

PRÉFECTURE MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

Cherbourg-en-Cotentin, le 30 avril 2020
N° 18/2020/PREMAR MANCHE/AEM/NP



PRÉFECTURE MARITIME DE LA
MANCHE ET DE LA MER DU NORD

Division « action de l'État en mer »

Bureau « Domianialité – Énergies Marines »

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

portant réglementation de la circulation des navires et des activités nautiques aux abords du Grand Port Maritime de Dunkerque.

- P. JOINTES : a) annexe I – Cartographie ;
b) annexe II – règlement d'exploitation du service de trafic maritime du grand port maritime de Dunkerque.
- T. ABROGE : a) arrêté préfectoral n° 44/2014 du 21 juillet 2014 portant réglementation de la circulation des navires et des activités nautiques aux abords du grand port maritime de Dunkerque.

-

Le vice-amiral d'escadre Philippe Dutrieux
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 6 juillet 1977 ;
- le code des transports ;
- le code pénal ;
- le code de la défense ;
- le code de l'environnement ;
- le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 modifié sur l'organisation de l'action de l'État en mer ;
- le décret n° 2008-1038 du 9 octobre 2008 instituant le grand port maritime de Dunkerque ;
- l'arrêté du préfet du Nord du 8 novembre 1988 définissant les limites administratives du port de Dunkerque côté mer ;
- l'arrêté interpréfectoral n° 2002/99 du 18 octobre 2002 du préfet maritime de l'Atlantique, et n° 2002/58 du 11 décembre 2002 du préfet maritime de la manche et de la mer du Nord, modifié, 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 marines accidentelles.

Arrête

Titre I^{er}

Délimitation géographique de la zone du service de trafic portuaire du port de Dunkerque et de ses différentes zones internes

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.

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 lignes droites reliant les positions suivantes :

ZONE STM (A)			
Points	Coordonnées géographiques		Observations
A1	51° 00,60' N	002° 07,10' E	
A2	51° 01,90' N	002° 07,10' E	
A3	51° 01,90' N	001° 57,20' E	
A4	51° 01,64' N	001° 50,44' E	
A5	51° 01,00' N	001° 48,53' E	position marquée par la bouée RCA
A6	51° 01,00' N	001° 45,84' E	
A7	50° 59,95' N	001° 44,10' E	
A8	51° 00,95' N	001° 42,32' E	
A9	51° 04,90' N	001° 48,10' E	
A10	51° 05,40' N	001° 50,40' E	
A11	51° 09,90' N	002° 09,90' E	
A12	51° 04,70' N	002° 22,30' E	
A13	51° 04,50' N	002° 23,40' E	
A14	51° 05,30' N	002° 28,10' E	
A15	51° 07,90' N	002° 30,50' E	
A16	51° 07,10' N	002° 31,20' E	
A17	51° 06,40' N	002° 31,20' E	
A18	51° 04,80' N	002° 28,70' E	
A19	51° 03,60' N	002° 21,20' E	extrémité de la jetée Est du port Est

Cette zone inclut :

- une zone d'attente ;
- une zone de mouillage dédiée aux navires méthaniers ;
- une zone de circulation, intégrant :
 - la voie de circulation du Dyck, incluant une zone d'interdiction de pêche ;
 - trois chenaux (chenal Ouest, chenal intermédiaire, chenal Est) ;
 - une zone de dépôt d'épaves ou d'engins dangereux ;
 - quatre zones d'immersion de produits de dragage ;
 - une zone d'accès spécifique à la zone d'immersion de produits de dragage « Est ».

Les chenaux d'accès Ouest, intermédiaire et Est 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 les zones d'attente du STM du port de Dunkerque sont intégrés à la partie maritime de la zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR) du port de Dunkerque.

L'annexe I du présent arrêté donnent une représentation cartographique de la zone du STM du port de Dunkerque et des différents sous-ensembles qui la composent et définis ci-après aux articles 4 à 8.

Article 4 - Zones de mouillage

4.1. Zone d'attente Dunkerque (Zone B2)

La zone d'attente est délimitée par les lignes droites reliant les positions suivantes :

Zone attente Dunkerque (B2)			
B1	51° 04,90' N	001° 48,10' E	Point A9 zone STM
B2	51° 04,90' N	001° 50,00' E	
B3	51° 05,61' N	001° 56,59' E	
B4	51° 04,23' N	001° 58,00' E	
B5	51° 03,69' N	001° 51,81' E	
B6	51° 02,10' N	001° 51,84' E	
B7	51° 01,00' N	001° 48,53' E	position marquée par la bouée RCA
B8	51° 01,00' N	001° 46,1' E	
B9	51° 01,9' N	001° 46,1' E	
B10	51° 01,9' N	001° 43,7' E	
B1	51° 04,90' N	001° 48,10' E	Point A9 zone STM

4.2. Zone de mouillage dédiée aux navires méthaniers (Zone B1)

La zone de mouillage des méthaniers est délimitée par les lignes droites reliant les positions suivantes :

Zone attente méthaniers (B1)			
B1'	50° 59,95' N	001° 44,10' E	Point A7 zone STM
B2'	51° 01,00' N	001° 45,84' E	
B3'	51° 01,00' N	001° 46,1' E	Point B8 zone attente B2
B4'	51° 01,9' N	001° 46,1' E	Point B9 zone attente B2
B5'	51° 01,9' N	001° 43,7' E	Point B10 zone attente B2
B6'	51° 00,95' N	001° 42,32' E	Point A8 zone STM
B1'	50° 59,95' N	001° 44,10' E	Point A7 zone STM

Les points de mouillage en zone dédiée aux navires méthaniers sont définis par les positions suivantes:

Points de mouillage en zone d'attente B1		
Point SW	51° 01,00N	001° 43,8' E
Point NE	51° 01,3'N	001° 45' E

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

La voie de circulation du Dyck est délimitée par les lignes droites reliant les positions suivantes :

VOIE DE CIRCULATION DU DYCK (C)			
C1	51° 02,90' N	001° 50,42' E	
C2	51° 03,55' N	001° 59,42' E	
C3	51° 02,83' N	002° 00,74' E	position bouée DW6
C4	51° 02,23' N	002° 00,82' E	position bouée DW5
C5	51° 01,90' N	001° 57,20' E	
C6	51° 01,55' N	001° 50,42' E	
C1	51° 02,90' N	001° 50,42' E	

Cette voie de circulation comporte une aire spécifique (Zone D) à régime d'usage particulier qui est délimitée par les lignes droites reliant les positions suivantes :

