



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS
N°R32-2020-457 bis**

Publié le 18 décembre 2020

SOMMAIRE

DIRECTION RÉGIONALE DES ENTREPRISES, DE LA CONCURRENCE, DE LA CONSOMMATION, DU TRAVAIL ET DE L'EMPLOI HAUTS-DE-FRANCE

Arrêté DIRECCTE Hauts-de-France portant affectation des agents de contrôle dans les unités de contrôle et de gestion des interims dans le département de l'Oise n° 03/2020

RÉGION ACADÉMIQUE HAUTS-DE-FRANCE

Arrêté portant création de la délégation régionale académique à la recherche et à l'innovation de la région académique Hauts-de-France

DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER MANCHE EST – MER DU NORD

Arrêté n° 255 / 2020 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque

Arrêté n° 256 / 2020 portant règlement local de la station de pilotage de Boulogne- Calais(tarifs 2021)

ARRÊTÉ DIRECCTE HAUTS-DE-FRANCE

PORTANT AFFECTATION DES AGENTS DE CONTRÔLE DANS LES UNITES DE CONTROLE ET LA GESTION DES INTERIMS DANS LE DEPARTEMENT DE L'OISE N° 3/2020

LE DIRECTEUR REGIONAL DES ENTREPRISES, DE LA CONCURRENCE, DE LA CONSOMMATION, DU TRAVAIL ET DE L'EMPLOI DES HAUTS-DE-FRANCE

Vu le code du travail, notamment ses articles R. 8122-3 et suivants,

Vu le décret n° 2014-359 du 20 mars 2014 relatif à l'organisation du système d'inspection du travail,

Vu le décret n° 2003-770 du 20 août 2003 portant statut particulier du corps de l'inspection du travail,

Vu le décret n° 2009-1377 du 10 novembre 2009 relatif à l'organisation et aux missions des directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi,

Vu l'arrêté ministériel du 15 décembre 2015 portant création et répartition des unités de contrôle de l'inspection du travail,

Vu l'arrêté interministériel du 24 juin 2014 portant dérogation à la création dans chaque département d'une section d'inspection du travail compétente dans les exploitations, entreprises et établissements agricoles,

Vu l'arrêté du 4 janvier 2016 portant organisation de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi de la région Nord Pas De Calais Picardie,

Vu l'arrêté du 20 décembre 2019 portant organisation régionale du système d'inspection du travail et localisation et délimitation des unités de contrôle et des sections d'inspection du travail des HAUTS-DE-FRANCE,

Vu l'arrêté interministériel du 19 Juin 2020 portant nomination sur l'emploi de directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi de la région Hauts de France de Monsieur Patrick OLIVIER à compter du 5 Juillet 2020,

Vu l'arrêté interministériel du 23 Juillet 2020 portant nomination de Madame Véronique ALIES-GIRARDOT en qualité de Directrice régionale adjointe de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi de la région Hauts-de-France, chargée de l'Unité Départementale de l'Oise à compter du 5 Août 2020,

Vu la décision du DIRECCTE HAUTS-DE-FRANCE n° 2020-UD-UC-04 du 29 Juillet 2020 portant délégation de signature en matière de décisions relevant du pouvoir propre du Directeur régional des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi des Hauts de France à Madame Véronique ALIES-GIRARDOT, Responsable de l'Unité Départementale de l'Oise,

ARRETE

Article 1 :

Les responsables des unités de contrôle de l'unité départementale de l'Oise sont :

- Unité de contrôle 1 « OUEST » localisée à Beauvais : Poste vacant
- Unité de contrôle 2 « CENTRE » localisée à Creil : Poste vacant
- Unité de contrôle 3 « EST » localisée à Compiègne : Monsieur Laurent AGOR

Les Responsables d'Unité de contrôle sont compétents pour intervenir à l'occasion d'intérim ou en appui sur les sections relevant de leur Unité de Contrôle ou d'autres UC du département. Ils sont en outre compétents pour prendre les décisions relevant de la compétence exclusive de l'inspecteur du travail, en vertu des dispositions législatives ou réglementaires sur ce même périmètre géographique.

L'intérim du responsable de l'Unité de contrôle de Beauvais est assuré par le Directeur du Travail, Responsable du Pôle Travail de l'Unité départementale de l'Oise, Monsieur Alain DESCATOIRE.

L'intérim du responsable de l'unité de contrôle de Creil est assuré par le responsable de l'unité de contrôle de Compiègne.

