



Radiosignaux

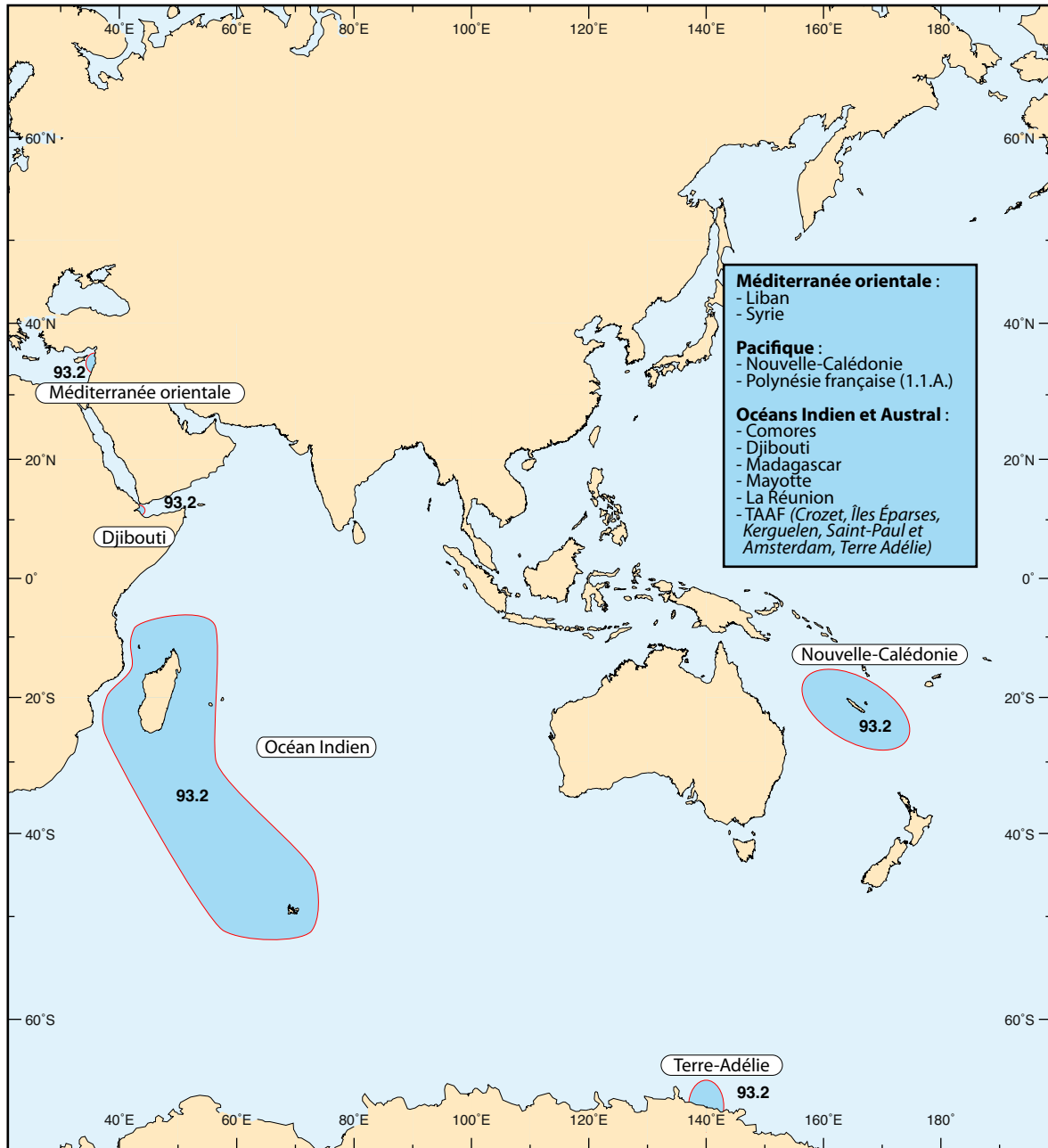
931

Radiocommunications portuaires

Océan Atlantique

Version à jour au 16 janvier 2019
(Groupe hebdomadaire d'*Avis aux Navigateurs* n° 03)

Cette édition annule et remplace les précédentes



1.1.B. — Zone de couverture (Partie Est).

