



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**RECUEIL DES ACTES  
ADMINISTRATIFS  
N°R32-2022- 515 ter**

**Publié le 30 décembre 2022**

## **SOMMAIRE**

### **DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER MANCHE EST – MER DU NORD**

Arrêté n°227/2022 en date du 23 décembre 2022 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque

arrêté n°237/2022 en date du 30 décembre 2022 portant modification du règlement intérieur de la commission régionale de gestion de la flotte de pêche et des autorisations de pêche Hauts-de-France



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction interrégionale de la mer  
Manche Est-mer du Nord**

Service de la régulation des activités et des emplois maritimes

Le Havre, le 23 décembre 2022

**ARRÊTÉ n° 227 / 2022**  
**Portant règlement local de la station de pilotage  
de Dunkerque**

Le préfet de la région Hauts-de-France,  
préfet du Nord,

- VU** le code des ports maritimes ;
- VU** le code des transports ;
- VU** le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;
- VU** le décret n° 2009-1484 du 3 décembre 2009 modifié, relatif aux directions départementales interministérielles ;
- VU** le décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;
- VU** le décret n° 2015-1575 du 3 décembre 2015 relatif à la santé et à l'aptitude médicale à la navigation ;
- VU** l'arrêté du 18 avril 1986 modifié, fixant les compétences et la composition de la commission locale et les modalités de délivrance des licences de capitaine pilote ;
- VU** l'arrêté du 26 septembre 1990 modifié portant organisation et programme des concours de pilotage ;
- VU** l'arrêté ministériel du 5 juin 2000 relatif à l'organisation et au fonctionnement des assemblées commerciales ;
- VU** l'arrêté du 18 avril 2016 modifié, relatif à la délivrance du brevet de second capitaine et du brevet de capitaine ;
- VU** l'arrêté ministériel du 23 janvier 2018 relatif aux conditions d'aptitude médicale aux fonctions de pilote ;
- VU** l'arrêté ministériel du 2 juin 2020 relatif à la délivrance du certificat de formation à la sécurité pour l'exercice du pilotage maritime ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 55-R-2000 modifié du 16 novembre 2000, instituant l'assemblée commerciale du pilotage du port de Dunkerque ;

- VU** l'arrêté préfectoral n° 002/2022 du 04 janvier 2022 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 13 juin 2022 du préfet de la région Hauts-de-France portant délégation de signature à Monsieur Hervé THOMAS, Directeur interrégional de la Mer Manche Est - Mer du Nord ;
- VU** la décision n°1190/2022 du 16 juin 2022 portant subdélégation de signature du directeur interrégional de la mer Manche Est - Mer du Nord aux personnes placées sous sa responsabilité en matière d'activités maritimes et littorales ;
- VU** l'avis des membres des assemblées commerciales de la station de pilotage de Dunkerque, tenue le 08 décembre 2022 ;
- VU** l'avis de la commission locale de pilotage de la station de pilotage de Dunkerque en date du 18 octobre 2022 ;
- SUR** proposition du directeur départemental des territoires et de la mer du Nord :

## **ARRÊTE :**

**ARTICLE 1** - Le règlement local de la station de pilotage de DUNKERQUE est constitué par les dispositions du présent arrêté et de ses annexes jointes dont la liste est la suivante :

- Annexes A et B : Tarifs en vigueur.
- Annexe C : Licence de capitaine - pilote pour le port de Dunkerque.
- Annexe D : Programme des connaissances spéciales exigées pour les candidats aux fonctions de pilote pour la station de pilotage de Dunkerque.
- Annexe E : Règlement de la caisse des pensions et d'assistance des pilotes de Dunkerque.

**ARTICLE 2** - Le code des transports et notamment ses articles des parties législatives et réglementaires concernant le pilotage et applicable à la station de Dunkerque.

**ARTICLE 3** - La station de pilotage de DUNKERQUE comprend deux zones :

1° - La zone extérieure (ZE) limitée :

- À l'Ouest, par le méridien du phare de CALAIS ;
- À l'Est, par le méridien de 02° 27' de longitude Est ;
- Au Nord, par la ligne située à 3 milles au large de la laisse de basse mer.
- Au Sud, par la zone de pilotage de CALAIS, la côte et la zone intérieure définie ci-dessous.

2° - La zone intérieure (ZI) limitée :

- A l'Ouest, par la ligne joignant un point de la côte situé à 2 milles à l'Ouest des jetées extérieures du chenal de l'Aa et le point de coordonnées 2° 08'E et 51° 03'N ;
- Au nord, par une ligne brisée continue constituée par le parallèle 51° 03'N, la ligne de côte, le méridien 02° 20' Est, le parallèle 51° 04' 30 " Nord ;
- A l'Est, par le méridien du phare de DUNKERQUE ;
- Au Sud, par l'extrémité des plans d'eau du port autonome de DUNKERQUE.

A l'intérieur des zones définies ci-dessus, les pilotes ont compétence pour recevoir, interpréter et fournir toute information intéressant les mouvements des navires et pour participer à leur coordination et exploitation dans l'intérêt du trafic et de sa sécurité.

A la demande des capitaines de navires en provenance ou à destination de Dunkerque, les pilotes peuvent être amenés à prolonger exceptionnellement leurs services au-delà des limites ci-dessus et jusqu'aux limites de pilotage des ports voisins.

En application de la convention d'assistance entre les stations de pilotage de Dunkerque et de Boulogne/Calais, annexée au règlement local, les pilotes de Dunkerque peuvent être amenés à piloter dans la zone de pilotage obligatoire de Calais, sous réserve d'habilitation par le Directeur Interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord dans les conditions prévues par ladite convention. Cette assistance est apportée à la demande de la station de pilotage de Boulogne/Calais, en cas d'incapacité temporaire supérieure de 15 jours d'un de ses pilotes ou de circonstances exceptionnelles et imprévisibles qui mettraient subitement cette station dans l'impossibilité d'assurer la continuité du service.

#### **ARTICLE 4 - SEUIL DE PILOTAGE ET EXEMPTION DE PILOTAGE :**

Sous réserve qu'ils soient équipés de moyens de communication radio VHF en état de fonctionnement la longueur en deçà de laquelle les navires sont affranchis de l'obligation de pilotage est fixée pour les ports Est et Ouest de Dunkerque :

En zone extérieure :

- à 100 mètres (longueur hors tout) à l'entrée comme à la sortie.

En zone intérieure :

- à 50 mètres (longueur hors-tout) à l'entrée comme à la sortie pour le port Est
- à 70 mètres (longueur hors-tout) à l'entrée comme à la sortie pour le port Ouest.

Toutefois sont exclus du champ d'application de cet article les navires transportant des matières dangereuses lorsqu'ils sont assujettis en raison de la nature et de la quantité des produits transportés à opérer à un poste à quai spécial de sécurité en vertu de la réglementation générale ou locale pour le transport et la manutention des matières dangereuses ou infectes dans les ports maritimes.

Les navires de type drague sont astreints à l'obligation de pilotage lorsqu'ils évoluent dans le port de Dunkerque et ses chenaux d'accès. Toutefois, lorsque le capitaine ou le second capitaine de la drague comprennent le français et s'expriment dans cette langue et ont déjà participé à une campagne de dragage avec l'assistance d'un pilote, dans la zone de pilotage obligatoire de Dunkerque, dans les douze mois précédant la nouvelle intervention, la drague est exemptée de l'obligation de pilotage, sauf si sa venue à Dunkerque n'a pas pour finalité des opérations de dragage dûment décidées par l'autorité portuaire. Par la suite, l'exemption est maintenue tant que la fréquence des campagnes de dragages est d'au moins une tous les douze mois. En cas d'incident ou d'accident impliquant une drague, le bénéfice de l'exemption pourra être suspendu ou retiré sur décision de l'autorité maritime.

#### **ARTICLE 5 - EFFECTIFS**

L'effectif de la station de DUNKERQUE est de TRENTE-HUIT pilotes au maximum, y compris le pilote qui est éventuellement chargé des fonctions visées à l'article 7 ci-après.

#### **ARTICLE 6 - PILOTES**

1. Les candidats aux fonctions de pilote de la station de Dunkerque doivent réunir les conditions suivantes au plus tard avant la date d'ouverture du concours :

- être titulaires du Brevet de Capitaine de 1<sup>re</sup> classe de la navigation maritime ou du Brevet de Capitaine, conformément à l'arrêté ministériel du 18 avril 2016 relatif à la délivrance du brevet de second capitaine et du brevet de capitaine ;
- être âgés de vingt-quatre ans au moins et de trente-cinq ans au plus ;
- réunir 72 mois de navigation effective sur des bâtiments de l'État ou dans la marine marchande, dont 48 mois au moins au service 'pont' à bord des bâtiments de l'État ou de navires armés au long cours, au cabotage, à la grande pêche ou à la pêche au large, sans que la navigation au long cours ou au cabotage international sur les navires armés en 1<sup>re</sup> catégorie soit inférieure à 24 mois ;
- satisfaire aux conditions d'aptitude physique à l'exercice des fonctions de pilote fixées par l'arrêté ministériel du 23 janvier 2018 relatif aux conditions d'aptitude médicale aux fonctions de pilote.

2. A titre exceptionnel, conformément au quatrième alinéa de l'article R5341-24 du code des transports, les candidats au concours de l'année 2022 au sein de la station de Dunkerque doivent réunir les conditions suivantes au plus tard avant la date d'ouverture du concours :

- être titulaires du Brevet de Capitaine de 1<sup>re</sup> classe de la navigation maritime ou du Brevet de Capitaine, conformément à l'arrêté ministériel du 18 avril 2016 relatif à la délivrance du brevet de second capitaine et du brevet de capitaine ;
- être âgés de vingt-quatre ans au moins et de trente-six ans au plus ;
- réunir 66 mois de navigation effective sur des bâtiments de l'Etat ou dans la marine marchande, dont 48 mois au moins au service 'pont' à bord des bâtiments de l'Etat ou de navires armés au long cours, au cabotage, à la grande pêche ou à la pêche au large, sans que la navigation au long cours ou au cabotage international sur les navires armés en 1<sup>re</sup> catégorie soit inférieure à 24 mois ;
- satisfaire aux conditions d'aptitude physique à l'exercice des fonctions de pilote fixées par l'arrêté ministériel du 23 janvier 2018 relatif aux conditions d'aptitude médicale aux fonctions de pilote.

Ces conditions exceptionnelles sont justifiées par la nécessité de permettre à la station de Dunkerque de maintenir ses effectifs dans un contexte de contraction des possibilités de recrutement.

3. Le programme de connaissances spéciales exigées pour les candidats aux fonctions de pilote pour la station de Dunkerque est fixé en annexe D du présent arrêté.

#### **ARTICLE 7 - CHEF DU SERVICE DU PILOTAGE**

La direction du service du pilotage est confiée au syndicat des pilotes, qui pourra charger un pilote des tâches afférentes à cette fonction. Les relations entre la station et l'administration seront assurées par le président du syndicat.

#### **ARTICLE 8 - MATERIEL DE LA STATION**

Le matériel de la station doit comprendre :

- Une vigie équipée d'un radar ;
- Un hélicoptère stationné sur l'aéroport de CALAIS-DUNKERQUE ;
- Une base de pilotines à DUNKERQUE-EST ;
- Une base de pilotines à CALAIS.

#### **ARTICLE 9 - TARIFS**

Les tarifs de la station de DUNKERQUE sont calculés sur la base du volume des navires, établi conformément à l'arrêté en vigueur portant assiette de tarification du pilotage.

Ces tarifs sont fixés à l'entrée et à la sortie selon l'annexe A, ils s'entendent hors taxes.

Dans l'application du présent règlement, on entend par navire, tout moyen de transport flottant employé normalement à la navigation maritime et soumis de ce fait aux règlements de cette navigation, ainsi que tout engin flottant dont la longueur est égale ou supérieure à 50 mètres.

Le capitaine est tenu de nourrir le pilote pendant le temps où il est à bord du navire.

## **ARTICLE 10 - BATIMENTS DE GUERRE**

Les bâtiments de guerre français ou étrangers paient les mêmes tarifs de pilotage et les mêmes indemnités que les navires de commerce.

## **ARTICLE 11 - NAVIRES REMORQUES**

Les navires remorqués paient les tarifs tels qu'ils sont prévus à l'article 9. Tout navire remorquant un autre navire ou engin pour entrer ou sortir des limites de la circonscription portuaire de Dunkerque, dont la longueur totale du train de remorque est supérieure à 150 m ou dont la longueur totale égale au total de la longueur du remorqueur et de celle du remorqué est supérieure à 70 m est tenu de prendre un pilote. Il paie, en plus des tarifs qui lui sont propres, le tiers du pilotage afférent au remorqué.

Quand plusieurs navires étrangers au port assistent le remorqué, l'assistant qui a le plus fort volume paie, en plus des tarifs qui lui sont propres, le tiers du pilotage afférent au remorqué. chacun des autres remorqueurs paie un prix de pilotage calculé en fonction de son volume.

## **ARTICLE 12 - LICENCE DE CAPITAINE PILOTE**

Les conditions d'obtention d'une licence de capitaine-pilote pour les capitaines des navires touchant le port de Dunkerque sont définies par la commission locale de pilotage, selon les dispositions contenues dans l'annexe C du présent règlement.

## **ARTICLE 13 - REDUCTIONS ET MAJORATIONS DE TARIFS**

1°) Les navires énumérés ci-après bénéficient de réductions sur les tarifs prévus à l'article 9, sans que la somme à percevoir ne soit jamais inférieure au minima des zones intérieure et extérieure :

a) Réduction de 30% à l'entrée et à la sortie pour :

- Les navires qui n'entrent pas au port mais qui sont pilotés pour mouiller sur rade ou pour franchir les passes ;
- Les navires qui, après être sortis du port, y retournent en relâche sans avoir touché un autre port ;

Si pendant leur relâche, ils effectuent des opérations commerciales, le tarif ordinaire leur est appliqué.

b) Les navires affectés à un nouveau service, opérant sur des destinations ou origines non encore desservies par un autre service à partir de Dunkerque et assurant au moins une escale par mois bénéficieront à l'entrée comme à la sortie de la réduction suivante :

- 10% la première année pour les porte-conteneurs opérant sur une ligne régulière validée par le service des Douanes. Cette réduction est cumulable avec les réductions définies à l'article 13.1.f.
- 20% la première année pour les autres navires. Cette réduction est non cumulable avec toutes autres réductions.

c) Réduction de 15% à l'entrée et à la sortie pour :

- Les navires qui sortent du port pour effectuer des essais de machine ou compensation de compas et retournent au port ensuite ;
- Pour les navires exclusivement affectés à un trafic de cabotage national.

**d)** Réduction de 10%, dès le premier touché, à l'entrée comme à la sortie pour tout navire de moins de 90m prenant son pilote sur rade et s'engageant à toucher le port de Dunkerque au moins 6 fois par mois. Pour bénéficier de cette réduction, l'armateur ou son représentant fournira à la Station de pilotage à chaque début de mois un calendrier des escales prévues.

**e)** Tout navire chargeant une cargaison de vrac solide préalablement importée par mer à destination de l'export bénéficie d'une réduction de 28% sur les tarifs de l'annexe 9.

**e-i)** Tout navire de longueur inférieure (<) à 160m effectuant du brouettage de minerais du QPO au QPE bénéficie d'une réduction de 28% sur le tarif de l'article 9.

**e-ii)** Tout navire de longueur supérieure (>) à 220m déchargeant une cargaison, de charbon au QPO à destination de l'export bénéficie d'une réduction de 10% sur le tarif de l'article 9. Cette réduction ne pourra pas être cumulée avec la réduction du présent alinéa e) dans le cas d'une cargaison de charbon préalablement importée par mer et rechargée à destination de l'export.

**f-i)** A l'entrée et à la sortie du port Ouest, les navires porte-conteneurs des lignes régulières validées par le service des douanes bénéficient d'une réduction de :

- 11% pour les navires dont le volume tarifaire est inférieur ou égal ( $\leq$ ) à 200.000m<sup>3</sup>
- 31% pour les navires dont le volume tarifaire est supérieur (>) à 200.000m<sup>3</sup> et inférieur ou égal ( $\leq$ ) à 450.000m<sup>3</sup>
- 34% pour les navires dont le volume tarifaire est supérieur (>) à 450.000m<sup>3</sup>.

**f-ii)** Double escale : pendant sa tournée du Nord tout navire porte-conteneurs de volume supérieur (>) à 30.000m<sup>3</sup> et inférieur ou égal ( $\leq$ ) à 200.000m<sup>3</sup> opérant une escale import et une escale export à Dunkerque, bénéficiera d'une remise de 191,38 € à l'entrée et à la sortie lors de sa 2ème escale. Pour bénéficier de cette réduction l'armateur ou son représentant fournira à la station de pilotage un calendrier des doubles escales des navires concernés.

**f-iii)** Tout navire porte-conteneurs de volume tarifaire supérieur (>) à 200.000m<sup>3</sup> et bénéficiant d'une réduction telle que définie dans l'article 13-f-i bénéficie d'une réduction supplémentaire :

- 10% à l'entrée et à la sortie de sa deuxième escale lorsque ce navire dans sa tournée européenne opère une escale import et export à Dunkerque. Pour bénéficier de cette réduction, l'armateur ou son représentant fournira à la station de pilotage un calendrier des doubles escales des navires concernés.
- 10% pour un navire affecté à une autre ligne régulière d'un même TRADE et appartenant à la même Alliance (regroupement d'armateurs). Un TRADE est défini comme une liaison régulière entre Dunkerque et une même zone géographique du monde (exemple Asie - Europe ou Amérique- Europe).

Le cumul des réductions du présent alinéa (f-iii) ne pourra pas dépasser 40%

**g)** Les navires porte-conteneurs ou roulier-porte-conteneurs, de volume supérieur à 13.000m<sup>3</sup>, affectés à des lignes considérées comme régulières par les services des Douanes, exploités par un même opérateur-armateur et opérés à partir d'un terminal spécialisé conteneurs pourront bénéficier ligne par ligne en fonctions du nombre annuel d'escales N réalisées par ligne des réductions, à l'entrée et à la sortie, sur les tarifs A du règlement local, en application du tableau suivant :

Nbre d'escales	25 < N   52	53   N
Réduction	5.00 %	10.00 %

L'opérateur armateur est, au sens du présent article, celui qui sans obligatoirement détenir l'intégralité ou la majorité des parts de propriété d'un navire, ou d'un groupe de navires porte-conteneurs ou rouliers porte-conteneurs, peut justifier qu'il en assume la gestion commerciale, de droit, en vertu d'une convention expresse, ou, de fait, disposant notamment du pouvoir de définition des services auxquels ce ou ces navires sont affectés; que cette gestion commerciale soit assurée directement ou par l'intermédiaire d'une société dont il est actionnaire à plus de 50 %.

Pour bénéficier de cette réduction, l'opérateur armateur concerné devra en faire la demande au pilotage. La demande devra être accompagnée :

- Des dates d'escales et de la liste des navires opérés, avec si nécessaire les justificatifs d'en être l'opérateur armateur ;
- Du nom de l'Agent local désigné par l'opérateur armateur.

Le nombre d'escales sera décompté sur l'année civile, avec remise à zéro le 1er janvier de chaque année.

**h)** Les navires opérés par un opérateur armateur historique du port de Dunkerque qui opère sur une ligne régulière bénéficieront d'une réduction de 4% à l'entrée et à la sortie sur le tarif de l'article 9. Cette réduction sera portée à 8% à l'entrée et à la sortie sur le tarif de l'article 9 pour un navire escalant à fréquence au moins hebdomadaire. Cette réduction est non cumulable avec toute autre réduction à l'exception de la réduction 1° d) 1er alinéa du présent article.

Un opérateur armateur historique est celui qui opère une ligne régulière depuis 10 ans sans interruption dans notre port.