Article 2 :

Le terme « entreprises » utilisé dans le présent arrêté concerne les entités visées aux articles 7, 8 et 9 de l'arrêté du 20 décembre 2019, portant organisation régionale du système d'inspection du travail et localisation et délimitation des unités de contrôle et des sections d'inspection du travail des HAUTS-DE-France,

Sans préjudice des dispositions de l'article R 8122-10 du code du travail et conformément aux dispositions de l'article R. 8122-11 du code du travail encadrant la répartition organisationnelle des contrôles et juridique relative aux décisions administratives et pouvoirs relevant de la compétence exclusive des inspecteurs du travail dans les sections confiées à un contrôleur du travail, sont affectés dans les sections d'inspection du travail de l'unité territoriale de l'Oise les agents suivants :

Unité de contrôle 1 « OUEST » localisée à Beauvais

Section 01-01: Monsieur Ilias SABRI, Inspecteur du travail

Monsieur SABRI est également compétent pour assurer le contrôle de la Mission Locale du Haut Plateau Picard située à SAINT JUST EN CHAUSSEE.

Section 01-02 : Madame Sylvie FEUILLETTE, Contrôleur du Travail

Madame Nicaise POUNGA, Inspectrice du Travail, est chargée du contrôle des entreprises d'au moins 50 salariés ; elle est en outre compétente pour prendre les décisions relevant de la compétence exclusive de l'inspecteur du travail, en vertu des dispositions législatives ou réglementaires.

Section 01-03 : Monsieur Laurent BASTIEN, Inspecteur du Travail,

Section 01-04 : Madame Patricia LANDRIN, Inspectrice du Travail.

Section 01-05 : Madame Nicaise POUNGA, Inspectrice du Travail.

Section 01-06 : Madame Marie ZORZANELLO, Inspectrice du Travail

Section 01-07 : Madame Pauline BELE, Inspectrice du Travail

Section 01-08 : Madame Elisabeth GUIMARAES, contrôleur du Travail

Madame Patricia LANDRIN, Inspectrice du Travail, est compétente pour prendre les décisions relevant de la compétence exclusive de l'inspecteur du travail, en vertu des dispositions législatives ou réglementaires.

Section 01-09 : Madame Catia GOMES DA SILVA, Inspectrice du Travail.

Section 01-10 : Poste vacant.

Monsieur Laurent BASTIEN, Inspecteur du travail, est chargé de l'intérim de cette section

Unité de contrôle 2 « CENTRE » localisée à Creil

Section 02-01 : Mme Marion WATERNAUX, Inspectrice du travail

Section 02-02 : Mme Bessy COUPE, Inspectrice du travail.

Section 02-03 : Mme Viviane FAMERY, Inspectrice du travail,

Section 02-04 : Madame Nathalie LAVA, Inspectrice du travail

Section 02-05 : Madame Céline BELLAMY, Inspectrice du travail

Section 02-06 : Madame Anne LUDMANN, Inspectrice du travail.

Section 02-07 : Poste vacant

Madame Viviane FAMERY, inspectrice de la section 02-03 est chargée de l'intérim de cette section pour les entreprises et établissements relevant du champ « transports » tels que définis dans l'article 8 de l'arrêté régional du 20 décembre 2019 portant organisation régionale du système d'inspection du travail.

Madame Céline BELLAMY, inspectrice de la section 02-05, est chargée de l'intérim de cette section pour les autres entreprises et établissements.

Section 02-08 : Poste vacant

Madame Nathalie LAVA, inspectrice de la section 02-04 est chargée de l'intérim de la section pour les entreprises et établissements relevant du champs « agriculture » tel que définis à l'article 7 de l'arrêté régional du 20 décembre 2019 situés sur la partie au nord des communes suivantes de la section, non incluses : Avriigny, Choisy La Victoire, Blincourt, Sacy-le-Petit, Grandfresnoy, Canly, Le Meux, Armancourt, Lacroix-Saint-Ouen, Saint-Jean-aux-Bois, Pierrefonds.

Madame Bessy COUPE, inspectrice du travail de la section 02-02 est chargée de l'intérim des établissements et entreprises implantées sur les autres communes de la section.

