

PREFACE

Ces procédures de travail pour l’usage du mariphone (radio VHF) sont un fil conducteur pour les régulateurs du trafic et pour les pilotes comme participants au trafic dans la zone ou le système « VTS-Scheldegebied » est d’application, pour clarifier l’emploi des procédures radio VHF à l’intention du déroulement en toute sécurité du flux de la navigation.

Par une application exacte des procédures les autres participants à la navigation suivront le bon exemple, ce qui contribuera à l’amélioration de la sécurité.

Les « IMO-Guidelines For Vessel Traffic Services » (IMO – Resolution A 857/20) ont servis comme base pour la réalisation de ces instructions.

Ce document doit être lu avec le dépliant « MariFoonBlokIndeling » (MFBI)

TABLE DES MATIERES

1.	INTRODUCTION	
1.1.	Philosophie de l’usager	5
1.2.	Zones / Secteurs.....	5
2.	NOTIONS	
2.1.	Vessel Traffic System – VTS.....	6
2.1.1.	Service d’information - Information Service (INS).....	6
2.1.2.	Service d’Assistance à la Navigation - Navigational Assistance Service (NAS).....	6
2.1.3.	Service d’organisation du trafic - Traffic Organization Service (TOS).....	6
2.2.	Rendez-vous de navigation.....	6
2.3.	Informations générales à la navigation.....	6
2.4.	Information concernant la navigation	6
2.5.	Avis concernant le pilotage à distance	6
2.6.	Annonces obligatoires	7
2.7.	Information portuaire	7
2.8.	Participant à la navigation	7
2.9.	Indicateur de message (Message markers)	7
2.9.1.	Information (Information).....	7
2.9.2.	Avertissement (Warning).....	7
2.9.3.	Avis (Advice).....	7
2.9.4.	Instruction à la navigation (Instruction)	7
2.9.5.	Question (Question)	7
2.9.6.	Réponse (Answer)	8
2.9.7.	Requête (demande) - (Request).....	8
2.9.8.	Intention (Intention).....	8

3.	CANAUX MARIPHONE (radio VHF)	
3.1.	Canaux pour la navigation	8
3.2.	Canaux radar	8
3.3.	Canal en cas de calamité.....	8
3.4.	Canal d'information portuaire (Port Operation)	8
3.5.	Autres canaux.....	8
4.	REPARTITION DES CANAUX VHF - VTS-SG	
4.1.	<u>Zone Wandelaar</u>	
4.1.1.	Secteurs Approche Wandelaar et Wandelaar	9
4.1.1.1.	Indicatif d'appel (Approche Wandelaar et Wandelaar)	
4.1.1.2.	Description du secteur	
4.1.1.3.	Fonctions	
4.1.2.	Radar Zeebrugge.....	9
4.1.2.1.	Indicatif d'appel	
4.1.2.2.	Description du secteur	
4.1.2.3.	Fonctions	
4.1.2.4.	Canaux pour le pilotage	
4.1.2.5.	Canal en cas de calamité	
4.2.	<u>Zone Steenbank</u>	
4.2.1.	Secteur Steenbank.....	9
4.2.1.1.	Indicatif d'appel	
4.2.1.2.	Description du secteur	
4.2.1.3.	Fonctions	
4.2.1.4.	Canaux pour le pilotage	
4.2.1.5.	Canal en cas de calamité	
4.3.	<u>Zone Zeebrugge</u>	
4.3.1.	Secteur Zeebrugge	10
4.3.1.1.	Indicatif d'appel	
4.3.1.2.	Description du secteur	
4.3.1.3.	Fonctions	
4.3.2.	Zone portuaire de Zeebrugge	10
4.3.2.1.	Indicatif d'appel	
4.3.2.2.	Fonction	
4.3.2.3.	Canaux VHF pour le service de pilotage	
4.3.2.4.	Canal VHF en cas de calamité	
4.4.	<u>Zone de Vlissingen</u>	
4.4.1.	Secteur Vlissingen	10
4.4.1.1.	Indicatif d'appel	
4.4.1.2.	Description du secteur	
4.4.1.3.	Fonctions	
4.4.2.	Radar Vlissingen.....	10
4.4.2.1.	Indicatif d'appel	
4.4.2.2.	Description du secteur	
4.4.2.3.	Fonctions	
4.4.2.4.	Canaux VHF pour le service de pilotage	
4.4.2.5.	Canal VHF en cas de calamité	

4.5.	<u>Zone de Terneuzen</u>	
4.5.1.	Secteur de Terneuzen / Radar Terneuzen	11
4.5.1.1.	Indicatif d'appel	
4.5.1.2.	Description du secteur	
4.5.1.3.	Fonctions	
4.6.	<u>Zone de Hansweert</u>	
4.6.1.	Secteur de Hansweert / Radar Hansweert	11
4.6.1.2.	Indicatif d'appel	
4.6.1.3.	Description du secteur	
4.6.1.4.	Canaux VHF pour le service de pilotage	
4.6.1.5.	Canal VHF en cas de calamité	
4.7.	<u>Zone Antwerpen</u>	
4.7.1.	Secteur Antwerpen.....	11
4.7.1.1.	Indicatif d'appel	
4.7.1.2.	Description du secteur	
4.7.1.3.	Fonctions	
4.7.2.	Canal pour les informations portuaires (Port Operations)	11
4.7.2.1.	Indicatif d'appel	
4.7.2.2.	Description du secteur	
4.7.2.3.	Fonctions	
4.7.2.4.	Autres canaux VHF	
4.7.3.	Radar Waarde	12
4.7.3.1.	Indicatif d'appel	
4.7.3.2.	Description du secteur	
4.7.3.3.	Fonctions	
4.7.4.	Radar Saeftingen.....	12
4.7.4.1.	Indicatif d'appel	
4.7.4.2.	Description du secteur	
4.7.4.3.	Fonction	
4.7.5.	Radar Zandvliet	12
4.7.5.1.	Indicatif d'appel	
4.7.5.2.	Description du secteur	
4.7.5.3.	Fonction	
4.7.6.	Radar Kruisschans	12
4.7.6.1.	Indicatif d'appel	
4.7.6.2.	Description du secteur	
4.7.6.3.	Fonction	
4.7.7.	Canaux pour le service de pilotage - secteur Antwerpen	12
4.7.8.	Canal VHF en cas de calamité - secteur Antwerpen.....	12
4.8.	<u>Zone amont de la bouée < 100 ></u>	
4.8.1.	Indicatif d'appel.....	12
4.8.2.	Fonctions	12
4.9.	<u>Zone du canal Gent / Terneuzen</u>	
4.9.1.	Secteur Gent / Terneuzen.....	12
4.9.1.1.	Indicatif d'appel	
4.9.1.2.	Description du secteur	
4.9.1.3.	Fonctions	
4.9.1.4.	Canal VHF en cas de calamité	