VOIE DE CIRCULATION À RÉGIME D'USAGE PARTICULIER (D)			
D1	51° 02,75' N	001° 51,77' E	
D2	51° 02,95' N	001° 53,22' E	
D3	51° 02,50' N	001° 53,20' E	
D4	51° 02,25' N	001° 51,77' E	

Article 6 - Chenaux

6.1. Chenal Ouest (Zone E)

Le chenal Ouest est délimité par les lignes droites reliant les positions suivantes :

CHENAL OUEST (E)			
E1	51° 02,23' N	002° 00,82' E	repérée par la bouée DW5
E2	51° 02,83' N	002° 00,74' E	repérée par la bouée DW6
E3	51° 03,00' N	002° 02,21' E	repérée par la bouée DW8
E4	51° 03,19' N	002° 03,78' E	repérée par la bouée DW10
E5	51° 03,38' N	002° 05,36' E	repérée par la bouée DW12
E6	51° 03,56' N	002° 06,93' E	repérée par la bouée DW14
E7	51° 03,52' N	002° 08,62' E	repérée par la bouée DW16
E8	51° 03,00' N	002° 09,20' E	repérée par la bouée DKB
E9	51° 02,60' N	002° 09,80' E	repéré par le feu du musoir de la jetée Est du Clipon
E10	51° 02,30' N	002° 09,80' E	repéré par le feu d'extrémité de la jetée du Dyck
E11	51° 02,70' N	002° 08,90' E	repérée par la bouée DW15
E12	51° 03,00' N	002° 07,70' E	Point intermédiaire
E13	51° 02,98' N	002° 07,10' E	repérée par la bouée DW13
E14	51° 02,79' N	002° 05,53' E	repérée par la bouée DW11
E15	51° 02,60' N	002° 03,96' E	repérée par la bouée DW9
E16	51° 02,41' N	002° 02,39' E	repérée par la bouée DW7
E1	51° 02,23' N	002° 00,82' E	repérée par la bouée DW5

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 lignes droites reliant les positions suivantes :

CHENAL INTERMÉDIAIRE (F)			
F1	51° 03,00' N	002° 09,20' E	repérée par la bouée DKB
F2	51° 03,52' N	002° 08,62' E	repérée par la bouée DW16
F3	51° 03,50' N	002° 10,40' E	repérée par la bouée DW18
F4	51° 03,60' N	002° 12,00' E	repérée par la bouée DW20
F5	51° 03,80' N	002° 13,60' E	repérée par la bouée DW22
F6	51° 03,90' N	002° 15,20' E	repérée par la bouée DW24
F7	51° 03,90' N	002° 16,70' E	repérée par la bouée DW26
F8	51° 04,00' N	002° 18,30' E	repérée par la bouée DW28
F9	51° 04,10' N	002° 20,20' E	repérée par la bouée DW30
F10	51° 04,30' N	002° 22,30' E	repérée par la bouée E2
F11	51° 03,60' N	002° 21,20' E	repérée par le feu du musoir de la jetée Est du port Est
F12	51° 03,60' N	002° 21,00' E	repérée par le feu du musoir de la jetée Ouest du port Ouest
F13	51° 03,80' N	002° 20,20' E	repérée par la bouée DW29
F14	51° 03,70' N	002° 18,50' E	repérée par la bouée DW27
F15	51° 03,50' N	002° 16,80' E	repérée par la bouée DW25
F16	51° 03,60' N	002° 15,20' E	repérée par la bouée DW23
F17	51° 03,40' N	002° 13,60' E	repérée par la bouée DW21
F18	51° 03,20' N	002° 12,10' E	repérée par la bouée DW19
F19	51° 03,10' N	002° 10,50' E	repérée par la bouée DW17
F1	51° 03,00' N	002° 09,20' E	repérée par la bouée DKB

6.3. Chenal Est (Zone G)

Le chenal Est est délimité par les lignes droites reliant les positions suivantes :

CHENAL EST (G)			
G1	51° 03,60' N	002° 21,20' E	repérée par le feu du musoir de la jetée Est du port Est
G2	51° 04,30' N	002° 22,30' E	repérée par la bouée E2
G3	51° 04,50' N	002° 24,50' E	repérée par la bouée E4
G4	51° 04,90' N	002° 27,00' E	repérée par la bouée E6
G5	51° 05,20' N	002° 28,70' E	repérée par la bouée E8
G6	51° 06,25' N	002° 30,40' E	repérée par la bouée E10
G7	51° 07,90' N	002° 30,50' E	point intermédiaire
G8	51° 06,90' N	002° 30,90' E	repérée par la bouée E11
G9	51° 06,40' N	002° 30,80' E	point intermédiaire
G10	51° 04,70' N	002° 28,30' E	point intermédiaire
G11	51° 04,10' N	002° 23,10' E	repérée par la bouée E1
G1	51° 03,60' N	002° 21,20' E	repérée par le feu du musoir de la jetée Est du port Est

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 les lignes droites reliant les positions suivantes :

ZONE DE DÉPÔT D'ÉPAVES DANGEREUSES ET D'ENGINS DANGEREUX (I)		
I1	51° 04,10' N	002° 05,90' E
I2	51° 04,10' N	002° 06,90' E
I3	51° 03,90' N	002° 06,90' E
I4	51° 03,90' N	002° 05,90' 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 à ces zones sont délimitées aux abords du port de Dunkerque.

8.1. Zone de dépôt de produits de dragage « Sud-Ouest » (Zone J)

La zone de dépôt de produits de dragage « Sud-Ouest » est délimitée par les lignes droites reliant les positions suivantes :

ZONE DE DÉPÔT DE PRODUITS DE DRAGAGE « Sud-Ouest » (J)		
J1	51° 04,00' N	002° 08,90' E
J2	51° 04,60' N	002° 10,80' E
J3	51° 04,30' N	002° 11,00' E
J4	51° 03,70' N	002° 09,10' E

8.2. Zone de dépôt de produits de dragage « Ouest » (Zone K)

La zone de dépôt de produits de dragage « Ouest » est délimitée par les lignes droites reliant les positions suivantes :

ZONE DE DÉPÔT DE PRODUITS DE DRAGAGE « Ouest » (K)		
K1	51° 05,90' N	002° 09,90' E
K2	51° 05,90' N	002° 11,90' E
K3	51° 05,60' N	002° 09,90' E
K4	51° 05,60' N	002° 11,90' E

8.3. Zone de dépôt de produits de dragage « Centre » (Zone L)

La zone de dépôt de produits de dragage « Centre » est délimitée par les lignes droites reliant les positions suivantes :

