
- les anomalies que le pilote aurait pu constater à bord ;
- la confirmation du nombre de remorqueurs demandés ;
- l'HPA aux jetées.
- sa demande d'utilisation de lamaners.

"Dunkerque VTS" (pour les entrées au port Est) ou « Dunkerque West » (pour les entrées au port Ouest) :

- donne son accord ou modifie l'HPA aux jetées en fonction du trafic maritime, de la disponibilité, des remorqueurs et (pour une entrée au port Est) des écluses ;
- donne les instructions au navire concernant l'attribution du poste à quai ;
- (pour une entrée au port Est) désigne l'écluse d'entrée ;
- demande confirmation de l'utilisation de lamaners.
- informe le navire sur la situation générale du trafic dans les chenaux et sur les mouvements en cours ou prévus ;
- informe le navire sur les anomalies des aides à la navigation, notamment en matière de balisage, feux et éclairages ;
- informe le navire sur la situation météo au port ;
- rappelle l'HPA du navire à la station de lamanage si la demande de service de lamanage a été confirmée, dans le cas contraire seul l'équipage du navire est autorisé à assurer l'amarrage sans recours à une assistance extérieure : si celle-ci, malgré tout, s'avère nécessaire, le service de lamanage peut être appelé à tout moment par la capitainerie.

4.1.2. Navire non piloté.

Le navire non piloté à destination de Dunkerque après s'être identifié conformément à la procédure n°1 appelle une heure avant son entrée en zone du STM, pour une entrée au port Est « Dunkerque VTS », ou pour une entrée au port Ouest « Dunkerque West », et communique :

- les déficiences éventuelles du navire ;
- son tirant d'eau maximum ;
- l'HPA aux jetées ;
- sa demande d'utilisation de lamaneurs.

Le navire doit maintenir une veille attentive sur le canal VHF 73 de « Dunkerque VTS » et « Dunkerque West » et sous le contrôle de l'opérateur de quart de la vigie concernée du STM s'accorde avec les conditions de croisement proposées par les navires pilotés.

Pour une entrée au port Est, « Dunkerque VTS », ou pour une entrée au port Ouest « Dunkerque West » :

- donne son accord ou modifie l'HPA aux jetées en fonction du trafic maritime, de la disponibilité, des remorqueurs et (pour une entrée au port Est) des écluses ;
- donne les instructions au navire concernant son poste à quai ;
- (pour une entrée au port Est) désigne l'écluse d'entrée ;
- demande confirmation de l'utilisation de lamaneurs.
- informe le navire sur la situation générale du trafic dans les chenaux et sur les mouvements en cours ou prévus ;
- informe le navire sur les anomalies des aides à la navigation, notamment en matière de balisage, feux et éclairages ;
- informe le navire sur la situation météo au port ;
- rappelle l'HPA du navire à la station de lamanage si la demande de service de lamanage a été confirmée, dans le cas contraire seul l'équipage du navire est autorisé à assurer l'amarrage sans recours à une assistance extérieure : si celle-ci, malgré tout, s'avère nécessaire, le service de lamanage peut être appelé à tout moment par la capitainerie.

4.1.3. Tous navires.

En cas d'absence de l'officier de port sur le quai lors de la manœuvre, le navire informe « Dunkerque VTS » en cas d'accostage au port Est, ou Dunkerque West en cas d'accostage au port Ouest, de son heure d'accostage et de sa position à quai.

4.2. Navire en approche par l'ouest (Zones C, E et F du STM).

Les procédures prévues au présent paragraphe sont complémentaires et s'ajoutent à celles prévues au paragraphe 4.1.

4.2.1. Navire à destination du port Ouest.

Le navire prévient « Dunkerque West » de son passage à la bouée DW 10.

« Dunkerque West » informe le navire sur l'évolution de la situation du trafic. « Dunkerque West » fixe les priorités d'entrée et de sortie en fonction du trafic et notamment des mouvements de ferries. Ces priorités peuvent, sous contrôle et sauf avis contraire de « Dunkerque West », être modifiées par les navires pilotés ou les capitaines de ferries qui s'accordent mutuellement sur leurs manœuvres respectives en tenant « Dunkerque West » informé sur VHF canal 73.

- « Dunkerque West » prévient les lamaneurs de l'arrivée imminente du navire et rappelle l'HPA du navire à la station de lamanage si la demande de service de lamanage a été confirmée, dans le cas contraire seul l'équipage du navire est autorisé à assurer l'amarrage sans recours à une assistance extérieure : si celle-ci, malgré tout, s'avère nécessaire, le service de lamanage peut être appelé à tout moment par la capitainerie.
- « Dunkerque West » suit le navire jusqu'à son amarrage à quai.

4.2.2. Navire à destination du port Est.

Le navire doit signaler son passage à la bouée DW 10 à « Dunkerque West ».

« Dunkerque West » l'informe sur l'évolution de la situation du trafic et sur les mouvements en cours ou prévus au port Ouest.

Le navire signale à « Dunkerque VTS » son passage à la bouée DW 24 et indique le bord d'accostage qu'il souhaite dans le sas.