01 1.2. Directives européennes

07 Les directives européennes qui sont évoquées dans ce paragraphe font partie intégrante des politiques de sécurité maritime de l'UE. Leur rôle est d'assurer le maintien de la sûreté, de la sécurité et de la durabilité. Le système et la plateforme sont essentiels pour créer un espace maritime européen unique sans barrières, l'Espace de transport maritime européen.

13 Ces directives européennes sont :

- Directive 2002/59/CE relative à la surveillance maritime ;
- Directive 2009/16/CE relative aux inspections ;
- Directive 2014/100/UE relative aux messages électroniques et système d'échange d'informations maritime de l'Union ([SafeSeaNet](#)).

19 Ces directives sont aussi décrites dans le *Guide du Navigateur, volume 3*.

01 1.2.1. Directive 2002/59/CE - Surveillance Maritime

Principe

La Directive 2002/59/CE établit un système de surveillance des eaux et des côtes européennes, surveillance maritime et connaissance de la situation (position des navires), qui soutient les pays de l'UE dans leur tâches opérationnelles.

Le 20 octobre 2010 a été adoptée la Directive 2010/65/UE concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres (directive sur les formalités déclaratives). Cette directive vise à simplifier et harmoniser certaines des procédures concernées en mettant en place un système standard de transmission électronique d'informations et en rationalisant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports de l'UE, permettant ainsi de réduire la charge administrative qui pèse sur les entreprises de transport maritime. Dans la pratique, cela signifie que les États membres doivent accepter de remplir ces formalités déclaratives, telles qu'elles figurent à l'annexe de la directive, sous forme électronique et de les transmettre via un guichet unique national au plus tard le 1er juin 2015.

Afin d'améliorer la connaissance de la situation dans le domaine maritime et de fournir des solutions sur mesure aux autorités, la législation a été modifiée par la directive 2014/100/UE. Cette dernière permet de combiner les informations recueillies et échangées dans le cadre du Système d'échange d'informations maritimes de l'Union [SafeSeaNet (SSN)] avec les données provenant d'autres systèmes de surveillance et de suivi de l'UE, comme CleanSeaNet, et des systèmes externes, par exemple les systèmes d'identification automatique par satellite (AIS)].

La directive 2002/59/CE prévoit les responsabilités des pays de l'UE, des autorités maritimes, des chargeurs, des exploitants de navire et des capitaines de navire.

Navires concernés

Tous les navires d'une jauge brute ≥ 300 , sont concernés, à l'exception :

- des navires de guerre ;
- des navires de pêche, des bateaux traditionnels, des bateaux de plaisance d'une longueur < 45 mètres ;
- des soutes de moins de 1 000 tonnes.

Obligations des exploitants de navires faisant route vers un port de l'UE

Ils doivent notifier certaines informations (identification du navire, nombre total de personnes à bord, port de destination, heure probable d'arrivée, etc.) au guichet unique national maritime depuis le 1er juin 2015).