Nbre d'escales	25 < N   49	50   N
Réduction	4.00 %	8.00 %

**i)** Tout navire transporteur de vracs liquides pétroliers qui viendrait charger au Port Est, en vue de leur exportation, des produits pétroliers en vrac préalablement importés par voie de mer, bénéficiera d'une réduction de 35% à l'entrée et à la sortie. Cette mesure ne s'applique que lorsque le navire chargeur est distinct de celui qui a déchargé des produits raffinés à Dunkerque.

L'opérateur armateur est, au sens du présent article, celui qui sans obligatoirement détenir l'intégralité ou la majorité des parts de propriété d'un navire, ou d'un groupe de navires transbordeurs, peut justifier qu'il en assume la gestion commerciale de droit, en vertu d'une convention expresse, ou de fait, disposant notamment du pouvoir de définition des services auxquels ce ou ces navires sont affectés ; que cette gestion commerciale soit assurée directement ou par l'intermédiaire d'une société dont il est actionnaire à plus de 50 %.

Pour bénéficier de cette réduction, l'opérateur armateur concerné devra en faire la demande au pilotage. La demande devra être accompagnée du nom de l'agent local désigné par l'opérateur armateur.

**j)** Tout navire transportant du gaz liquide qui vient charger au Terminal Gazier du port Ouest, en vue de leur exportation, du gaz liquide préalablement importé par voie de mer, bénéficiera d'une réduction de 10 % à l'entrée et à la sortie. Cette mesure ne s'applique que lorsque le navire chargeur est distinct de celui qui a déchargé la cargaison et si sa longueur est supérieure (>) à 250 m. Cette mesure ne s'applique pas aux souteurs.

**k)** Les voiliers ou navires participant à une manifestation nautique à caractère culturel (organisé au minimum 12 mois l'avance) bénéficient d'une réduction à l'entrée et à la sortie de 15% sur les tarifs de l'articles 9, excepté pour ceux qui rentre dans le cadre de l'article 13 alinéa 2.

2°) Les navires affranchis de l'obligation du pilotage en raison de leur longueur sont soumis, au cas où ils font appel au Pilote, à une majoration de tarif de 20%.

3°) Transbordeurs et navires dont le capitaine est titulaire d'une licence de capitaine pilote.

a Sont considérés comme navires transbordeurs au sens du présent article, les navires affectés à un trafic régulier et inscrits au Lloyd's Register sous l'appellation Ferry ou Bow Stern Door.

a-i) Les transbordeurs pilotés en situation de ligne régulière paient 70 % du tarif prévu à l'article 9.

les transbordeurs pilotés pourront bénéficier en fonction du nombre annuel d'escales (n), de réductions à l'entrée et à la sortie sur les tarifs appliqués ci-dessus au règlement local en application du tableau suivant :

Nombre d'escales	$200 \leq N$	$300 \leq N$
Réduction tarifaire	10 %	15 %

Pour bénéficier de cette réduction, l'opérateur armateur concerné devra en faire la demande au pilotage. La demande devra être accompagnée :

- des dates d'escales et de la liste des navires opérés, avec si nécessaire les justificatifs d'en être l'opérateur armateur ;
- du nom de l'agent local désigné par l'opérateur armateur.

Le nombre d'escales sera communiqué sur l'année civile, avec remise à zéro le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année.

a-ii) Les transbordeurs transmanche dont le capitaine est titulaire de la licence de capitaine pilote ne paient que 11 % de ce tarif s'ils ne font plus appel au pilote. Dans ce cas, les transbordeurs transmanche exploités par un opérateur armateur et opérés à partir d'un terminal spécialisé transmanche et uniquement sur une ligne transmanche, pourront bénéficier en fonction du nombre annuel d'escales (N) de réductions à l'entrée et à la sortie sur les tarifs non pilotés du règlement local en application du tableau suivant :

Nombre d'escales	$0 < N \leq 750$	$751 < N \leq 1050$	$1051 < N \leq 4000$	$4000 < N$
Réduction tarifaire	0 %	- 30 %	- 51 %	- 85 %

L'opérateur armateur est, au sens du présent article, celui qui sans obligatoirement détenir l'intégralité ou la majorité des parts de propriété d'un navire, ou d'un groupe de navires transbordeurs transmanche, peut justifier qu'il en assume la gestion commerciale de droit, en vertu d'une convention expresse, ou de fait, disposant notamment du pouvoir de définition des services auxquels ce ou ces navires sont affectés ; que cette gestion commerciale soit assurée directement ou par l'intermédiaire d'une société dont il est actionnaire à plus de 50 %.

Pour bénéficier de cette réduction, l'opérateur armateur concerné devra en faire la demande au pilotage. La demande devra être accompagnée :

- Des dates d'escales et de la liste des navires opérés, avec si nécessaire les justificatifs d'en être l'opérateur armateur,
- Du nom de l'agent local désigné par l'opérateur armateur.

Le nombre d'escales sera communiqué sur l'année civile, avec remise à zéro le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année.

**b)** Les navires autres que les transbordeurs transmanche dont le capitaine est titulaire d'une licence de capitaine-pilote et qui ne font pas appel au pilote ne paient que 20 % du tarif normal prévu à l'article 9, ils paient le tarif normal quand ils font appel au pilote. Parmi ces navires, les navires exploités par un opérateur armateur et opéré sur une ligne transmanche, pourront bénéficier en fonction du nombre annuel d'escale (N), de réductions à l'entrée et à la sortie sur les tarifs non pilotés du règlement local en application du tableau suivant :

Nombre d'escales	0 < N < 312	313 < N
Réduction	0 %	- 30 %

**4°)** Le capitaine de tout navire requérant le service d'un pilote pour son entrée, doit faire connaître son heure probable d'arrivée, indiquer avec précision le point où il désire embarquer le pilote, ainsi que la provenance de son navire.

Le message du capitaine doit parvenir obligatoirement au bureau du pilotage, douze heures au moins avant l'arrivée du navire au point indiqué ou être adressé au plus tard à ce bureau, au moment où le navire quitte le port d'escale précédent.

Au cas où ce délai minimal n'est pas observé, le navire paie une majoration du tarif d'entrée égale à 15%.

Les mêmes délais sont exigés et les mêmes pénalités appliquées lors de l'envoi des rectifications par le capitaine.

Ce message doit obligatoirement être confirmé par le navire quatre heures avant son arrivée à la bouée phare DUNKERQUE ou deux heures avant son arrivée, sur rade des ports est et ouest, à la bouée E 12, soit par contact direct VHF en appelant « pilote Dunkerque » sur les canaux 16 et 72, soit par téléphone au n° 03.21.35.69.93. ou 03.28.66.10.70.

-Si le navire ne s'est pas présenté, dans les deux heures suivant l'heure prévue de son arrivée, au point indiqué, l'information est considérée comme nulle.

-Si le capitaine d'un navire ou son agent requiert le service d'un pilote à son arrivée, sans avoir fait parvenir de message au bureau du pilotage, le navire supportera en plus de la majoration, les frais de déplacement prévus à l'annexe « B ».

-Dans les cas où l'embarquement du pilote ne se fait pas au point préalablement prévu (Dyck, Rade ouest, Rade est ou E12), le navire doit supporter les frais de déplacement du pilote tels qu'ils sont prévus à l'annexe « B ».

**5°)** Le Capitaine de tout navire ou son agent requérant un pilote pour sa sortie ou son déhalage, doit aviser le bureau du pilotage au moins 1 heure et trente minutes avant son heure d'appareillage. Ce délai est porté à deux heures pour l'appontement pétrolier des Flandres et l'appontement méthanier.

Toute modification de l'heure d'inscription de sortie ou de déhalage d'un navire ne respectant pas les délais ci-dessus entre 20h00 et 06h00 engendre une majoration du tarif de sortie ou de déhalage égale à 15 %.

#### **ARTICLE 14 - SERVICES EXCEPTIONNELS :**

- 1** Un deuxième pilote est adjoint au pilote de tour :
  - À l'entrée comme à la sortie du port Est des navires dont le port en lourd est supérieur ou égal ( $\geq$ ) à 90.000 MT OU dont la largeur est supérieure ou égale ( $\geq$ ) à 40m ;
  - Aux navires de largeur supérieure ou égale ( $\geq$ ) à 40m passant par le chenal Brocquaire ;
  - À l'entrée et à la sortie de la Forme 6 des navires de longueur supérieure ou égale ( $\geq$ ) à 240m ;
  - À l'entrée comme à la sortie au port Ouest des navires dont le port en lourd est supérieur ou égal ( $\geq$ ) à 90.000 MT, à l'exception des navires porte-conteneurs et LNG ;

- À l'entrée au port Ouest des navires porte-conteneurs dont le port en lourd est supérieur ou égal ( $\geq$ ) à 140.000 MT ;
- À la sortie au port Ouest des navires porte-conteneurs dont le port en lourd est supérieure ou égal ( $\geq$ ) à 140.000 MT ET si la manœuvre nécessite un évitage ;
- À la sortie au port Ouest des navires porte-conteneurs dont la longueur est supérieure ou égale ( $\geq$ ) 380m ;
- À l'entrée comme à la sortie au port Ouest des navires LNG dont la longueur est supérieure ou égale ( $\geq$ ) à 251m.

Cette prestation donne lieu à la perception d'une taxe correspondant à 50 % du tarif de la zone intérieure (ZI).

A l'exception :

- Des navires citernes à destination du Port Est pour lesquels une taxe correspondant à 25 % du tarif de la zone intérieure (ZI) sera perçue ;
- Des navires porte-conteneurs à destination du Port Ouest pour lesquels une taxe correspondant à 25 % du tarif de la zone intérieure (ZI) sera perçue.

- 2 A l'entrée comme à la sortie du Port Est des navires dont le port en lourd est supérieur à 90.000 MT :
  - Si la longueur est supérieure ( $>$ ) à 283m ET la largeur comprise entre 44m et 45,06m ( $44m < \text{largeur} \leq 45,06m$ ), une redevance de 50 % de zone intérieure sera perçue en sus des tarifs des articles 9 et 14-1.
  - Si la longueur est supérieure ( $>$ ) à 283m OU la largeur comprise entre 44m et à 45,06m ( $44m < \text{largeur} \leq 45,06m$ ), une redevance de 25 % de zone intérieure sera perçue en sus des tarifs des articles 9 et 14-1.
- 3 Si, en plus des manœuvres d'entrée ou de sortie du port, un navire entre ou sort de cale sèche ou de dock flottant, il est dû, en plus des tarifs prévus à l'article 9, une taxe équivalente à un déhalage.
- 4 A l'entrée du port EST, du coucher au lever du soleil et à la sortie, de 1h00 avant le coucher à 1h00 avant le lever du soleil des navires de longueur supérieure ( $>$ ) à 251m ou de largeur supérieure ( $<$ ) à 39m, un pilote « hors tour » sera désigné. Une redevance de 50% de ZI sera perçue en sus des tarifs prévus aux articles 9 et 14-1.
- 5 Pour l'entrée et la sortie du port EST ainsi que de la forme 6 d'un navire hors normes au regard de l'avis aux navigateurs n° A 675 (GPM), un pilote « hors tour » sera désigné par le chef de pilotage parmi les pilotes les plus anciens de la station. Une redevance de 50 % de ZI sera perçue en sus des tarifs prévus à l'article 9, 14-2 et 14-4.
- 6 A l'entrée de Dunkerque Est, un navire d'une longueur supérieure ( $>$ ) à 251m ou d'une largeur supérieure ( $>$ ) à 40m, devant déroger aux conditions normales d'exploitation telles que définies dans l'avis aux navigateurs n° A 675, en plus des tarifs prévus à l'article 9, 14-1, 14-2 et 14-5, sera taxé de 100 % de ZI.
- 7 Si les services d'un pilote d'astreinte à bord d'un navire sont demandés, il sera perçu une indemnité correspondant à 500,00 € par heure avec un minimum de 2 heures et 8 000,00 € maximum par jour, par pilote. En cas de demande d'un service d'astreinte à 45 minutes, il sera perçu le dixième de cette indemnité.
- 8 Pour l'entrée et la sortie de la darse LNG d'un navire d'une longueur supérieure ( $>$ ) à 251m, les pilotes embarqueront avec leur propre système de positionnement portable. Il sera perçu en sus des indemnités prévues aux articles précédents une redevance de 15 % des tarifs appliqués en Zone Intérieure (ZI).

- 9 Pour les entrées et les sorties de tous les navires devant déroger aux conditions normales d'exploitation telles que définies dans l'avis aux navigateurs n° A675, les pilotes embarqueront avec leur propre système de positionnement portable. Il sera perçu en sus des indemnités prévues aux articles précédents une redevance de 15 % des tarifs appliqués en Zone Intérieure (ZI). Cette redevance ne pouvant être cumulée avec celle prévue à l'alinéa 8 du présent article.
- 10 Pour l'entrée et la sortie de navire de plus de 250m (L ≥ 250m) ou 40 m de large (I ≥ 40m) bénéficiant de technologie propulsive peu commune ou à destination de nouveau poste à quai, la Commission nautique du pilotage se réserve le droit de procéder à une période d'essai renouvelable une fois. Cette période fera l'objet d'une publicité en Assemblée Commerciale. Un pilote « hors tour » sera désigné et une redevance de 50 % de ZI sera perçue en sus des tarifs prévus à l'article 9, 14.2 et 14.4.
- 11 Pour l'entrée, la sortie ou le déhalage d'un navire en avarie majeure ou sans propulsion, un pilote hors tour sera désigné par le Chef du service du pilotage. Une redevance de 50 % de ZI sera perçue en sus des tarifs prévus à l'article 9, 14.2 et 14.4.
- 12 Tout navire faisant escale au port de Dunkerque et équipé d'une technologie propulsive au GNL et effectuant une opération de soutage au GNL bénéficiera d'une réduction de 10 % à l'entrée et à la sortie sur les tarifs de l'article 9.

## **ARTICLE 15 – TARIFS DIVERS**

### **1° Déhalage :**

Le plan d'eau du port autonome est divisé en trois zones :

- Zone A: Port Est à l'est du chenal Brocquaire ;
- Zone B: Port Est à l'ouest du chenal Brocquaire ;
- Zone C : Port Ouest

### **En zone A et B :**

Le pilotage des navires dans les bassins et dans les avant-ports est obligatoire pour les mouvements comportant le passage d'un pertuis ou d'une écluse, l'entrée ou la sortie d'une cale sèche ou d'un dock, un changement de darse, de bassin, de cap le long d'un quai avec sortie de darse, le passage d'une zone à l'autre et pour tout mouvement comportant l'utilisation d'un remorqueur.

Le mot « pertuis » désigne le pertuis de la citadelle, le pertuis d'amont, le pertuis du môle 2, le passage entre le quai de Douvres et le môle 4.

Peuvent déroger à cette règle, pour un mouvement sans remorqueur et à l'intérieur d'une même zone, les navires d'une longueur inférieure à :

- 1 Zone A : 70 m ou 85 m s'ils sont équipés d'un propulseur en état de fonctionnement ;
- 1 Zone B : 80 ou 100 m s'ils sont équipés d'un propulseur en état de fonctionnement.

### **En zone C :**

- 1 Le pilotage est obligatoire pour tout navire transportant des marchandises dangereuses en vrac ou vide mais non dégazé.
- 1 Le pilotage des navires est obligatoire dans les bassins ou dans l'avant-port pour un mouvement comportant un changement de poste, de quai, d'apponnement ou pour tout mouvement comportant l'utilisation d'un remorqueur.

- I Peuvent déroger à cette règle pour un mouvement sans remorqueur les navires d'une longueur < 90, ou < 110 m s'ils sont équipés d'un propulseur en état de fonctionnement, ou les navires transbordeurs disposant de tous leurs moyens de manœuvre en bon état de fonctionnement et dont les Capitaines sont titulaires de licence de capitaine pilote ou les navires de longueur < 250 m pour un déhalage le long d'un même quai sur une distance de 200 m maximum.
- II est rappelé que les navires transportant des matières dangereuses sont astreints à l'obligation de pilotage pour tout mouvement (sauf déhalage le long du môle 5).

Le tarif perçu pour un déhalage est fixé comme suit :

- En zone A ou B ou C : 50 % du tarif de pilotage prévu à l'article 9 ;
- Passage de la zone A à la zone B ou inverse : 75 % du tarif de pilotage en zone intérieure prévu à l'article 9.

Quelle que soit la zone, le minimum de perception pour un déhalage est fixé selon l'annexe B.

Les vraquiers ayant allégé au port Ouest et allant poursuivre leur déchargement au port Est, bénéficient d'une réduction de 28 % sur les tarifs des articles 9 et 14. Cette réduction est appliquée au mouvement de transfert du port Ouest au port Est.

## **2° Mouillage :**

### **a) Mouillage**

lorsqu'à la requête d'un capitaine ou des autorités administratives ou portuaires un pilote est envoyé pour mouiller un navire, il lui est dû une indemnité fixée selon l'annexe b.

### **b) Changement de mouillage**

Lorsque, à la requête d'un capitaine ou des autorités portuaires, un pilote est envoyé sur rade pour changer le mouillage d'un navire, il lui est dû le tarif d'un déhalage.

## **3° Déplacements :**

Lorsqu'un pilote requis par le capitaine ou par l'agent de l'armateur s'est déplacé pour se rendre à bord d'un navire en vue d'effectuer un mouvement et que ce mouvement a été annulé, il lui est dû une indemnité fixée selon l'annexe « B ».

Si des moyens nautiques ou aériens ont été utilisés, le navire supportera en sus les frais de déplacement pour moyens nautiques ou aériens prévus à l'annexe « B ».

Cette indemnité lui est également acquise si l'attente à bord, en vue d'effectuer le mouvement, dépasse 30 minutes.

Si le Capitaine ou son agent reporte l'inscription de sortie de son navire moins d'une heure et trente minutes avant l'heure prévue d'appareillage, pour tout poste à quai, le navire supportera les frais de déplacement prévus à l'annexe « B » du présent arrêté en son article 15.3a.

## **4° Attentes :**

Le capitaine d'un navire mouillé en attente sur rade ou au large peut débarquer le pilote. S'il désire le conserver à bord, il lui doit une indemnité par période de douze heures, cette indemnité est fixée selon l'annexe B. Dans le cas où le pilote a été débarqué, un autre pilote doit être envoyé en temps utile pour assurer l'entrée du navire.

## **5° Régulation de compas :**

Si la régulation se fait à l'extérieur du port, le Pilote a droit à une indemnité, indépendamment des tarifs de pilotage proprement dits.

Si la régulation se fait à l'intérieur du port, il sera perçu une indemnité en sus du tarif de déhalage. Ces indemnités sont fixées selon l'annexe B.

## **6° Essais sur base :**

Le pilote qui assiste le capitaine d'un navire au cours d'essais sur base, d'essais de machine ou d'expériences, a droit à une indemnité fixée selon l'annexe B, indépendamment des tarifs de pilotage proprement dits.

## **7° Assistance vigie :**

L'assistance apportée par le pilote de service à la vigie, à l'aide des moyens appropriés, aux capitaines de navires méthanier transportant du gaz liquide en vrac à destination ou en provenance du terminal méthanier de Dunkerque et pour tout navire en faisant la demande expresse et préalable en approche de la zone de mouillage de la prise de pilote ou de son débarquement donne lieu à une indemnité calculée sur la base d'un barème figurant dans l'annexe B au présent arrêté. Cette assistance s'applique aussi à tout navire non à destination de Dunkerque supérieur à 60 000m<sup>3</sup> effectuant une opération de relève d'équipage ou demandant une assistance technique extérieure en approche ou dans la zone de mouillage et donne lieu à une indemnité calculée sur la base d'un barème figurant dans l'annexe B au présent arrêté.

## **8° Indemnité de service de nuit :**

Tout pilotage, déplacement, retenue, entre 20 h 00 et 06 h 00 donne droit à une majoration de 10,5 % du tarif correspondant à la prestation, hors navires de marchandises diverses déclarés et reconnus de ligne régulière commerciale par le Grand Port Maritime de Dunkerque.

Pour un mouvement qui commence avant 20 h 00 et qui se termine avant 22 h 00, la prestation de service de pilotage est facturée au tarif de jour.