Indépendamment de l'application de la procédure propre aux communications radio entre le navire, les haleurs et le centre du STM, « Dunkerque VTS » :

- confirme l'état de disponibilité de l'écluse au navire ;
- dispose les feux de police d'entrée de port et d'écluse ;
- informe le navire sur le trafic en cours dans l'avant-port et à proximité des jetées ;
- informe le service de halage de l'arrivée imminente du navire en précisant le bord à quai dans l'écluse ;
- rappelle l'HPA du navire à la station de lamanage si la demande de service de lamanage a été confirmée, dans le cas contraire seul l'équipage du navire est autorisé à assurer l'amarrage sans recours à une assistance extérieure : si celle-ci, malgré tout, s'avère nécessaire, le service de lamanage peut être appelé à tout moment par la capitainerie ;
- informe le navire sur le trafic en cours en amont de l'écluse, lorsqu'il autorise le navire à sortir de l'écluse ;
- « Dunkerque VTS » suit le navire jusqu'à son amarrage à quai.

4.3. Navire en approche par l'Est (Zones G du STM).

Les procédures prévues au présent paragraphe sont complémentaires et s'ajoutent à celles prévues au paragraphe 4.1.

4.3.1. Navire à destination du port Est.

Indépendamment de l'application de la procédure propre aux communications radio entre le navire, les haleurs et le centre du STM, « Dunkerque VTS » :

- confirme l'état de disponibilité de l'écluse au navire en précisant le bord d'accostage ;
- dispose les feux de police d'entrée de port et d'écluse ;
- informe le navire sur le trafic en cours dans l'avant-port et à proximité des jetées ;
- informe le service de halage de l'arrivée imminente du navire en précisant le bord à quai dans l'écluse ;
- rappelle l'HPA du navire à la station de lamanage si la demande de service de lamanage a été confirmée, dans le cas contraire seul l'équipage du navire est autorisé à assurer l'amarrage sans recours à une assistance extérieure : si celle-ci, malgré tout, s'avère nécessaire, le service de lamanage peut être appelé à tout moment par la capitainerie ;
- informe le navire sur le trafic en cours en amont de l'écluse, lorsqu'il autorise le navire à sortir de l'écluse ;
- « Dunkerque VTS » suit le navire jusqu'à son amarrage à quai.

4.3.2. *Navire à destination du port Ouest.*

- « Dunkerque VTS » suit le navire depuis son entrée dans la zone du STM portuaire de Dunkerque jusqu'à son signalement à la hauteur de la position cartographiée de la bouée DW 24 ;
- Le navire signale sa position à « Dunkerque VTS » et « Dunkerque West » à son arrivée à la hauteur de la position cartographiée de cette bouée ;
- « Dunkerque VTS » et « Dunkerque West » en accusent réception ;
- « Dunkerque West » prend à ce stade, le relais de « Dunkerque VTS » pour le suivi du navire jusqu'à son amarrage au port Ouest.

PROCEDURES N° 5 : Navire autre que ferry en sortie du port de Dunkerque
--

Tant qu'ils naviguent dans la zone du STM de Dunkerque, les navires ont l'obligation de se conformer aux règles suivantes :

- veille et communication sur le canal VHF 73 (fréquence radio de "Dunkerque VTS" et de « Dunkerque West ») ;
- communication en français ou en anglais ;
- obligation de rapporter au centre du STM toutes situations d'urgence, collision, échouement, incendie ou toute situation entraînant ou risquant d'entraîner une diminution de la manoeuvrabilité du navire, ainsi que toute atteinte à l'environnement qu'ils seraient amenés à constater ;

Lorsque le mouvement d'entrée est lancé, tout évènement susceptible d'avoir un impact néfaste sur la bonne exécution de ce mouvement et toute anomalie d'exécution du mouvement lancé doivent être rapportés en temps réel d'une part au(x) centre(s) concerné(s) du STM (« Dunkerque VTS » et/ou « Dunkerque West ») par l'ensemble des acteurs du STM (navires compris) et à l'ensemble des acteurs concernés du STM par les centres concernés du STM.

5.1. Procédures communes (quels que soient le poste à quai de provenance du navire et sa destination) :

5.1.1. Navire piloté.

Dès que le navire est paré à appareiller, le pilote appelle "Dunkerque VTS" et transmet :

- le numéro du pilote ;
- le tirant d'eau maximum.

"Dunkerque VTS" pour les navires en partance du port Est et « Dunkerque West » pour les navires en partance du port Ouest:

- accuse réception ;
- informe la station de lamanage de l'imminence de l'appareillage du navire si la demande de service de lamanage a été confirmée et dans le cas contraire s'assure que l'équipage du navire est en mesure d'assurer le largage des aussières sans recours à une assistance extérieure (en cas d'assistance extérieure nécessaire la station de lamanage en est informée) ;
- renseigne le navire sur les retards ou indisponibilités de ses remorqueurs ;
- informe le navire sur les conditions météo dans la zone du STM ;
- donne l'autorisation d'appareillage ;

- (pour les navires en partance du port Est) désigne l'écluse ;
- informe le navire sur les anomalies des aides à la navigation, notamment en matière de balisage, feux et éclairages ou en cas de déficience récente pas encore formellement signalée dans un avis aux usagers ou aux navigateurs ;
- informe le navire sur la situation du trafic portuaire et dans la zone du STM de Dunkerque ;
- communique les instructions éventuelles pour le débarquement du pilote en liaison avec la station de pilotage.

