E . Éléments Essentiels

E 1. Plan de la zone

E 1.1. Mesures d'organisation du trafic
Ce guide reprend les mesures d'organisation du trafic, qui sont :
- Les dispositifs de séparation de trafic tels que définis par l'OMI ;
- Les voies principales de trafic, y compris celles à double sens ;
- Les voies de navigation côtière ;
- Les voies d'accès aux ports quand elles existent.

E 1.2. Principales aides à la navigation
Les principales aides à la navigation associées aux mesures d'organisation du trafic sont :
- Les phares principaux ;
- Les établissements de signalisation maritime facilitant le repérage des systèmes d'organisation du trafic ;
- Les MRCC.

Il y a également un certain nombre de cartouches qui viennent compléter les cartes, et qui reprennent des conseils ou dispositions adoptés par des États ou l'OMI.

E 1.3. Avertissement
Les indications, schémas, représentations géographiques figurant sur ce guide ne doivent pas être utilisés pour la navigation car ils ont uniquement pour vocation de présenter sous forme synthétique une aide à la préparation d'une navigation dans la zone. Ainsi, il convient à chaque fois de se référer aux publications réglementaires ou légales, aux cartes marines aux échelles les plus appropriées et aux documents nautiques couvrant la zone.

E 1.4. Tableau des légendes : Cf. Cartouche.

E 1.5. Points d'embarquement des pilotes, zones officielles de mouillage ou d'attente, de transfert de cargaison.
Les points d'embarquement de pilote figurent sur ce guide à titre d'indication. Il convient de se référer aux cartes marines et aux ouvrages nautiques en vigueur, pour connaître de façon précise les positions des points ou zones d'embarquement, les fréquences d'appel et de travail, ainsi que les règles pour obtenir un pilote, les conditions de pilotage, à l'arrivée comme au départ.
Il en est de même pour les zones de mouillage ou d'attente : les postes sont attribués par les autorités gestionnaires, qui sont indiquées dans les Instructions Nautiques. Ne figurent pas sur ce guide les multiples petites zones de mouillages légers côtières, que l'on retrouve sur les cartes marines de détail ou dans les Instructions Nautiques, baptisées « zones de mouillage et d'équipements légers » ou « ZMEL » dans les publications françaises.
Une seule zone de transbordement existe, située à l'Est du Cotentin. Son utilisation est soumise à l'autorisation de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord. Il convient de se référer à l'arrêté 29/94 du 13 septembre 1994 ou aux Instructions Nautiques (C22).

E 1.6. Points ou limites des zones où un contact radio est demandé.
- les lieux où il est nécessaire de connaître la position du navire avec une grande précision ;
- les manoeuvres prévues à l'approche d'un point de prise de pilote ;
- les dispositions prévues pour rallier des eaux sûres en cas d'urgence ;
- toutes informations complémentaires utiles (heures des pleines et basses mers, des levers et couchers de soleil, direction et vitesse des courants de marée, etc.).

c) Exécution de la traversée et contrôle de la position du navire.
Les modalités d'exécution dépendront :
- de l'état des équipements du navire ;
- des conditions météorologiques et de la visibilité ;
- de toute autre information du moment, donnée par le pilote ou diffusée par les STM ou les Coastguards.

Les officiers de quart, même s'ils sont assistés par un pilote, doivent contrôler la position du navire avec précision, notamment dans les passages resserrés. Il est à noter que la zone du présent ouvrage est totalement couverte par des stations GPS différentiel.

E 2.1. Règles et recommandations de l'OMI

E 2.1.1. Généralités
Compte tenu de la géographie et de l'importance du trafic dans la zone Manche / Pas de Calais / Sud de la mer du Nord, un certain nombre de dispositifs de séparation de trafic et des zones de navigation côtière ont été adoptés par l'OMI. Ces dispositifs imposent des directives particulières de contacts et comptes rendus aux navires de jauge brute supérieure ou égale à 300.
L'OMI a également approuvé le système obligatoire de comptes rendus de navires-citernes d'Europe occidentale WETREP, qui est en vigueur dans la zone particulièrement vulnérable des eaux d'Europe occidentale pour les navires d'un port en lourd supérieur à 600.
À celles-ci s'ajoutent les STM de la baie de Seine, de Calais et Dunkerque.
L'OMI recommande ainsi aux navigateurs remontant la Manche pour gagner le DST du Pas de Calais (ou inversement), d'emprunter le DST des Casquets.
Il convient aussi d'être attentif aux avertissements relatifs à la route en eaux profondes, partie de la voie montante du DST du Pas de Calais et aux eaux adjacentes de celui-ci.
Il importe que les navires passant par cette zone écoutent les émissions diffusées en VHF par les services d'information français et britanniques qui donnent des indications sur le trafic, la navigation et la visibilité dans la Manche et le Pas de Calais. L'OMI recommande que les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 soient équipés d'un système électronique de localisation approprié à la zone afin d'améliorer leur navigation dans les systèmes d'organisation du trafic. Les dispositions particulières et les recommandations sur la navigation font l'objet, sur le présent guide, des cartouches 3.1 à 3.23.
Les navires ayant des avaries affectant la sécurité doivent les signaler et prendre les mesures appropriées pour les réparer avant d'entrer dans le Pas de Calais. Ces avaries sont signalées par des comptes rendus SURNAV-AVARIE (voir E 4.3.), et des comptes-rendus OUESSREP,MANCHEREP ou CALDOVREP pour les navires d'une jauge