Unité de contrôle 3 « EST » localisée à Compiègne

Section 03-01 : Mme Stéphanie LASSALLE, Inspectrice du travail

Section 03-02 : Monsieur Fabrice TREHOREL, Inspecteur du travail,

Section 03-03 : Poste vacant

Madame Stéphanie Lassalle est compétente pour les villes de Mélicocq, Montmacq, Plessis-Brion (le), Saint-Léger-aux-Bois, Thourotte ;

Monsieur Fabrice TREHOREL est compétent pour les villes de Cambronne-lès-Ribecourt, Chevincourt, Elincourt-Sainte-Marguerite, Longueil-Annel, Marest-sur-Matz, Machemont, Ribécourt-Dreslincourt, Vandélicourt ;

Madame Martine PAGNET est compétente pour les villes de Connectancourt, Carlepont, Chiry-Ouscamp, Gury, Laberlière, Mareuil-la-Motte, Pimprez, Thiescourt, Tracy-le-Val ;

Madame Nathalie GONCALVES est compétente pour les villes d'Amy, Avricourt, Beaulieu-les-Fontaines, Candor, Canny-sur-Matz, Crapeaumesnil, Cuy, Dives, Ecuville, Evricourt, Fresnières, Lagny, Lassigny, Magny-aux-Cerises, Plessis-de-Roye, Roye-sur-Matz ;

Section 03-04 : Mme Martine PAGNET, Inspectrice du Travail

Section 03-05 : Mme Corinne KOLOR, Contrôleur du travail

M. Laurent AGOR, Responsable de l'UC 3, est compétent pour prendre les décisions relevant de la compétence exclusive de l'inspecteur du travail, en vertu des dispositions législatives ou réglementaires.

Section 03-06 : Mme Nathalie GONCALVES, Inspectrice du Travail

Section 03-07 : M. Laurent AGOR, Responsable de l'UC 3,

Article 3 :

En cas d'absence ou d'empêchement d'un responsable d'unité de contrôle, l'intérim est assuré par un autre responsable de l'unité de contrôle affecté sur le département et en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier, par le Directeur du travail, Responsable du Pôle travail de l'Unité départementale de l'Oise.

En cas d'absence ou d'empêchement d'un ou plusieurs agents de contrôle désignés à l'article 2 ci-dessus, l'intérim est organisé selon les modalités ci-après :

Pour l'Unité de Contrôle N° 1 :

Intérim des Inspecteurs du Travail

- L'intérim de l'Inspecteur du Travail de la section 01-01 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 01-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-09.

- L'intérim de l'inspecteur en charge du contrôle des entreprises de plus de 50 salariés et des décisions relevant de la compétence exclusive de l'inspecteur du travail de la section 01-02 est assuré par l'Inspecteur du travail de la section 01-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement par l'Inspecteur du Travail de la section 01-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-09 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-04,

- L'intérim de la section 01-03 est assuré par l'inspecteur de la section 01-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-09, ou en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-01.

- L'intérim de l'Inspecteur du Travail de la section 01-04 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 01-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-09 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-03.

- L'intérim de l'Inspecteur du Travail de la section 01-05 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 01-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-09 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-04.

- L'intérim de l'Inspecteur du travail de la section 01-06 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 01-09 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-05.

- L'intérim de la section 01-07 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 01-09 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section

01-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-06.

- L'Intérim de l'inspecteur en charge des décisions relevant de la compétence exclusive de l'inspecteur du travail de la section 01-08 est assuré par l'Inspecteur du travail de la section 01-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement par l'Inspecteur du Travail de la section 01-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-09 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-03.

- L'intérim de l'Inspecteur du Travail de la section 01-09 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 01-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-06.

- L'intérim de la section 01-10 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 01-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 01-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-09 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-01

Intérim des Contrôleurs du Travail

- L'intérim du Contrôleur du Travail de la section 01-02 est assuré par le contrôleur de la section 01-08 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur de la section 01-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-09 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-04.

- L'intérim du Contrôleur du Travail de la section 01-08 est assuré par le contrôleur de la section 01-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur de la section 01-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-09 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 01-03.

En cas d'absence ou d'empêchement simultané de tous les agents de contrôle affectés au sein de l'unité de contrôle faisant obstacle à ce que l'intérim soit assuré selon les modalités fixées ci-dessus, l'intérim est assuré par le Directeur du travail, responsable du Pôle Travail de l'Unité départementale de l'Oise ou, en cas d'absence ou d'empêchement par le responsable de l'unité de contrôle « Est » de Compiègne.

Pour l'Unité de Contrôle N°2

- L'intérim de l'Inspecteur du Travail de la section 02-01 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 02-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 02-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 02-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 02-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 02-06.

- L'intérim de l'Inspecteur du Travail de la section 02-02 est assuré par l'inspecteur du Travail de la section 02-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 02-01.

- L'intérim de l'Inspecteur du Travail de la section 02-03 est assuré par l'inspecteur du Travail de la section 02-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 02-02.

- L'intérim de l'Inspecteur du Travail de la section 02-04 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 02-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 02-03.

- L'intérim de l'Inspecteur du Travail de la section 02-05 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 02-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 02-06.

- L'intérim de la section 02-06 est assuré par l'inspecteur du travail de la section 02.01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de celui-ci de la section 02-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 02-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 02-05.