Le navire informe "Dunkerque VTS" pour les navires en partance du port Est et « Dunkerque West » pour les navires en partance du port Ouest, du débarquement du pilote et la vigie concernée de la capitainerie suit le navire jusqu'à sa sortie de la zone du STM portuaire de Dunkerque.

5.1.2. *Navire non piloté.*

Dès que le navire est paré à appareiller, le capitaine appelle « Dunkerque VTS » s'il appareille du port Est, ou « Dunkerque West » s'il appareille du port Ouest et transmet son tirant d'eau maximum.

Le navire doit maintenir une veille attentive sur le canal VHF 73 de « Dunkerque VTS » et « Dunkerque West » et sous le contrôle de l'opérateur de quart de la vigie concernée du STM s'accorde avec les conditions de croisement proposées par les navires pilotés.

"Dunkerque VTS" pour les navires en partance du port Est et « Dunkerque West » pour les navires en partance du port Ouest :

- accuse réception ;
- informe le navire sur les conditions météorologiques dans la zone du STM ;
- donne l'autorisation d'appareillage ;
- (pour les navires en partance du port Est) désigne l'écluse ;
- informe le navire sur les anomalies des aides à la navigation, notamment en matière de balisage, feux et éclairages ou en cas de déficience récente pas encore formellement signalée dans un avis aux usagers et aux navigateurs ;
- informe le navire sur la situation du trafic portuaire et dans la zone du STM de Dunkerque ;
- suit le navire jusqu'à sa sortie de la zone du STM portuaire de Dunkerque.

5.2. **Navire appareillant du port Est.**

Les procédures prévues au présent paragraphe sont complémentaires et s'ajoutent à celles prévues au paragraphe 5.1.

Avant d'appareiller, le navire communique le bord d'accostage souhaité dans l'écluse.

Indépendamment de l'application de la procédure propre aux communications radio entre le navire, les haleurs et le centre du STM, « Dunkerque VTS » :

- confirme l'état de disponibilité de l'écluse au navire en précisant le bord d'accostage ;
- informe le service de halage du Grand Port Maritime de Dunkerque de l'arrivée imminente du navire dans l'écluse en précisant le bord d'accostage ;
- fait disposer les feux de police d'entrée dans l'écluse et autorise le navire à y entrer ;
- une fois les conditions de mouvement de sortie de l'écluse requises remplies, « Dunkerque VTS » fait disposer les feux de police de sortie et donne l'autorisation de sortie d'écluse au navire ;

- informe le navire sur la situation générale du trafic aux approches des jetées, et sur les mouvements en cours.

PROCEDURES N° 6 : Ferry en entrée au port de Dunkerque

Dès leur entrée en zone du STM, les navires ont l'obligation de se conformer aux règles suivantes :

- veille et communication sur le canal VHF 73 (fréquence de « Dunkerque VTS » et de « Dunkerque West ») ;
- communication en français ou en anglais ;
- obligation de rapporter à « Dunkerque VTS » ou à « Dunkerque West » toutes situations d'urgence, collision, échouement, incendie, ou toute situation entraînant ou risquant d'entraîner une diminution de la manœuvrabilité du navire, ainsi que toute atteinte à l'environnement qu'ils seraient amenés à constater.

Lorsque le mouvement d'entrée est lancé, tout évènement susceptible d'avoir un impact néfaste sur la bonne exécution de ce mouvement et toute anomalie d'exécution du mouvement lancé doivent être rapportés en temps réel d'une part au(x) centre(s) concerné(s) du STM (« Dunkerque VTS » et/ou « Dunkerque West ») par l'ensemble des acteurs du STM (navires compris) et à l'ensemble des acteurs concernés du STM par les centres concernés du STM.

6.1. Ferry en entrée au port Ouest en approche par l'Ouest (zones C et E).

Le navire :

- appelle « Dunkerque West » dès que possible avant son entrée en zone du STM ;
- communique son ETA aux jetées, le numéro de licence du capitaine, le nombre de membres d'équipage ;
- si le capitaine du ferry n'est pas titulaire d'une licence de capitaine pilote, il communique ses intentions pour la prise du pilote ;
- communique le cas échéant les anomalies affectant le navire, sa cargaison ou ses passagers ;
- confirme sa commande éventuelle de remorqueurs.

« Dunkerque West » :

- accuse réception ;
- informe sur demande le navire sur la situation météorologique du port Ouest ;
- si le capitaine n'est pas titulaire d'une licence de capitaine pilote, donne au ferry en coordination avec la station de pilotage, les instructions nécessaires à la prise de pilote (position de prise de pilote, modalités d'embarquement du pilote en fonction de son mode de transfert).

Le navire :

- appelle « Dunkerque West » pour se signaler dix (10) minutes avant son passage entre les jetées ;
- maintient une veille attentive sur canal VHF 73 de « Dunkerque West » et sous le contrôle de l'opérateur de quart de la vigie concernée du STM s'accorde avec les conditions de croisement proposées par les navires pilotés.

« Dunkerque West » :

- informe le navire sur la situation du trafic dans le chenal ;

- confirme la situation météo.
- donne les instructions d'entrée ;
- confirme les mouvements en cours ou prévus ;
- fixe les priorités d'entrée et de sortie en fonction du trafic ;
- informe la station de lamanage de l'arrivée imminente du navire en précisant au besoin le poste à quai ;
- suit le navire jusqu'à son amarrage.