## **9° Règlement des factures de pilotage :**

Le paiement des droits de pilotage devra être effectué au plus tard dans un délai de 30 jours après la date du mouvement, conformément à la facture qui sera émise dans les sept jours calendaires suivant l'opération de pilotage.

Tout paiement effectué au-delà de ce délai donne lieu à :

- une majoration du montant de la facture par mois indivisible. Cette majoration est calculée sur la base de 2 fois le taux de l'Euribor 1 mois et sera signifiée par courrier recommandé.

## **10° Pilotage hors zone :**

Tout navire embarquant ou débarquant le pilote hors de la zone extérieure est soumis à une indemnité fixée selon l'annexe B.

## **ARTICLE 16 - FRAIS DE VOYAGE.**

- 1 Lorsque le pilote n'a pas été débarqué par un des moyens nautiques ou aérien de la station, il lui est dû jusqu'à son retour une indemnité journalière fixée selon l'annexe B. Cette indemnité commence à courir dès que le pilote cesse ses fonctions et toute journée commencée est due au-delà de trois heures.

Il a droit en outre :

- pendant son séjour à bord, à la nourriture et au couchage ;
- aux frais de débarquement ;
- après son débarquement et jusqu'à sa mise en route, aux frais d'hôtel et de restaurant ;

- pour les trajets à faire par terre, à l'indemnité kilométrique prévue par l'article 26 du règlement général, les distances étant calculées par voie ferrée ;
  - pour les trajets à faire par mer et par air, au passage en 1<sup>ère</sup> classe ;
  - si le pilote est débarqué à l'étranger, ses dépenses effectives de voyage lui seront remboursées.
- 2 Les frais de voyage d'un pilote se rendant dans un port quelconque pour y prendre un navire sont calculés suivant les dispositions des 4<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup> tirets du précédent alinéa.
  - 3 Lorsqu'un pilote se rend dans un port quelconque pour y prendre un navire, il lui est dû, en plus des frais de voyage, une indemnité fixée selon l'annexe B.
  - 4 Si l'attente se prolonge au-delà de 24 heures après l'heure d'appareillage primitivement fixée, il est dû une indemnité supplémentaire par période de douze heures jusqu'à l'heure où commence le pilotage effectif du navire ou jusqu'à l'heure du retour du pilote à la station, s'il est congédié. Toute période commencée est due. Cette indemnité est fixée selon l'annexe B.

## **ARTICLE 17**

Il est constitué entre tous les pilotes de Dunkerque une caisse de pensions et d'assistance dont le règlement figure en annexe « E ».

Pour permettre de maintenir le montant du fonds de réserve de la caisse des pensions de la Station de pilotage de DUNKERQUE au niveau minimum prévu par l'article 3 du règlement de la caisse des pensions, il est institué une surtaxe temporaire de 0,6 % applicable aux tarifs de pilotage et aux indemnités prévus aux articles précédents, à l'exception des indemnités personnelles de l'article 16 du présent règlement.

Le produit de cette surtaxe est versé à un compte spécial du budget de la station de pilotage de DUNKERQUE, où il demeure bloqué jusqu'à la fin de l'exercice. Le directeur départemental pourra alors, après examen de la situation financière de la caisse des pensions, autoriser la station de pilotage à verser au fonds de réserve tout ou partie du produit de la surtaxe.

## **ARTICLE 18**

L'arrêté préfectoral n° 002 / 2022 du 04 janvier 2022 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque est abrogé.

## **ARTICLE 19**

Le préfet de région Hauts-de-France, le Directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord et le Directeur départemental des territoires et de la mer du Nord sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la région Hauts-de-France.

Pour le préfet de région Hauts-de-France et par subdélégation,  
La cheffe du service régulation  
des activités et des emplois maritimes

Muriel ROUYER

Muriel  
ROUYER  
muriel.r  
ouyer



Signature  
numérique de  
Muriel ROUYER  
muriel.rouyer  
Date : 2022.12.29  
14:32:56 +01'00'

Copies à :  
DGITM/DTFFP/SDP/P3  
Préfecture de région / SGAR Hauts-de-France  
DDTM 59  
Station de pilotage de Dunkerque

**Annexe A selon l'arrêté en vigueur  
Portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque**

**Tarifs de la station de pilotage à compter du 01/01/2023**

**1 - ZONE INTERIEURE (selon article 3 du règlement local)**

de 0 à 1 499 m <sup>3</sup> =	303,40 €		
de 1 500 à 5 999 m <sup>3</sup> =	303,40 € + 4,166 €	par tranche de au dessus de	100 m <sup>3</sup> 1 500 m <sup>3</sup>
de 6 000 à 14 999 m <sup>3</sup> =	490,86 € + 3,704 €	par tranche de au dessus de	100 m <sup>3</sup> 6 000 m <sup>3</sup>
de 15 000 à 29 999 m <sup>3</sup> =	824,16 € + 2,927 €	par tranche de au dessus de	100m <sup>3</sup> 15 000 m <sup>3</sup>
de 30 000 à 49 999 m <sup>3</sup> =	1 263,13 € + 2,681 €	par tranche de au dessus de	100 m <sup>3</sup> 30 000 m <sup>3</sup>
de 50 000 à 169 999 m <sup>3</sup> =	1 799,36 € + 2,367 €	par tranche de au dessus de	100 m <sup>3</sup> 50 000 m <sup>3</sup>
de 170 000 à 449 999 m <sup>3</sup> =	4 639,74 € + 1,290 €	par tranche de au dessus de	100 m <sup>3</sup> 170 000 m <sup>3</sup>
au-delà de 450 000 m <sup>3</sup> =	8 251,74 € + 0,419 €	par tranche de au dessus de	100 m <sup>3</sup> 450 000 m <sup>3</sup>

**2 - ZONE EXTERIEURE (selon article 3 du règlement local)**

de 0 à 5 999 m <sup>3</sup> =	237,81 €		
de 6 000 à 49 999 m <sup>3</sup> =	237,81 € + 1,537 €	par tranche de au dessus de	100 m <sup>3</sup> 6 000 M <sup>3</sup>
de 50 000 à 169 999 m <sup>3</sup> =	914,29 € + 1,374 €	par tranche de au dessus de	100 m <sup>3</sup> 50 000 m <sup>3</sup>
de 170 000 à 449 999 m <sup>3</sup> =	2 563,00 € + 0,597 €	par tranche de au dessus de	100 m <sup>3</sup> 170 000 m <sup>3</sup>
au-delà de 450 000 m <sup>3</sup> =	4 234,94 € + 0,110 €	par tranche de au dessus de	100 m <sup>3</sup> 450 000 m <sup>3</sup>

**Annexe B selon l'arrêté en vigueur  
Portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque**

**TARIFS DE PRESTATIONS ACCESSOIRES ET FRAIS DIVERS à compter du 01/01/2023  
(EN APPLICATION articles 13-15 et 16 du règlement local)**

**1- Tarif divers**

**Article 13.4** frais de déplacement du pilote pour son embarquement en un point autre que celui prévu 429,58 €

**Article 13.4** majoration pour demande de service de pilotage sans message préalable 429,58 €

**Article 15.1** Minimum de perception pour déhalage 190,37 €

**Article 15.2** Indemnité pour mouillage

DWT	DWT < 90 000 TPL	90 000 TPL < DWT < 150 000 TPL	150 000 TPL < DWT
Indemnité	1 880,49 €	2 451,56 €	3 022,63 €

**Article 15.3**

1. Indemnité pour déplacement et congédiement de pilote
  - a) pour tous mouvements 189,53 €
  - +b) pour un mouvement d'entrée au port au départ du DYCK 429,58 €
2. Indemnité pour déplacement de vedette ou d'hélicoptère 461,16 €

**Article 15.4** Indemnité d'attente par période de 12 heures 253,39 €

**Article 15.5** Indemnité pour régulation de compas

- à l'extérieur du port 190,37 €
- à l'intérieur du port 127,31 €

**Article 15.6** Indemnité pour essais 317,71 €

**Article 15.10** Indemnité de Pilotage hors zone  
Pilotage de navires transporteurs de gaz liquide en vrac LNG 615,85 €

**2- Assistance vigie**

**Article 15.7** Indemnité d'assistance vigie

navires transporteurs de gaz liquide en vrac	
de 0 à 6 000 m3	33,43 €
de 6 001 à 50 000 m3	66,84 €
de 50 001 à 120 000 m3	245,08 €
de 120 001 à 220 000 m3	456,75 €
de 220 001 à 320 000 m3	699,05 €
au-delà de 320 000 m3	805,74 €
navires autres que transporteurs de gaz liquide en vrac	
de 60 000 à 120 000 m3	245,08 €
au-delà de 120 000 m3	456,75 €

**3- Frais de voyage**

**Article 16-a** Indemnité journalière due au Pilote qui n'est pas débarqué dans la zone de pilotage du DYCK 117,05 €

**Article 16-c** Indemnité due au Pilote qui se rend dans un port quelconque pour y prendre un navire 190,37 €

**Article 16-d** Indemnité pour attente au-delà de 24 heures après l'heure d'appareillage initialement fixée. 508,05 €

## **OBTENTION DE LA LICENCE DE CAPITAINE - PILOTE**

### **ARTICLE 1ER**

#### **Généralités :**

La licence de capitaine pilote est délivrée par le préfet du Nord, au capitaine ayant subi, avec succès, un examen devant une commission locale et réunissant les conditions précisées en pièce jointe n°2 de cette annexe ;

Le capitaine titulaire d'une licence de capitaine pilote s'engage à être physiquement présent à la passerelle lorsque le navire est en zone de pilotage obligatoire.

#### **Port Ouest :**

Peuvent obtenir une licence de capitaine - pilote, les capitaines des navires rouliers, assurant une veille VHF, d'une longueur inférieure à 120 mètres hors-tout et équipés de moyens de manœuvre appropriés. Cette longueur est portée à 135 mètres hors tout pour les navires transbordeurs.

Pour :

- a Les navires transbordeurs d'une longueur supérieure à 135 mètres hors tout ;
- b Les navires de charge de type porte-conteneurs d'apport type feeder, d'une longueur inférieure à 90 mètres hors tout ;
- c Les navires rouliers de charge d'une longueur égale ou supérieure à 120 mètres sans toutefois dépasser une longueur de 150 mètres hors - tout qui effectuent au minimum trois escales hebdomadaires dans le port Ouest.

La commission locale de pilotage examine en fonction de la qualité manœuvrière de ces navires si leurs capitaines peuvent obtenir une licence de capitaine - pilote.

En cas de développement du trafic portuaire la commission locale se réserve la possibilité de réexaminer à tout moment les critères d'attribution de la licence de capitaine - pilote pour les capitaines de navires rouliers de longueur hors - tout égale ou supérieure à 120 mètres.

La demande d'assistance d'un ou plusieurs remorqueurs ainsi que la défaillance d'un des moyens de manœuvre appropriés : propulsion principale, barre, un ou plusieurs propulseurs transversaux suspendent la licence et entraîne la mise à bord d'un pilote à l'entrée comme à la sortie, et en déhalage dans la zone de compétence d'accostage autorisée par la licence.

Pour les transbordeurs effectuant au minimum une escale quotidienne, à condition que tous les moyens de manœuvre appropriés fonctionnent, l'utilisation d'un seul remorqueur ne suspend pas la licence et n'entraîne pas la mise à bord d'un pilote à l'entrée comme à la sortie et en déhalage. La défaillance d'un des moyens de manœuvre appropriés entraîne la mise à bord d'un pilote après avis du Chef de la station des pilotes ou son représentant.

### **ARTICLE 2**

Toutefois, sont exclus du champ d'application de la présente décision les capitaines des navires indiqués à l'article R5341-4 du code des transports.

Il en est de même des navires transbordeurs transportant des matières dangereuses lorsqu'ils sont assujettis par la capitainerie du port, en raison de la nature et de la qualité des produits transportés, à opérer à un poste à quai spécial de sécurité en vertu de la réglementation portuaire locale pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses et polluantes.

### **ARTICLE 3**

En règle générale, peuvent obtenir une licence de capitaine - pilote les capitaines ayant effectué au minimum quarante (40) mouvements pilotés, soit d'entrées, soit de sorties, dans les 6 mois succédant la demande de licence avec un navire donné dans la partie du port qu'ils fréquentent habituellement ; la licence précisera les zones d'accostage autorisées.

Si une licence est demandée pour plusieurs navires jugés identiques par la commission locale, le nombre de mouvements requis pourra être réparti sur les navires concernés, et la licence sera délivrée pour ces navires jugés identiques.

Pour les transbordeurs, si un capitaine est titulaire d'une licence de capitaine-pilote à CALAIS ou à BOULOGNE en tant que commandant, le nombre de mouvements normalement exigés à DUNKERQUE bénéficie d'une réduction de moitié des mouvements dont le pilotage effectif est demandé, selon les dispositions du premier paragraphe du présent Article 3, soit 20 mouvements au minimum.

Une licence délivrée pour un type de navire ou une partie du port peut être étendue à un autre navire du même type décrit selon l'article 1<sup>er</sup> de la présente annexe, ou à une autre partie du port après avoir effectué le nombre de mouvements pilotés, fixé par la commission locale, qui ne peut dépasser la moitié des mouvements nécessaires pour obtenir la licence initiale.

Les modalités pratiques de délivrance de la licence sont indiquées en pièce jointe n° 2 à l'annexe C.

Les connaissances des candidats sont évaluées lors de la commission locale, à partir du programme et du lexique détaillés de la pièce jointe n°3 de la présente annexe.

### **ARTICLE 4**

Pour conserver leur licence valable deux ans, sauf cas de retrait et visée annuellement, les capitaines doivent obtenir une attestation de la capitainerie du port certifiant qu'ils ont effectué depuis un an, le nombre de mouvements prévu à l'article 3, dans la partie du port où ils sont habilités à piloter, sans qu'il y ait eu d'incident ou d'accident notable avec le navire piloté, ou vis-à-vis de tiers ; dans le cas contraire la commission locale se réunit pour statuer sur le renouvellement. Le nombre total de mouvements prévus pour renouveler la licence à Dunkerque s'apprécie en cumulant les mouvements effectués à Dunkerque, Calais ou Boulogne, sans que le nombre annuel de mouvements à Dunkerque ne soit inférieur à 4. Cette attestation est déposée au service des affaires maritimes, pour visa annuel de la licence, accompagnée du certificat médical d'aptitude.

La licence cesse d'être valable ou peut être retirée, conformément à l'article R5341-9 du code des transports.

**Pièce jointe n° 1 à l'annexe C selon l'arrêté en vigueur  
Portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque**

ETABLISSEMENT DU DOSSIER INDIVIDUEL DE CANDIDATURE  
A LA LICENCE DE CAPITAINE PILOTE POUR LE PORT DE DUNKERQUE

-O-O-O-

Le candidat est tenu de déposer un dossier personnel par l'intermédiaire de son armateur qui s'assure de la bonne constitution de celui-ci et l'adresse à la :

Direction départementale des Territoires et de la Mer du Nord  
30 rue l'Hermitte – BP 6533  
59386 DUNKERQUE Cedex

Le dossier comprend les 4 pièces suivantes :

1- Une demande initiale du candidat

sur papier libre et portant l'avis favorable de la compagnie.

2- Une copie du brevet requis

pour exercer les fonctions de capitaine sur les navires pour lesquels la délivrance de la licence est sollicitée.

3- Un certificat médical d'aptitude physique délivré par un médecin des gens de mer français

En vue d'obtenir ce certificat médical, chaque candidat fournit un certificat d'aptitude délivré par un médecin des gens de mer ou, s'il est étranger, d'un médecin agréé par son administration, accompagné d'une traduction certifiée conforme qu'il répond aux normes françaises d'aptitude physique à la profession de marin.

A toutes fins utiles, les normes sensorielles exigées du candidat à la licence de capitaine - pilote figurent en pièce jointe.

Le certificat et un bilan effectué dans les trois (3) mois précédant la demande, devront notamment mettre en évidence les normes d'acuité visuelle et auditive du candidat capitaine - pilote.

Ils seront remis sous enveloppe fermée portant l'indication « Monsieur le médecin des gens de mer de DUNKERQUE » : celui-ci confirmera au directeur départemental de DUNKERQUE l'aptitude du candidat et, en cas de doute, notamment sur les indications fournies par un médecin étranger, pourra lui-même procéder à un examen médical complémentaire.

4- Un état récapitulatif des touchées

Certifié par la capitainerie du port de DUNKERQUE, dans les six (6) mois consécutifs à la demande initiale, qui précise, le nombre de mouvements effectués et comptabilisés à partir de la date de la demande, par le candidat en tant que capitaine avec leurs dates et le nom du navire sur lequel ils ont été faits.

S'il y a une demande de réduction du nombre de touchées au titre de la détention d'une licence de capitaine-pilote dans les ports de CALAIS et BOULOGNE ; un relevé de navigation et les justifications nécessaires seront également présentées.

**CONDITION D'APTITUDE PHYSIQUE DU CANDIDAT A LA LICENCE DE  
CAPITAINE PILOTE**

LES NORMES EXIGÉES SONT LES SUIVANTES :

1) Normes sensorielles :

- Acuité visuelle : 8/10 pour un œil, 7/10 pour l'autre ou 9/10 pour un œil, 6/10 pour l'autre.
- Correction admise sous réserve d'un minimum d'acuité visuelle sans correction de 5/10 pour un œil, 3/10 pour l'autre ou 4/10 pour chaque œil.
- Le strabisme et la diplopie sont éliminatoires.
- Standard de perception des couleurs :  
Erreurs à la lecture des tables d'Ichihara tolérées, aucune erreur à la lecture des feux colorés lors de l'examen à la lanterne chromoptométrique.
  
- Acuité auditive :  
Perception de la voix chuchotée à 0.50 mètres pour chaque oreille  
Perception de la voix haute à 5 mètres pour chaque oreille.

2) Par ailleurs les candidats devront satisfaire aux normes d'aptitude générale indiquées par le décret 2015-1575 relatif à santé et à l'aptitude médicale à la navigation.

## **MODALITES PRATIQUES DE LA DELIVRANCE DE LA LICENCE**

### **DE CAPITAINE PILOTE SUR LE PORT DE DUNKERQUE**

Les trois autorités indiquées à l'article 2 de l'Arrêté du 18 avril 1986 modifié, fixant les compétences et la composition de la commission locale et les modalités de délivrance des licences de capitaine pilote, ou des représentants désignés par chacune d'elles, se rendront à bord du navire dont le capitaine sollicite une licence de capitaine pilote en principe dès que :

- 1) Le dossier sera considéré comme complet et satisfaisant par les affaires maritimes ;
- 2) Les pilotes ayant assisté le capitaine pour les mouvements prévus à l'article 3 de la présente décision ont rendu compte au chef du pilotage qu'ils n'avaient pas de réserves techniques à formuler sur la délivrance de la Licence.

Au cours de l'entretien avec le capitaine, qui peut se dérouler, soit au cours d'une opération effective de pilotage, soit à quai, les différentes Autorités s'assureront qu'il est informé des règlements de circulation, de police et d'organisation portuaire, et des particularités de manœuvre du port au moins deux des trois membres de la commission resteront à bord pour assister à une manœuvre effectuée par le capitaine. En outre sera vérifié le niveau pratique de compréhension de la langue française du point de vue de son utilisation technique maritime.

Le candidat sera immédiatement informé de la décision de principe de la commission qui signera un procès-verbal de sa visite à bord.

La licence sera valable à compter du moment où le chef de la station de pilotage aura confirmé aux affaires maritimes que tous les mouvements prévus par la réglementation sont effectués, sans qu'il ait de fait nouveau à signaler. La prorogation de la licence sera accordée au vu du document délivré par la capitainerie certifiant que le capitaine a effectué le minimum de mouvements exigés dans les 12 derniers mois, et qu'il n'a pas eu de difficulté anormale de manœuvre.

Dans le cas exceptionnel où la commission n'a pu se réunir avant la fin des mouvements pilotés obligatoires, par exemple un jour férié, la licence, si elle est accordée, sera valable rétroactivement à compter de la fin des mouvements assistés par un Pilote, si l'épreuve pratique et le dossier sont jugés satisfaisants.