ZONE DE DEPOT DE PRODUITS DE DRAGAGE « Centre » (L)		
L1	51° 05,40' N	002° 17,60' E
L2	51° 05,40' N	002° 18,20' E
L3	51° 04,70' N	002° 18,20' E
L4	51° 04,70' N	002° 17,70' E

8.4. Zone de dépôt de produits de dragage « Est » (Zone M)

La zone de dépôt de produits de dragage « Est » est délimitée par les lignes droites reliant les positions suivantes :

ZONE DE DEPOT DE PRODUITS DE DRAGAGE « Est »(M)		
M1	51° 05,00' N	002° 19,90' E
M2	51° 04,90' N	002° 21,20' E
M3	51° 04,50' N	002° 21,20' E
M4	51° 04,70' N	002° 19,90' E

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 » est délimitée par les lignes droites reliant les positions suivantes :

ZONE D'ACCÈS AU DÉPÔT DE PRODUITS DE DRAGAGE « Est » (N)		
N1	51° 04,90' N	002° 21,20' E
N2	51° 04,50' N	002° 21,20' E
N3	51° 04,40' N	002° 22,30' E
N4	51° 04,50' N	002° 23,40' 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 STM portuaire, dénommé « Dunkerque VTS (*Vessel Traffic Services*) ».

Le STM 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 est dénommée « Dunkerque West ».

Les règles de fonctionnement du STM du port de Dunkerque font l'objet d'un règlement d'exploitation figurant en annexe II du 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 des Hauts-de-France, 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 portuaires 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, sauf disposition contraire prévue par l'autorité compétente.

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 »

Tous les navires d'une jauge supérieure ou égale à 300 qui pénètrent dans la zone du STM définie par le présent arrêté, doivent prendre contact avec « Dunkerque VTS », canal VHF 73 et la station de pilotage de Dunkerque (« Dunkerque Pilot »), canal VHF 72 (Cf. procédure STM n° 1).

À l'intérieur de la zone du STM, la veille radio sur canal VHF 73 est obligatoire.

Article 11 - Régime général de navigation et d'usage de la zone d'attente (Zone B2)

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

Article 12 - Régime général de navigation et d'usage de la zone de mouillage dédiée aux navires méthaniers (Zone B1)

Un service de pilotage est disponible et recommandé pour la prise de mouillage en zone de mouillage dédiée aux navires méthaniers (VHF canal 72).

Une fois le navire méthanier mouillé, aucun navire autre que ceux en relation avec l'escale de celui-ci au port de Dunkerque n'est autorisé à pénétrer dans **un cercle de 0,5 mille nautique de rayon** centré sur ce méthanier. Cette interdiction s'applique également lors de la prise du pilote ou de son débarquement.

Article 13 - Régime général de navigation et d'usage de la voie de circulation du Dyck (Zones C et D)

Sauf cas de force majeure ou autorisation de la capitainerie du port de Dunkerque, sont interdits dans la voie de circulation du Dyck :

- la pratique de la baignade, de la plongée sous-marine et des engins de plage et non-immatriculés ;
- le stationnement ou le mouillage des navires, engins et embarcations.

La pêche est interdite dans la zone D.

Article 14 - Règles générales de navigation et d'usage applicables aux chenaux d'accès au port de Dunkerque (Zones E, F, G)

Les chenaux d'accès Est, intermédiaire et Ouest du port de Dunkerque constituent dans leur ensemble un chenal côtier que peuvent emprunter des navires de faibles tonnages et dimensions.

Le sens conventionnel du balisage latéral s'applique donc sur toute la longueur de ce chenal côtier, de la limite Ouest du chenal Ouest jusqu'à la limite Est du chenal Est. Ainsi, quel que soit le chenal d'accès au port considéré, les chenaux sont marqués au Nord par des bouées latérales bâbord de couleur rouge et au sud par des bouées latérales tribord de couleur verte.

Sauf cas de force majeure ou autorisation de « Dunkerque VTS » pour des motifs exclusifs de sécurité ou d'intérêt général, sont interdits dans les chenaux d'accès (Zones E, F et G) :

- la pratique de la baignade, de la plongée sous-marine, des engins de plage et non-immatriculés ;
- la pêche ;
- le stationnement et le mouillage de navires, engins ou embarcations.

Dans le chenal d'accès Ouest du port de Dunkerque (zone E) est institué un dispositif d'organisation du trafic. Ce dispositif repose sur la séparation du chenal en deux voies de circulation, la limite de séparation des voies étant représentée par la ligne médiane du chenal.

La voie de circulation Nord est matérialisée au nord par les bouées DW16, DW14, DW12, DW10, DW8 et DW6.

La voie de circulation Sud est matérialisée au sud par les bouées DW5, DW7, DW9, DW11, DW13 et DW15.

Article 15 - Règles générales de navigation et d'usage applicables dans la zone de dépôt d'épave et d'engins dangereux (Zone I)

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

Article 16 - 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 leurs zones d'accès, définies précédemment, 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 17 - Priorité de circulation aux navires de grande taille et à fort tirant d'eau

Dans la voie de circulation du Dyck et les chenaux 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 de navire prioritaire à capacité de manœuvre restreinte.

Article 18 - Règles de circulation applicables dans le dispositif d'organisation du trafic du chenal ouest (zone E)

18.1. Hors présence d'un méthanier dans une des voies de circulation

Sauf conditions particulières et après autorisation de « Dunkerque West », tous les navires faisant route vers l'Est utilisent la voie de circulation Sud, la voie de circulation Nord étant empruntée par les navires faisant route vers l'Ouest.

Les navires doivent s'écarter, dans la mesure du possible, de la limite de séparation entre chaque voie de circulation conformément à la règle 10 du règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM).

En règle générale, les navires accèdent aux voies de circulation Nord et Sud par les extrémités de ces voies.

Conformément à l'article 10 du RIPAM :

- si un navire doit emprunter ces voies ou en sortir latéralement, il doit le faire avec un angle aussi réduit que possible par rapport au sens général du trafic ;
- si un navire doit couper les deux voies de circulation, il doit le faire perpendiculairement au sens général du trafic.

18.2. En présence d'un méthanier chenalant dans une des voies de circulation

Les dispositions supplémentaires suivantes sont mises en œuvre.

Il est formellement interdit à tout navire :

- de précéder ou de suivre à moins d'un mille nautique (1 NM) le navire méthanier dans sa voie de circulation ;
- de croiser le navire méthanier dans sa voie de circulation.

La régulation du trafic par « Dunkerque West » est organisée pour que le méthanier faisant route dans sa voie de circulation ne puisse pas se retrouver en position de rattrapant ou de rattrapé, la distance de sécurité d'un mille nautique autour de ce navire ne pouvant alors plus être respectée.