5.	ANNONCES OBLIGATOIRES POUR LA NAVIGATION PROFESSIONNELLE	
5.1.	Venant de la mer, amont vers la rade / rivière	13
5.2.	Avalant, rivière / rade, vers la mer	14
5.3.	Participer au flux de la navigation.....	15
5.4.	Quitter le flux de la navigation.....	15
5.5.	Direction : vers Gent / Terneuzen.....	16
5.6.	Avalant depuis Gent / Terneuzen	16
6.	ESCAUT - MESSAGES A L'INTENTION DE LA NAVIGATION	
6.1.	Point de départ.....	17
6.2.	Description de la zone, canaux VHF et horaire.....	17
6.2.1.	Centrale ZEEBRUGGE.....	17
6.2.2.	Centrale VLISSINGEN	17
6.2.3.	Centrale ZANDVLIET	17
6.2.4.	Centrale TERNEUZEN	17
7.	PHILOSOPHIE DE L'USAGE DU MARIPHONE DANS VTS-SG	
7.1.	Discipline dans les communications par les participants au VTS-SG.....	18
7.2.	Délivrer les informations aux participants à la navigation	18
7.3.	Délivrer les informations radar (Navigation Assistance Service)	19
7.4.	Notions lors de la diffusion d'information radar	19
8.	LANGUES EN USAGE	
8.1.	A toute la navigation.....	21
8.2.	Les bateaux à passagers.....	21
8.2.1.	Contrôle	21
8.2.2.	Exceptions lors de situations météorologiques ou hydrologiques spécifiques.....	21
9.	SUPPRESSIONS D'ANNONCES COMMUNES	22
10.	ABREVIATIONS	22

1 - INTRODUCTION

1.1. Philosophie de l'utilisateur

- Le « Vessel Traffic Services Scheldegebied » (VTS-SG) est un ensemble de différents services qui ont comme tâche principale de délivrer un produit à la navigation, entre autre pour améliorer la sécurité et l'efficacité du flux de la navigation, ainsi que la protection de l'environnement.
- A l'intérieur du système VTS-SG toute la navigation professionnelle a l'obligation de s'annoncer.
- La navigation de plaisance a une obligation d'écoute, lorsqu'il y a une installation VHF à bord elle doit être joignable ; ce qui veut dire être à l'écoute sur les canaux VHF correspondants comme décrit dans le dépliant – MFBI.
- Les plaisanciers qui ont une installation VHF à bord, doivent pouvoir être contactés, mais ne doivent pas s'annoncer sauf si la navigation professionnelle ou une centrale du contrôle du trafic le demande.
- La navigation de plaisance peut faire usage des services du VTS-SG sous les mêmes conditions que la navigation professionnelle, mais doit alors, en faire la demande explicite.
- De tout temps la navigation professionnelle doit être joignable sur le canal VHF du secteur de navigation.
- Régulation automatique : la régulation automatique prescrit que les navires prennent contact entre eux, sans l'intervention d'une centrale de régulation du trafic, pour décider du déroulement de la navigation. De tous temps la centrale vérifiera l'application et le bon déroulement de ces décisions et si nécessaire interviendra.
- Proactif : suite à une veille attentive, le contrôleur / routeur du trafic veillera à ce que le flux de la navigation se déroule de façon normale. Lorsque le contrôleur prévoit une situation dangereuse, il / elle intervient afin que le problème puisse être évité. Dans le cadre de ses prérogatives, le contrôleur intervient pour donner : un avertissement, une information, un avis ou une directive de routage. Le contrôleur du trafic n'intervient non seulement à la demande des participants à la navigation, mais surtout de sa propre initiative.
- Les limites d'un secteur sont déterminées par le caractère de ce secteur et par le flux de navigation, dans ce cadre existe une possibilité d'anticipation.
- Un canal radar a, par rapport au canal VHF de navigation, une fonction complémentaire mais l'obligation d'être joignable sur le canal de navigation reste entière ; ce qui implique que le canal radar est employé comme canal de délestage pour donner des informations radar ou pour les conversations de longue durée.
- Nonobstant les prérogatives des autorités flamandes et néerlandaises, dans le cadre du déroulement fluide et en toute sécurité de la navigation, la responsabilité finale reste toujours chez le capitaine / participant à la navigation.
- Tous les participants à la navigation et les opérateurs VTS dans le système VTS-SG doivent se conformer aux procédures VHF telles qu'elles sont prescrites.

1.2. Zones / secteurs

Les procédures VHF / VTS décrites sont d'applications dans les zones / secteurs tels qu'ils sont décrit dans le dépliant MFBI.

2 - NOTIONS

2.1. Système de routage - Vessel Traffic System

Un système VTS connaît trois (3) types de services ; voir à ce sujet : IMO VTS guidelines A 857 (20).

2.1.1. Service d'information - Information Service (INS)

Un service d'information est un service qui se charge de faire parvenir à bord, en temps utile, toute les informations importantes pour quelle soient disponibles pour prendre les décisions qui concernent la navigation et dont on peut vérifier l'application.

2.1.2. Service d'assistance à la navigation - Navigational Assistance Service (NAS)

Un Service d'assistance à la navigation est un service de support à la navigation pour la prise de décisions à bord.

Les services d'assistance à la navigation sont dispensés en supplément au : Service d'Information et au Service de l'organisation du trafic. Il peut être donné à la demande du participant à la navigation ou lorsque l'autorité du VTS le juge nécessaire.

Ces services dispensent des données essentielles, actuelles et à temps comme support pour la prise de décision, à bord, pour la navigation et se compose essentiellement d'informations, d'avis et / ou instructions.

2.1.3. Service pour l'organisation du trafic - Traffic Organization Service (TOS)

Un Service d'organisation du trafic est un service qui veille à ce qu'il ne se produit aucune situation dangereuse dans le déroulement de la navigation et qui veille à ce que le trafic maritime se déroule normalement dans la zone du VTS-gebied.

L'information est importante dans la chaîne pour le déroulement de la navigation, entre-autre les autorisations et les actions pour prévenir les abordages, par exemple l'information concernant les fenêtres des marées, la présence d'un pilote à bord, le planning pour l'éclusage, etc.

2.2. Rendez-vous concernant le trafic

Ce sont les rendez-vous, entre eux, des participants à la navigation pour éviter les situations dangereuses.

Ces rendez-vous doivent être pris directement entre les participants à la navigation et pas via une centrale de contrôle de la navigation.

2.3. Informations concernant le trafic (généralités)

Une information donnée par une personne autorisée à un ou plusieurs participants à la navigation ou à des tiers et concernant la voie de navigation ou une partie de celle-ci et le flux de la navigation ou des navires individuels qui l'empruntent ; cette information peut être une information concernant la voie navigable ou une information tactique concernant le flux de navigation.

2.4. Information concernant le trafic

Un ordre donnée par une personne compétente à un ou plusieurs participants à la navigation afin d'arriver à un certain résultat dans le comportement des participants à la navigation ou imposer une interdiction dans le comportement.

2.5. Avis de pilotage dans le contexte du pilotage à distance

Les avis d'un pilote au responsable et / ou participant à la navigation pour autant que le pilote ne peut effectuer son service à bord du navire concerné. Ces avis peuvent être donnés depuis un autre navire ou sous certaines conditions à partir de la terre ferme.