- L'intérim de la section 02-07 est assuré par l'inspecteur du travail de la section 02-03 pour les entreprises et établissements relevant du champ « transport » et par l'inspecteur du travail de la section 02-05 pour les autres entreprises ou établissements.

En cas d'absence ou d'empêchement de l'inspecteur de la section 02-03, l'intérim des entreprises et établissements relevant du champ « transports » est assuré par l'inspecteur du Travail de la section 02-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement par l'Inspecteur du Travail de la section 02-06.

En cas d'absence ou d'empêchement de l'inspecteur de la section 02-05, l'intérim des autres entreprises et établissement de la section 02-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 02-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement par l'Inspecteur du Travail de la section 02-06.

- L'intérim de la section 02-08, pour les communes situées au nord des communes suivantes, non incluses, Avrigny, Choisy La Victoire, Blincourt, Sacy-le-Petit, Grandfresnoy, Canly, Le Meux, Armancourt, Lacroix-Saint-Ouen, Saint-Jean-aux-Bois, Pierrefonds est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 02-04 et par l'inspecteur de la section 02-02 pour les autres communes.

En cas d'absence de l'inspecteur de la section 02-04, l'intérim des établissements situés au nord des communes citées ci-avant est assuré par l'inspecteur de la section 02-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement par l'Inspecteur du Travail de la section 02-01.

En cas d'absence de l'inspecteur de la section 02-02, l'intérim des établissements situés sur les autres communes est assuré par l'inspecteur de la section 02-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-03 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-05 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 02-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement par l'Inspecteur du Travail de la section 02-01.

En cas d'absence ou d'empêchement simultané de tous les agents de contrôle affectés au sein de l'unité de contrôle faisant obstacle à ce que l'intérim soit assuré selon les modalités fixées ci-dessus, l'intérim est assuré par le responsable de l'unité de contrôle « Est » de Compiègne ou, en cas d'absence ou d'empêchement par le Directeur du travail, responsable du Pôle Travail de l'Unité départementale de l'Oise,

Pour l'Unité de Contrôle N°3

Pour les Inspecteurs du Travail :

- L'intérim de la section 03-01 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 03-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 03-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par le responsable de l'Unité de Contrôle 3.

- L'intérim de la section 03-02 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 03-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 03-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par le responsable de l'Unité de Contrôle 3.

- L'intérim de la section 03-03 est assuré, pour les villes suivantes en cas d'absence ou d'empêchement de l'Inspecteur du Travail de la section 03-01 : Mélicocq, Montmacq, Plessis-Brion (le), Saint-Léger-aux-Bois, par l'Inspecteur du Travail de la section 03-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-06 ou, en cas d'empêchement de ce dernier par le responsable de l'Unité de Contrôle .

L'intérim de la section 03-03 est assuré, pour les villes suivantes en cas d'absence ou d'empêchement de l'Inspecteur du Travail de la section 03-02 : Cambronne-lès-Ribecourt, Chevincourt, Elincourt-Sainte-Marguerite, Longueil-Annel, Marest-sur-Matz, Machemont, Ribécourt-Drsincourt, Vandélicourt, par l'Inspecteur du Travail de la section 03-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par le responsable de l'Unité de Contrôle ;

L'intérim de la section 03-03 est assuré, pour les villes suivantes en cas d'absence ou d'empêchement de l'Inspecteur du Travail de la section 03-04 : Connectancourt, Carlepont, Chiry-Ouscamp, Gury, Laberlière, Mareuil-la-Motte, Pimprez, Thiescourt, Tracy-le-Val, par l'Inspecteur du travail de la section 03-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par le responsable de l'Unité de Contrôle 3 ;

L'intérim de la section 03-03 est assuré pour les villes suivantes en cas d'absence ou d'empêchement de l'Inspecteur du Travail de la section 03-06 : Amy, Avricourt, Beaulieu-les-Fontaines, Candor, Canny-sur-Matz, Crapeaumesnil, Cuy, Dives, Ecuville, Evricourt, Fresnières, Lagny, Lassigny, Magny-aux-Cerises, Plessis-de-Roye, Roye-sur-Matz, par l'Inspecteur du Travail de la section 03-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-02 ou, en cas d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par le responsable de l'Unité de Contrôle 3 ;

- L'intérim de la section 03-04 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 03-06 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par le responsable de l'Unité de Contrôle 3.

- L'intérim de la section 03-06 est assuré par l'Inspecteur du Travail de la section 03-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 03-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par le responsable de l'Unité de Contrôle 3 ;

- L'intérim de l'Inspecteur du Travail de la section 03-07 est assuré par : le responsable de l'Unité de Contrôle 3 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier, l'intérim est assuré par l'inspecteur de la section 03-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 03-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 03-06.