Ces priorités, peuvent, sous contrôle et sauf avis contraire de « Dunkerque West » être modifiées par les navires en manœuvre assistés de leur pilote ou les capitaines de ferries qui s'accordent mutuellement sur leurs manœuvres respectives.

Le navire :

- informe « Dunkerque West » lorsqu'il est amarré en sécurité.

6.2. Ferry en entrée au port Est en approche par l'Ouest (zones C, E et F).

Les procédures 4.1 (navire piloté) et 4.2.2 (navire à destination du port Est) sont à appliquer.

PROCEDURES N° 7 : Ferry en sortie du port de Dunkerque
--

Tant qu'ils naviguent dans la zone du STM de Dunkerque, les navires ont l'obligation de se conformer aux règles suivantes :

- veille et communication sur le canal VHF 73 (fréquence radio de "Dunkerque VTS" et de « Dunkerque West ») ;
- communication en français ou en anglais ;
- obligation de rapporter au centre du STM toutes situations d'urgence, collision, échouement, incendie ou toute situation entraînant ou risquant d'entraîner une diminution de la manoeuvrabilité du navire, ainsi que toute atteinte à l'environnement qu'ils seraient amenés à constater.

Lorsque le mouvement d'entrée est lancé, tout évènement susceptible d'avoir un impact néfaste sur la bonne exécution de ce mouvement et toute anomalie d'exécution du mouvement lancé doivent être rapportés en temps réel d'une part au(x) centre(s) concerné(s) du STM (« Dunkerque VTS » et/ou « Dunkerque West ») par l'ensemble des acteurs du STM (navires compris) et à l'ensemble des acteurs concernés du STM par les centres concernés du STM.

7.1. Ferry appareillant du port Ouest à destination de l'Ouest (zones E et C)

Le navire :

- prévient « Dunkerque West » de son intention de sortie dix (10) minutes avant l'ETD ;
- communique le numéro de licence du capitaine ainsi que le nombre de membres d'équipage ;

« Dunkerque West » :

- accuse réception ;
- informe le navire sur la situation des mouvements en cours ou prévus au port Ouest ;
- donne ses prévisions de trafic.

Dès qu'il est paré à appareiller, le navire :

- demande les instructions de sortie à « Dunkerque West » ;

« Dunkerque West » :

- donne les instructions de sortie, y compris pour le débarquement du pilote lorsque le capitaine du navire ne dispose pas de licence de capitaine pilote.

Le navire :

- informe « Dunkerque West » dès qu'il a appareillé.

« Dunkerque West » :

- informe le navire sur la situation du trafic.

Le navire :

- maintient une veille attentive sur le canal VHF 73 de « Dunkerque West » et sous le contrôle de l'opérateur de quart de la vigie concernée du STM s'accorde avec les conditions de croisement proposées par les navires pilotées.
- « Dunkerque West » :
- suit le navire jusqu'à sa sortie du STM portuaire de Dunkerque.

7.2. Ferry appareillant du port Est à destination de l'Ouest (zones F, E et C).

Les procédures 5.1.1 (navire piloté) et 5.2 (navire appareillant du port Est) sont à appliquer.

PROCEDURES N° 8 : Mouvements de transit par le STM côtier de Dunkerque sans escale à Dunkerque

Les dispositions prévues par les procédures n°8 sont complémentaires et s'ajoutent à celles prévues aux procédures n°1 à 3 et 9 à 10.

La programmation ou l'absence de programmation d'escale au port de Dunkerque ne donne au navire qui souhaite transiter par les chenaux côtiers du STM portuaire de Dunkerque aucune priorité particulière et aucune dérogation particulière aux arrêtés du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord relatifs à la navigation des navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes aux abords des côtes françaises.

Les transits autorisés dans les chenaux côtiers du STM portuaire de Dunkerque doivent s'insérer le plus harmonieusement possible dans les mouvements d'entrée et de sortie du port de Dunkerque.

Tout navire de commerce ou soumis à obligation de pilotage qui souhaite transiter par les chenaux portuaires servant de chenaux côtiers sans faire escale au port de Dunkerque doit contacter « Dunkerque VTS » sur VHF canal 73 au minimum deux heures avant d'entrer en zone du STM ou au plus tard au départ du port précédent lorsque celui-ci est situé à moins de deux heures de la zone du STM.

« Dunkerque VTS » et/ou « Dunkerque West » interroge tout navire de commerce ou soumis à obligation de pilotage transitant dans les chenaux côtiers du STM et non objet d'une demande d'escale sur ses intentions (destination, route de transit envisagées) et sur les marchandises qu'il transporte. Il l'invite à exprimer ses éventuels besoins de pilote ou de toute autre assistance.

Dès leur entrée en zone de compétence du STM et pendant tout leur transit dans cette zone, les navires ont l'obligation de se conformer aux règles suivantes :

- veille et communication sur le canal VHF 73 (fréquence radio de "Dunkerque VTS") ;
- communication en français ou en anglais ;

- obligation de rapporter au centre du STM toutes situations d'urgence, collision, échouement, incendie ou toute situation entraînant ou risquant d'entraîner une diminution de la manoeuvrabilité du navire, ainsi que toute atteinte à l'environnement qu'ils seraient amenés à constater.