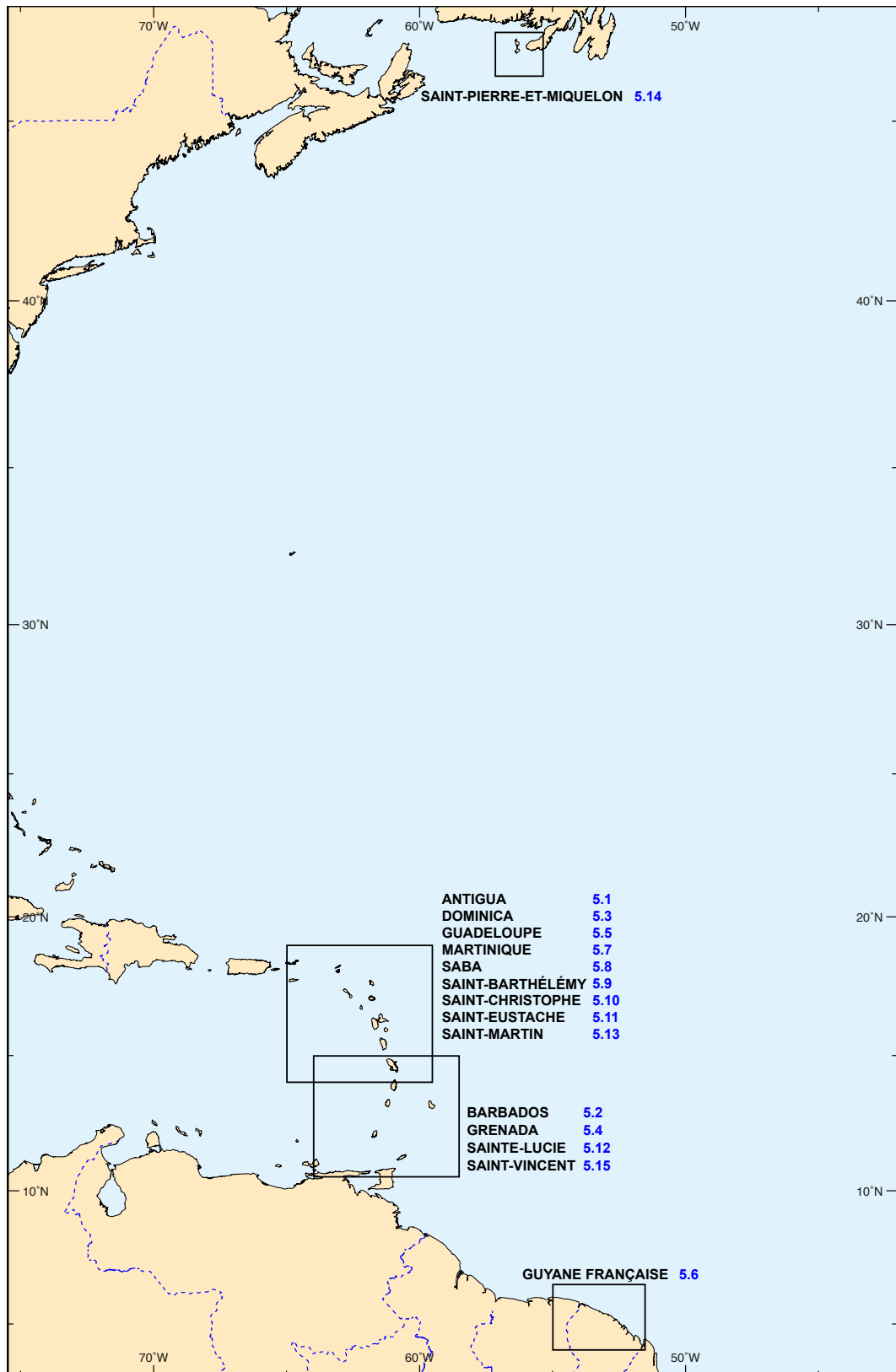
Le guichet unique national

Le guichet national est le service où tous les renseignements sont notifiés une fois pour toutes et mis à la disposition des autorités compétentes des États membres dans divers domaines (ports, douanes, sûreté, santé et contrôles aux frontières).

Il fait le lien entre le système SafeSeaNet, le système de douane électronique (e-Customs) et d'autres systèmes électroniques.

Il doit être accessible au système SafeSeaNet, interopérable et compatible avec celui-ci et, le cas échéant, avec les systèmes prévus dans la décision n° 70/2008/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un environnement sans support papier pour la douane et le commerce.

31



1.3.E. — Atlantique (Amériques).

Chapitre 2

MANCHE ET MER DU NORD

01 2.1. Manche et Mer du Nord - Généralités

01 2.1.1. Pilotage hauturier

Pilotage hauturier – Manche, Mer du Nord et Skagerrak

Généralités

- La directive du Conseil européen 79/115/CEE du 21 décembre 1978 recommande de faire appel au service d'un pilote hauturier dûment qualifié pour la navigation en Manche, Mer du Nord et Skagerrak.
- Les pilotes peuvent être demandés auprès des autorités et agences compétentes listées ci-dessous, excepté pour les régions où elles sont définies.
- Pour la qualification des pilotes, se référer à la résolution A.1080 (28) de l'OMI de 2013.
- Les demandes de pilotes doivent être formulées dès que possible compte-tenu des distances pour rallier les ports d'embarquement, et au minimum 72 h avant l'appareillage.
- Les pilotes embarquent à Cherbourg, Brixham, Skagen, Vinga/Gothenburg, ou dans tout autre port de la zone.