Pour le Contrôleur du Travail :

- L'intérim du Contrôleur du Travail de la section 03-05 est assuré par le Responsable de l'Unité de Contrôle de l'UC 3 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-07 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'Inspecteur du Travail de la section 03-01 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 03-02 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 03-04 ou, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier par l'inspecteur du Travail de la section 03-06.

Article 4 :

Conformément aux dispositions de l'article R. 8122-10 du code du travail, les agents mentionnés à l'article 1 participent lorsque l'action le rend nécessaire aux actions d'inspection de la législation du travail sur le territoire de l'unité départementale à laquelle est rattachée l'unité de contrôle où ils sont affectés.

Article 5 :

Le présent arrêté abrogera l'arrêté du 26 Novembre 2020 ayant le même objet, à compter du 1er Janvier 2021.

Article 6 :

Le Directeur de l'unité départementale de l'Oise de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi de la région Hauts-de-France est chargé de l'exécution de la présente décision qui sera publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Oise ainsi qu'au recueil des actes administratifs de la préfecture de région.

Fait à Beauvais, le 16 décembre 2020

P/Le Directeur régional,
La Responsable de l'Unité Départementale de l'Oise

Véronique ALIÈS-GIRARDOT.





RÉGION ACADÉMIQUE HAUTS-DE-FRANCE

Liberté
Égalité
Fraternité

Arrêté portant création de la délégation régionale académique à la recherche et à l'innovation de la région académique Hauts-de-France

La rectrice de région académique Hauts-de-France, rectrice de l'académie de Lille, chancelière des universités,

Vu le code de l'éducation, notamment les articles R. 222-16-3 et R. 222-16-7 ;

Vu le code de la santé publique, notamment l'article R. 6145-78 ;

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'Etat dans les régions et départements ;

Vu le décret n° 2009-587 du 25 mai 2009 modifié relatif aux missions des secrétaires généraux pour les affaires régionales ;

Vu le décret n° 2009-589 du 25 mai 2009 modifié relatif au délégué régional à la recherche et à la technologie ;

Vu le décret n° 2020-1555 du 9 décembre 2020 relatif aux délégations régionales académiques à la recherche et à l'innovation ;

Vu le décret du 14 février 2018 portant nomination de Madame Valérie CABUIL, rectrice de la région académique Hauts-de-France, rectrice de l'académie de Lille, chancelière des universités ;

Vu l'arrêté n° 2020-015 du 24 mai 2020 portant délégation de signature de la rectrice de la région académique Hauts-de-France, chancelière des universités, à la rectrice déléguée pour l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation de la région académique Hauts-de-France et au recteur de l'académie d'Amiens ;

Vu l'avis du CTSA réuni conjointement en date du 23 novembre 2020 ;

Vu l'avis du CTA réuni en formation conjointe en date du 25 novembre 2020.

ARRÊTE

ARTICLE 1 : Pour l'exercice des missions de l'Etat dans le domaine de la recherche et de l'innovation, il est créé à compter du 1er janvier 2021 dans les services de la région académique Hauts-de-France une délégation régionale académique à la recherche et à l'innovation (DRARI).

ARTICLE 2 : Dans les domaines de la recherche, de la technologie, de l'innovation et de la culture scientifique, technique et industrielle, la rectrice de région académique est assistée par un délégué régional académique à la recherche et à l'innovation, placé sous son autorité hiérarchique et, par délégation de la rectrice de région académique, sous l'autorité de la rectrice déléguée à l'enseignement supérieur, à la recherche et à l'innovation. En outre, le délégué régional académique à la recherche et à l'innovation est placé sous l'autorité fonctionnelle du préfet de région, dont il est le conseiller en matière de recherche et d'innovation.

ARTICLE 3 : Le délégué régional académique à la recherche et à l'innovation exerce notamment les missions suivantes :

1° Il vérifie ou fait vérifier la réalité de l'affectation à la recherche des dépenses prises en compte pour la détermination du crédit d'impôt recherche et apprécie le caractère scientifique et technique du projet de recherche présenté pour la qualification de jeune entreprise innovante ;

2° Il développe des actions de valorisation, organise des transferts de technologies de la recherche publique vers les entreprises et encourage la diffusion de nouvelles technologies vers les petites et moyennes entreprises ;

3° Il accompagne les initiatives territoriales visant à développer et diffuser la culture scientifique, technique et industrielle, et veille à leur articulation avec la stratégie nationale. Il assure le relais dans la région des actions mises en œuvre par l'Etat dans ce domaine ;