Le dépassement, par un navire rattrapant, d'un navire méthanier chenalant dans sa voie de circulation est possible, sous réserve :

- que ce navire rattrapant puisse dégager en sécurité vers l'autre voie de circulation pendant la manœuvre de dépassement ;
- qu'une fois la manœuvre de dépassement terminée, le rattrapant reprenne sa route dans la voie de circulation obligatoire en respectant la distance de sécurité d'un mille nautique sur l'avant du méthanier ;
- qu'un contact VHF préalable soit établi entre le rattrapant et le méthanier pour lui indiquer ses intentions, ainsi qu'avec un éventuel navire contre-bordier circulant dans l'autre voie de circulation qu'il serait amené à croiser pendant sa manœuvre de dépassement.

Dans le cas d'un méthanier en entrée ou en approche des jetées du port Ouest, tout navire venant de l'Est et faisant route à l'Ouest pour emprunter le chenal Ouest (zone E) ne sera autorisé à franchir le couple de bouées DKB/ DW16 qu'une fois la bouée DW15 franchie par le méthanier.

Dans le cas d'un méthanier quittant le port Ouest, les navires venant de l'Est et faisant route à l'Ouest prendront toutes dispositions pour respecter la distance de sécurité d'un mille nautique sur l'arrière du méthanier faisant route dans sa voie de circulation. Les manœuvres de dépassement éventuelles devront respecter les dispositions évoquées précédemment. Les navires venant de l'Ouest et à destination du port Est ne pourront pas franchir le couple de bouées DW 13/14 tant que le méthanier, ayant franchi les jetées, n'aura pas encore engagé la voie nord du chenal.

Article 19 - 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 :

- dans la zone d'attente définie par le présent arrêté en tenant compte des instructions de Dunkerque VTS relayées par « Pilote Dunkerque » (VHF canal 72) ;
- exceptionnellement et sur autorisation de « Dunkerque VTS », devant l'entrée du port Est, à l'Est du méridien passant par le phare de Dunkerque, pour les navires de moins de 100 mètres de longueur hors tout ne transportant pas de matières dangereuses ;
- dans la zone de mouillage (zone B1) qui leur est affectée, en ce qui concerne les navires méthaniers, en tenant compte des instructions de « Dunkerque VTS » relayées par « Pilote Dunkerque » (VHF canal 72) ;
- à proximité de la bouée E12.

Article 20 - Signalisation des navires transportant des matières dangereuses

Tous les navires transportant des 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 dès leur entrée dans la zone du STM du port de Dunkerque.

Article 21 - Règles particulières applicables aux navires transportant des hydrocarbures ou des 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 dispositions de l'arrêté inter-préfectoral n° 2002/99 Brest – 2002/58 Cherbourg du 11 décembre 2002 précité 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 du 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 22 - Règles particulières applicables aux dragues

Les dragues aspiratrices montrent les marques prévues par le RIPAM 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 lesquels elles opèrent dans le respect des permis d'immersion qui leur sont délivrés.

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 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 23 - Signalement obligatoire des avaries

Les navires pénétrant et/ou circulant dans la zone du STM du port de Dunkerque sont tenus de signaler sans délai à « Dunkerque VTS » toute indisponibilité ou avarie touchant leurs installations de propulsion ou de mouillage, leurs appareils à gouverner et/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, 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 informe des mesures prises le CROSS Gris-Nez, le service du pilotage portuaire de Dunkerque, le centre de sécurité des navires de Dunkerque, la direction départementale des territoires et de la mer / 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 24 - Signalement obligatoire de toute perte de matériel ou de substances en mer

Les navires circulant dans la zone du STM du port de Dunkerque doivent informer « Dunkerque VTS » de tout mouillage ou perte d'objet pouvant présenter un danger ou un obstacle pour la navigation, la pêche, le mouillage des navires et/ou l'entretien des zones de navigation. 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 25 - Dispositions répressives

Les infractions au présent arrêté exposent leurs auteurs aux poursuites et sanctions prévues par l'article R.610-5 du code pénal et l'article L.5242-2 du code des transports.

Article 26 - Application

Le directeur départemental des territoires et de la mer du Nord, le directeur départemental des territoires et de la mer adjoint, délégué à la mer et au littoral du Nord, le commandant du Grand port maritime de Dunkerque, les commandants des unités nautiques de l'État, les officiers et agents de police judiciaire ainsi que les officiers et agents habilités en matière de police de la navigation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'État à la préfecture du Nord et sur le site Internet de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord (www.premar-manche.gouv.fr) et porté à la connaissance des usagers par tout moyen.