**Pièce jointe à la pièce jointe n° 2**

Procès-verbal d'Examen d'Aptitude au Pilotage du

Capitaine .....  
à bord du Transbordeur.....

-o-o-

La commission locale de pilote du port de DUNKERQUE composée de MM.  
.....représentant la Direction Départementale des Territoires et de la  
Mer du Nord  
.....représentant le directeur du Port  
.....représentant le chef de la station de pilotage  
s'est rendue à bord le.....

Elle a constaté :

- la conformité des pièces du dossier avec la situation réelle du capitaine
- qu'au moins deux de ses trois membres sont restés à bord pour assister au chenilage et à une manœuvre exécutée par le capitaine prouvant son aptitude à opérer dans la partie du port où il sera habilité
- le nombre de manœuvres déjà effectuées avec un pilote à bord et l'échéance prévisible de la fin d'obligation de prendre un pilote le..... à..... heure(s)
- la connaissance des règlements nautiques internationaux, nationaux, locaux relatifs au balisage et aux règlements portuaires du candidat capitaine pilote.
- l'aptitude des commandants étrangers à comprendre un minimum de langue française.

DUNKERQUE, le .....  
signature des membres de la commission

---

**ATTESTATION DU NOMBRE DE MOUVEMENTS EN VUE  
DU RENOUELEMENT DE LA LICENCE DE CAPITAINE PILOTE**

-o-o-o-

Je soussigné, commandant du Port de DUNKERQUE (1), atteste  
que le capitaine.....  
Commandant le transbordeur.....  
a effectué dans les 12 derniers mois le nombre de mouvements prévus dans la partie du port de DUNKERQUE  
où il est habilité pour obtenir le renouvellement de la licence, soit .....mouvements

Incidents signalés par les officiers de port concernant le capitaine dans les 12 derniers mois  
.....

DUNKERQUE, le

*(1) attestation pouvant être demandée aux capitaines de CALAIS ou BOULOGNE pour obtenir une réduction du nombre de mouvements pilotés à DUNKERQUE.*

LICENCE DE CAPITAINE PILOTE DU PORT DE DUNKERQUE (FRANCE)

Le capitaine.....  
Date et lieu de naissance .....  
Nationalité.....

- suite au dépôt le ..... de son dossier reconnu conforme aux termes de l'article 3 de l'arrêté du 18 avril 1986 modifié, fixant les compétences et la composition de la commission locale et les modalités de délivrance des licences de capitaine pilote,
- après l'épreuve pratique prévue par l'article 4 du même arrêté subie le.....
- le nombre prévu de mouvements pilotes ayant été effectués,

A été reconnu apte au pilotage du ou des navires suivants :

<u>NOM</u>	<u>PAVILLON</u>	<u>PORT D'ATTACHE</u>	<u>LONGUEUR H.T.</u>
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....

Licence valable à compter du ..... jusqu'au.....

ZONE (S) D'ACCOSTAGE AUTORISEE (S)

.....

Suite à la commission locale du ..... la décision est étendue à.....

Pour le Préfet du Nord et par délégation

l'Administrateur en chef des affaires maritimes Olivier Nourrain  
Directeur départemental adjoint des territoires et de la mer, délégué à la mer et au littoral du Nord

Mention de retrait, restriction ou suspension éventuel(les) de la licence au titre de l'article R5341-9 du code des transports à compter du .....

signature et cachet

## **1 - Programme - Pilotage**

Il sera préparé par un travail personnel d'études des cartes marines et instructions nautiques et de demande de renseignements lors des mouvements pilotés précédant l'examen.

*It will be prepared by a personal work of studies of nautical charts and nautical instructions and inquiries during the pilotage operations preceding the examination.*

### **Connaissance de la Zone Extérieure de Pilotage Obligatoire / Knowledge of the compulsory outside Pilotage area**

#### **A Description de la zone d'attente du Dyck / Description of the Dyck anchoring area**

Description, limites et catégories de navires dans les zones B1 et B2  
*Description, limits and types of vessels in area B1 and B2*

Mouillage navire à fort tirant d'eau (> 14 mètres) : positions, approche par flot ou jusant  
*Anchoring procedure of ship with deep draught (> 14 meters): positions, approach by flood or Ebb conditions.*

Pilotage des navires à fort tirant d'eau (> 14 mètres) à destination de Dunkerque (heure, position, route et vitesse si embarquement par pilotine ou hélicoptère) depuis le mouillage ou en entrée directe.  
*Piloting of vessels with deep draught (> 14 meters) to Dunkirk (time, position, route and speed if boarding by boarding by pilot boat or by helicopter) from anchorage or direct entry.*

Balisages (caractéristiques feux, relèvement et distances entre elles), sondes, principales obstructions  
*Buoyage (characteristics of lights, bearing and distances between them), sounding, main obstructions*

Sondes au niveau du banc RIDENS DE CALAIS et DYCK OCCIDENTAL / routes des navires selon tirant d'eau dans cette zone.  
*Sounding of banks RIDENS DE CALAIS and DYCK OCCIDENTAL / routes of the ships according to their draught in this area*

Courants (direction et force par rapport à la pleine mer) dans cette zone. Différence entre flot et jusant.  
*Currents (direction and strength in relation to high water) in this area. Difference between flood and ebb conditions.*

Rôle, position, fonctions et organisation de la station radar Pilotage située aux Hemmes de Marck  
*Role, functions and organization of the Dunkirk Pilot radar station "Hemmes de Marck"*

Echelle de pilote (réglementation, choix du bord, manœuvre des navires pour faire un abri)  
*Pilot ladders (Regulations, decision of side, Ship handling for sheltering)*

Procédures d'embarquement / débarquement des pilotes par hélicoptère  
*Procedures for embarking/disembarking pilots by helicopter.*

Réglementation du Pilotage : obligation de pilotage selon dimensions et types de navires pour port Ouest et port Est / conditions de suspension de licence de Capitaine Pilotes / nombre et positions des points d'embarquement des Pilotes de Dunkerque.  
*Pilotage regulations : pilotage obligation according to dimensions and types of ships for West port and East port / conditions of suspension of Pilot Exemption Certificate (PEC) / number and positions of the embarkation points (stations) of Dunkirk Pilots*

**B Description de la bouée du Dyck à la rade du port Ouest / Description between Dyck buoy and west Road**

Balisage (caractéristique feux et relèvement distance entre elles)  
*Buoyage (characteristic of lights and bearing and distances between them)*

Sondes entre bouée Dyck et bouée RCE / autour de la bouée DKA / dans et au sud et au nord du CHENAL OUEST  
*Soundings between Dyck band RCE buoys / in the vicinity of DKA buoy / inside dans in the north and south of CHENAL OUEST*

Route des bancs de Flandres (description, route avec cap et distance, sondes, tirant d'eau admissible)  
*Flanders Bank route (description, heading and distances to be followed, sounding, allowed draft)*

**C Description de la rade du Port ouest / Description of the West Port Road**

Balisage des Bouées DW 13 / DW 14 aux jetées : caractéristique des feux, relèvement et distances entre elles  
*Buoyage from DW 13 / DW 14 buoys until West port jetties: characteristic of the lights, bearing and distances between them.*

Sondes dans le chenal d'accès au port Ouest et dans le sud et le nord de ce chenal ; Description alignement à suivre pour emprunter ce chenal (caractéristiques feux)  
*Soundings in the access channel to the west port and in the southern and northern limits of this channel; Description of the leading line to follow to in this fairway (characteristic of lights)*

Courants / *tidal stream* :  
caractéristiques (direction et force) sur rade du port ouest et aux jetées à PM-3 , PM , PM+2 et BM ;  
Période et maximum de courant de Flot et de courant de jusant par rapport à la pleine mer  
*characteristics (direction and force) on the road of the west port and at the breakwaters at High Water -3 hours , HW , HW+2 hours and Low water ; Period and maximum of flood current and Ebb current in relation to the high water time.*

**D Description des routes d'accès depuis l'Est / Description of the routes from the East**

CHENAL INTERMEDIAIRE (sondes, routes avec cap et distance, tirant d'eau admissible)  
*CHENAL INTERMEDIAIRE (minimum sounding, heading and distances to be followed, max allowed draft)*

CHENAL DE L'EST (sondes, routes avec cap et distance, tirant d'eau admissible)  
*CHENAL DE L'EST (minimum sounding, heading and distances to be followed, max allowed draft)*

PASSE DE ZUYDCOOTE (sondes, routes avec cap et distance, tirant d'eau admissible)  
*ZUYDCOOTE PASS (minimum sounding, heading and distances to be followed, max allowed draft)*

**Connaissance de la Zone Interieure de Pilotage Obligatoire / Knowledge of the compulsory inside Pilotage area**

**A Description de l'Avant-port Ouest / description of the West port outer Harbour :**

Avant-port Ouest : cercle d'évitage (sondes et distances), balisage, sondes du chenal intérieur, de la darse Méthanier et APF.  
*Outer Harbour : turning circle (sounding and distances) , buoyage , sounding of inner fairway , LNG Terminal basin and APF terminal*

Jetées : distance passe d'entrée, caractéristique des feux, alignement, courant aux jetées  
*Breakwaters : distance between breakwaters , characteristics of lights, leading line, current at breakwaters*

Croisement et dépassement des navires dans l'avant-port et aux jetées : convention de rencontre selon tirant d'eau, dimensions et caractéristiques manoeuvrières des navires...

*Passing Conventions (meeting and overtaking) in outer harbour and breakwaters according draft, dimensions and manoeuvring characteristics of the vessels...*

Procédure de contact avec les navires pilotés / accord préalable avec les pilotes / endroits où croisement à éviter

*Procedure of communication with vessels with Pilot on board / prior agreement with pilots / place of meeting to avoid.*

#### **B Description du bassin de l'Atlantique / Description of the basin of Atlantique :**

Longueur, sondes, tirant d'eau admissible, caractéristique des défenses et de l'amarrage des quais.

*Length, sounding, permitted drafts, characteristics of fendering and mooring arrangements of the quays.*

Types de navires selon les quais ; noms des terminaux.

*Type of vessels berthing this quays ; name of terminals.*

Dimensions, distances, balisage et sondes du cercle d'évitage et du bassin de l'Atlantique

*Dimensions, distances, buoyage and sounding of the turning circle and basin of Atlantique*

#### **C Description de la darse de la Manche / description of the basin of « la Manche »**

Longueur, sondes, tirant d'eau admissible, caractéristique des défenses et de l'amarrage des quais.

*Length, sounding, permitted drafts, characteristics of fendering and mooring arrangements of the quays.*

Types de navires selon les quais ; noms des terminaux.

*Type of vessels berthing this quays ; name of terminals.*

Dimensions, distances, balisage et sondes de la darse de Manche

*Dimensions, distances, buoyage and sounding of the basin of « la Manche »*

Canal des dunes : longueur et largeur du chenal, sondes, type de trafic

*« Canal des dunes » : length and width of fairway , sounding , type of vessels*

#### **Manoeuvre des Navires dans le Port / ship handling inside harbour**

- Utilisation des propulseurs transversaux avant ou arrière / limites du navire selon le vent / calcul de la force vélique.

*Use of bow or stern thrusters / wind limits of the vessel / calculation of wind pressure*

- Utilisation des ancres en manoeuvre selon les circonstances (urgence, panne propulsion...)

*Use of anchors according circumstances (emergency, defective propeller or thruster...)*

#### **Utilisation de remorqueur (en français et en anglais) / tug assistance (in French and English) :**

- Description des remorqueurs à Dunkerque : noms, force de traction, caractéristique de la remorque, dimension, type de propulsion avec avantages et défauts, équipement incendie... - (en français et en anglais)

*Description of the tugs in Dunkirk: names, pulling force, characteristic of the towing line, size, type of propulsion with advantages and defects, fire fighting equipment... (in French and English)*

- Commande de remorqueur, préavis et procédure de contact (en français et en anglais) *Tug order, giving notice and contact procedure (in French and English)*

- Procédure d'utilisation des remorqueurs en pousseur ou en remorque (en français et en anglais) : préparation, force de traction maximale de votre navire selon la position de la remorque, procédure de prise et largage des remorques, vitesses de sécurité, manœuvres préconisées selon conditions météorologiques avec les avantages et les limites.  
*procedure for using tugs as pusher or under tow (in French and English): briefing, maximum bollard pull of your vessel according to the position of the towing line, procedure for making fast or letting go the towing line, safety speeds, recommended maneuvers with tug according to weather conditions with advantages and limits.*
- Communication et ordres (en français et en anglais)  
*Communication and orders (in French and English)*
- Amarrage des navires (en français et en anglais)  
*Mooring procedure of vessels (in French and English)*
- Procédures de sécurité pour amarrer et larguer les amarres (en français et en anglais)  
*Safety procedures for mooring and unmooring the ropes (in French and English)*
- Caractéristiques des amarres du navire (en français et en anglais)  
*Characteristic of the ropes of the vessel (in French and English)*
- Amarrage normal et renforcé du navire selon le quai (en français et en anglais)  
*Normal and reinforced mooring arrangement according the berth (in French and English)*
- Surveillance météo lors de l'escale.  
*Weather monitoring during the call*
- Communications avec l'armement (Anglais / Français) Communication with linesmen (English / french)

## **II- Programme de la capitainerie – Harbour master's office program**

### **Programme de la capitainerie**

Il sera préparé par un travail personnel d'études des règlements locaux portuaires et de demande de renseignements lors des mouvements pilotés précédant l'examen.

#### ***Harbour master's office program***

*It will be prepared by personal study of local port regulations and requests for information during piloted movements preceding the exam.*

### **Connaissance des principales consignes de sécurité**

Le Port de Dunkerque dispose d'un service de trafic maritime (STM Portuaire). Les navires traversant la zone de couverture du STM ont l'obligation d'utiliser ce service.

La veille VHF «Dunkerque VTS» - canal 73 - est obligatoire à l'intérieur de cette zone.

#### ***Knowledge of the main port security instructions***

*Dunkerque port has a Vessel Traffic System (VTS). Ships crossing the Dunkerque Port VTS area must use this system.*

*VHF watch «Dunkerque VTS» - channel 73 - is compulsory in this area.*

## **INSTRUCTIONS GÉNÉRALES**

Le Capitaine doit, en toutes circonstances, se conformer aux instructions qui lui sont données par les officiers de port, de vive voix, par écrit ou par l'intermédiaire des pilotes, notamment en ce qui concerne les manœuvres, le remorquage, le poste à quai et l'amarrage du navire.

### **GENERAL INSTRUCTIONS**

*Masters shall comply with Port Officers' instructions in all circumstances, whether verbal, written or given through Pilots, especially instructions for manoeuvring, towage, berthing and mooring.*

### **LUTTE CONTRE LES SINISTRES (art 23 du RGPPM )**

Toute personne qui découvre un incendie, un accident ou un sinistre doit immédiatement donner l'alerte : soit par VHF (canal 73) à la Capitainerie (Dunkerque VTS), soit par téléphone à la Capitainerie du port (03.28.28.75.96).

### **EMERGENCY (art 23 du RGPPM )**

*Anyone who discovers a fire or any other accident shall immediately give the alarm either by :*

- VHF (Channel 73) to the Dunkerque Harbour Master's Office (Dunkerque VTS) ;*
- Telephoning the Dunkerque Harbour Master's Office : 03.28.28.75.96.*

### **DISPOSITIONS À PRENDRE À BORD DES NAVIRES**

La lutte contre le feu se fait sous la direction du Capitaine du navire, mais les équipes d'intervention, et en particulier, les pompiers, restent sous les ordres de leurs chefs respectifs.

Le personnel du navire doit pouvoir guider les équipes de secours ; les plans du navire et de son chargement, avec en particulier l'indication des marchandises dangereuses à bord, seront mis à leur disposition dès leur arrivée. Le Commandant de port peut décider le déplacement du navire ou des navires voisins ; toutes les mesures compromettant la stabilité et en général toutes actions pouvant avoir une incidence sur l'exploitation des ouvrages portuaires ne doivent être prises sans son accord.

### **ACTION TO BE TAKEN ON BOARD VESSELS**

*While fire fighting will be under the Master's supervision, any other assistance teams, especially the fire brigade, will remain under the Command of their own chiefs. The vessel's crew should be able to guide assistance teams. The plans of the vessel and storage plans showing in particular any hazardous cargo on board shall be made available to assistance teams on their arrival.*

*The Harbour Master may order the vessel or any neighbouring vessels to shift. No decision jeopardizing stability nor generally any action likely to affect port facilities shall be taken without the Harbour Master's consent.*

### **DISPOSITIONS À PRENDRE À TERRE**

Lorsqu'un sinistre se déclare à bord d'un navire ou à terre et qu'il a été nécessaire de faire appel au service des pompiers, toutes dispositions doivent être prises par les personnes présentes pour faciliter le travail de ces derniers. Des passages devront en particulier être immédiatement ménagés dans les rames de wagons, véhicules, marchandises, etc... pour permettre l'accès du personnel chargé de la lutte contre l'incendie.

### **STEPS TO BE TAKEN ASHORE**

*When a fire has broken out aboard a ship or ashore and intervention by the Fire Brigade has been found to be necessary, all measures to assist them must be taken. Passage must be arranged immediately between trains, vehicles, goods, etc... so as to enable easy access to staff engaged in the fire fight.*

### **MARCHANDISES DANGEREUSES**

Tout navire transportant, chargeant ou déchargeant des marchandises dangereuses, doit prendre les mesures de sécurité nécessaires et suivre les consignes particulières qui lui ont été données par les autorités portuaires ou le responsable de l'apportement. La signalisation réglementaire doit être observée pendant tout le séjour au port ainsi que dans ses accès et rades. Tout navire transportant des marchandises dangereuses doit avoir en permanence, à bord, le personnel suffisant pour assurer la sécurité du navire et au besoin sa manœuvre.

### **DANGEROUS GOODS**

*Any vessel carrying or handling dangerous goods, whatever they may be, have to declare them to the Port Office, take necessary steps for their safety and apply the instructions given by the Harbour Master's Office or the people having in charge the berth. Signalling is compulsory during all stays in the harbour areas.*

*Vessels carrying hazardous goods must keep sufficient crew on board to ensure safety or to shift the vessel if so required.*

### **AVARIES / ESSAIS/ RÉPARATIONS**

Aucun travail à feu nu (sauf dans l'atelier machine) ne peut être entrepris sans une autorisation écrite de la capitainerie. Aucun essai de machine au point fixe, des engins de sauvetage, du dispositif d'alerte, d'incendie ou de sirène ne peut avoir lieu sans l'autorisation de la Capitainerie.

### **DAMAGE / TESTS/ REPAIRS**

*No hot works repairs will be carried out without a port permit. No tests of engines, safety equipment, alarms or emergency devices will take place without a port permit.*

### **PROPRETÉ DU PLAN D'EAU**

Toute pollution du plan d'eau doit être immédiatement déclarée au Concessionnaire et à la Capitainerie. Tous rejets de matériaux, de déchets, d'eaux polluées sont interdits dans les eaux du port et ses dépendances.

Les équipages doivent utiliser les points de collecte des déchets avec tri sélectif

### **CLEANLINESS OF THE WATER**

*Any water pollution must be reported immediately to the port facility and to the Harbour Master's Office. It is forbidden to throw goods, waste or polluted water into the harbor.*

*Crews must use the correct specified garbage disposal facilities*

### **MOUILLAGE**

Les navires qui, pour faciliter leur manœuvre d'accostage ont mouillé une ancre doivent, sauf instructions des officiers de port, relever cette ancre, s'ils sont amarrés dans les bassins.