2.6. Annonces obligatoires

Ce sont les annonces prescrites à des points / positions préétablis (ou moments) par des participants à la navigation à l'intention du déroulement de la navigation.

2.7. Information portuaire

Sont des informations concernant les ponts, les places / endroits d'amarrage et le planning des écluses.

2.8. Participant à la navigation

Le participant qui a dans ses attributions la responsabilité effective du navire.

2.9. Indicateur de messages - Messages makers

Afin de faciliter les communications navire / navire, navire / terre ou terre / navire, mais aussi lorsque aucune phrase du « IMO Standard Communication Phrases » (SMCP) ne convient, on peut faire usage d'un des huit indicateurs d'avis / message afin d'augmenter la possibilité que le message soit bien compris.

2.9.1. Information (Information)

Cela indique que le message qui suit est limité à des faits, situation constatées.

Cet indicateur est employé de préférence pour des informations concernant la navigation et le trafic.

Il incombe à celui qui reçoit l'information de prendre les mesures qui s'imposent.

Exemple : INFORMATION, le navire X va vous rattraper sur votre bâbord.

2.9.2. Avertissement (Warnings)

Cela indique que l'expéditeur veut, à l'aide du message qui suit, attirer l'attention des autres sur un danger potentiel. Cela implique que tous ceux qui reçoivent cet AVERTISSEMENT doivent immédiatement prendre en compte le danger cité.

Il incombe à celui qui reçoit le message de prendre les mesures adéquates.

Exemple : AVERTISSEMENT, obstruction dans le chenal.

2.9.3. Avis (Advice)

Cela indique l'intention de l'expéditeur d'influencer par une suggestion qui va suivre, celui qui reçoit le message. La décision de se conformer à l'AVIS, ou ne pas se conformer, reste du ressort de celui qui reçoit le message.

L'AVIS ne doit pas absolument être suivi, mais doit être analysé avec rigueur.

Exemple : AVIS (je vous suggère de) rester du côté rouge de la voie navigable jusqu'au moment où la navigation maritime montante est passée.

2.9.4. Instruction pour la navigation (Instruction)

Cela indique qu'il est de l'intention de l'expéditeur de considérer le message qui va suivre comme une prescription. Cela signifie que l'expéditeur, par exemple une station -VTS ou un navire de guerre, a le plein pouvoir pour expédier un tel message.

Celui qui reçoit ce message qui est (légalement) contraignant, doit en exécuter le contenu, sauf si il / elle a pour des raisons de sécurité des impératifs contraires qui doivent dans ce cas être signalées à l'expéditeur.

Exemple : INSTRUCTION POUR LA NAVIGATION : ne traversez pas le chenal.

2.9.5. Question (Question)

Cela implique que le prochain message a un contenu en forme de question.

L'emploi de cet indicateur indique clairement et sans ambiguïté que cela concerne une question ; on attend une réponse du destinataire.

Exemple : QUESTION : quel est votre tirant d'eau maximum ?

2.9.6. Réponse (Answer)

Cela indique que le prochain message est une réponse à une question posée précédemment.
Une réponse ne doit pas contenir une autre question.

Exemple : REPONSE : mon tirant d'eau maximum est cent trente deux décimètres.

2.9.7. Requête (Request)

Cela indique que dans le message qui suit on demande une action / réaction de la part du navire.
Cet indicateur indique que quelque chose doit être livré ou organisé pour le navire, par exemple la livraison de ravitaillement, remorqueurs, autorisations, etc.

Exemple : REQUEST : j'ai besoin de deux remorqueurs.

2.9.8. Intention (Intention)

Cela indique que l'on informe les autres participants à la navigation des décisions prises dans le cadre de la navigation (par un participant spécifique).

L'emploi de cet indicateur se limite à des messages qui annoncent une manœuvre prévue du navire.

Exemple : INTENTION : je vais réduire ma vitesse.

3 - CANAUX VHF

3.1. Canaux pour la navigation

- Rendez-vous de navigation
- Information pour la navigation
- Avis de pilotage
- Directive pour la navigation
- Annonces obligatoires
- Informations portuaire (là ou il n'y a pas de canal d'information portuaire)

3.2. Canaux radar

- Information pour la navigation
- Assistance à la navigation (information radar)
- Annonces obligatoires
- Informations portuaires

3.3. Canal en cas de calamité

Un canal de « calamité » est un canal VHF qui est réservé exclusivement pour le déroulement du trafic radio en cas de calamité. En cas de nécessité l'autorité compétente renvoi les usagers du mariphone (radio-VHF) vers ce canal spécifique.

3.4. Canal d'informations portuaires (Port Informations)

Informations concernant les emplacements d'amarrages, écluses, quai d'attente, lieu de mouillage, etc.

3.5. Autres canaux

- Canaux pour le pilotage
- Canaux portuaires
- Terminal pour la batellerie
- Canaux pour les écluses et les ponts.

4 – REPARTITION DES CANAUX VHF - VTS-SG

4.1. Zone de navigation WANDELAAR

4.1.1. Secteurs Approche Wandelaar et Wandelaar

4.1.1.1. Indicatif d'appel

Wandelaar Approach.....VHF 60

Traffic Centre WandelaarVHF 65

4.1.1.2. Description des secteurs

- Wandelaar Approach : frontière franco / belge depuis la côte flamande 51° 23'.60 N / 002° 19'.20 E et 51° 25'.95 N / 002° 27'.50 E via les bouées Oostdyck, Middelkerke Bank, vers le phare de Westende à la côte.
- Wandelaar : depuis la côte Flamande, le phare de Westende, via les bouées Middelkerke Bnk, Oostdyck, vers 51° 25'.95 N / 002° 27'.50 E et 51° 28'.75 N / 002° 56'.00 E, via la bouée S.2 vers Obst 14 à la côte.

- ##### **4.1.1.3. Fonctions :**
- 1) Rendez-vous de navigation,
 - 2) Informations générales à la navigation,
 - 3) Avis de pilotage,
 - 4) Instructions pour la navigation,
 - 5) Annonces obligatoires,
 - 6) Hélicoptage d'un pilote.

4.1.2. Radar Zeebrugge

4.1.2.1. Indicatif d'appel : Radar Zeebrugge..... VHF 4

4.1.2.2. Description du secteur : frontière franco / belge jusqu'à

51° 23'.60 N / 002° 19'.20 E vers 51° 25'.95 E / 002° 27'.50 E vers

51° 28'.75 N / 002° 56'.00 E vers 51° 34'.60 N / 003° 08'.38 E (via Westpit), W 4, W 5, suivre la côte, les musoirs de Zeebrugge et Oostende vers la frontière franco / belge.

- ##### **4.1.2.3. Fonctions :**
- 1) Accompagnement de la navigation LNG,
 - 2) Information générale à la navigation,
 - 3) Assistance à la navigation (information radar),
 - 4) Régistration LOA,
 - 5) Information portuaire,
 - 6) Coordination opération hélicoptère.