Zone

La zone de pilotage hauturier couvre les côtes des pays suivants ; France, Royaume-Uni, Belgique, Hollande, Allemagne, Norvège et l'Ouest du Danemark. Elle est définie par les points suivants :

- la côte africaine à la latitude 35° 15' N — 14° 00' W ;
- 62° 00' N — 14° 00' W ;
- 72° 00' N — 14° 00' E ;
- 72° 00' N — 35° 00' E ;
- la côte russe à la longitude 35° 00' E, en excluant la mer Baltique au sud d'une ligne joignant Skagen (57° 44,13' N — 10° 37,81' E) et Vinga (57° 38,15' N — 11° 35,47' E).

Autorités compétentes

France

Direction Inter-Régionale de la Mer (DIRM) - Manche Est - Mer du Nord, 4 Rue du Colonel Fabien, BP34, 76083 Le Havre

Royaume-Uni

The Corporation of Trinity House of Deptford Strond, Tower Hill, London, EC3N 4DH

The Corporation of Hull Trinity House, Trinity House Lane, Hull, HU1 2JG

The Corporation of the Newcastle upon Tyne Trinity House, Trinity House, Broad Chare, Newcastle upon Tyne, NE1 3DQ

Belgique

FOD Mobiliteit en Vervoer, DG Maritiem Vervoer, Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussels

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, Koning Albert II - laan 20, Bus 5, 1000 Brussels

Danemark

Danish Pilotage Authority, Kastellet 1, DK-2100 Copenhagen

Allemagne

Wasser-und Schifffahrtsdirektion Nord, Dezernat Schifffahrt, Hindenburgufer 247, D-24106 Kiel

Pays-Bas

Directorate for Maritime Affairs, Ministry of Infrastructure and the Environment, PO Box 20901, 2500 EX The Hague