## **ANCHORING**

*Vessels which have dropped anchor so as to make berthing easier must retrieve the anchor if they are berthed in basins, unless otherwise instructed by port officers.*

## **AMARRAGE DES NAVIRES**

Le marnage dans les bassins à marée est de 6,00 mètres en période de vives-eaux. Les vents soufflent de directions variées avec prédominance de secteur Sud Ouest. La région est traversée, à toute époque de l'année, par des dépressions qui induisent des coups de vent. On peut observer de brusques renforcements des vents particulièrement par régime de secteur Nord. En conséquence, l'amarrage devra assurer une bonne tenue du navire à quai et une surveillance par un personnel compétent devra être maintenue pendant tout le séjour pour vérifier et régler les amarres et la tenue de la coupée.

Une attention particulière sera portée sur l'utilisation des treuils automatiques et des amarres de poste. Une équipe de lamaneurs disposant de vedettes est disponible en permanence.

## **MOORING**

*The range of spring tide in open basins is 6.00 meters.*

*Wind can blow from varying directions, but is predominantly from the south west. The area can be crossed by depressions throughout the year, which generate gales. Sudden strong gusts can occur at any time, normally from the north. Consequently, mooring of the vessel must be carried out carefully in order to ensure a safe stay of the ship at her berth, and a watch must be maintained by competent people throughout the call in order to monitor and adjust the mooring and the gangway.*

*Especial care must be taken with the use of the automatic winches and the shore mooring. A skilled mooring gang is permanently available.*

## **DISPOSITIONS INCENDIE**

En cas de sinistre à bord ou à proximité, le Capitaine ou son représentant doit immédiatement aviser le concessionnaire DFDS et la Capitainerie (Dunkerque VTS). Stopper les opérations en cours. Mettre le navire au poste de manœuvre.

## **FIRE PRECAUTIONS**

*Should fire break out, the master or his deputy will warn his operator (DFDS) and the Harbour Master's Office (Dunkerque VTS). He should stop all operations, then make the vessel ready to sail.*

## **STM/VTS**

### **DÉFINITIONS ET OBJECTIFS DU SERVICE DE TRAFIC MARITIME (STM) DU PORT DE DUNKERQUE**

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

### **DEFINITIONS AND OBJECTIVES OF THE VTS (Vessels traffic system) OF THE PORT OF DUNKERQUE**

*The Vessels traffic system (VTS) of the port of Dunkirk is a traffic information and organization service, designed, organised, set up and coordinated by the harbor master's office of the port of Dunkirk, with the aim of improving safety and efficiency of maritime traffic and to protect the environment.*

*The STM participates in interventions in the event of an accident or incident at sea and applies in particular the procedures in force relating to large-scale maritime rescue and the reception of ships in difficulty, as defined by the texts of the higher legal scope, the instructions of the Prime Minister and the Secretary General of the Sea.*

*The VTS coordinates traffic in collaboration with related services (piloting, towing, mooring). It participates in maritime security and applies in particular for this purpose the provisions and measures taken by the competent authorities for each part of the maritime and river regulation zone (ZMFR). The creation and definition of a ZMFR and the related provisions and measures are the subject of independent texts and instructions which may in part be subject to restricted or protected distribution.*

### **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.

### **VTS AUTHORITY**

*The sole authority of the VTS is the authority vested with the power of port police in the person of the chairman of the port management board, represented by the harbor master.*

*The prerogatives and attributions devolved to the French maritime authorities are nevertheless exercised automatically within the coverage area of the VTS*

*The port officers, agents coming under the port police authority and the authority vested with the power of port police, ensure within the framework of their attributions defined by book III of the maritime ports code, the operational exploitation of the system.*

### **CAPITAINERIE**

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

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

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

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

« Dunkerque VTS » :

- assure la 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, 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).

#### **HARBOUR MASTER'S OFFICE**

*The port officers, agents under the authority vested with the power of port police and the port police authority, ensure within the framework of their attributions, specified by book III of the maritime ports code and the transport code, the operational exploitation of the VTS.*

*"Dunkerque VTS" ensures that the laws and regulations relating to the police and port operations are respected.*

*With the pilot station, the port officers define and implement, within the framework of the texts of greater scope which govern them, the procedures applicable to ships using the VTS. They propose through hierarchical channels to the competent authorities amendments to the regulatory texts which govern their activity.*

*The main center of the VTS "Dunkerque VTS" is competent to monitor the movement of vessels in the entire coverage area of the VTS. This surveillance also covers the behavior of ships at anchor, as well as the detection, as far as possible, of abnormal nautical situations. This main center operates 24 hours a day.*

*It is managed by a port officer assisted by a maritime traffic controller.*

*"Dunkirk VTS":*

- *provides traffic planning and regulation in collaboration with all related services;*
- *decides on the movement or anchorage of the ship and sets the order of entry or exit of the ships;*
- *indicates the lanes and restricted traffic areas (Zones B to N located outside the administrative limits of the port in particular);*
- *manages the locks and any movement priorities (berthing and casting off, entering and leaving the port) to be given priority.*

*"Dunkerque VTS" immediately informs the ship safety center, the CROSS Gris-Nez and COM Cherbourg of any fact of which it is aware giving reason to believe that there is a breach of the safety of the navigation of the ship, of its crew or the environment. When "Dunkerque VTS" considers that an event affects or is likely to affect maritime and/or port security, it applies the dedicated procedures which may prove to be a priority and which are the subject of specific provisions adopted by the authorities competent.*

*The port VTS also has a secondary traffic control center concerned more specifically by ships coming from and going to the West port. This watchtower, called "Dunkerque West" operates with a port officer placed under the authority of the main center "Dunkerque VTS" (East Lookout).*

#### **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 « SIRENE » et au logiciel de visualisation, enregistrement et commande de feux, qui reprend l'ensemble des capteurs météo, hydrologiques et synoptiques d'ouvrages.

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

Le centre de STM se tient informé de l'état du balisage et des aides à la navigation, il prend les mesures adaptées en cas de défaillance de ces matériels et notamment il alerte dans les plus brefs délais possibles le service des phares et balises en charge de remédier à ces défaillances et le centre opérationnel en charge de la diffusion des avis urgents aux navigateurs (AVURNAV).

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

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

Toute perte d'ancre, de ligne de mouillage, de cargaison, ainsi que toute atteinte à l'environnement, à la sécurité ou à la sûreté dans la zone de couverture du STM doit être rapportée à « Dunkerque VTS ».

« Dunkerque VTS » retransmet ces informations dans les meilleurs délais possibles vers le 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.

#### **PORT VTS FUNCTIONS**

*The VTS center provides personalized distribution of nautical information for ships using the VTS of the port of Dunkirk.*

*Stopover data is collected and coordinated using the "SIRENE" software and the visualization, recording and traffic light control software, which includes all the weather, hydrological and structure synoptic sensors.*

*The situation of channels and traffic in the area of competence of the VTS is constantly monitored using the means described in paragraph 3, including keeping ships at anchor (by radar surveillance), monitoring damaged ships (DEFREP), the detection as much as possible of abnormal nautical situations.*

*The STM center keeps itself informed of the status of the beacons and navigation aids, it takes the appropriate measures in the event of failure of this equipment and in particular it alerts the lighthouse and beacon service in charge as soon as possible. to remedy these shortcomings and the operational center in charge of issuing urgent notices to mariners (AVURNAV).*

*He regularly informs the management of the state of the beaconing and reports in the event of an emergency the latest anomalies or malfunctions of which he is aware. The VTS center receives any reports concerning the condition of ships, as well as all information concerning their cargoes and in particular dangerous goods.*

*Procedures for declaring and processing cargoes of dangerous goods are followed by the safety/dangerous goods office of the harbor master's office. This service processes and archives for one month, the dangerous goods manifests of all ships departing from Dunkirk.*

*Any loss of anchor, mooring line, cargo, as well as any damage to the environment, safety or security in the VTS coverage area must be reported to "Dunkerque VTS". "Dunkerque VTS" retransmits this information as soon as possible to COM Cherbourg, when this information concerns or is likely to concern the geographical area of responsibility of the maritime prefect. Wherever these events occur in the STM coverage area of the port of Dunkirk, "Dunkerque VTS" informs the delegate for the sea and the coast of the Nord department or his deputy and/or as soon as possible. or the permanent framework of the departmental directorate of territories and the sea of the North department.*

**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.

## **N°6 PROCEDURE**

### **Ferry entering the port of Dunkirk**

#### **SUMMARY**

#### 6.1 General provisions

#### 6.2 Ferry entering the West port on approach from the West (zones C and E)

#### 6.3 Ferry entering the East port on approach from the West (zones C, E and F)

#### 6.1 General provisions

*As soon as they enter the VTS area, ships are required to comply with the following rules:*

- *monitoring and communication on VHF channel 73 ("Dunkerque VTS" and "Dunkerque West" frequency);*
- *communication in French or English;*
- *obligation to report to "Dunkerque VTS" or "Dunkerque West" any emergency, collision, grounding, fire, or any situation resulting in or likely to result in a reduction in the maneuverability of the vessel, as well as any damage to the environment they would come to observe;*
- *the holder of the pilot captain's license must be present at the bridge from entry into the VTS area until docking.*

*When the entry movement is launched, any event likely to have a negative impact on the proper execution of this movement and any anomaly in the execution of the movement launched must be reported in real time on the one hand to the centre(s) involved in the VTS ("Dunkerque VTS" and/or "Dunkerque West") by all VTS players (including ships) and to all VTS players concerned by the VTS centers concerned.*

#### 6.2 Ferry entering the West port on approach from the West (zones C and E)

*Vessel :*

- *calls "Dunkerque West" as soon as possible before entering the STM zone;*

- communicates its ETA to the piers, the captain's license number, the number of crew members;

- if the captain of the ferry does not hold a pilot captain's license, he communicates his intentions for the capture of the pilot;

- communicate any anomalies affecting the vessel, its cargo or its passengers, if any;

- confirms its possible order of tugs.

"Dunkirk West":

- acknowledgment of receipt;

- informs, on request, the ship about the weather situation in the West port;

- if the captain does not hold a pilot captain's license, gives the ferry, in coordination with the pilot station, the necessary instructions for taking on the pilot (see procedures n° 1 and n° 3).

Vessel :

- calls "Dunkerque West" to report ten (10) minutes before passing between the piers;

- maintains an attentive watch on VHF channel 73 of "Dunkerque West" and under the control of the watch operator of the relevant VTS watchtower agrees with the crossing conditions proposed by the piloted vessels.

"Dunkirk West":

- informs the vessel of the traffic situation in the channel;

- confirms the weather situation;

- gives entry instructions;

- confirms current or planned movements;

- sets entry and exit priorities according to traffic;

- informs the mooring station of the imminent arrival of the vessel, specifying the berth where necessary;

- follows the vessel to its mooring.

These priorities may, under the control and unless otherwise advised by "Dunkerque West", be modified by maneuvering vessels assisted by their pilot or ferry captains who mutually agree on their respective maneuvers.

The ship informs "Dunkerque West" when it is safely moored.

### 6.3 Ferry entering the East port on approach from the West (zones C, E and F)

The provisions of procedure n°4, 4.2.1 (vessel piloted) and 4.3.2 (vessel bound for the East port) are to be applied.

## PROCÉDURE N° 7

### FERRY EN SORTIE DU PORT DE DUNKERQUE

#### SOMMAIRE

- 6.4 DISPOSITIONS GÉNÉRALES
- 6.5 FERRY EN ENTRÉE AU PORT OUEST EN APPROCHE PAR L'OUEST (ZONES C ET E)
- 6.6 FERRY EN ENTRÉE AU PORT EST EN APPROCHE PAR L'OUEST (ZONES C, E ET F)

#### 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.

## N°7 PROCEDURE

### Ferry leaving the port of Dunkirk

#### SUMMARY

##### 7.1 General provisions

##### 7.2 Ferry departing from the West port bound for the West (zones E and C)

##### 7.3 Ferry departing from the East port bound for the West (zones F, E and C)

##### 7.1 General provisions

As long as they are navigating in the Dunkirk VTS area, ships are required to comply with the following rules:

- monitoring and communication on VHF channel 73 (radio frequency of "Dunkerque VTS" and "Dunkerque West");
- communication in French or English;
- obligation to report to the VTS center any emergency, collision, grounding, fire or any situation resulting in or likely to result in a reduction in the maneuverability of the ship, as well as any damage to the environment that they would be brought to to certify;
- the holder of the pilot captain's license will be present at the bridge of the device until the exit of the VTS area.

When the exit movement is launched, any event likely to have a negative impact on the proper execution of this movement and any anomaly in the execution of the movement launched must be reported in real time on the one hand to the centre(s) concerned by the VTS ("Dunkerque VTS" and/or "Dunkerque West") by all VTS players (including ships) and to all VTS players concerned by the VTS centers concerned.

##### 7.2 Ferry departing from the West port bound for the West (zones E and C)

Vessel :

- notifies "Dunkerque West" of its intention to exit ten (10) minutes before the ETD;
- communicates the captain's license number as well as the number of crew members. "Dunkirk West":
- acknowledgment of receipt;
- informs the ship on the status of current or planned movements in the West port;
- gives its traffic forecasts.

As soon as it is ready to sail, the ship requests exit instructions from "Dunkerque West".

"Dunkerque West" gives exit instructions.

The vessel informs "Dunkerque West" as soon as it has sailed. "Dunkerque

West" informs the ship about the traffic situation.

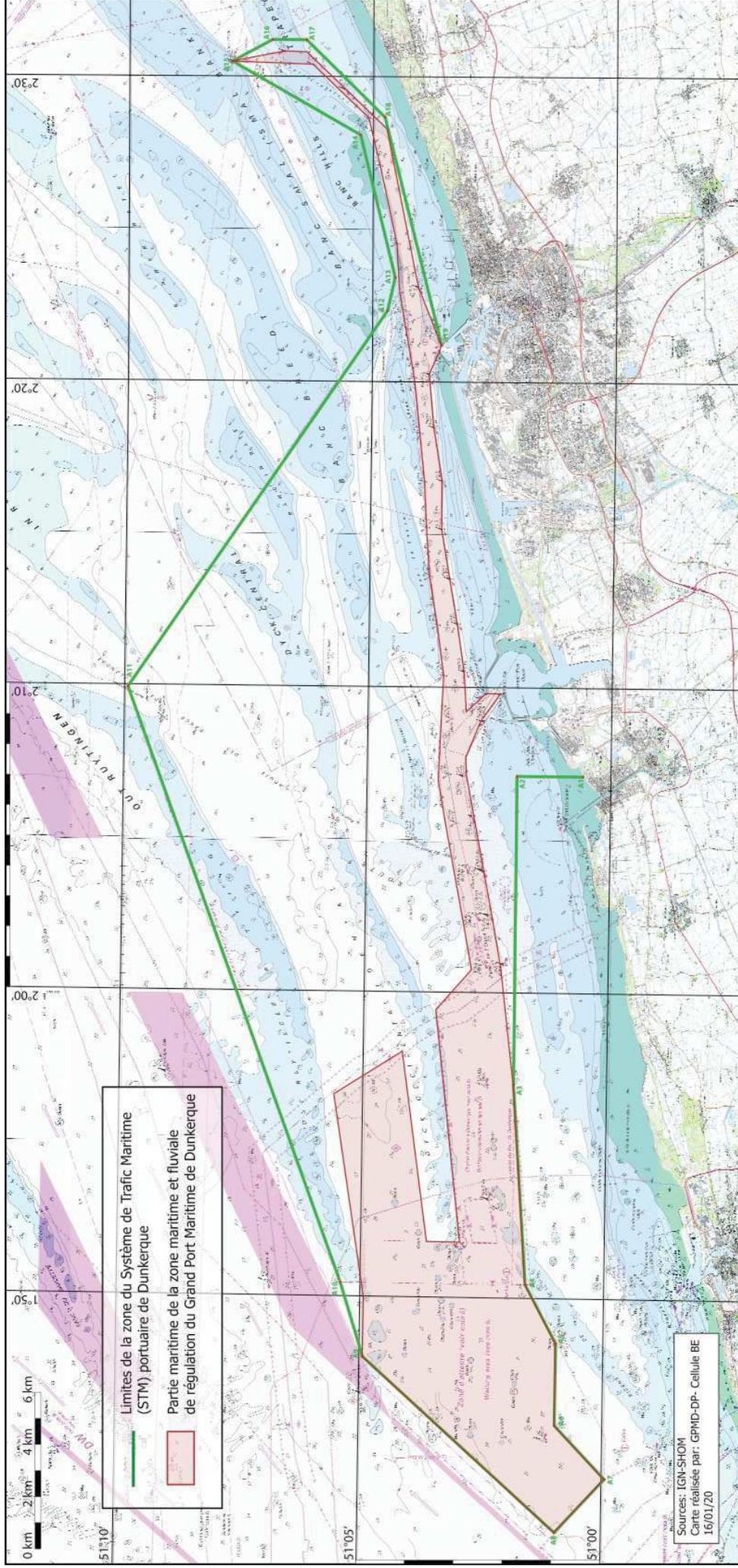
The vessel maintains an attentive watch on the VHF channel 73 of "Dunkerque West" and under the control of the operator of the watch of the watch concerned of the VTS agrees with the crossing conditions proposed by the piloted vessels.

"Dunkerque West" follows the ship until it leaves the VTS of the port of Dunkirk.

7.3 Ferry departing from the East port bound for the West (zones F, E and C)

*The provisions of procedure n° 5, 5.2.1 (vessel piloted) and 5.3 (vessel setting sail from the East port) are to be applied.*

# PARTIE MARITIME DE LA ZMFR DU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE



*Programme des connaissances spéciales exigées pour les candidats aux fonctions de pilote  
pour la station de pilotage de DUNKERQUE*

**A – CONNAISSANCE PRATIQUE DES COTES, DES BANCS ET PASSES A PROXIMITE DE DUNKERQUE**

- 1) **ABORDS DE BOULOGNE** : Description (Bassure de Bass), mouillage grande et petite rade.
- 2) **RIDENS DE CALAIS ET RIDENS DE LA RADE** : Position – étendue – sondes et nature des fonds – balisage – relèvements pour parer les Ridens.
- 3) **CHENAL ET RADE DE CALAIS** : Position – sondes – tenue et nature des fonds – sondes aux environs de la rade – courants. Alignements pour chenaler et parer les hauts-fonds en l'absence de balisage.
- 4) **PORT DE CALAIS** : Description du port : bassin à flot et bassin à marée.
- 5) **FEUX DE BOULOGNE A ZEEBRUGGE** : Caractéristiques.
- 6) **DU DYCK AU PORT OUEST DE DUNKERQUE** : Sondes – tenue et nature des fonds en rade du Dyck. Sondes – nature des fonds et balisage du Dyck jusqu'au Port ouest de Dunkerque – courants.
- 7) **PORT OUEST DE DUNKERQUE** : Rade extérieure – sondes – tenue et nature des fonds. Chenal d'entrée – avant port – terminal méthanier – terminal APF -. Fonds sondes et courants.
- 8) **PORT OUEST DE DUNKERQUE** : Feux – darses, quais et appontements – sondes.
- 9) **DU PORT OUEST AU PORT EST DE DUNKERQUE** : Sondes – nature des fonds et balisage. Courant.
- 10) **RADE DU PORT EST DE DUNKERQUE** : Sondes – nature des fonds et balisage en rade.  
Tenue en rade – venir au mouillage et appareiller. Courant.
- 11) **AVANT-PORT EST DE DUNKERQUE** : Feux - avant port – sondes – courants – écluses.
- 12) **PORT EST DE DUNKERQUE A L'EST DU MOLE 4** : Darses – Quais – Bassin d'évitage Trystram – Formes – Pertuis – sondes – alignements.
- 13) **PORT EST DE DUNKERQUE DU MOLE 4 A L'ECLUSE CHARLES DE GAULLE** : Darses – quais – appontements – bassin d'évitage Brocquaire – docks – sondes – alignements.
- 14) **PORT EST DE DUNKERQUE DE L'ECLUSE CHARLES DE GAULLE AU QUAI DE GRANDE SYNTHÉ** : Ecluse – quais – appontements – bassin maritime – bassin d'évitage est – sondes.
- 15) **PORT EST DE DUNKERQUE A L'OUEST DU QUAI DE GRANDE SYNTHÉ** : Bassin d'évitage – quais – appontements – écluses – sondes.
- 16) **SONDES ET BALISAGE DE E2 A E12** : Courant – nature des fonds – la passe de Zuydcoote.
- 17) **ASPECT DES TERRES DE DUNKERQUE A OSTENDE** : Points remarquables – orientation de la côte – feux de la côte belge jusqu'à Ostende inclus.