4.1.2.4. Canaux VHF pour le service de pilotage

Canal d'appel pour le pilotage : Pilot Wandelaar VHF 65

Canal de travail pilotage / SWATH - Westpost CZB..... VHF 6

Port de la côte flamande VHF 9

4.1.2.5. Canal VHF en cas de calamité..... VHF 67

4.2. Zone de navigation STEENBANK

4.2.1. Secteur Steenbank

4.2.1.1. Indicatif d'appel : Traffic Centre SteenbankVHF 64

4.2.1.2. Description du secteur : depuis la côte de Walcheren, via le méridien de Domburg

(003° 30'.00 E) jusqu'à la bouée SBO, via le parallèle SBO vers 51° 50'.00 N / 003° 08'.38 E vers 51° 34'.60 N / 003° 08'.38 E (via Westpit), W 4, OG17 / OG8 vers la côte de Walcheren.

- ##### **4.2.1.3. Fonctions :**
- 1) Rendez-vous de navigation,
 - 2) Informations générales à la navigation,
 - 3) Assistance à la navigation (informations radar),
 - 4) Avis de pilotage,
 - 5) Instructions pour la navigation,
 - 6) Annonces obligatoires.

- 4.2.1.4. Canaux VHF pour le service de pilotage
 - Appel pour le pilotage : Pilot SteenbankVHF 64
 - Canal de travail lorsque le pilote est à bord VHF 6
 - Service de pilotage Néerlandais..... VHF 29 L
 - Canal opérationnel « SWATH ».....VHF 79
- 4.2.1.5. Canal VHF en cas de calamité.....VHF 67

4.3 Zone de navigation ZEEBRUGGE

4.3.1. Secteur Zeebrugge

- 4.3.1.1. Indicatif d'appel : Traffic Centre ZeebruggeVHF 69
- 4.3.1.2. Description du secteur : 51° 28'.75 N / 002° 56'.00 E vers 51° 34'.60 N / 003° 08'.38 E vers Westpit, W 4, W 5, suivre la Côte, les musoirs de Zeebrugge, la ligne côtière, OBST 14, le méridien passant par la bouée A1Bis, S 2 et VG 6.
- 4.3.1.3. Fonctions :
 - 1) Rendez-vous pour la navigation,
 - 2) Informations générales à la navigation,
 - 3) Avis de pilotage,
 - 4) Instructions pour la navigation,
 - 5) Annonces obligatoires.

4.3.2. Zone portuaire de Zeebrugge

- 4.3.2.1. Indicatif d'appel : radar Control Zeebrugge.....VHF 19
- 4.3.2.2. Fonctions : Fonction-IVS, annonce à l'arrivée et au moment du départ. Intervention d'un « Swath » pour des navires en partance de Oostende, Nieuwpoort et Zeebrugge.
- 4.3.2.3. Canaux VHF pour le service de pilotage :
 - Service de pilotage Zeebrugge « PILOT Zeebrugge » VHF 9
 - Vlaamse loodsdienst..... VHF 6
 - (canal de communication : Westpost / CZB)
 - Service de pilotage néerlandais VHF 29 L
- 4.3.2.4. Canal VHF en cas de calamité.....VHF 67

4.4. Zone de navigation VLISSINGEN

4.4.1. Secteur Vlissingen

- 4.4.1.1. Indicatif d'appel : Centrale Vlissingen VHF 14
(conforme au dépliant MFBI, indicatif d'appel en anglais : « Traffic Centre Vlissingen »)
- 4.4.1.2. Description du secteur : W 5 via la ligne côtière jusqu'à la ligne 15 A, E 2 a, via la ligne côtière passant par les musoirs de la Sloehaven, de buitenhaven (port extérieur), Michel de Ruyterhaven vers la ligne OG 8, 1/4 de nm à l'ouest de W 4, W 5 jusqu'à la côte.
- 4.4.1.3. Fonctions :
 - 1) Rendez-vous de navigation,
 - 2) Informations générales,
 - 3) Avis de pilotage,
 - 4) Instructions pour la navigation,
 - 5) Annonces obligatoires.

4.4.2. Radar Vlissingen

- 4.4.2.1. Indicatif d'appel : Radar Vlissingen.....VHF 21
- 4.4.2.2. Description du secteur : W 5, via la ligne côtière jusqu'à la ligne 15 A, E 2 A, via la ligne côtière en passant par les musoirs de la Sloehaven, la buitenhaven (port extérieur) et le port Michel de Ruyter vers la ligne OG 8, OG 17, W 4, W 5, jusqu'à la côte.
- 4.4.2.3. Fonctions :
 - 1) Informations générales à la navigation,
 - 2) Annonces obligatoires,
 - 3) Assistance à la navigation (information radar),
 - 4) Informations portuaires.

- 4.4.2.4. Canaux VHF pour le service de pilotage :
 - Service de pilotage flamand (Vlaamse loodsdienst) VHF 93 H
 - Service de pilotage néerlandais VHF 29 L
 - Coordination des services de la rade VHF 40
 - Remarque : ces trois canaux ne sont normalement pas programmés sur une radio VHF parce que réservés aux services officiels (usage soumis à l'autorisation de l'IBPT).
- 4.4.2.5. Canal VHF en cas de calamité.....VHF 67

4.5. Zone de navigation TERNEUZEN

4.5.1. Secteur Terneuzen / Radar Terneuzen

- 4.5.1.1. Indicatif d'appel : Centrale Terneuzen / Radar TerneuzenVHF 03
- 4.5.1.2. Description du secteur : ligne 15 A / E 2 A, la ligne côtière jusqu'au Hoek van Baarland, MG 2, 32, 35, la ligne côtière y compris l'avant port de Terneuzen, jusqu'à la ligne 15 A / E2 A.
- 4.5.1.3. Fonctions :
 - 1) Rendez-vous de navigation,
 - 2) Informations générales à la navigation,
 - 3) Assistance à la navigation (informations radar),
 - 4) Instructions à la navigation,
 - 5) Annonces obligatoires,
 - 6) Informations portuaires et informations concernant les écluses.

4.6. Zone de navigation HANSWEERT

4.6.1. Secteur Hansweert / Radar Hansweert

- 4.6.1.1. Indicatif d'appel : Centrale Hansweert / Radar Hansweert.....VHF 65
- 4.6.1.2. Description du secteur : depuis la ligne 35, 32, MG 2, Hoek van Baarland, suivre les rives, y compris l'avant-port de Hansweert, jusqu'à la ligne Sv 4, Sv 3, vers la ligne 46, 55 et depuis cette ligne vers la côte, suivre la rive jusqu'à 35.
- 4.6.1.3. Fonctions :
 - 1) Rendez-vous de navigation,
 - 2) Informations générales à la navigation,
 - 3) Assistance à la navigation (informations radar),
 - 4) Instructions à la navigation,
 - 5) Annonces obligatoires,
 - 6) Informations portuaires et informations concernant les écluses.
- 4.6.1.5. Canal VHF en cas de calamité.....VHF 67

4.7. Zone de navigation ANTWERPEN

4.7.1. Secteur Antwerpen

- 4.7.1.1. Indicatif d'appel : Centrale Zandvliet.....VHF 12
- 4.7.1.2. Description du secteur : depuis la ligne 55 / 46, vers la ligne SvV 3 / SvV 4, depuis cette ligne vers la côte, suivre la rive jusqu'à la bouée 100.
- 4.7.1.3. Fonctions :
 - 1) Rendez-vous de navigation,
 - 2) Informations générales à la navigation,
 - 3) Instructions à la navigation,
 - 4) Annonces obligatoires.