Article 27 - Texte abrogé

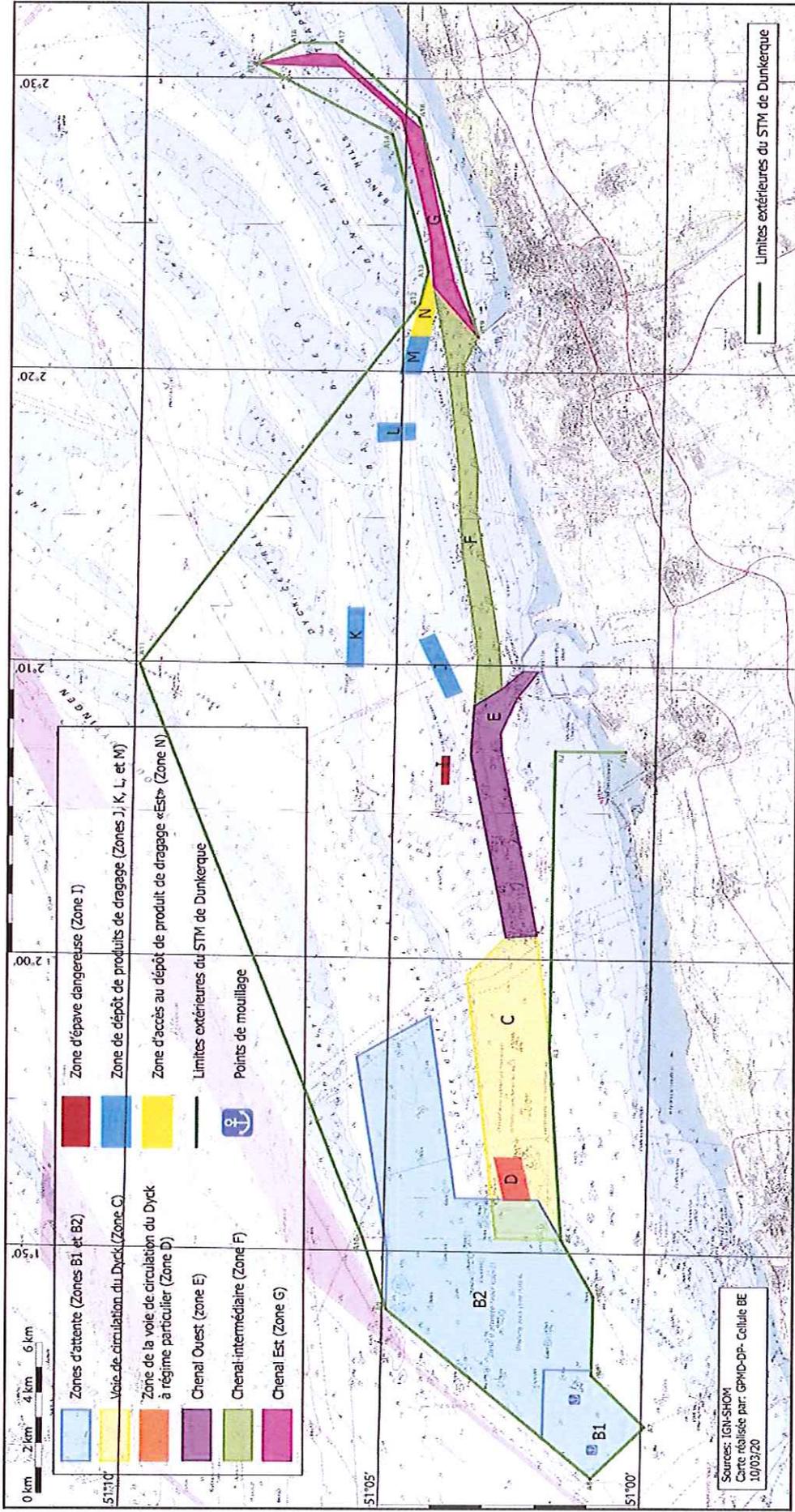
Le présent arrêté abroge et remplace l'arrêté préfectoral n° 44/2014 du 21 juillet 2014 portant réglementation de la circulation des navires et des activités nautiques aux abords du grand port maritime de Dunkerque.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Dutrieux', written over a horizontal line.

ANNEXE I à l'arrêté préfectoral n° 18 2020/PREMAR MANCHE/AEM/NP du 30 avril 2020

CARTOGRAPHIE



Sources : IGN-SHOM
Carte réalisée par : GPMD-DP- Cellule BE
10/03/20

**RÈGLEMENT D'EXPLOITATION DU SERVICE DE TRAFIC MARITIME
DU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE**

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

Le service de trafic maritime (STM) du port de Dunkerque est un service d'information et d'organisation du trafic, 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. AUTORITÉ 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.

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 MATÉRIELS 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 du STM de Dunkerque font l'objet d'un enregistrement en continu.

Télex : 130 972

Télécopie : 00 +33 (0)3.28.28.75.97

Email : 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 RÉPARTITION DES COMPÉTENCES

Chaque prestataire concourant à la mise en œuvre du STM (capitainerie, pilotage, remorquage, lamanage) 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 et 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 planification et la régulation du trafic en collaboration avec tous les services connexes ;
- décide du mouvement ou du mouillage du navire et fixe l'ordre d'entrée ou de sortie des navires ;
- indique les voies et zones de circulation réglementées (Zones B à N situées à l'extérieur des limites administratives du port notamment) ;
- gère les écluses et les priorités éventuelles de mouvement (accostages et appareillages, entrées et sorties du port) à privilégier.

« Dunkerque VTS » informe sans délai le centre de sécurité des navires de Dunkerque, le CROSS Gris-Nez et le COM Cherbourg 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 qu'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'État 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 « 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 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 ». 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 « Dunkerque VTS » 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 « Dunkerque VTS » 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, pétroliers ou chimiques de longueur supérieure à 220 mètres ou pour tout autre cas dans lequel, pour des raisons de sécurité, le commandant du port ou son suppléant l'estime nécessaire. Sauf disposition réglementaire éventuelle contraire de niveau 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, 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, notamment 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 météorologiques, 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) et 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 des opérations maritimes de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord (COM Cherbourg) 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 COM Cherbourg, 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 du port 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.

PROCÉDURES STM DUNKERQUE

LISTE DES PROCÉDURES APPLICABLES

- ✓ **procédure n° 1** : Premier contact avec le navire
- ✓ **procédure n° 2** : Mouillage en zone d'attente
- ✓ **procédure n° 3** : Pilotage des navires dans la zone du STM
- ✓ **procédure n° 4** : Navire autre que ferry en entrée au port de Dunkerque
- ✓ **procédure n° 5** : Navire autre que ferry en sortie du port de Dunkerque
- ✓ **procédure n° 6** : Ferry en entrée au port de Dunkerque
- ✓ **procédure n° 7** : Ferry en sortie du port de Dunkerque
- ✓ **procédure n° 8** : Mouvements de transit par les chenaux portuaires sans escale à Dunkerque
- ✓ **procédure n° 9** : Mouvements par mauvaise visibilité
- ✓ **procédure n° 10** : Détection d'une situation nautique anormale
- ✓ **procédure n° 11** : Déficiences ISPS, navire en entrée
- ✓ **procédure n° 12** : Gestion des mouvements de méthaniers en entrée ou en sortie du port Ouest

PROCÉDURE N° 1
Premier contact avec le navire

SOMMAIRE

1.1 Dispositions générales

1.2 Procédure

1.1 Dispositions générales

Tout navire à destination de Dunkerque doit contacter « Dunkerque VTS » sur VHF canal 73 au minimum 2 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 2 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 manœuvrabilité du navire, ainsi que toute atteinte à l'environnement qu'ils seraient conduits à constater.

1.2 Procédure

« 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).

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 d'embarquement du pilote).

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

- les instructions d'entrée, de transit 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) pour fixer le lieu et le moyen d'embarquement du pilote.

PROCÉDURE N° 2
Mouillage en zones d'attente

SOMMAIRE

2.1 Dispositions générales

2.2 Procédure

2.1 Dispositions générales

Sauf cas exceptionnel autorisé par « Dunkerque VTS », les navires ne sont autorisés à mouiller qu'en zone d'attente du Dyck, en zone d'attente dédiée pour les navires méthaniers 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).

2.2 Procédure

Le navire doit :

- appeler la station sur canal 72 « Dunkerque Pilot » 2 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.

« Dunkerque Pilot » informe le navire sur :

- les conditions météo sur 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.

Le navire doit, lorsqu'il 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.