4° Il propose la répartition et l'attribution de subventions dans les domaines de la recherche, de la technologie, de l'innovation et de la culture scientifique, technique et industrielle dans la région académique ; ces subventions sont examinées par le comité de l'administration régionale ;

5° Il concourt, avec les services déconcentrés de l'Etat compétents à la mise en œuvre des mesures visant à développer la recherche et l'innovation et à promouvoir l'emploi scientifique dans les entreprises;

6° Il participe au dispositif régional d'intelligence économique sous l'autorité du préfet de région et à la chaîne de sécurité concourant à la protection du patrimoine scientifique et technologique de la nation ;

7° Il contribue à la stratégie de recherche et d'innovation pour une spécialisation intelligente portée par le conseil régional et élaborée à la demande de l'Union européenne dans le cadre de la mise en place des programmes opérationnels européens ;

8° Il instruit et contribue à l'évaluation des projets de recherche, de transfert et de diffusion technologiques, en particulier dans le cadre des programmes européens.

ARTICLE 4 : Pour l'exercice de ses missions, le délégué régional académique à la recherche et à l'innovation est assisté par un ou plusieurs délégués régionaux académiques adjoints à la recherche et à l'innovation et de collaborateurs réunis au sein d'une délégation régionale académique à la recherche et à l'innovation.

Le délégué régional académique à la recherche et à l'innovation a autorité sur les membres de la délégation régionale académique à la recherche et à l'innovation.

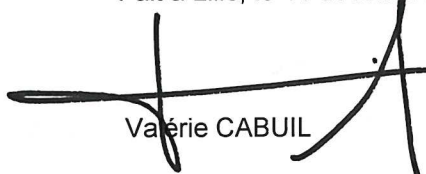
ARTICLE 5 : La délégation régionale académique à la recherche et à l'innovation est monosite et a son siège à Lille. Elle est positionnée au sein du département ESRI.

ARTICLE 6 : Pour l'exercice de ses fonctions, le délégué régional académique est appuyé, en tant que de besoin, par le secrétaire général de région académique qui, sous l'autorité de la rectrice de région académique, est chargé de l'administration de la région académique et assure le pilotage des services régionaux académiques, conformément à l'article R. 222-16-4 du code de l'éducation.

La délégation régionale académique à la recherche et à l'innovation disposera de moyens de fonctionnement placés sous la responsabilité du délégué régional académique à la recherche et à l'innovation.

ARTICLE 7 : La rectrice déléguée pour l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation et le secrétaire général de la région académique Hauts-de-France sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la région Hauts-de-France.

Fait à Lille, le 11 décembre 2020


Valérie CABUIL



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Service du contrôle des activités maritimes

Le Havre, le 17 décembre 2020

ARRÊTÉ n° 255 / 2020
portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque

**Le préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord,
Officier de la légion d'honneur,
Commandeur de l'ordre national du mérite,**

- VU** le code des transports ;
- VU** le code des ports maritimes ;
- VU** la loi du 28 mars 1928 modifiée fixant le régime du pilotage dans les eaux maritimes ;
- VU** le décret du 14 décembre 1929 modifié portant règlement général du pilotage ;
- 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 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;
- VU** l'arrêté du 26 septembre 1990 modifié portant organisation et programme des concours de pilotage ;
- VU** l'arrêté ministériel du 5 juin 2000 modifié relatif à l'organisation et au fonctionnement des assemblées commerciales ;
- VU** l'arrêté du 18 avril 2016 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 préfectoral du 1er septembre 2020 du préfet de la région Hauts-de-France portant délégation de signature en matière d'activités à M. Hervé Thomas, directeur interrégional de la mer Manche-Est-Mer-du-Nord ;
- VU** la décision n° 1021/2020 en date du 02 décembre 2020 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 de la commission locale de pilotage de la station de Dunkerque en date du 3 décembre 2020 ;
- VU** l'avis de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi des Hauts-de-France en date du 16 décembre 2020 ;
- SUR** proposition du directeur départemental des territoires et de la mer du Nord ;

ARRÊTE

ARTICLE 1^{er}

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 :

- A l'ouest, par le méridien du phare de Calais ;
- A 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 ;
- Au 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 à 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 dragage 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 1re 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^{re} 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. Le programme des 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 – Matériel 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 – Bâtiments 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 remorqués

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 – Réductions 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.