4.7.2. Canal pour les informations portuaires (Port Operations)

- 4.7.2.1. Indicatif d'appel : SID Antwerpen.....VHF 85
- 4.7.2.2. Description du secteur : depuis les bouées 32 / 35 jusqu'à l'écluse de Wintam
- 4.7.2.3. Fonctions :
 - 1) Echange d'informations non nautiques,
 - 2) Informations pour les écluses.
- 4.7.2.4. Autre canal VHF :
 - canal VHF du terminal pour la navigation intérieureVHF 81

- 4.7.3. Radar Waarde
 4.7.3.1. Indicatif d'appel : Radar Waarde.....VHF 19
 4.7.3.2. Description du secteur : depuis les bouées 55 / 46, vers les bouées SvV 3, SvV 4, jusqu'aux bouées SvV 14 / SvV 13, vers les bouées 56 / 63.
 4.7.3.3. Fonction : assistance à la navigation (information radar)
- 4.7.4. Radar Saeftinge
 4.7.4.1. Indicatif d'appel : Radar Saeftingen.....VHF 21
 4.7.4.2. Description du secteur : les bouées 63 / 56, vers les bouées SvV 13 / SvV 14, vers la balise Zuid-Saeftinge / bouée 76.
 4.7.4.3. Fonction : assistance à la navigation (information radar)
- 4.7.5. Radar Zandvliet
 4.7.5.1. Indicatif d'appel : Radar Zandvliet.....VHF 04
 4.7.5.2. Description du secteur : balise Zuid-Saeftingen / bouée 76 jusqu'aux bouées 93 / 84.
 4.7.5.3. Fonction : assistance à la navigation (information radar)
- 4.7.6. Radar Kruisschans
 4.7.6.1. Indicatif d'appel : Radar KruisschansVHF 66
 4.7.6.2. Description du secteur : bouée 93 / 84 jusqu'à la bouée 100
 4.7.6.3. Fonction : assistance à la navigation (information radar)
- 4.7.7. Canaux VHF pour le service de pilotage - zone de navigation d'Antwerpen
 Service de pilotage : Vlaamse loodsdienst.....VHF 1H
- 4.7.8. Canal VHF en cas de calamité
 Zone de navigation d'Antwerpen.....VHF 67
- 4.8. Zone de navigation AMONT de la BOUEE 100
 4.8.1. Indicatif d'appel : NIHIL
 4.8.2. Fonctions : 1) Rendez-vous de navigation (entre bateau / navire)
 2) Annonces obligatoires
 Remarque : pas de couverture radar / pas d'informations à la navigation
- 4.9. Zone de navigation du canal GENT / TERNEUZEN
 4.9.1. Secteur Gent / Terneuzen
 4.9.1.1. Indicatif d'appel :
 Havendienst Terneuzen (partie néerlandaise du canal)VHF 11
 Havendienst Gent / Uitkijk Zelzate (partie flamande).....VHF 11
 4.9.1.2. Description du secteur : canal Gent / Terneuzen et ses dépendances
 4.9.1.3. Fonctions : 1) Rendez-vous de navigation
 2) Informations générales à la navigation
 3) Instructions à la navigation
 4) Annonces obligatoires
 5) Informations pour les écluses
 4.9.1.4. Canal VHF en cas de calamité.....VHF 67

5 - ANNONCES OBLIGATOIRES POUR LA NAVIGATION PROFESSIONNELLE

5.1. Venant de la mer, montant vers la rade / rivière

LIEU	ANNONCE	A	VHF	DIVERS
1/2 heure avant la limite de VTS-SG	Nom du navire + position + tirant d'eau + ETA station de pilotage	WAP TCS TCW / TCZ	60 64 65 / 69	Instructions pour la navigation
STATION DE PILOTAGE WANDELAAR - VHF 65 STATION DE PILOTAGE STEENBANK - VHF 64				
Steenbank	Route West Rond	TCS	64	
SBZ	Nom du navire + position + ETA VR	TCS	64	Venant du Nord
SWA		TCW	65	Venant de l'Ouest
A1 bis / S2 / VG6 NE-Akkaert / Westpit	Nom du navire + position + ETA VR (si nécessaire)	TCZ	69	Wielingen / Scheur Zeebrugge Venant de l'Ouest
OG 17 / W 5	Nom du navire + position Info changement de pilote	CVL	14	
Rade de Vlissingen	Nom du navire + ETA Destination + route	CVL	14	
15 A / E 2 A	Nom du navire + position	CTN	03	Entrée secteur
35 / MG 2	Nom du navire + position	CHW	65	Entrée secteur
35	Nom du navire + position	CZV	12	Destination mer AX
55	Nom du navire + position	CZV	12	Entrée secteur
65	Nom du navire + position	CVZ	12	
Zuid-Saeftingen	Nom du navire + position	CVZ	12	
116	Nom du navire + position		10	A toute la navigation

5.2. Avalant, venant de la rade, direction mer

LIEU	ANNONCE	A	VHF	DIVERS
Escaut supérieur amont bouée 100	Nom du navire + position tirant d'eau + destination	SID Antwerpen	85	Seule la navigation maritime doit s'annoncer
Amont de la bouée 100	Nom du navire + position + intention	Toute la navigation	10	Au moment du départ départ
Bouée 111	Nom du navire + position	Toute la navigation	10	Pour la navigation maritime
Bouée 100 ou prendre part à la navigation	Nom du navire + destination	CZV	12	Identification à l'entrée du secteur
Zuid Saeftingen	Nom du navire + ETA passage de Vlissingen	CZV	12	
Bouée 46	Nom du navire + position	CHW	65	Entrée du secteur
Bouée 32	Nom du navire + position + route	CTN	03	Entrée du secteur
Sur la rivière	Nom du navire + position ETA destination ou rade de Vlissingen	CVL	14	Seulement les navires avec un pilote à bord
Bouées 8 / E 2 A	Nom du navire + position + info : changement de pilote	CVL	14	Entrée du secteur
Rade de Vlissingen	Nom du navire + position + route + ETA station de pilotage	CVL	14	Après le changement de pilote
Bouées OG 8 / Westpit	Nom du navire + position + direction après LVB	TCS	64	Entrée du secteur
Bouée W 4	Nom du navire + position + route + ETA xpost WN + info possibilité Swath	TCZ	69	Entrée du secteur
S2 / A1 Bis	Nom du navire + position	TCW	65	

5.3. Participer au flux de la navigation

Tous les navires qui quittent un port, un mouillage, une écluse ou un amarrage, s'annoncent comme suit à la centrale qui régule le trafic juste avant qu'ils ne participent effectivement au flux de la navigation.