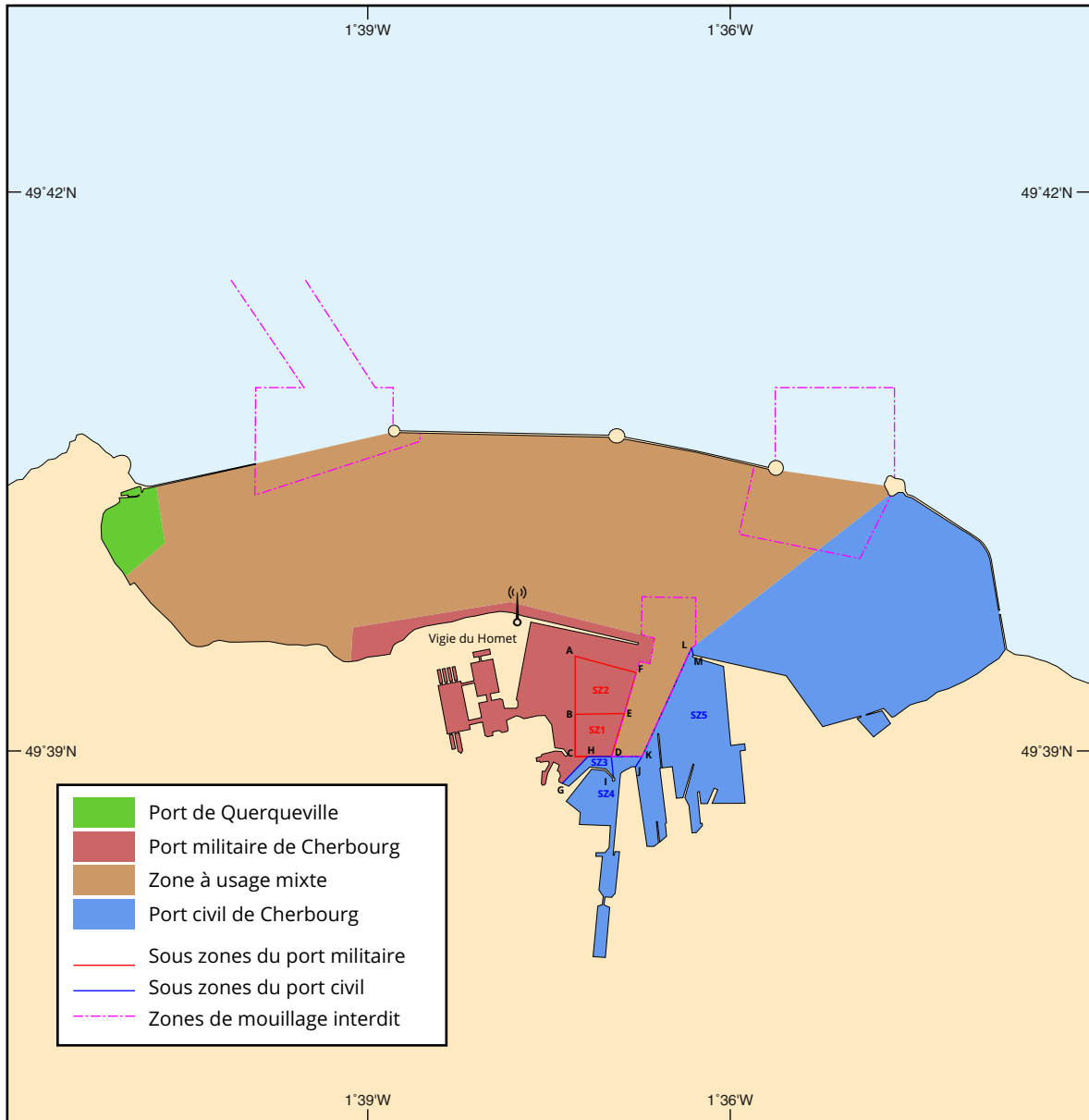
Suède

Swedish Transport Agency, Maritime Department, PO Box 653, SE-601 15 Norrköping

Pilotage hauturier – Manche

- Le service de pilotage est le « Deep Sea Pilot ».
- Les mouvements de pilote (embarquement/débarquement) se font à Cherbourg (France) ou Brixham (Angleterre) en fonction du port de destination.

28



2.3.5.D. — France - Cherbourg.

01 2.3.6. Dieppe - 49° 56' N — 1° 05' E

Dieppe – Pilotage

Zone

La zone de pilotage s'étend jusqu'à 4 M au large des jetées.

Contacts	
Bureaux de Rouen	§ 2.3.15.
TF	+33 (0)2 32 10 24 01 (H 24)
Fax	+33 (0)2 32 10 24 09
Mél	piloterouen@pilote-seine.fr
Web	www.pilote-seine.fr
Fréquence	Can. 12 de PM - 2 h à PM + 1 h (quand un navire est attendu)
Indicatif d'appel	Pilote Dieppe
Procédure	
Obligation	Obligatoire pour : - tout navire de LHT ≥ 50 m ; - tout navire transportant des hydrocarbures ou des matières dangereuses. Facultatif pour : - tout navire de LHT < 50 m et disposant d'une VHF.
HPA	Communiquer l'HPA au bureau de pilotage au moins 24 h à l'avance et les informations suivantes au moins 5 h avant d'arriver sur rade de Dieppe : - HPA sur rade ; - Tirant d'eau ; - Capacité de manœuvre (en particulier concernant l'état de fonctionnement du propulseur). Signaler tout retard > 2 h ou faisant manquer la marée, au moins 3 h avant l'HPA communiquée initialement.
Embarquement du pilote	À la position 49° 57,24' N – 1° 01,03' E (ou entre 1 et 2 M des jetées).
Départ	1 - Demande de pilote 3 h au moins avant l'heure fixée, pour les appareillages prévus entre 0600 et 2100 (h. locale). 2 - Demande de pilote avant 1800 pour les appareillages prévus entre 2100 et 0600 (h. locale) le lendemain.

2.3.6.A. — France - Dieppe - Pilotage.

Dieppe – Port	
Contact	
Capitainerie	
TF	+33 (0)2 35 84 10 55
Fax	+33 (0)2 35 06 12 56
Mél	ddtm-dml-capd@seine-maritime.gouv.fr (HO) ddtm-capdieppe-vigie@seine-maritime.gouv.fr (H24)
Web	www.portdedieppe.fr
Indicatif d'appel	Dieppe Port
Fréquence	VHF Can. 12
Procédure	
Communications	Communiquer à la capitainerie, 24 h avant d'arriver à la bouée « DI » : - HPA à la bouée « DI » ; - longueur ; - tirant d'eau ; - pilote demandé ou non (LHT inférieure à 50 m). Signaler l'arrivée sur rade à la capitainerie (Can. 12) puis assurer une veille permanente sur cette fréquence jusqu'à l'arrivée à quai.

2.3.6.B. — France - Dieppe - Port.

1841