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 200.000m³
- 31% pour les navires dont le volume tarifaire est supérieur (>) à 200.000m³ et inférieur ou égal (\leq) à 450.000m³
- 34% pour les navires dont le volume tarifaire est supérieur (>) à 450.000m³.

f-ii) Double escale : pendant sa tournée du Nord tout navire porte-conteneurs de volume supérieur (>) à 30.000m³ et inférieur ou égal (≤) à 200.000m³ 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 200.000m³ 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 13.000m³, 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'article 9, excepté pour ceux qui rentrent 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.

Les transbordeurs en situation de ligne régulière paient 70% du tarif prévu à l'article 9.

Les transbordeurs 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 exploités par un opérateur armateur et opérés à partir d'un terminal spécialisé 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 ≤ 750 | 751 < N ≤ 1050 | 1051 < N ≤ 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, 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 communiquée sur l'année civile, avec remise à zéro le 1^{er} janvier de chaque année.

b) Les navires autres que les transbordeurs dont le capitaine est titulaire d'une licence de capitaine - pilote et qui ne font pas appel au pilote ne paient que 15 % 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 opérés 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.

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 supérieur 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 (GPMD), 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 € par heure avec un minimum de 2 heures et 8 000 € 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 (l ≥ 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.

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 :

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

En zone C :

Le pilotage est obligatoire pour tout navire transportant des marchandises dangereuses en vrac ou vide mais non dégazé.

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'appontement ou pour tout mouvement comportant l'utilisation d'un remorqueur.

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.

Il 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 ZI 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 due 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 avant l'heure prévue d'appareillage, ou une heure et trente minutes pour l'appontement pétrolier des Flandres, 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.

8. Indemnité de service de nuit :

Tout pilotage, déplacement, retenue, entre 20 h 00 et 06 h 00 donne droit à une majoration de 7,5 % du tarif correspondant à la prestation, hors navires de marchandises diverses reconnus de ligne régulière par le règlement douanier.

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.

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 1ère 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 4ème, 5ème et 6ème 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

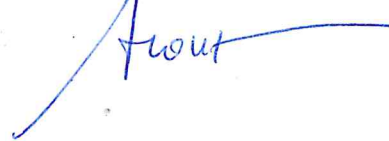
L'arrêté préfectoral n° 03 / 2020 du 6 janvier 2020 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque est abrogé.

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 des Hauts-de-France.

Pour le préfet de région Hauts-de-France et par délégation,
L'adjoint au directeur interrégional de la mer
Manche Est-mer du Nord

Sébastien ROUX



Ampliation :
SGAR Hauts-de-France, DML 59, PFT-2

Annexe A

Tarifs de la station de pilotage à compter du 01/01/2021

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

| | | | |
|--------------------------|----------------------|--------------------------------|----------------------|
| de 0 à 1 499 m3 = | 282,00 € | | |
| de 1 500 à 5 999 m3 = | 282,00 € + 3,872 € | par tranche de au dessus de | 100 m3 1 500 m3 |
| de 6 000 à 14 999 m3= | 456,24 € + 3,442 € | par tranche de au dessus de | 100 m3 6 000 m3 |
| de 15 000 à 29 999 m3= | 766,02 € + 2,720 € | par tranche de au dessus de | 100m3 15 000 m3 |
| de 30 000 à 49 999 m3= | 1 174,02 € + 2,492 € | par tranche de au dessus de | 100 m3 30 000 m3 |
| de 50 000 à 169 999 m3= | 1 672,42 € + 2,200 € | par tranche de au dessus de | 100 m3 50 000 m3 |
| de 170 000 à 449 999 m3= | 4 312,42 € + 1,199 € | par tranche de au dessus de | 100 m3 170 000 m3 |
| au-delà de 450 000 m3= | 7 669,62 € + 0,389 € | par tranche de au dessus de | 100 m3 450 000 m3 |

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

| | | | |
|---------------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------|
| de 0 à 5 999 m3 = | 221,03 € | | |
| de 6 000 à 49 999 m3 = | 221,03 € + 1,429 € | par tranche de au dessus de | 100 m3 6 000 M3 |
| de 50 000 à 169 999 m3 = | 849,79 € + 1,277 € | par tranche de au dessus de | 100 m3 50 000 m3 |
| de 170 000 à 449 999 m3 = | 2382,19 € + 0,555 € | par tranche de au dessus de | 100 m3 170 000 m3 |
| au delà de 450 000 m3 = | 3936,19 € + 0,102 € | par tranche de au dessus de | 100 m3 450 000 m3 |

**TARIFS DE PRESTATIONS ACCESSOIRES ET FRAIS DIVERS à compter du 01/01/2021
(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 399,27 €

Article 13.4 majoration pour demande de service de pilotage sans message préalable 399,27 €