LIEU	CENTRALE VTS	VHF	DIVERS
ZEEBRUGGE	Radar Control Zeebrugge	19	Dans le port
ZEEBRUGGE	Traffic Centre Zeebrugge	69	(secteur de la rade)
ZEEBRUGGE	Traffic Centre Wandelaar	65	(secteur mer)
VLISSINGEN	Radar Vlissingen	21	Toute la navigation professionnelle s'annonce à l'embouchure de l'Escaut
VLISSINGEN	Centrale Vlissingen	14	
TERNEUZEN	Centrale Terneuzen	03	
HANSWEERT	Centrale Hansweert	65	
ANTWERPEN	Centrale Zandvliet	12	

5.4. Quitter le flux de la navigation

Les navires qui rentrent dans un port, mouillent l'ancre ou rentrent dans une écluse doivent prévenir la centrale qui régule le trafic dans le secteur qu'ils quittent.

LIEU	CENTRALE VTS	VHF	DIVERS
ZEEBRUGGE	Radar Control Zeebrugge	19	Dans le port
ZEEBRUGGE	Traffic Centre Zeebrugge	69	(secteur de la rade)
ZEEBRUGGE	Traffic Centre Wandelaar	65	(secteur mer)
VLISSINGEN	Radar Vlissingen	21	Information pour le mouillage et / ou la navigation
VLISSINGEN	Centrale Vlissingen	14	
TERNEUZEN	Centrale Terneuzen	03	Les montants à hauteur du terminal Dow, les avalants à la bouée 22
HANSWEERT	Centrale Hansweert	65	Montants à la bouée 45 Avalants à la bouée 42 A
ANTWERPEN	Centrale Zandvliet	12	

5.5. Montants Gent / Terneuzen

LIEU	ANNONCE	A	VHF	DIVERS
Ecluses de Terneuzen	Nom du navire + position + tirant d'eau	HDTN	11	
Sluiskil-brug	Nom du navire + position	HDTN	11	
Driekwart	Nom du navire + position	HDTN	11	
Sas van Gent Brug	Nom du navire + position	UKZ	11	
Ports néerlandais	Nom du navire + position + tirant d'eau + destination	HDTN	11	Après l'amarrage Avant le départ
Zelzate-brug	Nom du navire + position	HDGE	11	
Sifferdok	Nom du navire + position	HDGE	11	
Ports belges	Nom du navire + position	HDGE	11	
Après l'amarrage	Nom du navire + position	UKZ	11	Départ de IVS-SRK

5.6. Avalants Gent / Terneuzen

LIEU	ANNONCE	A	VHF	DIVERS
Ports flamands	Nom du navire + position + tirant d'eau + destination	HDGE	11	
Sidmar Zuid	Nom du navire + position	UKZ	11	Annonce à IVS-SRK
Zelzate-brug	Nom du navire + position	HDTN	11	
Sas van Gent brug	Nom du navire + position	HDTN	11	
Ports néerlandais	Nom du navire + position + tirant d'eau + destination	HDTN	11	Avant le départ
Driekwart	Nom du navire + position	HDTN	11	
Sluiskil-brug	Nom du navire + position	HDTN	11	
Ecluses de Terneuzen	Nom du navire + position + tirant d'eau	HDTN	11	

6 - ESCAUT - MESSAGES A L'INTENTION DE LA NAVIGATION

6.1. Point de départ

L'idée de ces messages est de dispenser aux usagers de la voie navigable des informations d'intérêt général.

Contenu de ces messages SSB (Schelde Scheepvaartberichten) :

- La hauteur des eaux et les différences à plusieurs points de mesure dans la zone,
- Direction et force du vent à la « Centrale », avis de tempête ainsi que les prévisions locales pour la force et direction du vent,
- Message concernant la visibilité, si d'application,
- Flux de la navigation, spécificités et travaux importants,
- Balisage non conforme,
- Indépendamment de la « Centrale » : information concernant le pilotage, tel le côté de l'échelle pour le pilote, pilotage par temps de tempête, etc.

6.2. Description du secteur, canaux VHF et horaires

Quatre messages sont diffusés à des heures différentes pour qu'il n'y ait pas d'interférences entre les émissions.

6.2.1. Centrale de Zeebrugge

- Secteur Wandelaar, secteur Zeebrugge et secteur de Vlissingen jusqu'à la limite Est de la rade de Vlissingen (= méridien passant par le feu vert de la Sloehaven)
- Sur le canal 69, en néerlandais, à l'heure + 10 minutes,
- Sur le canal 04, en anglais, à l'heure + 15 minutes.

6.2.2. Centrale de Vlissingen

- Secteur Steenbank, secteur Zeebrugge, secteur Vlissingen, secteur Terneuzen et le secteur Hansweert,
- Sur le canal 14, en néerlandais, à l'heure + 50 minutes,
- Sur le canal 21, en anglais, à l'heure + 55 minutes.

6.2.3. Centrale de Zandvliet

- Secteur de Antwerpen, secteur de Hansweert, secteur de Terneuzen et le secteur de Vlissingen jusqu'à la limite Est de la rade de Vlissingen (= méridien passant par le feu vert de la Sloehaven)
- Sur le canal 12, en néerlandais, à l'heure + 30 minutes.

6.2.4. Centrale de Terneuzen

- Secteur du canal Gent / Terneuzen et le complexe des écluses de Terneuzen,
- Sur le canal 11, en néerlandais, à l'heure + 0 minutes.

7 - PHILOSOPHIE DE L'USAGE DU MARIPHONE DANS LE VTS-SG

Lorsque des usagers du mariphone ne se conforment pas à une discipline dans les communications, il y aura saturation. Cette saturation provoque un bruit de fond qui gêne la transmission normale des messages et provoque des questions, cela ne contribue pas à la sécurité. Pour éviter cette saturation sur les canaux VHF, les usagers du VTS doivent se conformer aux règles énoncées ci après.

7.1. Discipline dans les communications par les participants au VTS-SG

- Respecter la procédure comme vous l'avez apprise, même si d'autres participants ne le font pas. La Centrale de navigation a ici un rôle d'exemple.
- Lors d'un appel, employer toujours le nom du navire et l'indicatif de la Centrale, pas d'abréviation ou de nom privé.
- Le contrôleur du trafic qui constate qu'un participant à la navigation ne respecte pas la procédure exacte doit attirer l'attention de ce dernier sur ce fait.
- Les participants à la navigation qui ont une obligation d'annonce, s'annoncent sur le canal VHF respectif, mais ne doivent pas se décommander, sauf si il y a une annonce obligatoire.
- La Centrale veille à ce que les participants à la navigation se contactent mutuellement pour planifier les rendez-vous.
- Pas de discussions privées sur les canaux VHF. En cas d'usage non conforme d'un canal VHF, le responsable communiquera un autre canal.
- Les langues en usage sont : le néerlandais et l'anglais ; en anglais employer de préférence le « Standard Marine Communication Phrases ». En cas de détresse on peut déroger à cette règle.
- Aussi bien en néerlandais qu'en anglais, employer des indicateurs de message pour en faciliter la compréhension.