Lorsque le mouvement de transit est lancé, tout évènement susceptible d'avoir un impact néfaste sur la bonne exécution de ce mouvement et toute anomalie d'exécution du mouvement lancé doivent être rapportés en temps réel d'une part au(x) centre(s) concerné(s) du STM (« Dunkerque VTS » et/ou « Dunkerque West ») par l'ensemble des acteurs du STM (navires compris) et à l'ensemble des acteurs concernés du STM par les centres concernés du STM.

« Dunkerque VTS » et « Dunkerque West » maintiennent une veille toute particulièrement attentive sur les navires de commerce en transit dans les chenaux côtiers du STM portuaire et qui ne font pas l'objet d'une demande d'escale. Ils leur communiquent les instructions nécessaires au respect de la réglementation de la navigation en vigueur dans la zone du STM, les informent sur la situation du trafic maritime dans la zone du STM et sur les mouvements en cours intéressant leur route et leur communique les consignes générales, afin qu'ils s'insèrent au mieux au sein des mouvements portuaires programmés.

8.1. Transit des navires d'Est en Ouest :

8.1.1. Navires pilotés.

« Dunkerque VTS » demande au navire :

- son heure prévue d'arrivée à la bouée E 12, sur rade Est ou au point prévu d'entrée dans le chenal ;
- son tirant d'eau ;
- les avaries éventuelles ou défauts affectant le navire et la cargaison ;
- ses notifications ISPS obligatoires éventuelles ;

Après analyse des données du navire et du programme des mouvements pré-établi, « Dunkerque VTS » contacte la station de pilotage et lui communique les instructions concernant le navire, Dunkerque VTS » après concertation avec la station de pilotage, informe le navire de l'heure, du lieu et du moyen prévus d'embarquement du pilote).

« Dunkerque VTS » contacte ensuite le navire et lui communique :

- les instructions de transit dans les zones G, F, E, C et B ;
- les conditions météorologiques régnant sur zone ;
- le cas échéant, les anomalies de balisage ou d'aides à la navigation concernant son transit ;
- toute situation anormale justifiant de prévenir le navire ;
- « Dunkerque VTS » demande au navire de contacter « Dunkerque Pilot » sur canal VHF 72, deux heures avant l'heure prévue d'arrivée au point de prise du pilote (ou dans les plus brefs délais si le navire appareille d'un port situé à moins de deux heures de ralliement du point de prise du pilote).

Dès que le pilote est à arrivé en passerelle, il appelle "Dunkerque VTS" et transmet :

- le numéro du pilote ;
- le tirant d'eau maximum.

"Dunkerque VTS" :

- accuse réception ;
- informe le navire sur les conditions météorologiques dans la zone du STM ;

- informe le navire sur les anomalies des aides à la navigation, notamment en matière de balisage, feux et éclairages ou en cas de déficience récente pas encore formellement signalée dans un avis aux usagers ou aux navigateurs ;
- informe le navire sur la situation du trafic portuaire et dans la zone du STM de Dunkerque ;
- communique les instructions éventuelles pour le débarquement du pilote en liaison avec la station de pilotage ;
- prévient « Dunkerque West » des conditions du transit du navire ;
- suit le navire jusqu'à son signalement à la hauteur de la position cartographiée de la bouée DW 24.

Le navire :

- signale sa position à « Dunkerque VTS » et « Dunkerque West » à son arrivée à la hauteur de la position cartographiée de cette bouée.

« Dunkerque VTS » et « Dunkerque West » :

- en accusent réception.

« Dunkerque West » :

- prend à ce stand le relai de « Dunkerque VTS » pour le suivi du navire jusqu'à sa sortie de la zone du STM portuaire de Dunkerque.

Le navire :

- signale à « Dunkerque West » le débarquement de son pilote et sa sortie de la zone du STM portuaire de Dunkerque.

8.1.2. **Navires non pilotés.**

Les procédures appliquées pour les navires non pilotés sont celles du paragraphe 8.1.1. , sauf celles ayant trait au pilotage ou au pilote.

8.2. **Transit des navires d'Ouest en Est :**

8.2.1. **Navires pilotés.**

« Dunkerque West » demande au navire :

- son heure prévue d'arrivée au Dyck ;
- son tirant d'eau ;
- les avaries éventuelles ou défauts affectant le navire et la cargaison ;
- ses notifications ISPS obligatoires éventuelles ;

Après analyse des données du navire et du programme des mouvements pré-établi, « Dunkerque West » contacte la station de pilotage et lui communique les instructions concernant le navire, Dunkerque West » après concertation avec la station de pilotage, informe le navire de l'heure, du lieu et du moyen prévus d'embarquement du pilote).

« Dunkerque West » contacte ensuite le navire et lui communique :

- les instructions de transit dans les zones B, C, E, F et G ;
- les conditions météorologiques régnant sur zone ;
- le cas échéant, les anomalies de balisage ou d'aides à la navigation concernant son transit ;
- toute situation anormale justifiant de prévenir le navire ;
- « Dunkerque West » demande au navire de contacter « Dunkerque Pilot » sur canal VHF 72, deux heures avant l'heure prévue d'arrivée au point de prise du pilote (ou dans les plus

brefs délais si le navire appareille d'un port situé à moins de deux heures de ralliement du point de prise du pilote).