PROCÉDURE N° 3
Pilotage des navires dans la zone du STM

SOMMAIRE

3.1 Opérations d'embarquement et de débarquement des pilotes

3.2 Sécurité des opérations de pilotage

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 problèmes de sécurité supérieurs 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 validation 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.

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

SOMMAIRE

4.1 Dispositions générales

4.2 Procédures communes (quel que soient la provenance du navire et son poste à quai de destination)

4.2.1 Navire piloté

4.2.2 Navire non piloté

4.2.3 Tous navires

4.3 Navire en approche par l'Ouest (zones C, E et F du STM)

4.3.1 Navire à destination du port Ouest

4.3.2 Navire à destination du port Est

4.4 Navire en approche par l'Est (zone G du STM)

4.4.1 Navire à destination du port Est

4.4.2 Navire à destination du port Ouest

4.1 Dispositions générales

Tout navire à destination de Dunkerque doit contacter « Dunkerque VTS » sur VHF canal 73 au minimum 2 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 2 heures de la zone du STM.

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 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.

4.2 Procédures communes (quel que soient la provenance du navire et son poste à quai de destination)

4.2.1 Navire piloté

Les premiers contacts entre le navire et le centre du STM se font conformément à la procédure n° 1.

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 lamaneurs.

« 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 ;
- désigne l'écluse d'entrée (pour une entrée au port Est) ;
- 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.

4.2.2 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.

4.2.3 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.

4.3 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.

4.3.1 **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 ;
- 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 ;
- 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 ;
- suit le navire jusqu'à son amarrage à quai.

4.3.2 **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 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 ;
- suit le navire jusqu'à son amarrage à quai.

4.4 Navire en approche par l'Est (Zone G du STM)

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

4.4.1 **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 ;
- suit le navire jusqu'à son amarrage à quai.

4.4.2 Navire à destination du port Ouest

« Dunkerque VTS » suit le navire depuis son entrée dans la zone du STM du port 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 relai de « Dunkerque VTS » pour le suivi du navire jusqu'à son amarrage au port Ouest.

PROCÉDURE N° 5

Navire autre que ferry en sortie du port de Dunkerque

SOMMAIRE

5.1 Dispositions générales

5.2 Procédures communes (quel que soient le poste à quai de provenance du navire et sa destination)

5.2.1 Navire piloté

5.2.2 Navire non piloté

5.3 Navire appareillant du port est

5.1 Dispositions générales

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 manœuvrabilité du navire, ainsi que toute atteinte à l'environnement qu'ils seraient amenés à constater.

Lorsque le mouvement de sortie 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.

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

5.2.1 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 du port de Dunkerque.

5.2.2 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 ;
- désigne l'écluse (pour les navires en partance du port Est) ;
- 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 du port de Dunkerque.

5.3 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.

PROCÉDURE N° 6
Ferry en entrée au port de Dunkerque

SOMMAIRE

6.1 Dispositions générales

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

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

6.1 Dispositions générales

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 ;
- le détenteur de la licence de capitaine pilote devra être présent à la passerelle de l'entrée dans la zone du STM jusqu'à l'accostage.

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.

6.2 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 (voir procédures n° 1 et n° 3).

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.

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

Les dispositions de la procédure n°4, 4.2.1 (navire piloté) et 4.3.2 (navire à destination du port Est) sont à appliquer.

PROCÉDURE N° 7
Ferry en sortie du port de Dunkerque

SOMMAIRE

7.1 Dispositions générales

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

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

7.1 Dispositions générales

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 manœuvrabilité du navire, ainsi que toute atteinte à l'environnement qu'ils seraient amenés à constater ;
- le détenteur de la licence de capitaine pilote sera présent à la passerelle de l'appareillage jusqu'à la sortie de la zone du STM.

Lorsque le mouvement de sortie 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.

7.2 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.

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 pilotés.

« Dunkerque West » suit le navire jusqu'à sa sortie du STM du port de Dunkerque.

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

Les dispositions de la procédure n° 5, 5.2.1 (navire piloté) et 5.3 (navire appareillant du port Est) sont à appliquer.

PROCÉDURE N° 8

Mouvements de transit par les chenaux portuaires sans escale à Dunkerque

SOMMAIRE

8.1 Dispositions générales

8.2 Procédure

8.2.1 **Transit des navires d'Est en Ouest**

8.2.1.1 *Navires pilotés*

8.2.1.2 *Navire non pilotés*

8.2.2 **Transit des navires d'Ouest en Est**

8.2.2.1 *Navires pilotés*

8.2.2.2 *Navires non pilotés*

8.1 Dispositions générales

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 du port 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 du port 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 côtier sans faire escale au port de Dunkerque doit contacter « Dunkerque VTS » sur VHF canal 73 au minimum 2 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 2 heures de la zone du STM.

8.2 Procédure

« 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 manœuvrabilité du navire, ainsi que toute atteinte à l'environnement qu'ils seraient amenés à constater.

Lorsque le mouvement de transit est lancé, tout événement 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 ;
- 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.

8.2.1 Transit des navires d'Est en Ouest

8.2.1.1 Navires pilotés

Les premiers contacts entre le navire et le centre du STM se font conformément à la procédure n° 1.

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

- le numéro du pilote ;
- le tirant d'eau maximum ;
- les anomalies qu'il aurait pu constater à bord.

« 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 ;
- 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 » accusent réception.

« Dunkerque West » prend à ce stade le relai de « Dunkerque VTS » pour le suivi du navire jusqu'à sa sortie de la zone du STM du port de Dunkerque.

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

8.2.1.2 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.

8.2.2 Transit des navires d'Ouest en Est

8.2.2.1 Navires pilotés

Les premiers contacts entre le navire et le centre du STM se font conformément à la procédure n° 1.

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

- le numéro du pilote ;
- le tirant d'eau maximum ;
- les anomalies qu'il aurait pu constater à bord.

« 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.

« Dunkerque VTS » prévient « Dunkerque West » des conditions du transit du navire.

« Dunkerque West » 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 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 » accusent réception.

« Dunkerque VTS » prend à ce stade le relai de « Dunkerque West » pour le suivi du navire jusqu'à sa sortie de la zone du STM du port de Dunkerque.

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

8.2.2.2 *Navires non pilotés*

Les procédures appliquées pour les navires non pilotés sont celles du paragraphe 8.2.2.1, sauf celles ayant trait au pilotage ou au pilote.

PROCÉDURE N° 9
Mouvements par mauvaise visibilité

Lorsque la visibilité est inférieure à 500m

« 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 chenilage 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.