7.2. Délivrer les informations aux participants à la navigation (= Information Service)

- La responsabilité pour une navigation en toute sécurité reste à bord. Les informations nécessaires à cet effet peuvent être obtenues de différentes manières, entre autre : rester à l'écoute et poser des questions ; toutefois cela ne peut retenir un contrôleur de la navigation de donner des informations, même sans demande spécifique.
- Les informations données doivent être : exactes, complètes et claires.
- En cas de danger immédiat ou si le risque existe, le contrôleur de la navigation informera immédiatement le (les) participant(s) à la navigation. Pour avoir le résultat souhaité, cela peut se faire par un « Message Indicatif » (Bericht Indicatoren).
- Dans le chapitre 4 de ce guide il est indiqué quelles sont les fonctions des différents canaux VHF ; il est spécifié sur quel canal on donne quelle information. Le contrôleur de la navigation corrige quand c'est nécessaire.
- Pour les rendez-vous de navigation on se réfère à la couleur des feux de navigation du bord ; par exemple : passer vert sur vert ou rouge sur rouge.

7.3. L'information radar vu comme partie intégrante de l' Assistance à la Navigation (Navigation Assistance Service)

Avant de donner des informations radar, le contrôleur de la navigation doit se mettre d'accord avec le participant à la navigation pour savoir quel type d'information ce dernier souhaite.

Le participant à la navigation a le choix entre une information réduite (standard) ou une information plus importante. Lorsque les circonstances le demandent, le contrôleur de la navigation donnera sans demande expresse des informations réduites ou plus importantes.

Aussi bien la navigation professionnelle que la navigation de plaisance peut faire usage d'informations radar. Lorsqu'il semble qu'un participant à la navigation a peu d'expérience ou du matériel en mauvais état, alors le contrôleur de la navigation fera le nécessaire pour informer le participant à la navigation et amener le bateau à bon port (lieu de mouillage ou quai d'amarrage).

L'assistance réduite consiste à donner une vue générale de la navigation dans le secteur avec extension vers le secteur suivant si nécessaire ; cette vue générale est actualisée en continu. Lorsque le message radar se termine par « UIT » (= OUT), le navire ne doit pas répéter l'information. Seulement lorsque des informations très importantes, qui ne peuvent pas être oubliées, sont communiquées au navire, l'opérateur VTS demandera confirmation. Dans ce cas le participant à la navigation confirmera la réception du message et le contrôleur de la navigation terminera par « OVER ».

Lorsque des situations dangereuses se développent il est d'usage d'employer un message « Bericht Indicator » (Message Maker) < WAARSCHUWING > (Warning) suivi du nom du navire sur le canal VHF du secteur.

Pour une assistance radar plus étendue, l'assistance réduite est augmentée par une ou plusieurs possibilités : annonce de la position, cap et vitesse sur le fond, distance de passage probable.

7.4. Notions lors de la diffusion d'informations radar

- Le contrôleur de la navigation vérifie la position exacte du navire qui doit recevoir l'information (identification positive du navire).
- Les participants à la navigation doivent en temps utile informer de leur intention de vouloir dévier de leur trajet / route initial. Les contrôleurs de la navigation réagissent immédiatement lorsqu'ils constatent une telle situation, sans annonce du navire.
- A l'intention des participants à la navigation, les contrôleurs de la navigation réagissent activement à toutes les situations concernant la navigation.
- Lors d'informations radar on donne une information générale de la situation telle qu'elle se présente actuellement ainsi qu'une prospective des situations calculées ou à prévoir, tel les rencontres et passages (distance et temps).
- Comme position d'un navire qui a de l'erre, on prend comme référence l'étrave du navire par rapport à un autre point de la voie navigable ou en prenant un relèvement + distance.
Lorsqu'un navire est à l'arrêt on prend comme référence le milieu de la trace de l'écho-radar.
- La distance de passage est la distance entre les deux faces dirigées l'une vers l'autre entre un navire et un autre ou un obstacle, tel que cela se produira lorsque l'on maintiendra la route fond et que l'on croisera.
- La route fond d'un navire est la direction du déplacement par rapport au fond et au nord vrai.
- La distance entre deux navires est la distance la plus courte mesurée entre les deux navires ; vu de face c'est la distance : étrave / étrave, lorsque l'on rattrape, c'est la distance étrave / poupe.
- La distance par le travers d'une bouée, balise, obstacle, est la distance vue perpendiculairement à la direction de la voie navigable, entre l'étrave d'un navire qui a de l'erre et un objet.
- La distance par rapport à une marque de navigation est la distance la plus courte jusqu'à cette marque.

- Les termes opvarend / afvarend (montant et avalant) sont employés à l'Est de « Schone Waardin » ; en anglais : in(ward)-bound / out(ward)-bond.
- Dans les secteurs d'approche et la rade on fait usage des termes « inkomend » et « uitgaand » (rentrant / sortant) ; en anglais : ingoing / outgoing.
- Pour indiquer une position, avant ou après un point spécifique, on peut employer « bovenwaarts / benedenwaarts » (en amont / en aval) ; en anglais : upstream (above) / downstream (below).
- Lorsque le contrôleur de la navigation doit donner des informations dans une partie du secteur ou il n'y a pas de couverture radar ou de visibilité, il / elle en informera le participant à la navigation qui a demandé l'information.
- Les informations concernant la position sont données par rapport à des points de références. Ces points sont visibles, connus et on peut les retrouver sur la carte marine.
- Les rendez-vous de navigation se font entre navires ; lorsque l'on se croise on se réfère à la couleur des feux, par exemple : croisé, groen op groen (vert sur vert) et lorsque l'on rattrape on se réfère au bord, par exemple : je vais vous dépasser sur votre « bakboord / stuurboord » (bâbord / tribord).
- Un relèvement entre deux points est l'angle horizontal par rapport au Nord vrai et le point. Les chiffres sont dictés l'un après l'autre.
- Les distances sont données jusqu'en dixième de kilomètre (mètres) ou mille nautique (encablure). Lorsque la confusion est possible on dicte les chiffres un par un.
- Les noms des bouées, balises et marques ne peuvent pas être traduits, et sont lus comme ils se trouvent sur la carte : « W 6 » = Whisky 6.
- « Doorwisselen van de boeien » signifie que dans un virage de la voie navigable, deux bouées successives se présentent sur une ligne (droite) par rapport à l'étrave du navire.
- L'annonce de la position peut se faire de deux façons différentes : voir par le travers ou relèvement et distance. Ces informations peuvent être complétées par la route fond et la vitesse ; la fréquence de ces informations dépend de la situation générale : vitesses des navires, situation météorologique, points critique de la voie navigable, etc.
- L'annonce de la position « par le travers » est un point jusqu'où le navire, vu dans le sens longitudinal de la voie navigable, est arrivé et la distance perpendiculaire, jusqu'à la ligne de référence en usage (alignement des bouées, la rive, alignement de feux, etc.). La distance perpendiculaire peut aussi être exprimée en : 1/3 rood, 1/3 groen ou milieu du chenal.
Lorsque la distance est moins de 1/3 de la voie navigable, la distance est exprimée en mètres par rapport à l'alignement des bouées. Les mesures (distances) sont toujours données à tribord du navire ; si cela est impossible, vu l'absence de point de référence, alors cela sera indiqué clairement.
- La méthode de positionnement par relèvement et distance d'un point connu se fait par rapport à l'avant (étrave) du navire ; ici aussi on peut ajouter au message la route fond et la vitesse. Si le navire fait route parallèlement à la ligne de référence, ou s'il s'en éloigne ou s'en rapproche, cela sera mentionné.
- Lorsque le navire va mouiller et que sa position est demandée, elle sera mentionnée par rapport à quel point, ou bien la place de mouillage sera indiquée. Cela peut être un emplacement de mouillage tel qu'indiqué sur la carte, ou une position choisie par le capitaine ou indiquée par le pilote.
Entre-temps il sera donné le relèvement et distance, par rapport à l'avant du navire, du lieu de mouillage, inclus la vitesse sur le fond. Comme norme de la fréquence de cette annonce :
 - **distance** : plus de 1500 m de 1500 à 200 m de 500 à 200 m depuis 200 mètres
 - **fréquence** : tous les 500 mètres tous les 200 mètres tous les 100 mètres tous les 50 mètres
 Pour la surveillance du mouillage, le capitaine / pilote doit annoncer le nombre de milles nautiques et / ou encablures par rapport à un point fixe, ainsi que le nombre de maillons étalés sur le pont.