Dès que le pilote est arrivé en passerelle, il appelle "Dunkerque West" et transmet :

- le numéro du pilote ;
- le tirant d'eau maximum.

"Dunkerque West" :

- accuse réception ;
- informe le navire sur les conditions météorologiques dans la zone du STM ;
- informe le navire sur les anomalies des aides à la navigation, notamment en matière de balisage, feux et éclairages ou en cas de déficience récente pas encore formellement signalée dans un avis aux usagers ou aux navigateurs ;
- informe le navire sur la situation du trafic portuaire et dans la zone du STM de Dunkerque ;
- communique les instructions éventuelles pour le débarquement du pilote en liaison avec la station de pilotage ;
- « Dunkerque VTS » prévient « Dunkerque VTS » des conditions du transit du navire.

« Dunkerque West » suit le navire jusqu'à son signallement à la hauteur de la position cartographiée de la bouée DW 24.

Le navire signale sa position :

- à « Dunkerque West » à la hauteur de la position cartographiée de la bouée DW10 ;
- à « Dunkerque West » et à « Dunkerque VTS » à son arrivée à la hauteur de la position cartographiée de la bouée DW24.

« Dunkerque West » et « Dunkerque VTS » en accusent réception. « Dunkerque VTS » prend à ce stand le relai de « Dunkerque West » pour le suivi du navire jusqu'à sa sortie de la zone du STM portuaire de Dunkerque.

Le navire signale à « Dunkerque VTS » le débarquement de son pilote et sa sortie de la zone du STM portuaire de Dunkerque.

8.2.2. Navires non pilotés.

Les procédures appliquées pour les navires non pilotés sont celles du paragraphe 8.2.1. , sauf celles ayant trait au pilotage ou au pilote.

PROCEDURES N° 9 : Mouvement par mauvaise visibilité
--

Lorsque la visibilité est inférieure à 500 mètres :

« Dunkerque VTS » :

- en informe les navires qui pénètrent dans la zone du STM du port de Dunkerque ;
- les navires dit « d'étales », c'est-à-dire qui ne peuvent par bonnes conditions de visibilité faire mouvement de sortie ou d'entrée au port qu'aux étales de courant en raison de leur tirant d'eau ou de leurs dimensions (en application du règlement particulier de police portuaire ou des instructions permanentes du commandant du port), ne peuvent entrer ou sortir du port, sauf circonstances exceptionnelles* ou décisions des autorités administratives compétentes (ex : mise en œuvre d'une procédure d'accueil de navire en difficulté dans un lieu de refuge ou mise en œuvre d'une procédure de secours à naufragés de grande ampleur).

Toutefois, lorsque la baisse de visibilité intervient quand le mouvement est commencé, ou s'il y a une incertitude sur les conditions de visibilité à l'heure de passage prévue aux jetées, « Dunkerque VTS » en accord avec le pilote et le commandant du navire peut autoriser le chenalage jusqu'à une zone possible de retournement.

Dans ce cas et sur demande du pilote ou du capitaine du navire, « Dunkerque VTS » et/ou « Dunkerque West » :

- informent régulièrement le navire de l'évolution de la visibilité et de la situation du trafic ;
- restent au service du pilote et du capitaine du navire pour diffuser les informations qu'ils jugeraient nécessaires à la sécurité de la manœuvre du navire.

« Dunkerque VTS » et/ou « Dunkerque West » peuvent sur demande du pilote ou du capitaine du navire, lui indiquer à tout moment sa position, ainsi que la situation détaillée du trafic, les routes, positions et vitesses des navires qu'ils vont croiser.

Le pilote du navire, ou le capitaine du navire lorsque le navire n'est pas piloté, doivent immédiatement rapporter à « Dunkerque VTS » et/ou à « Dunkerque West » toute indisponibilité du ou des radars du navire.

PROCEDURES N° 10 : Détection d'une situation nautique anormale

Au sens des présentes procédures, il faut entendre par situation nautique anormale, tout événement susceptible d'altérer la sécurité de la navigation et/ou de porter atteinte à l'environnement, à la sûreté maritime et/ou portuaire.

Les dispositions qui relèvent des présentes procédures ne dispensent pas les acteurs du STM portuaire de Dunkerque de respecter les autres dispositions prévues par les dispositifs ORSEC Maritime, départemental et zonal et leurs documents d'interface respectifs, en particulier les documents relevant de l'accueil de navires en difficulté dans un port ou une zone refuge et ceux qui concernent le sauvetage maritime de grande ampleur.

Les dispositions qui relèvent des présentes procédures ne dispensent pas non plus les acteurs du STM portuaire de Dunkerque de respecter les dispositions réglementaires, consignes et ordres établies par les autorités compétentes en matière de sûreté maritime et/ou portuaire.

Lorsqu'une situation nautique anormale est détectée par « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » ou leur est rapportée par un tiers, sauf disposition expresse contraire qui lui aurait été préalablement communiquée par l'autorité maritime compétente, « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » relaient aussitôt l'information auprès des navires présents dans la zone concernée.