PROCÉDURE N° 10
Détection d'une situation nautique anormale

SOMMAIRE

10.1 Dispositions générales

10.2 Procédures

10.2.1 Route anormale risquant d'entraîner un échouement

10.2.2 Navire non identifié

10.2.3 Mauvaise tenue au mouillage

10.2.4 Échouement ou événement de mer

10.1 Dispositions générales

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 du port 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 du port 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 sont rapportée par un tiers, sauf disposition express contraire qui leur aurait été préalablement communiquée par l'autorité maritime compétente, « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » aussitôt relaient 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.

10.2 Procédures

10.2.1 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'État 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.

10.2.2 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.

10.2.3 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.

10.2.4 Échouement 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.

PROCÉDURE N° 11
Déficiences ISPS- Navire en entrée

SOMMAIRE

11.1 Dispositions générales

11.2 Procédures

11.2.1 Navire ne possède pas de certificat ISCC valide

11.2.2 Niveau de sûreté du navire est différent du niveau de sûreté de l'installation portuaire

11.2.3 Navire ne dispose pas de moyens de communication pour faire parvenir sa notification

11.1 Dispositions générales

Quelles 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 leurs entrées, 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 leur faire parvenir cette notification et diffère son entrée en attente de la réception du document. « Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » informent de la situation le Centre des opérations maritimes de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord et demandent 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.

11.2 Procédures

11.2.1 Le navire ne possède pas de certificat ISCC valide

« Dunkerque VTS » ou « Dunkerque West » demandent 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, au centre de sécurité des navires de Dunkerque et au Centre des opérations maritimes de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord (COM Cherbourg). Sauf consigne expresse particulière contraire du COM Cherbourg, l'entrée du navire est autorisée par le commandant de service de la capitainerie après avis favorable du centre de sécurité des navires de Dunkerque.

11.2.2. 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 instruction du commandant de service.

11.2.3 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.

PROCÉDURE N° 12

Gestion des mouvements en entrée et en sortie des méthaniers au port Ouest

SOMMAIRE

12.1 Dispositions générales

12.2 Navire méthanier en entrée au port ouest

12.2.1 **Communication des ETA (annonce d'arrivée)**

12.2.2 **Prévision d'entrée**

12.2.3 **ETA – 48h00**

12.2.4 **ETA – 12h00**

12.2.5 **ETA – 02h00**

12.2.6 **Mouillage d'attente**

12.2.7 **Prise de pilote**

12.2.8 **Chenalage du méthanier dans le dispositif d'organisation du trafic (zone E)**

12.2.9 **Mise à disposition des remorqueurs**

12.3 Navire méthanier en sortie du port ouest

12.3.1 **Dispositions générales**

12.3.2 **Chenalage du méthanier dans le dispositif d'organisation du trafic (zone E)**

12.1 Dispositions générales

Les mouvements de navires méthaniers chargés ou sur ballast mais non dégazés dans la zone du STM du port de Dunkerque sont soumis aux dispositions de la présente procédure, sans préjudice de l'application des autres dispositions prévues dans le règlement d'exploitation du STM.

Les méthaniers ont l'obligation de signaler sans délai à « Dunkerque VTS », dès lors qu'ils en ont connaissance, toute défectuosité affectant la coque ou les appareils, les machines de propulsion principales ou auxiliaires, la tranche cargaison ou les espaces adjacents et, en général, toute défectuosité pouvant porter atteinte à la sécurité de la navigation, des opérations commerciales, à l'environnement ou pouvant diminuer la capacité de manœuvre du navire.

12.2 Navire méthanier en entrée au port Ouest

12.2.1 **Communication des ETA (annonce d'arrivée)**

Dès le départ du port de chargement, l'ETA (*Estimated Time of Arrival*) à la bouée DYCK est communiqué par le navire à son agent consignataire qui inscrit l'escale dans le progiciel d'escale de la capitainerie.

Au minimum quatre jours avant l'ETA à la bouée Dyck, la prévision est réactualisée, puis communiquée toutes les 24h par le navire à son agent consignataire qui entretient en temps réel les données dans le progiciel d'annonce des escales.

12.2.2 **Prévision d'entrée**

Dès réception de l'ETA initial, une prévision d'entrée (heure de passage aux jetées du port Ouest) est établie conjointement par la capitainerie, le terminal et l'agent consignataire.

Cette prévision est inscrite dans le progiciel d'annonce des escales par la capitainerie au niveau des données d'escales rentrées par l'agent consignataire (12.1.1).

La capitainerie, le pilotage, le remorquage terminal méthanier et le lamanage valident l'option et prévoient la mise en place des moyens correspondants. Le navire méthanier est informé de cette prévision d'entrée par son agent consignataire et le terminal.

Cette prévision d'entrée fera l'objet de mises à jour régulières, en fonction des évolutions de l'ETA en accord avec la capitainerie, le pilotage et le terminal. Le navire en est tenu aussitôt informé.

12.2.3 ETA – 48h00

Outre la réactualisation des données concernant l'ETA par son agent consignataire dans le progiciel d'annonce des escales, le navire communique directement son ETA, 48h00 avant, par mail ou par téléphone aux destinataires suivants :

Capitainerie

HarbourMaster@portdedunkerque.fr

Tél. 0033 3 28 28 75 96

Pilotage

tov@pilotagedunkerque.com

Tél. 0033 3 28 66 10 70

La prévision d'entrée du navire est réactualisée dans le progiciel d'annonce des escales, en fonction du nouvel ETA, tous les intervenants portuaires pouvant alors prendre en compte cette confirmation pour la mise à disposition des moyens. Elle est transmise au navire par son agent consignataire.

12.2.4 ETA – 12h00

Le navire confirme directement son ETA à la bouée DYCK douze heures avant à son agent consignataire, à la capitainerie, au pilotage et au terminal.

La prévision d'entrée réactualisée est confirmée au navire par son agent consignataire ou le terminal.

12.2.5 ETA – 02h00

Deux heures avant l'arrivée au point d'embarquement du pilote, le navire contacte :

- « Dunkerque VTS » sur le canal VHF73 ;
- « Dunkerque Pilot » sur le canal VHF 72 ou par téléphone 0033 2135 69 93.

Les instructions relatives à la prise du pilote sont données par la vigie du pilotage.

12.2.6 Mouillage d'attente

Lorsqu'une attente au mouillage est programmée, le méthanier mouille dans la zone dédiée (zone B1) définie à l'article 4.2 de l'arrêté inter préfectoral.

Le navire méthanier suit les instructions de mouillage qui lui sont données par la vigie du pilotage sur le canal VHF 72.

Les dispositions complémentaires applicables au mouillage sont reprises dans la procédure VTS n° 2.