- 18) **RADE DE NIEUPOORT** : Limites – sondes et nature des fonds – balisage – feux – zones de tirs.  
 Passe du nord de la rade de Nieuport : sondes – relèvements pour faire cette passe. Passe du NE : sondes et relèvements – balisage – meilleur mouillage sur rade.
- 19) **RADE EXTERIEURE D'OSTENDE** : Limites – bancs environnants – sondes et nature des fonds – meilleur mouillage – moyen de reconnaître par temps de brume si l'on est à l'est ou à l'ouest d'Ostende en dehors des bancs – balisage.
- 20) **RADE INTERIEURE D'OSTENDE** : Limites – sondes et nature des fonds – tenue – balisage.
- 21) **PASSE DIRECTE DU STROOM** : Sondes – relèvements – balisage.

## **B – CONNAISSANCE PRATIQUE DES BANCS ET PASSES**

**Nota** : Dans toutes les questions relatives aux bancs, indiquer : position, étendue, pente, sondes, balisage, nature des fonds, plus hauts sommets et leurs relèvements ou alignements. Balisage de référence par alignements si possible.

### **a) Bancs de Calais et Dunkerque**

- 1 Énumération et position schématique des bancs les uns par rapport aux autres, dans un périmètre limité par les méridiens de Calais et Nieuport d'une part, la côte et le parallèle du Feu West Hinder d'autre part.
- 2 Sandettié.
- 3 Out-Ruytingen.
- 4 In-Ruytingen.
- 5 Bergues Bank.
- 6 Banc du Dyck : nombre de parties - Alignements pour passer entre le Dyck Ouest et le Dyck Central – sondes dans ce passage.
- 7 Sondes entre le Out-Ruytingen et le Dyck Ouest – sondes entre le Dyck Central et le Dyck Est (ou Cliff d'Islande) – alignements pour faire ce passage – sondes entre l'In-Ruytingen et le Dyck.
- 8 Haut-fond de Gravelines.
- 9 In-Ratel.
- 10 Buiten Ratel – sondes entre l'In-Ratel et le Buiten Ratel et entre le Dyck et les deux bancs.
- 11 Banc Breedt.
- 12 Alignements pour passer entre les plateaux du Banc Breedt – sondes dans ces passages – sondes entre l'In-Ratel et le Banc Breedt.
- 13 Banc Smal.
- 14 Banc Breedt Oriental – sondes entre le Banc Breedt et le Banc Smal.
- 15 Banc du Snouw.
- 16 Banc Braek.
- 17 Sondes entre le Banc Snouw et le Banc Braek – alignements pour passer entre ces deux bancs dans la deuxième rade de Dunkerque – Comment peut-on y pénétrer.
- 18 Banc Hills – sondes entre le Banc Smal et le Banc Hills.
- 19 Trapegeer.
- 20 Sondes entre le Banc Hills et le Trapegeer.
- 21 Qu'appelle-t-on : Kettelgat ; L'huître d'en dehors et d'en dedans ; Qui-vive ; Guerres ; Neep-Tang ; Peet ; Roupp Est et Ouest ; Croye-nest ; Bragues ; Mocquar ; Visar ; Nievelec ; Gros Jack ; Potje ?

### **b) Bancs de Flandre**

- 22 West Hinder –caractéristiques du feu.
- 23 Bouées A1 et Ackaert et bouées de position – position par alignements.
- 24 Middelkerque Bank – sondes dans le chenal Nord.

- 25 Ostende Bank – sondes dans le chenal qui le sépare du banc de Nieupoort.
- 26 Nieupoort Bank.
- 27 Stroom Bank.
- 28 Wenduyne Bank.
- 29 Wandelaar Bank.

## **C – COURANTS, MAREES ET ROUTES**

- 1 Marées et courants de marée aux abords de Boulogne-sur-Mer.
- 2 Direction et vitesse des courants par rapport à la PM de Dunkerque : en rade de Calais dans le chenal et aux jetées ; dans les parages du Dyck.
- 3 Direction et vitesse des courants le long des routes suivantes : Dyck à Dunkerque ; Dunkerque au Wandelaar en passant par Zuydcoote.
- 4 Direction et vitesse des courants par rapport à la PM de Dunkerque : en rade de Dunkerque Ouest et Est ; au Sandettié.
- 5 Direction et vitesse des courants par rapport à la PM de Dunkerque : au West Hinder, au Wandelaar.
- 6 Marées à Dunkerque : Établissement – unité de hauteur – Niveau moyen – amplitude – étales de courant – différences d'établissement avec Calais, Nieupoort, Ostende en marée de VE, ME et moyennes.
- 7 Courants de marée dans les avant-ports de Dunkerque Est et Ouest, aux jetées et sur rades – meilleurs moments pour franchir les jetées.
- 8 Vitesse et direction du courant, hauteur d'eau à un moment donné dans la passe de Zuydcoote – différents procédés pour trouver la profondeur dans cette passe.
- 9 Heures des PM et BM – heures des renverses de courants en VE et ME par rapport à la PM de Dunkerque sur les rades des ports suivants : Douvres, Boulogne, Calais, Gravelines, Nieupoort, Ostende, Zeebrugge et Flessingue.
- 10 Alignements et relèvements pratiques utilisés pour entrer de jour et de nuit, en flot et en jusant aux ports Ouest et Est de Dunkerque.
- 11 Distances et routes vraies pour aller de Dunkerque Ouest au West Hinder par la route des Bancs de Flandre – profondeurs et nature des fonds le long du parcours.
- 12 Distances et routes vraies de la rade de Calais à Dunkerque Ouest.
- 13 Distances du Wandelaar à Dunkerque Ouest en passant par la route des bancs.
- 14 Distances et routes vraies du Dyck en rade de Dunkerque Est – mouiller sur rade en flot, en jusant.
- 15 Distances et routes vraies du Wandelaar en rade de Dunkerque Est en empruntant la passe de Zuydcoote. Le navire cale 7.00 m. Forte brise d'Est. Marée de VE ou de ME.
- 16 Routes à suivre pour se rendre en traversant les bancs de la bouée Ruytingen SW à la bouée D1 – indiquer les sondes et la nature des fonds rencontrés.
- 17 Distances et routes vraies pour aller de la bouée E1 en « petite rade » en empruntant le chenal côtier, puis faire la passe du Stroom et aller au Wandelaar.

## **D – MANŒUVRES**

- 1 Prise en charge par le pilote de vigie d'un navire qui mouille, qui entre, qui sort – organisation de la zone de mouillage.
- 2 Prendre en charge au Dyck un navire méthanier Qmax, l'accoster au terminal gazier de l'avant-port Ouest. Procédures.
- 3 Prendre au Dyck un Ro-Ro de 180 m, TE=9.00 m équipé de propulseurs AV et AR. L'amarrer Quai de Lorraine Cap à l'Est, l'arrière à la rampe.
- 4 Prendre au Dyck un porte-conteneurs de 230 m TE=10.00 m équipé d'un propulseur d'étrave de 1500 CV. L'amarrer cap au Nord quai de Flandre. Vent de W 15 nds et SW 25 nds.
- 5 Prendre en charge au Dyck un Méga PC de longueur 396 m et de tirant d'eau 13 m, surface exposée 17 000 m<sup>2</sup>, 2 propulseurs d'étrave. Poste : quai de Flandre sud cap au nord.

- 6 Appareiller du Quai de Flandre avec un Méga PC de longueur 350 m TE=13.00 m équipé d'un propulseur d'étrave de 3000 KW. (\*)
- 7 Appareiller du Quai de Flandre partie nord et faire route sur le Dyck avec un porte-conteneurs de longueur 190 m TE= 9.50 m, propulseur d'étrave de 700 CV. (\*)
- 8 Entrée d'un minéralier de 170 000 T de DW au TE max admis. Poste à quai : QU 5 cap à l'Est.
- 9 Entrée d'un pétrolier de 100 000 T de DW au TE max admis. Poste à quai : CFR Ouest.
- 10 Sortie d'un minéralier de 170 000 T de DW amarré au QU 6. (\*)
- 11 Entrée d'un pétrolier de longueur 200 m, TE max, poste F12 nord, cap sud. Vent frais SSW.
- 12 Prendre en charge et entrer un navire gazier de longueur 100m chargé équipé d'un propulseur d'étrave de 500 cv. L'amarrer à Stoknord poste 4 ; TE= 5.00 m. Vent d'W 3 à 4. Ecluse Charles de Gaulle.
- 13 Sortie d'un minéralier de longueur 200 m du QU 3, bâbord à quai par l'écluse Watier. TE et vent donnés.
- 14 Entrée d'un navire de 170 m par l'écluse Charles de Gaulle. TE= 7.50 m, bonne brise d'W – l'amarrer au F 13 sud poste n° 1.
- 15 Entrée d'un navire de 155 m lège par Watier. Bonne brise d'ouest, poste à quai F8 tribord à quai.
- 16 Entrée d'un navire de 155 m TE=5.50 m par l'écluse Watier – poste à quai F6 Milieu – cap au sud ou nord – forte brise d'Est.
- 17 Sortie d'un navire de 155 m, TE max par l'écluse Watier, poste à quai F9 sud – forte brise d'ouest.
- 18 Sortie d'un navire de 190 m TE= 11.00 m du F 10 Nord – navire cap au sud. Vent donné.
- 19 Prendre un minéralier ou charbonnier chargé dans la zone du Dyck, le rentrer au Port Ouest de Dunkerque et l'amarrer cap au sud ou cap au nord au quai Pondéreux Ouest. Dimensions, port en lourd et TE donnés.
- 20 Sortie par l'écluse Watier ou Charles de Gaulle d'un navire de 150 m calant 7.60 m et amarré au môle 5, cap à l'ouest. Le conduire au Wandelaar deux heures après PM – forte brise d'Est – marée de ME.
- 21 Entrée d'un navire de 180 m TE= 7.00m équipé d'un propulseur d'étrave de 1000 cv, l'amarrer poste Stocknord 3. (\*)
- 22 Entrée d'un navire lège de 90 m équipé d'un propulseur d'étrave. . L'amarrer F11. (\*)
- 23 Entrée par l'écluse Watier d'un navire de 90 m TE= 6.00 m sans propulseur, sans remorqueur. L'amarrer au Môle 5 partie Est. (\*)
- 24 Entrée par l'écluse Trystram d'un navire souteur de 90 m, TE = 4m90, bonne brise de NO. A couple d'un minéralier Quai Sollac 5 cap à l'ouest.
- 25 Entrée d'un navire transbordeur au quai de Ramsgate par vent fort de N.
- 26 Entrée d'un caboteur chargé d'une longueur de 100 m au quai caboteur Péchiney aux environs de la basse mer. (\*)
- 27 Déhalage d'un navire de 160 m du F 9 au dock 3. (\*)
- 28 Sortie d'un vraquier du quai Pondéreux Ouest - le conduire et le mouiller au Dyck. (\*)
- 29 Entrée d'un navire de 135 m équipé d'un propulseur d'étrave – l'accoster quai de Saint Pol. (\*)
- 30 Entrée/sortie d'un pétrolier de 90 m équipé d'un propulseur de l'apponement pétrolier AP 1. (\*)
- 31 Entrée d'un navire de 105 m sans propulseur – l'accoster au Quai de Grande Synthe Divers sans remorqueur. (\*)
- 32 Entrée d'un navire de 100 m – l'accoster au Quai Multivrac Sud. (\*)
- 33 Déhalage du QU 6 et entrée en forme 6 d'un minéralier de longueur 270 m, largeur 42 m, TE AV 6.20 m TE AR 8.50 m. Le navire dispose de sa machine. Légère brise de SW.
- 34 Sortie de Forme 6 et pilotage jusqu'au Dyck d'un navire de longueur 270 m, largeur 42 m, TE AR 8.50 m. Vent de WNW force 4 à 5.
- 35 Transfert d'un minéralier aux dimensions max du QPO au QU 6. (\*)
- 36 Sortie d'un navire céréalier de longueur 250 m du Quai de Grande Synthe au TE max. (\*)
- 37 Entrée d'un navire de longueur 200 m – l'amarrer quai de l'Escaut. (\*)
- 38 Sortie du Quai de l'Escaut d'un caboteur de 100 m chargé. (\*)
- 39 Entrée d'un navire de 220 m de longueur et 32 m de largeur, TE 11.00 m pour le Quai de Grande Synthe. (\*)

(\*) Les indications : dimensions, TE, vent et cap non précisés, le seront lors de l'interrogation.

**REMARQUE : Pour toutes les manœuvres de port : Procédures avec le port et avec les remorqueurs.**

## **Règlement de la caisse de pensions et d'assistance des pilotes de DUNKERQUE**

### **CHAPITRE I - GENERALITES**

#### **Préambule**

La caisse des pensions et d'assistance des pilotes de Dunkerque est régie par les articles L5341-8, L5341-10, D5341-63 et D5341-64 du code des transports par ses statuts et par le présent règlement.

#### **ARTICLE 1**

Le règlement de la caisse des pensions et d'assistance est édicté et modifié par vote de l'assemblée générale extraordinaire des pilotes en activité et des pilotes retraités ayants droit, seuls membres actifs de la caisse, et promulgué par arrêté du préfet de région.

Il a pour objet de préciser les modalités de fonctionnement de la caisse prévues par les statuts notamment :

- les ressources,
- la réassurance,
- le fonds de réserve,
- les droits des bénéficiaires,
- le calcul et le paiement des pensions.

#### **ARTICLE 2 RESSOURCES**

1. Conformément aux articles. L5341-8, L5341-10, D5341-63 et D5341-64 du code des transports et à l'article L411-15 du code du travail sur les syndicats professionnels, une retenue sur les recettes <<Grille Collet>> provenant du pilotage dans les zones obligatoires de la station de Dunkerque. Les recettes <<Grille Collet>> s'entendent des recettes provenant du pilotage des navires en zone intérieure, extérieure et majorée, des mouvements de déhalage, des recettes provenant des navires dits <<non pilotés>> et des indemnités de déplacement, de deuxième pilote, de frais divers, d'assistance vigie et de nuit.

2. Les intérêts et revenus produits par les fonds, valeurs, et créances de toute nature composant le fonds de réserve.

3. La dotation syndicale pour charges exceptionnelles.

4. Les dons, legs, versements de toute nature dont l'acceptation a été approuvée par le préfet de région.

#### **ARTICLE 3 - FONDS DE RESERVE**

Le montant du fonds de réserve doit être maintenu à un montant de référence égal à 31 fois le montant du salaire forfaitaire annuel de l'année en cours de la 19<sup>ème</sup> catégorie de classement de l'E.N.I.M.

Le capital de ce fonds est investi en valeurs ou produits à capital garanti. La valeur d'inventaire est le prix de souscription, d'achat ou de revient net des titres. Pour mémoire, la valeur de capitalisation boursière sera annexée au bilan comptable.

Les produits financiers produits par le capital du fonds de réserve, déduction faite des charges et de l'apport d'indexation annule du montant de référence du fonds de réserve abondent en tout ou partie le fonds de réserve tant que le montant de celui-ci reste inférieur au montant de référence. Dès lors que le montant du fonds de réserve est égal au montant de référence les produits financiers abondent en priorité les disponibilités de la caisse.

Dans le cas où les disponibilités de la caisse s'avéreraient insuffisantes pour couvrir le montant de l'acompte des pensions, l'Assemblée Générale pourrit autoriser à puiser momentanément dans le fonds de réserve un montant à déterminer en fonction d'un examen approfondi de la situation. Le fonds devrait alors être reconstitué dès que les circonstances le permettraient par l'application des dispositions de l'article 3 et de l'article 4.

#### **ARTICLE 4 – REASSURANCE**

La gestion collective de la réassurance est confiée à la caisse de pensions. Ceci permet de définir un différentiel de réassurance représentant le montant net des allocations auquel est soustrait le montant brut des cotisations. Ce différentiel peut être positif ou négatif.

Dans le cas :

- d'un différentiel positif, celui-ci abonde en tout ou partie le fonds de réserve tant que le montant de celui-ci reste inférieur au montant de référence tel que définit à l'article 3 du présent règlement. Dès lors que le montant du fonds de réserve est égal au montant de référence, le différentiel abonde la caisse de réassurance.
- d'un différentiel négatif, le différentiel est pris en charge par le fonds de réserve dans la limite de ses possibilités, puis par le syndicat des pilotes.

#### **Gel temporaire des droits de la réassurance :**

Dans le cadre de la réassurance de la caisse de pensions par l'adhésion collective des pilotes à l'IREC, dans l'intérêt de la caisse, il est décidé de retarder la date de liquidation des droits à allocations du pilote pensionné au plus tard jusqu'à l'âge de 62 ans.

Les droits à allocations seront activés au plus tôt à la date anniversaire des 62 ans afin de garantir un coefficient d'abattement maximum de 22 % ou à la date du décès du pilote pensionné.

En cas de problèmes particuliers, l'assemblée générale de la caisse peut décider d'activer les droits des pilotes en situation de gel temporaire.

## **CHAPITRE II - DROIT DES BENEFICIAIRES**

### **PILOTES**

#### **ARTICLE 5 - PENSION D'ANCIENNETÉ**

Le droit à la retraite pour ancienneté de service est acquis à tout pilote âgé de 55 ans, comptant au moins 20 ans de services de pilotage et ayant quitté le service actif.

La pension d'ancienneté est basée sur la durée des services, chaque année dans les fonctions de pilote comptant pour une annuité vingt-cinq centièmes.

Les périodes de débarquement du rôle collectif du pilotage pour motif autre que congés, repos réglementaires, maladie, ou mandat du Syndicat, ne sont pas prises en compte.

Le nombre d'annuités est limité à 25.

#### **ARTICLE 6 - PENSION D'INVALIDITÉ**

Tout pilote réformé dans les conditions prévues par l'article R5341-27 du code des transports à la suite de maladie, blessure ou infirmité le mettant dans l'incapacité de continuer son service, jouira d'une pension au jour de sa réforme.

Cette pension, calculée comme il est dit à l'article 5 sera majorée de 5 annuités. Elle ne pourra être inférieure à 15 annuités.

Si la réforme a été provoquée par une blessure provenant d'événement de mer ou d'accident éprouvé au cours d'opération de pilotage, la pension maximum est acquise quelle que soit l'ancienneté de service.

Par « au cours d'opération de pilotage » il faut entendre la période comprise entre l'instant de désignation et la remise en liste, ainsi que les périodes passées, hors tour de liste, en mission au service du pilotage.

Les mêmes règles sont applicables pour la détermination des droits du conjoint survivant du pilote décédé en service.

En aucun cas, le nombre d'annuités attribuées en application de ce présent article ne pourra excéder vingt cinq.

Le pilote qui aurait été réformé pour incapacité tirant son origine de l'inconduite, ne pourra bénéficier des dispositions du présent article et sa pension sera basée sur son ancienneté sans bonification.

#### **ARTICLE 7 - DEMISSION - REVOCATION**

La démission ou l'exclusion du syndicat professionnel des pilotes de Dunkerque entraîne obligatoirement la démission ou l'exclusion de la caisse de pensions et d'assistance des pilotes de Dunkerque.

Tout pilote en activité démissionnaire, exclus ou révoqué garde ses droits à la retraite. Néanmoins, chaque année de service ne lui compte que pour une année sans bonification et il ne peut toucher sa pension qu'à partir de l'âge de 55 ans.

Aucune prestation ne peut être servie après la date d'effet de la démission, ni après la décision de radiation ou d'exclusion, sauf celles pour lesquelles les conditions d'ouverture du droit étaient antérieurement réunies.

## **ARTICLE 8 - DECOMPTE DES ANNÉES DE SERVICES.**

La durée des années de services est exactement calculée, les fractions d'années sont exprimées en centièmes.