En présence d'un navire dont le comportement est jugé contraire aux bons usages maritimes ou aux règles en vigueur (route erratique, navire chassant sur son mouillage ...), « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » après analyse de la situation et en collaboration avec le pilote de la vigie prennent les mesures adaptées :

10.1. Route anormale risquant d'entraîner un échouement.

« Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » :

- contactent le navire ;
- avertissent le navire des dangers encourus s'il maintient sa position, son cap ou sa vitesse ;
- conseillent en totale collaboration avec le pilotage une route et/ou une vitesse adaptée(s) pour revenir à une situation normale.

En cas d'impossibilité d'établir un contact avec le navire, « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » demandent au CROSS Gris-Nez ou à tout navire de l'Etat en mission sur les plans d'eau de la zone de compétence du STM d'effectuer les relais radio nécessaires.

Si malgré la prise de contact avec le navire, le danger persiste à l'extérieur des limites administratives du port, « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » en alertent **par téléphone** le CROSS Gris-Nez et le centre des opérations maritimes de la préfecture maritime.

Si malgré la prise de contact avec le navire, le danger persiste à l'intérieur des limites administratives du port, « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » en alertent par téléphone le CROSS Gris-Nez et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

10.2. **Navire non identifié.**

En cas d'impossibilité d'établir un contact radio avec le navire, « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » avertissent :

- les navires à proximité qui peuvent l'aider à identifier le navire ;
- **par liaison filaire** le CROSS Gris-Nez, le centre des opérations maritimes de la préfecture maritime et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire en cas de dégradation de la situation portant atteinte à la sécurité ou à la sûreté maritime et/ou portuaire.

10.3. **Mauvaise tenue au mouillage.**

En cas de mauvaise tenue au mouillage révélée par la surveillance radar, « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » :

- alertent le navire sur cette situation ;
- contactent le pilote de vigie qui donne les instructions et/ou recommandations nécessaires au navire.

En cas de dégradation de la situation, si le navire ne tient pas au mouillage et semble dériver vers la côte, les bancs ou un ou plusieurs autre(s) navire(s) au mouillage, « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » alertent :

- le(s) navire(s) risquant d'être mis en cause ;
- le CROSS Gris-Nez ;
- le centre des opérations maritimes de la préfecture maritime.

Dans cette hypothèse, « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » demeurent au service du CROSS, de l'autorité maritime et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pour concourir dans le cadre des dispositifs ORSEC arrêtés à la réponse de sécurité civile que la situation nécessite.

10.4. **Echouement ou évènement de mer.**

En cas de constatation d'échouement, à l'extérieur des jetées du port par l'un des acteurs du STM portuaire :

- « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » et le CROSS Gris Nez doivent être immédiatement alertés ;

- les autres acteurs du STM portuaire sont alertés par « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » et le CROSS Gris-Nez ;
- le centre des opérations maritimes de la préfecture maritime doit être systématiquement alerté par le CROSS Gris-Nez des échouements qui lui sont signalés.

Lorsque l'échouement ou l'évènement de mer est constaté à l'intérieur du port, « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » sont immédiatement alertés et en informent l'autorité investie du pouvoir de police portuaire selon les modalités qu'elle retient.

PROCEDURES N° 11 Déficiences ISPS – navire en entrée

Quels que soient les éléments de procédures mentionnés dans la présente fiche, les dispositions de cette fiche de procédure ne soustraient pas l'ensemble des acteurs du STM portuaire du port de Dunkerque aux dispositions réglementaires, consignes et ordres données par le préfet maritime, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et/ou le préfet du Nord dans les domaines relevant de leur responsabilité en matière de sûreté maritime et/ou portuaire. Ces dispositions peuvent relever de mesures de diffusion plus ou moins restrictives et n'ont pas vocation à être toutes mentionnées dans la présente annexe.

Préalablement à leur entrée, les navires soumis au code ISPS ont obligation de fournir à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire une « Notification préalable ISPS » (sauf navires exemptés en vertu de la réglementation en vigueur).

La conformité du navire aux prescriptions de sûreté en vigueur et donc son autorisation d'entrer est symbolisée dans le logiciel de gestion des escales par le « Cachet ISPS » vert.

En cas de non réception de notification préalable le « Cachet ISPS » est rouge. Dans ce cas, « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » demandent au navire de lui faire parvenir cette notification et diffère son entrée en attente de la réception du document. « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » informe de la situation le centre des opérations maritimes de Cherbourg et demande au navire de mouiller en zone d'attente ou à proximité de la bouée E12.

Après réception de la notification par « Dunkerque VTS » différents cas peuvent se présenter :

11.1. Le navire ne possède pas de plan de sûreté.

« Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » demande au navire de remplir la déclaration complémentaire (DoS – « Declaration Of Security »). Dès réception, elle est transmise à la délégation à la mer et au littoral du Nord et au centre de sécurité des navires de Dunkerque et, sauf consigne expresse particulière contraire du centre des opérations maritimes de la préfecture maritime, l'entrée du navire est autorisée après avis du centre de sécurité des navires de Dunkerque et instructions du commandant de service de la capitainerie.

11.2. Le niveau de sûreté du navire est différent du niveau de sûreté de l'installation portuaire.

L'agent de sûreté de l'installation portuaire et le commandant de service sont alertés. La procédure de déclaration de sûreté (DoS) est alors appliquée. L'entrée du navire est autorisée sur instructions du commandant de service.