8 - LANGUES EN USAGE

Dans la zone sous contrôle de GNA la « Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart » (Commission Permanente pour le Contrôle de la Navigation sur l'Escaut) a décidé que la langue usuelle pour les communications par mariphone est la langue du pays le néerlandais et comme langue de dégagement l'anglais ; pour les participants à la navigation cela signifie ce qui suit.

8.1. Toute la navigation

- L'utilisateur de la voie navigable est contacté et routé dans une des langues véhiculaires (néerlandais et / ou anglais). Seulement en cas de nécessité pour éviter une situation dangereuse / incident on peut, pour autant que l'on maîtrise bien cette langue, faire usage d'une autre langue. Dans ce cas le message doit être répété immédiatement en néerlandais et / ou anglais afin que les autres participants à la navigation puissent comprendre ce qui a été dit.
- Lorsque l'on constate que l'on ne peut pas contacter un participant à la navigation dans une des langues véhiculaires (voir 8.2.1.) on en informe le GNA.

8.2. Bateaux à passagers pour la navigation intérieure

Lorsque un bateau à passagers est attendu, on doit avant que ce bateau pénètre dans la zone sous contrôle de GNA, vérifier si le capitaine / skipper comprend et sait s'exprimer dans une des langues véhiculaires.

8.2.1. Contrôle

- Ce contrôle doit s'effectuer de la façon suivante :
Dans le cadre de l'enchaînement des opérations, les autorités des ports qui se trouvent dans la zone de VTS-SG, ont promulgué, pour leur personnel, les mêmes prescriptions. De cette façon on évite que le capitaine / skipper des navires qui pénètrent dans la VTS-SG ne parlent pas une des langues véhiculaires.
- Comme contrôle, et en plus de ce qui est mentionné ci-dessus, les centrales de navigation du VTS-SG appellent le bateau à passagers de la façon suivante :
"U bent verplicht in het beheersgebied van de Gemenschappelijke Nautische Autoriteit gebruik te maken van de voertalen, Nederlands of Engels, beheerst U één van deze talen ?".
"It is compulsory to use Dutch or English language in the area ruled by the Common Nautical Authority, do you speak and understand one of these languages ?".
- Lorsque la réponse est positive, on peut comme contrôle poser des questions supplémentaires en néerlandais ou en anglais.
Par exemple :
 - Wat is de bestemming van het ship ?
 - Gaat u via de hoofdvaargeul (main fairway) of via de nevenvaargeul (secondary fairway) ?
 - Bent u vertrouwd met het vaarwater ?
- Lorsque le capitaine / skipper ne réagit pas correctement ou insuffisamment, le bateau ne peut pas être admis dans la zone VTS-SG.

8.2.2. Exception lors de certaines situations hydrologique ou météorologique.

Lorsque un bateau à passagers annonce qu'il souhaite naviguer sans passagers, le GNA peut (via la centrale de navigation concernée) donner autorisation pour naviguer avec une visibilité de 1000 m ou moins et / ou une hauteur des vagues de 1.5 mètre.

9 - SUPPRESSION D'ANNONCES COMMUNES ET INSTRUCTIONS

Lorsque les « Procédures de Travail pour les Communications Radio pour le Mariphone » dans le VTS-SG entreront en vigueur, les Annonces Communes et Instructions ci après seront annulées.

- GI 01 / 1994 Marifoon Werkprocedures ;
- Handleiding Marifoonblokindeling - VTS-SM dd. 08 / 03 / 1996 ;
- GI 03 / 1994 Radar Informatie ;
- GI 13 / 1998 Marifoon Gebruikers filosofie ;
- GI 01 / 2005 Meldplicht ;
- GI 02 / 2005 Uitvoering geven aan procedures ;
- GI 09 / 2011 Voertaal ;
- GB Gesprekdiscipline Binnen het VTS-SM dd. 20 / 09 / 1993 ;
- GB 03 / 1998 (BASS 124 / 98) Gesprekdiscipline VTS-SM ;
- GB 01 / 11 / 1994 (MFBI Folder)

10 - ABREVIATIONS

- CHW Centrale Hansweert
- CTN Centrale Terneuzen
- CVL Centrale Vlissingen
- CZB..... Centrale Zeebrugge
- CZV Centrale Zandvliet
- GNA..... Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit
- HDGE..... Havendienst Gent
- HDTN..... Havendienst Terneuzen
- IMO..... International Maritime Organization
- INS Information Service
- LNG Liquefied Natural Gas
- LOA Loodsen Op Afstand
- MFBI..... Marifoon Blok Indeling
- NAS Navigational Assistance Service
- SID..... Schelde Informatie Dienst
- SMCP..... Standard Marine Communication Phrases
- SSB Schelde Scheepvaartbericht
- SWATH..... Small Waterplane Area Twin Hull
- TCS..... Traffic Centre Steenbank
- TCW..... Traffic Centre Wandelaar
- TCZ..... Traffic Centre Zeebrugge
- TOS..... Traffic Organization Service
- UKZ Uitkijk Zelzate
- VHF Very High Frequency
- VTS-SG..... Vessel Traffic Services Scheldegebied
- WA..... Wandelaar Approach