## **ARTICLE 9 - REGIMES PARTICULIERS**

Le présent règlement ne peut avoir pour effet de modifier les droits particuliers réglés par les Statuts précédents, concernant le décompte des années passées pendant les hostilités au service de l'Etat, ou comme matelot ou aspirant - pilote, ni le régime des anciens pilotes de SAIGON.

## **CHAPITRE III**

### **DROITS DES CONJOINS, EXCONJOINTS, CONJOINTS SURVIVANTS DES PILOTES RETRAITES**

## **ARTICLE 10 - PENSIONS DE REVERSION**

Le conjoint survivant ou ex-conjoint séparé de corps ou divorcé d'un pilote retraité, a droit à une pension de réversion égale à 52% de la pension acquise par le pilote.

Elle est attribuée sans aucune condition de ressources :

- à la date du décès du pilote pour le conjoint survivant.

Le droit à pension de réversion est subordonné à la condition que le mariage ait été contracté au moins deux ans avant la mise en retraite, la réforme pour inconduite, la démission ou la révocation et l'exclusion.

Cette condition n'est pas exigée si :

- le pilote est décédé en activité ou s'il a été réformé pour maladie ou blessure. Dans ce dernier cas il suffit alors que le mariage soit antérieur à la maladie ou à l'accident ;
- ou
- s'il existe un ou plusieurs enfants issus du mariage ou si ce dernier a duré au moins quatre ans. Dans ce dernier cas l'entrée en jouissance est reportée jusqu'à ce que le conjoint survivant ait atteint l'âge de 50 ans.

Le droit à pension de réversion n'est pas accordé aux partenaires en union libre, concubins, ou partenaires de pacte civil de solidarité d'un pilote en activité ou retraité.

Cas particuliers :

- a la pension de réversion du conjoint survivant ou d'un ex-conjoint d'un pilote en activité précédemment réformé à la suite de maladie, blessure ou infirmité ou décédé en activité de service ne pourra être inférieure à 10 annuités.
- b La pension du conjoint survivant ou d'un ex-conjoint d'un pilote démissionnaire ou révoqué dans les conditions de l'art. 7 ne pourra être versée qu'à la date où le pilote aurait eu cinquante-cinq ans pour le conjoint survivant.

## **ARTICLE 11 – MARIAGES SUCCESSIFS - PARTAGE DE PENSION**

Si en cas de mariages successifs, le Pilote décédé laisse plusieurs conjoints ou ex-conjoints survivants, qu'ils soient séparés de corps ou divorcés, ayant droit à pension, la pension du conjoint survivant sera partagée au prorata du temps de vie commune du Pilote décédé avec chacun d'eux.

Au décès de l'un des ayants-droit, un nouveau partage sera fait selon le même principe que précédemment, à moins qu'il ne subsiste un ou plusieurs enfants de moins de 21 ans issus du mariage du conjoint décédé avec le Pilote ayant droit, auquel cas le nouveau partage ne serait effectué qu'une fois que le dernier enfant aurait atteint l'âge de 21 ans.

## **ARTICLE 12 - REMARIAGE – PERTE PARTIELLE DE PENSION**

Le conjoint survivant ou divorcé ou séparé de corps, titulaire d'une pension de réversion, qui se remarie continue à bénéficier d'une pension. Cette pension est uniquement basée sur l'ancienneté des services du pilote défunt et toutes les bonifications éventuellement accordées en application des articles 5 et 10 sont supprimées. Le taux de réversion est de 50%.

En cas de partage en application de l'article 11, les droits des autres bénéficiaires restent inchangés.

Le conjoint survivant ou divorcé ou séparé de corps qui abandonne ses enfants de moins de 21 ans est déchue de ses droits à pension, sa pension échoit à ses enfants considérés comme orphelins de père et de mère pilote dans les conditions de l'art. 13-2.

La déchéance est prononcée par le Conseil d'Administration qui statue après enquête et sans recours.

## **CHAPITRE IV**

### **DROITS DES ORPHELINS**

#### **CHAPITRE 13 - PENSIONS D'ORPHELINS**

Les enfants naturels dont la filiation est légalement établie et les enfants adoptifs sont assimilés aux enfants légitimes.

Chaque orphelin de père ou de mère pilote a droit jusqu'à l'âge de 18 ans à une pension temporaire égale à 10 % de la pension qui était ou aurait été attribuée au Pilote.

Si les enfants sont orphelins de père et de mère, il leur sera attribué jusqu'à l'âge de 21 ans :

- pour un enfant, la pension revenant ou qui serait revenue à sa mère (même déchue de ses droits) ;
- à partir du deuxième enfant, pour chacun des autres enfants, 10 % de la pension du père ou de la mère pilote. Ces sommes sont réparties également entre tous les orphelins.

Au-delà de 18 ou 21 ans, selon le cas, et jusqu'à 24 ans révolus, les orphelins qui poursuivront leurs études pourront continuer à percevoir la pension temporaire de 10 %.

Le total des pensions de réversion et d'orphelins ne peut excéder le montant de la pension attribuée ou qui aurait été attribuée au Pilote. S'il y a excédent, il est procédé à la réduction temporaire des pensions d'orphelins.

En cas d'infirmité constatée (avant 18 ans) par un certificat du Médecin agréé par le Conseil d'Administration et après approbation de l'Assemblée Générale, la pension temporaire d'orphelin peut être prolongée d'année en année au-delà des limites fixées, mais ne pourra excéder 10 % de la pension du père ou de la mère pilote.

Le droit à pension des orphelins n'est soumis à aucune condition d'antériorité de la naissance ou de l'adoption par rapport à la date de cessation d'activité du Pilote.

Le paiement des sommes allouées aux mineurs est effectué au père, à la mère, ou à la personne ayant la garde de l'orphelin si le père ou la mère est déchu de la puissance parentale.

Au tuteur, si l'enfant est orphelin de père et de mère.

Toutefois, la pension temporaire d'orphelin peut être payée à la personne qui a la charge de l'entretien de l'enfant, si cet entretien n'est pas assuré par le père ou la mère ou par le tuteur.

## **CHAPITRE V**

### **SECOURS – CUMUL DES PENSIONS**

#### **ARTICLE 14 – SECOURS**

Le Conseil d'Administration pourra, après approbation de l'Assemblée Générale, accorder des secours :

- à des Pilotes, des conjoints survivants, des conjoints de pilotes disparus en mer au cours d'opération de pilotage, des orphelins ou des ascendants nécessiteux ;
- à des Pilotes en activités en longue maladie au-delà du temps de prise en charge par le Syndicat Professionnel des Pilotes de DUNKERQUE.

## **ARTICLE 15 - CUMUL DES PENSIONS**

Les pensions visées par le présent Règlement peuvent être cumulées avec les pensions civiles et militaires, et en particulier avec celle de la Caisse de Retraite des Marins et celle de la Caisse Générale de Prévoyance.

Elles ne peuvent pas être cumulées avec les allocations de retraite personnelle des régimes complémentaires négociés par la Station en vue de réassurance.

Néanmoins ces allocations personnelles peuvent être substituées à la pension de pilote lorsque leur montant est supérieur à celui de cette dernière ou en cas de circonstances entraînant la suppression de la pension pilote.

Le pilote pensionné âgé de plus de 60 ans doit avertir la caisse de pensions dès lors qu'il reprend une activité salariée. Si la reprise de l'activité salarié entraîne l'interruption du versement des allocations par la réassurance alors le versement de la pension est interrompu pendant toute la durée d'interruption du versement des allocations par la réassurance.

Les droits du pensionné sont suspendus pendant toute la durée de la reprise par celui-ci d'une activité salariée ou rémunérée directement concurrente de l'activité de la station de pilotage de Dunkerque, que cette activité entraîne ou pas l'interruption, du versement des allocations de la réassurance.

Un conjoint survivant ou une ex-conjointe divorcée ne peut cumuler plusieurs pensions sur la Caisse au-delà de celle qui lui est la plus favorable.

## **CHAPITRE VI**

### **CALCUL ET PAIEMENT DES PENSIONS**

#### **ARTICLE 16 - DECOMPTE DES PENSIONS – VALEUR DE L'ANNUITE DE PENSION**

Le principe général est que la pension complète d'ancienneté maximum soit basée sur le tiers du salaire d'un pilote actif.

- Définitions :

- Les recettes trimestrielles servant au calcul de l'annuité de pension sont les recettes trimestrielles « grille Collet » ;

- La dotation syndicale : c'est la dotation nécessaire et suffisante plafonnée à 15 % maximum prélevée sur les recettes trimestrielles servant au calcul de l'annuité de pension ;

- La masse partageable des pilotes actifs : c'est la masse des salaires nets des pilotes abondés des recettes hors zone ;

- L'effectif de référence des pilotes actifs servant au calcul du montant de l'annuité de pension : c'est la valeur moyenne entre l'effectif actif réel et l'effectif réglementaire maximum autorisé au règlement local.

- La valeur du montant de l'annuité de pension à servir : un vingt-cinquième de la masse partageable des pilotes actifs divisée par 3 fois l'effectif de référence donne la valeur du montant de l'annuité de pension à servir.

- La charge de pensions : la valeur du montant de l'annuité de pension à servir multipliée par le nombre d'annuités à servir donne le montant de la charge de pensions.

- Les disponibilités de la caisse : elles sont constituées de la dotation syndicale, abondée de tout ou partie des produits financiers nets en application de l'art. 3 du présent règlement, des amendes prévues à l'art. 9 des statuts, déductions faites des charges de fonctionnement.

#### **DOTATION POUR CHARGE EXCEPTIONNELLE**

Dans l'éventualité où le montant des disponibilités de la caisse comparé à celui de la charge de pensions fait apparaître :

- un différentiel négatif ne permettant pas de servir la charge de pensions, une dotation pour charge exceptionnelle du montant maximum de 50 % du différentiel est prélevé sur la masse partageable des pilotes actifs et vient abonder les disponibilités de la caisse de pensions et entraîne le calcul du montant de la nouvelle annuité.

- un différentiel positif, celui-ci est affecté en fonction du montant du fonds de réserve: si le montant du fonds de réserve est inférieur au montant de référence tel que défini à l'art. 3 du présent règlement, le différentiel

abonde le fonds de réserve. Dès lors que le montant du fonds de réserve est égal au montant de référence le différentiel vient en déduction de la dotation syndicale.

Chaque participant recevra la somme obtenue en multipliant la valeur de l'annuité par le nombre d'annuités auquel il a droit.

Il sera versé chaque mois un acompte égal pour chaque annuité à 1/75<sup>ème</sup> du salaire forfaitaire mensuel de la catégorie de classement de l'ENIM du pilote.

Au cas où la pension calculée comme indiquée ci-dessus serait inférieure à l'acompte celui-ci serait réputé pension et son financement serait éventuellement assuré par une ponction du fonds de réserve en complément ou non de l'allocation versée à titre individuel par l'organisme de retraite complémentaire.

#### **ARTICLE 17 - PAIEMENT DES ARRERAGES**

Le paiement de l'acompte mensuel est effectué le dernier jour de chaque mois pour le mois écoulé. Le solde de la pension est versé trimestriellement dès l'arrêté des comptes du trimestre écoulé et au plus tard deux mois après la fin du trimestre considéré.

Les arrérages sont calculés par jour et à raison de 360 jours par an.

#### **ARTICLE 18 - ALLOCATION AU DECES**

Au décès de tout Pilote en activité ou en retraite, il sera payé à la famille du défunt ou à la personne désignée au préalable par lui, une allocation dont le montant sera fixé par l'Assemblée Générale sur proposition du Conseil d'Administration.

#### **CHAPITRE VII - DIVERS**

##### **ARTICLE 19 – LIQUIDATION**

Pour la liquidation de pensions, les ayants droit doivent fournir les pièces suivantes selon le cas:

Bulletin de décès

Bulletin de mariage

Jugement de divorce

Bulletin de naissance

Certificat de scolarité

et tous autres justificatifs s'il y a lieu.

##### **ARTICLE 20**

Le présent Règlement, approuvé par l'Assemblée Générale Extraordinaire de la Caisse de Pensions et d'Assistance des Pilotes de DUNKERQUE, le 05 mai 2022, prendra effet du 1<sup>er</sup> janvier 2023.



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction interrégionale de la mer  
Manche Est-mer du Nord**

**Division des activités maritimes**

Le Havre, le 30 décembre 2022

**Arrêté n° 237/2022**

**portant modification du règlement intérieur de la commission régionale de gestion  
de la flotte de pêche et des autorisations de pêche Hauts-de-France**

Le préfet de la région Hauts-de-France,  
préfet du Nord

Vu le code des relations entre le public et l'administration ;

Vu le code rural et de la pêche maritime et notamment le livre IX dans ses parties législatives et réglementaires ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu le décret n° 2006-672 du 08 juin 2006 relatif à la création, à la composition et au fonctionnement de commissions administratives à caractère consultatif ;

Vu le décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;

Vu le décret du 30 juin 2021 du ministère de l'intérieur portant nomination de Monsieur Georges-François LECLERC, en qualité de préfet de la région Hauts-de-France, préfet de la zone de défense et de sécurité Nord, préfet du Nord ;

Vu l'arrêté ministériel du 21 août 2020 nommant l'administrateur en chef de 1re classe des affaires maritimes Hervé Thomas, directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord, à compter du 1er septembre 2020 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 13 juin 2022 portant délégation de signature à Monsieur Hervé THOMAS, directeur interrégional de la mer Manche Est - Mer du Nord ;

Vu l'avis de la commission régionale de gestion de la flotte de pêche et des autorisations de pêche Hauts-de-France réunie le 14 décembre 2022 ;

Sur proposition du directeur interrégional de la mer Manche Est - mer du Nord ;

## ARRÊTE

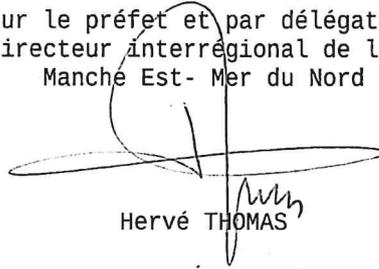
### Article 1<sup>er</sup> :

Le règlement intérieur de la commission régionale de gestion de la flotte de pêche et des autorisations de pêche Hauts-de-France est remplacé par le règlement intérieur publié en annexe du présent arrêté.

### Article 2 :

Le préfet de la région Hauts-de-France et le directeur interrégional de la mer Manche Est- Mer du Nord sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de région.

Pour le préfet et par délégation,  
Le directeur interrégional de la mer  
Manche Est- Mer du Nord



Hervé THOMAS

# Règlement intérieur de la commission régionale de gestion de la flotte et des autorisations de pêche Hauts-de-France

## **Article 1 - Compétences de la CRGFAP :**

Conformément aux articles D914-1 et suivants du code rural et de la pêche maritime, la commission régionale de gestion de la flotte et des autorisations de pêche (CRGFAP) concourt à la mise en œuvre de la politique publique de la pêche et de l'aquaculture marine et à l'orientation des choix d'équipement dans ces secteurs conformément aux objectifs de la politique commune de la pêche.

La CRGFAP est consultée :

1° Sur la délivrance, par le préfet de région du lieu d'immatriculation du navire, des permis de mise en exploitation des navires de 25 mètres ou moins de longueur hors tout destinés à être armés à la pêche professionnelle, dans les conditions prévues à l'article R921-10 ;

2° Concernant les régimes d'autorisation de pêche mentionnées à l'article R921-21, pour tous les navires immatriculés dans les quartiers relevant de son ressort territorial :

a) Sur les demandes de transfert d'éligibilité prévues par les articles R921-31 et R921-32 ; elle peut également être consultée sur les demandes initiales ou de renouvellement mentionnées aux articles R921-21 et R921-26 ;

b) Sur les demandes de réservation de capacités des navires qui ne sont pas destinés à être exploités au sein d'une organisation de producteurs mais dont l'activité projetée est soumise à la délivrance d'une autorisation de pêche prévue à l'article R921-21 ou à un régime de quotas de captures ou d'effort de pêche.

Les avis sont rendus soit en séance plénière, lors de la réunion de la CRGFAP, soit dans le cadre d'une procédure de consultation électronique selon les modalités prévues aux articles 2 et suivants du présent règlement intérieur.

## **Article 2 - Composition :**

La composition de la commission régionale de gestion de la flotte de pêche est définie à l'article 2 de l'arrêté préfectoral du 30 juin 2021 publié au recueil des actes administratifs régionaux de la région Hauts-de-France.

## **Article 3 - Désignation des membres :**

Les membres de la commission régionale de gestion de la flotte de pêche sont désignés pour une durée de 4 ans. Leur mandat est renouvelable.

## **Article 4 - Suppléance :**

Lorsqu'il n'est pas suppléé, un membre de la commission peut donner un mandat à un autre membre. Nul ne peut détenir plus d'un mandat.

Un membre désigné en raison de son mandat électif ne peut être suppléé que par un élu de la même assemblée délibérante.

#### **Article 5 - Conditions de mandat :**

Le membre de la commission qui, au cours de son mandat, décède, démissionne ou perd la qualité au titre de laquelle il a été désigné est remplacé pour la durée du mandat restant à courir par une personne désignée dans les mêmes conditions.

#### **Article 6 - Convocations :**

La commission se réunit au moins une fois par an, et en tant que de besoin pour l'examen des demandes d'autorisation de pêche, sur convocation de son président qui fixe l'ordre du jour.

La convocation est envoyée aux membres de la CRGFAP et éventuellement aux personnes extérieures visées à l'article 8 au moins cinq jours francs avant la date de réunion par tous les moyens y compris par télécopie ou par courrier électronique. Cette convocation comporte l'ordre du jour des travaux et, sauf cas particulier, les documents nécessaires à l'examen des affaires qui y sont inscrites.

#### **Article 7 - Quorum :**

Le quorum est atteint lorsque la moitié au moins des membres composant la commission sont présents, y compris les membres prenant part aux débats au moyen d'une conférence téléphonique ou audiovisuelle, ou qui ont donné mandat.

Lorsque le quorum n'est pas atteint, la commission délibère valablement sans condition de quorum, après une nouvelle convocation, dans un délai maximum de 5 jours, portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

#### **Article 8 - Audition de personne(s) externe(s) :**

La commission peut, sur décision de son président, entendre toute personne extérieure dont l'audition est de nature à éclairer ses délibérations. Les personnes ainsi entendues ne participent pas au vote et sont soumises au respect de la stricte confidentialité des débats internes à la CRGFAP.

#### **Article 9 - Consultation écrite ou électronique :**

##### **9.a. Dispositions générales**

La commission régionale de gestion de la flotte et des autorisations de pêche Hauts-de-France peut être consultée par voie écrite ou électronique. Son avis est réputé rendu quinze jours francs après réception du dossier complet soumis à examen. Ce dossier peut être transmis par voie électronique.

La délibération écrite ou électronique n'est valable que si la moitié au moins des membres de la commission y a effectivement participé.

Durant cette période, toute observation additionnelle émise par un membre au sujet de la demande soumise à examen est immédiatement communiquée à l'ensemble des autres membres.

#### 9.b. Consultation dans le cadre des demandes d'autorisations de pêche :

Les demandes d'autorisations de pêche peuvent faire l'objet en tant que de besoin d'une consultation électronique et en particulier pour l'examen des cas suivants :

- demande de transfert d'une autorisation d'un producteur vers un autre de ses navires dont il est l'unique armateur,
- demande de transfert d'une autorisation d'un producteur vers un autre de ses navires dont le PME a été renouvelé,
- demande de transfert d'éligibilité avec accord des producteurs et des organisations professionnelles/ou de producteurs.

Toute demande présentée dans le cadre d'une consultation électronique doit être automatiquement renvoyée à la réunion suivante de la CRGFAP :

- si les échanges qu'elle suscite le justifient,
- si l'un des membres de la CRGFAP exprime un avis à teneur explicitement négative dans le délai de quinze jours ouvrés à compter du lancement de la consultation et si cet avis apparaît fondé.