11.3. Le navire ne dispose pas de moyens de communication pour faire parvenir sa notification.

« Dunkerque VTS » prévient l'agent consignataire du navire qui prend ses dispositions auprès de l'armateur ou de l'agent du port de provenance et transmet lui-même la notification.

DESTINATAIRES :

- Monsieur le préfet de région Nord – Pas-de-Calais, préfet du Nord
- Monsieur le préfet de zone de défense et de sécurité Nord
- Monsieur le président du conseil général du Nord (autorité portuaire du port de Gravelines)
- Monsieur le maire Bray-Dunes
- Monsieur le maire de Zuydcoote
- Monsieur le maire de Leffrinckoucke
- Monsieur le maire de Dunkerque
- Monsieur le maire de Saint Pol-sur-Mer
- Monsieur le maire de Mardyck
- Monsieur le maire de Loon-Plage
- Monsieur le maire de Gravelines
- Monsieur le maire de Grand-Fort-Philippe
- Monsieur le maire de Petit-Fort-Philippe
- Monsieur le vice-amiral d'escadre, commandant la zone et l'arrondissement maritime de la Manche et de la mer du Nord
- Monsieur le président du directoire du Grand Port Maritime de Dunkerque
- Monsieur le directeur interrégional de la mer Manche Est – mer du Nord
- Monsieur le directeur interrégional des douanes de Lille
- Monsieur le directeur régional des gardes côtes des douanes de Manche mer du Nord
- Monsieur le directeur de la police aux frontières de la zone de défense et de sécurité Nord
- Monsieur le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Nord Pas-de-Calais
- Monsieur le général de corps d'armée commandant de la région de gendarmerie Nord – Pas-de-Calais
- Monsieur l'ingénieur général, directeur du service hydrographique et océanographique de la Marine
- Monsieur le directeur départemental des territoires et de la mer du Nord
- Monsieur le délégué à la mer et au littoral du Nord
- Monsieur le commandant du port du Grand Port Maritime de Dunkerque
- Monsieur le président de la station de pilotage portuaire de Dunkerque
- Monsieur le président de la station de pilotage hauturier de Manche mer du Nord à Dunkerque
- Monsieur le directeur départemental de la protection des populations du Nord
- Monsieur le directeur départemental de la protection de la cohésion sociale du Nord
- Monsieur le colonel, commandant le groupement de gendarmerie maritime de la Manche et de la mer du Nord
- Monsieur le colonel commandant le groupement de gendarmerie départementale du Nord
- Monsieur le capitaine de vaisseau, commandant la marine à Dunkerque
- Monsieur le chef du service des phares et balises de Dunkerque
- Monsieur le directeur du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de Gris-Nez
- Monsieur le directeur du centre opérationnel des douanes de Rouen
- Monsieur le chef d'escadron, commandant de la compagnie de gendarmerie maritime du Havre
- Monsieur le chef de poste du sémaphore de Dunkerque

COPIES :

- Monsieur le secrétaire général de la mer
- Madame la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer)

- Madame la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (Direction des Affaires Maritimes)
- Monsieur le vice-amiral d'escadre, préfet maritime de l'Atlantique
- Monsieur le vice-amiral d'escadre, préfet maritime de la Méditerranée
- Monsieur le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Dunkerque
- Monsieur le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Saint-Omer
- Monsieur le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Boulogne-sur-Mer
- Monsieur le procureur de la République près le tribunal de grande instance du Havre
- Monsieur le directeur départemental des territoires et de la mer du Pas-de-Calais
- Monsieur le délégué à la mer et au littoral du Pas-de-Calais
- Monsieur le capitaine de frégate, chef de l'antenne de la force d'action navale à Cherbourg
- Monsieur le capitaine de frégate, chef de la FOSIT de Cherbourg
- Monsieur le capitaine de corvette, commandant le groupe de plongeurs démineurs de la Manche
- Monsieur le délégué départemental de la société nationale de sauvetage en mer du Nord
- Monsieur le capitaine de vaisseau, président de la grande commission nautique
- Monsieur l'ingénieur en chef, secrétaire de la grande commission nautique
- Monsieur le président du conseil supérieur de la navigation de plaisance
- Monsieur le président de la fédération française de voile
- Monsieur le président de la fédération française de ski nautique
- Monsieur le président de la fédération française de vol à voile
- Monsieur le président de la fédération française de motonautisme
- Monsieur le président du Yacht club de France
- Monsieur le directeur général de la société « *Les Abeilles* » au Havre
- Monsieur le capitaine du remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage « *Abeille-Languedoc* »
- Monsieur le capitaine du remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage « *Abeille-Liberté* »
- Monsieur le directeur d'agence de la société « Chambon » à Calais
- Monsieur le directeur général de la société « Boluda » à Dunkerque
- Monsieur le directeur général de l'agence de la société « LD Lines » à Dunkerque
- Monsieur le directeur de l'agence de la société « DFDS » à Dunkerque
- Monsieur le capitaine de vaisseau, directeur du CEPPOL
- Division OPL
- Division AEM (ADJ/AEM - CDIV - ENERG RESMAR1 - OPLN1)
- ARCHIVES (AEM 1333 – chrono)