Dès que le navire méthanier a confirmé qu'il est mouillé, « Dunkerque VTS » informe CALAIS PORT de cette situation. Lorsque le méthanier quitte le mouillage, CALAIS PORT en est avisé par « Dunkerque VTS ».

Rappel : lorsque le navire méthanier est au mouillage, aucun autre navire n'est autorisé à pénétrer dans un rayon d'un demi mille nautique centré sur ce méthanier (article 12 de l'arrêté préfectoral).

12.2.7 Prise du pilote

Les dispositions initiales sur la prise du pilote, objet de la procédure n° 3, sont applicables.

Dans le cas d'un navire méthanier rentrant à l'arrivée, l'embarquement du pilote a lieu dès que possible.

La position théorique de prise de pilote est la suivante :

- 51° 00',82 N ;
- 001° 44',20 E.

Le lieu effectif d'embarquement du pilote est fixé par la vigie du pilotage et confirmé au navire en fonction des conditions régnant sur la zone d'attente.

Dès la prise de pilote, « Dunkerque VTS » et « Dunkerque WEST » informent systématiquement les navires à proximité ou devant croiser ce navire du chenalage du méthanier.

Les opérations d'embarquement ou de débarquement de pilotes sur d'autres navires ne devront pas s'effectuer à moins d'un mille nautique de la position du navire méthanier.

12.2.8 Chenalage du méthanier dans le dispositif d'organisation du trafic (zone E)

Les méthaniers à destination du port ouest empruntent la voie Sud du dispositif d'organisation du trafic mis en place dans le chenal ouest (Cf. article 14 de l'arrêté préfectoral. Règles générales de navigation et d'usage applicables aux chenaux d'accès au port de Dunkerque).

Dès l'arrivée à la bouée DW5, le méthanier doit être accompagné par un remorqueur d'escorte attelé.

Dans la voie Sud, les dispositions suivantes sont applicables :

- aucun autre navire n'est autorisé à précéder le méthanier à moins d'un mille nautique ;
- aucun autre navire n'est autorisé à suivre le méthanier à moins d'un mille nautique ;
- aucun autre navire n'est autorisé à croiser le méthanier dans la voie sud entre la bouée DW5 et les jetées du port Ouest.

Pour prendre en compte le trafic des ferries circulant à vitesse élevée, le méthanier, le cas échéant, ajustera son allure de façon à engainer la voie sud après le passage du ferry lorsque celui-ci sera à plus d'un mille nautique sur son avant.

Un dépassement du méthanier en route dans sa voie de circulation sera possible, sous réserve que le navire rattrapant puisse dégager en sécurité vers l'autre voie de circulation. Cette manœuvre ne pourra s'effectuer qu'à la condition que le rattrapant ait contacté le méthanier en lui indiquant ses intentions, et qu'un contact ait lieu dans les mêmes conditions avec un éventuel navire contre bordier circulant dans l'autre voie de navigation qu'il serait amené à croiser pendant la manœuvre de dépassement.

En fin de manœuvre de dépassement, le rattrapant regagnera la voie de circulation sud en respectant la distance minimale d'un mille sur l'avant du méthanier.

12.2.9 Mise à disposition des remorqueurs

Un remorqueur d'escorte sera attelé au méthanier à partir de la DW5.

Pour respecter cette condition, ce remorqueur sera présent sur zone au moins quinze minutes avant l'ETA du méthanier à la bouée DW5.

Un deuxième remorqueur devra être capelé à l'avant avant le passage des jetées par le méthanier.

12.3 Navire méthanier en sortie du port Ouest

12.3.1 Dispositions générales

Conforme aux dispositions de la procédure n° 5 navire piloté en sortie.

12.3.2 Chenalage du méthanier dans le dispositif d'organisation du trafic (zone E)

Les méthaniers en sortie du port ouest empruntent la voie Nord du dispositif d'organisation du trafic mis en place dans le chenal ouest (Cf. article 14 de l'arrêté préfectoral. Règles générales de navigation et d'usage applicables aux chenaux d'accès au port de Dunkerque).

Le méthanier doit être accompagné par un remorqueur d'escorte attelé jusqu'à son passage à la bouée DW6.

Dans la voie Nord, les dispositions suivantes sont applicables :

- aucun navire n'est autorisé à précéder le méthanier à moins d'un mille nautique ;
- aucun navire n'est autorisé à suivre le méthanier à moins d'un mille ;
- aucun navire n'est autorisé à croiser le méthanier dans la voie nord entre les jetées du port Ouest et la bouée DW6.

Un dépassement du méthanier, en route dans sa voie de circulation sera possible, sous réserve que le navire rattrapant puisse dégager en sécurité vers l'autre voie de circulation. Cette manœuvre ne pourra s'effectuer qu'à la condition que le rattrapant ait contacté le méthanier en lui indiquant ses intentions, et qu'un contact ait lieu dans les mêmes conditions avec un éventuel navire contre bordier circulant dans l'autre voie de navigation qu'il serait amené à croiser pendant la manœuvre de dépassement.

En fin de manœuvre de dépassement, le rattrapant regagnera la voie de circulation nord en respectant.

LISTE DE DIFFUSION

DESTINATAIRES :

- PRÉFECTURE DE RÉGION HAUTS-DE-FRANCE
- PRÉFECTURE DU NORD
- CONSEIL RÉGIONAL HAUTS-DE-FRANCE
- MAIRIE DE DUNKERQUE
- GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE
- DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER MANCHE EST – MER DU NORD
- DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER DU NORD
- STATION DE PILOTAGE DE DUNKERQUE
- GROUPEMENT DE GENDARMERIE MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD
- GROUPEMENT DE GENDARMERIE DÉPARTEMENTALE DU NORD
- SERVICE DES PHARES ET BALISES DE DUNKERQUE
- CROSS GRIS-NEZ
- COD NANTES
- ARMATEURS DE FRANCE
- COMITE RÉGIONAL DES PÊCHES MARITIMES ET DES ÉLEVAGES MARINS DES HAUTS-DE-FRANCE
- DFDS SEAWAYS
- PROCUREUR DE LA RÉPUBLIQUE PRÈS LE TRIBUNAL JUDICIAIRE DE DUNKERQUE
- SOCIÉTÉ « LES ABEILLES »
- SOCIÉTÉ « BOLUDA »

COPIES :

- SG MER
- FOSIT (pour diffusion aux sémaphores concernés)
- COMAR DUNKERQUE
- SHOM
- DELEGATION DEPARTEMENTALE SNSM DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS
- PREMAR MMDN (OPLN)
- Archives (AEM n° 1.3.3.3. – chrono)