#### **Article 10 - Conflit d'intérêts :**

Afin de prévenir tout risque de conflit d'intérêts, les membres de la commission ne peuvent pas prendre part aux délibérations lorsqu'ils ont un intérêt personnel avec les demandes soumises à l'avis de la commission.

Les membres de la commission déclarent sur l'honneur en début de réunion ou dans l'avis rendu par écrit ou par voie électronique, l'absence de toute situation de conflit d'intérêts.

#### **Article 11 - Vote :**

##### 11.a. Dispositions générales :

La commission se prononce à la majorité des voix des membres présents ou représentés. Le vote peut être réalisé à main levée ou par bulletin secret si un des membres en fait la demande. Lorsqu'il a le droit de vote, le président a voix prépondérante en cas de partage égal des voix.

Les débats sont dirigés par le Président ou son représentant, qui s'attache à intervenir de manière argumentée et dans le respect de l'ordre du jour.

Chaque membre de la CRGFAP prend part au vote pour une voix.

Avec l'accord du Président les membres de la CRGFAP peuvent participer aux débats au moyen d'une conférence téléphonique ou audiovisuelle. Ce moyen ne peut pas être utilisé lorsqu'il est procédé au vote à bulletin secret.

##### 11.b. Avis de la CRGFAP sur les demandes de réservation de capacité :

Pour chaque demande, les membres de la commission émettent un avis favorable ou défavorable.

Les avis défavorables de la Commission sont motivés. Le service instructeur veille à ce que l'avis de la Commission soit suffisamment motivé.

Les demandes pour lesquelles la Commission aura émis un avis favorable sont ensuite classées par ordre de priorité selon les dispositions prévues à l'article 12 du présent Règlement Intérieur.

#### 11.c. Avis de la CRGFAP sur les demandes d'autorisations de pêche :

La CRGFAP se prononce à la majorité des voix des représentants. Si aucune majorité simple ne peut être obtenue, il sera indiqué, qu'après examen de la proposition, la demande a reçu un avis négatif.

Une demande ayant reçu un avis négatif peut néanmoins faire l'objet d'une nouvelle expertise lors de la réunion plénière suivante de la CRGFAP si un complément d'informations est fourni par le demandeur.

Les demandes incomplètes ne seront pas soumises pour avis aux membres de la CRGFAP. Le Président de la CRGFAP en informera néanmoins les membres.

En l'absence de production des éléments faisant défaut par le demandeur sous un délai d'un mois suivant la réunion plénière de la CRGFAP, la demande est déclarée non recevable. Le demandeur aura alors l'obligation de représenter une nouvelle demande auprès de son service instructeur.

### **Article 12 - Règles de classement :**

#### 12.a. Règles de classement des réservations de capacité :

Ne sont présentés à la commission que les dossiers réputés complets. Les dossiers sont déposés au plus tard un mois avant la date prévue de la consultation.

Les demandes de réservation de capacité pour la délivrance du permis de mise en exploitation (PME) sont réparties dans l'une des trois catégories suivantes :

1. **PME de droit** : Navire remplacé affecté d'une cause d'inavigabilité définitive. Ces PME ne sont pas soumis à l'avis et au classement de la CRGFAP. Ils sont présentés pour information. Les capacités nécessaires ont fait l'objet d'une mise en réserve ultérieure. (Article R921-13 du CRPM) ;
2. **Un pour un** : Remplacement à capacités égales ou inférieures (KW et UMS) ;
3. **Autres** : Tous les autres cas. Du fait des incertitudes liées aux effets à moyen terme du « Brexit » sur la flottille de pêche et afin d'en préserver les équilibres socio-économiques, l'examen des demandes de PME déposées en 2023 sans apports préalables de capacités (kW et/ou UMS) dans le cadre de projets nécessitant l'accès aux eaux et/ou aux ressources de pêche du Royaume-Uni est reporté à l'année 2024.

Pour chaque demande de réservation de capacité, la Direction interrégionale de la mer Manche-Est Mer du Nord réalise une fiche de synthèse présentant la demande et établit un tableau récapitulatif de la totalité des demandes.

Le classement des demandes de réservation de capacité, pour les catégories 2 et 3, est effectué selon la grille de notation des projets suivante :

#### **I - Renouvellement et apport du demandeur (6 points)**

- Critère n° 1 : renouvellement de la flotte, engagement au retrait d'un navire : 0 à 2 points
- Critère n° 2 : apport de capacités (KW, UMS) : 0 à 4 points
  - apport de KW : oui / non : 0 à 1 point
  - apport d'UMS : moins de 50 % des besoins du projet : 1 point ; entre 50 % et 75 % des besoins du projet : 2 points ; plus de 75 % des besoins du projet : 3 points

## **II - Aspects socio-économiques du projet (14 points)**

- Critère n° 3 : première installation / âge du demandeur : 0 à 2 points
  - première installation : 1 point
  - âge du demandeur (moins de 40 ans) : 1 point
  - NB : sont retenus l'âge du demandeur ou du plus jeune actionnaire.
- Critère n° 4 : viabilité économique : 0 à 4 points
- Critère n° 5 : besoins du territoire et lien du projet avec le territoire : 0 à 4 points
- Critère n° 6 : commercialisation, sécurité et amélioration des conditions de travail, développement durable (performance environnementale) : 0 à 4 points

## **III - Valorisation de l'ancienneté de la demande : 2 points par commission sur un dossier identique**

### 12.b. Règles applicables aux demandes d'autorisations de pêche :

Les règles applicables aux demandes d'autorisations de pêche sont présentées dans les doctrines de la Commission consultative de la gestion des ressources halieutiques relatives aux régimes ME-DEMERSAUX et SOLME, annexées au présent règlement intérieur.

### **Article 13 - Procès-verbal :**

Il est établi après chaque réunion, par le secrétariat de la CRGFAP, un procès-verbal de la réunion.

Le procès-verbal de la réunion de la commission indique le nom et la qualité des membres présents, les questions traitées au cours de la séance et le sens de chacune des délibérations. Il précise le cas échéant, le nom des mandataires et des mandants. En cas de vote par courriel, les mails contenant les votes sont annexés au procès-verbal.

Tout membre de la CRGFAP peut demander qu'il soit fait mention de son désaccord avec l'avis rendu.

### **Article 14 - Confidentialité des travaux :**

Les informations et documents de travail portés à la connaissance des membres de la commission ainsi qu'aux personnes extérieures invitées à participer aux travaux de la commission sont confidentiels et ne peuvent être diffusés en dehors du cadre des membres de la commission sans l'accord de la CRGFAP via une consultation écrite. Les membres et personnes invitées sont tenus de ne pas les divulguer en dehors de la commission.

Les membres de la CRGFAP sont tenus au strict respect de la confidentialité des débats et des informations relatifs aux dossiers individuels qui leur sont soumis, conformément à l'article L311-6 du code des relations entre le public et l'administration.

## Annexe 5 - Doctrines CCGRH - régimes ME-DEMERSAUX, SMO et SOLME

Les règles ci-dessous s'appliquent aux cas de demandes présentées en CCGRH plénière, à savoir aux demandes de transferts d'éligibilité associées à des demandes de réservation qui sollicitent des capacités en provenance de la réserve Hors OP ou nationale.

Les armateurs Hors OP ont priorité pour accéder aux capacités de la réserve Hors OP.

**Réserve nationale** : Les armateurs adhérents à des OP peuvent accéder à des capacités de la réserve nationale au même titre que les armateurs Hors OP, sous réserve que la réserve capacitaire de leur OP d'adhésion ne soit pas suffisante. A dossiers égaux, la CCGRH devra trancher.

**Réserve Hors OP** : Les armateurs Hors OP sont prioritaires pour accéder à la réserve Hors OP. Les armateurs adhérents à une OP peuvent la solliciter mais n'en bénéficieront que si la réserve capacitaire de leur OP est insuffisante. A dossiers égaux sollicitant de la réserve Hors OP, l'armateur Hors OP aura la priorité.

**L'éligibilité ou éligibilité définitive** s'entend des couples navires-armateurs détenant l'éligibilité à titre définitif, soit pas le biais d'un transfert définitif soit parce qu'ils font partie de la liste des couples navires-armateurs éligibles initiaux sur un régime d'autorisation donné. Ces couples navires armateurs n'ont pas besoin d'être éligibles (= de passer en CCGRH plénière) puisqu'ils sont déjà éligibles. En revanche, cet historique est important en cas de rupture du couple navire-armateur pour déterminer la règle de doctrine adéquate. En pareille hypothèse, c'est généralement le navire anciennement éligible qui permet une reconduction de l'éligibilité sur le nouveau couple, pas l'armateur.

**L'éligibilité à titre provisoire** s'entend du couple navire-armateur qui bénéficie d'un transfert provisoire à l'année n-1.

Les OP ont la faculté de suivre ces règles de doctrine pour le compte de leurs adhérents qui solliciteraient de la réserve OP (cas de demandes présentées en CCGRH électronique-écrite).

	ME-DEMERSAUX (Manche-Est Démersaux, ex DEMERSAUX et CABMN)	SMO (Sole Manche Ouest)	SOLME (Sole Manche Est)
<b>Segment en déséquilibre</b>			
<b>Cas 1</b> Ancien cas n°1	La demande est faite pour un navire appartenant à un segment en déséquilibre dont la liste est précisée par le rapport capacité mis à jour au 1er juin de chaque année civile.	<b>Avis défavorable</b>	<b>Avis défavorable</b>
<b>Cas des navires éligibles (armateur non éligible)</b>			
<b>Cas 2</b> Ancien cas n°3	La demande est faite par le nouvel armateur d'un navire qui était éligible à l'autorisation sollicitée.	<p>Avis favorable en transfert provisoire issue de la réserve HORS OP tant que : - l'armateur ne rechange pas, et,</p> <p>-le nouvel armateur respecte les conditions d'activité fixées lors de l'attribution:</p> <p>-avoir une activité avec les engins réglementés octroyés.</p> <p>- si l'armateur est Hors Op***, pêcher moins de 300 kg de captures de sole VII e par an. Une nouvelle modification de l'armateur entraîne la fin du transfert provisoire.</p> <p>Fondement juridique : Article R. 921-31 du CRPM</p>	<p>Avis favorable en transfert provisoire issue de la réserve HORS OP tant que :</p> <p>- l'armateur ne rechange pas, et,</p> <p>- le nouvel armateur respecte les conditions d'activité fixées lors de l'attribution :</p> <p>-avoir une activité avec les engins réglementés octroyés.</p> <p>- Pêcher au moins 300 kg de captures de sole VII d par an.</p> <p>- Une nouvelle modification de l'armateur entraîne la fin du transfert provisoire.</p> <p>Fondement juridique : Article R. 921-31 du CRPM</p>

Cas des couples navire-armateurs éligibles à titre provisoire ou définitif (renouvellement)						
<p><b>Cas 3</b> Ancien cas n° 5 ME-DEMERSAU X ou ancien cas n° 7 autres</p>	<p>La demande est faite par l'armateur d'un couple navire-armateur éligible aux fins d'augmenter la capacité du navire dans le contingent concerné. (hors hypothèse de sécurité à bord ou suite à événement de mer)</p>	<p>Refus complet-tenu du plafond capacitaire pour la zone Vld et des équilibres socio-économiques, biologiques et des marchés. Fondement juridique : Article R. 921-30 du CRPM</p>	<p>Application du cas n° 10.</p>	<p>Refus de toutes les demandes déposées augmentant la capacité en activité dans la pêche en l'état des possibilités de pêche des hors OP. Fondement juridique : Article R. 921-30 du CRPM</p>		
<p><b>Cas 4 (nouveau)</b></p>	<p>La demande est faite par l'armateur d'un navire éligible (en TD ou TP) aux fins d'augmenter la capacité du navire pour des raisons de sécurité du navire ou suite à la survenance d'un événement de mer</p>	<p>Plafonnement d'augmentation : avis favorable en transfert provisoire dans la limite d'augmentation de 10 UMS, 30kw et 10% de la taille des navires. Le dépassement de l'augmentation de l'une de ces caractéristiques ne permet pas de rendre un avis favorable. <b>NB : ce plafonnement est indicatif</b></p>	<p>Avis favorable en transfert provisoire (sans plafonnement d'augmentation car les segments concernés sont beaucoup trop différents sur ce régime SMD)</p>	<p>Plafonnement d'augmentation : avis favorable en transfert provisoire dans la limite d'augmentation de 10 UMS, 30kw et 10% de la taille des navires. Le dépassement de l'une de ces caractéristiques ne permet pas de rendre un avis favorable. <b>NB : ce plafonnement est indicatif</b></p>		
<p><b>Cas 5</b> Ancien Cas n° 5</p>	<p>La demande est faite par un armateur qui était éligible sur le régime avec son ancien navire. Hypothèse du renouvellement du navire par la construction neuve (à capacité égale ou inférieure)</p>	<p>Avis favorable</p>	<p>Avis favorable</p>	<p>Avis favorable</p>		
<p><b>Cas 6 (nouveau) SMD</b></p>	<p>L'armateur autorisé à capturer plus de 300kg de sole par an (en transfert définitif ou provisoire) qui change de navire et souhaite poursuivre ce même niveau de capture</p>	<p>Non concerné</p>	<p>Avis favorable en transfert provisoire pendant 2 ans et permettant la capture égale ou supérieure à 300kg de sole par an</p>	<p>Non concerné</p>		
<p><b>Cas 7 (nouveau) SMD</b></p>	<p>L'armateur autorisé à capturer plus de 300kg de sole par an (en transfert définitif ou provisoire) qui cesse son activité</p>	<p>Non concerné</p>	<p>Les capacités retombent au pot commun et pourront être redistribuées en fonction de critères qui seront déterminés et votés en CCGRH.</p>	<p>Non concerné</p>		

**Cas des couples navire-armateurs éligibles à titre provisoire**

<p><b>Cas 8 (nouveau)</b></p>	<p>Le couple navire-armateur qui bénéficie d'un transfert provisoire pendant deux années de gestion consécutive (n-1 et n-2)</p>	<p>Le couple navire-armateur peut bénéficier, pour l'année n, d'un transfert définitif. Les capacités retombent en réserve Hors OP ou réserve nationale en cas de rupture du couple navire-armateur.</p>	<p>Le couple navire-armateur peut bénéficier, pour l'année n, d'un transfert définitif. Les capacités retombent en réserve Hors OP ou réserve nationale en cas de rupture du couple navire-armateur.</p>	<p>Le couple navire-armateur peut bénéficier, pour l'année n, d'un transfert définitif. Les capacités retombent en réserve Hors OP ou réserve nationale en cas de rupture du couple navire-armateur.</p>
<p><b>Cas 9 (nouveau)</b></p>	<p>Le couple navire-armateur qui bénéficie d'un transfert provisoire en année n-1.</p>	<p>Le couple navire-armateur peut bénéficier d'un renouvellement du transfert provisoire à l'année n (sous réserve de respect de l'arrêté du 27 mai 2016)</p>	<p>Le couple navire-armateur peut bénéficier d'un renouvellement du transfert provisoire à l'année n (sous réserve de respect de l'arrêté du 27 mai 2016)</p>	<p>Le couple navire-armateur peut bénéficier d'un renouvellement du transfert provisoire à l'année n (sous réserve de respect de l'arrêté du 27 mai 2016)</p>
<p><b>Cas des couples navire-armateur non-éligibles</b></p>				
<p><b>Cas 10</b> Ancien cas n° 13 (SOLME et SMO) et cas n° 8 (ME-DEMERSAU X)</p>	<p>Le couple navire-armateur n'est pas éligible au régime (pas de transfert définitif ni de transfert provisoire en année n-1). Il est donc considéré comme nouvel-entrant sur la pêche.</p>	<p>Avis défavorable compte-tenu de la redéfinition en cours du plafond capacitaire pour la zone Vild et des équilibres socio-économiques, biologiques et des marchés.</p> <p>Fondement juridique : - Articles L.921-2 et R.921-21 du code rural et de la pêche maritime. - Règlement (UE) 2018/973 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 établissant un plan pluriannuel pour les stocks démersaux de la mer du Nord et les pécheites exploitant ces stocks</p>	<p>Avis favorable en transfert provisoire sur la réserve HORS OP ou nationale si les possibilités de pêche le permettent et sous réserve de respecter les conditions d'activité suivantes : - avoir une activité avec les engins réglementés octroyés. - si l'armateur est Hors OP****, pêcher moins de 300 kg de captures de sole Ville par an.</p>	<p>Refus de toutes les demandes déposées par des navires non éligibles dans la pêche en l'état des possibilités de pêche des hors OP.</p>
<p><b>Cas 11</b> Ancien Cas n° 3</p>	<p>L'armateur était éligible sur le régime avec son ancien navire. Il change son navire au profit d'un navire qui n'était pas éligible et qu'il achète à un autre armateur.</p>	<p>Avis défavorable (gel de la réserve Hors OP)</p> <p>Fondement juridique : - Articles L.921-2 et R.921-21 du code rural et de la pêche maritime. - Règlement (UE) 2018/973 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 établissant un plan pluriannuel pour les stocks démersaux de la mer du Nord et les pécheites exploitant ces stocks</p>	<p>Refus sauf application du cas n° 8 (ancien cas n°13)</p>	<p>Refus de toutes les demandes déposées par des navires non éligibles dans la pêche en l'état des possibilités de pêche des hors OP.</p>
<p><b>Cas particulier – navire OP</b></p>				
<p><b>Cas 12</b> Ancien cas n° 9 (SOLME et SMO) et ancien cas n° 7 (ME-DEMERSAU X)</p>	<p>Demande faite par le nouvel armateur adhérent à une OP qui vient d'acquies un navire qui était Hors OP avec son ancien armateur. L'ancien couple navire-armateur Hors OP était éligible à l'autorisation sollicitée</p> <p><b>Ce cas fait exception au principe selon lequel la réserve de l'OP doit être épuisée pour que la réserve nationale l'hors OP soit sollicitée</b></p>	<p>Avis favorable en transfert provisoire issu de la réserve Hors OP tant que l'armateur ne rechange pas pendant 2 ans*.</p>	<p>Avis favorable en transfert provisoire issue de la réserve Hors OP tant que l'armateur ne rechange pas. Une nouvelle modification de l'armateur entraîne la fin du transfert provisoire.</p>	<p>Avis favorable en transfert provisoire issue de la réserve Hors OP tant que l'armateur ne rechange pas. Une nouvelle modification de l'armateur entraîne la fin du transfert provisoire.</p>

	<p>*La DPMA précise qu'en cas de rupture du couple navire-armateur, l'éligibilité octroyée dans le cadre d'un tel transfert définitif retombe dans la réserve donneuse (réserve Hors Op ou réserve nationale, selon les cas). Il est rappelé que ces deux réserves sont distinctes, notamment en ce que la réserve Hors Op est réservée aux navires qui n'adhèrent pas à une OP, tandis que la réserve nationale, dont les capacités correspondent à un reliquat du plafond capacitaire calculé au moment de la création du régime d'autorisation, est utilisable à la fois par les navires adhérents à une OP et par ceux n'y adhérant pas.</p>
	<p>** Le transfert est provisoire pendant 2 ans : il est renouvelé tant que l'armateur ne rechange pas et que le nouvel armateur respecte les conditions d'activités fixées lors de l'attribution (avoir une activité avec les engins réglementés octroyés et pêcher moins de 1,5% de captures de cabillaud par an). Une nouvelle modification de l'armateur entraîne la fin du transfert provisoire. Au bout de 2 ans, si l'armateur n'a pas changé et s'il a respecté les conditions d'activité fixées lors de l'attribution de l'AEP, le transfert peut devenir, après avis de la CCGRH, définitif.</p>
	<p>*** précision qui ne vaut que pour le régime SMO : Si l'armateur est adhérent à une OP, alors ses déclarations de captures de soles seront imputées sur le sous-quota de l'OP. C'est la raison pour laquelle il n'y a pas de limite de captures de sole sur le régime SMO pour les armateurs adhérents à une Op et qui obtiendraient des capacités en provenance de la réserve nationale ou Hors OP en application de la présente doctrine. La limitation de capture est en revanche bien valable concernant les armateurs Hors Op.</p>