Article 15.1 Minimum de perception pour déhalage 176,94 €

Article 15.2 Indemnité pour mouillage

| DWT | DWT < 90 000 TPL | 90 000 TPL < DWT < 150 000 TPL | 150 000 TPL < DWT |
|-----------|------------------|--------------------------------|-------------------|
| Indemnité | 1 747,83 € | 2 278,61 € | 2 809,40 € |

Article 15.3 Indemnité pour déplacement et congédiement de pilote
a) pour tous mouvements 176,16 €

b) pour un mouvement d'entrée au port au départ du DYCK 399,27 €
2. Indemnité pour déplacement de vedette ou d'hélicoptère 428,63 €

Article 15.4 Indemnité d'attente par période de 12 heures 235,52 €

Article 15.5 Indemnité pour régulation de compas
- à l'extérieur du port 176,94 €
- à l'intérieur du port 118,33 €

Article 15.6 Indemnité pour essais 295,30 €

2- Assistance vigie**Article 15.7** Indemnité d'assistance vigie

navires transporteurs de gaz liquide en vrac
de 0 à 6 000 m3 31,07 €
de 6 001 à 50 000 m3 62,13 €
de 50 001 à 120 000 m3 227,79 €
au-delà de 120 000 m3 424,53 €

3- Frais de voyage

Article 16-a Indemnité journalière due au Pilote 108,79 €
qui n'est pas débarqué dans la zone de pilotage du DYCK

Article 16-c Indemnité due au Pilote qui se rend dans un port quelconque pour y prendre un navire 176,94 €

Article 16-d Indemnité pour attente au-delà de 24 heures après l'heure d'appareillage initialement fixée. 472,21 €

OBTENTION DE LA LICENCE DE CAPITAINE - PILOTE

ARTICLE 1ER

Port Ouest :

Pourront 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 sera 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 porte-conteneurs d'apport type feeder, d'une longueur inférieure à 90 mètres hors tout ;
- c. Les navires rouliers 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 examinera 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 suspendent la licence et entraîne la mise à bord d'un pilote à l'entrée comme à la sortie, sauf pour les navires transbordeurs.

Port Est :

Pourront obtenir une licence de capitaine - pilote pour le poste roulier du port d'échouage, les capitaines des navires transbordeurs à grande vitesse assurant une veille VHF, d'une longueur inférieure à 100 mètres hors tout. Après avis de la commission locale de pilotage, cette longueur pourra être portée à 120 mètres maximum.

La licence sera accordée par le service des affaires maritimes de Dunkerque aux capitaines ayant satisfait aux conditions d'obtention et aux modalités pratiques de délivrance par la commission locale de pilotage du port de Dunkerque indiquées en pièce jointe n° 2 à la présente annexe C. Le capitaine titulaire d'une licence s'engage à être personnellement présent à la passerelle dans toute la zone de pilotage.

ARTICLE 2

Toutefois, sont exclus du champ d'application de la présente décision les capitaines des navires indiqués à l'article 7, IV du Décret n° 69-515 du 19 mai 1969 modifié.

Il en sera 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 pourront obtenir une licence de capitaine - pilote les capitaines ayant effectué 30 mouvements au moins, soit d'entrées, soit de sorties, dans les 6 mois précédant 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.

A la fin des 30 mouvements pilotés, la commission locale du pilotage se réunira. Elle prendra l'avis des pilotes ayant assisté le capitaine et statuera sur le nombre final de mouvements que le capitaine devra effectuer avant l'examen sans que ce nombre total de mouvements pilotés ne soit inférieur à 40.

Toutefois, les capitaines de navires transbordeurs qui justifieront d'une expérience de navigation éprouvée en tant que capitaine dans le détroit, pourront demander à ce que la période probatoire soit réduite ; la commission locale appréciera cette expérience, notamment en fonction des indications du relevé de navigation.

Dans ce cas à l'issue de la réalisation de 15 mouvements soit d'entrée ou de sortie dans les 6 mois précédant la demande de licence avec un navire donné, la commission locale du pilotage se réunira. Elle prendra l'avis des pilotes ayant assisté le capitaine et statuera sur le nombre final de mouvements que le capitaine devra effectuer avant l'examen sans que le nombre total de mouvements pilotés ne soit inférieur à 20.

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.

Un capitaine qui justifierait avoir déjà effectué à CALAIS ou à BOULOGNE en tant que commandant, le nombre de mouvements normalement exigés à DUNKERQUE bénéficiera d'une réduction de moitié des mouvements dont le pilotage effectif est demandé, selon les dispositions des deux premiers paragraphes du présent Article 3.

Pourront obtenir une licence de capitaine pilote au port Est de Dunkerque pour les navires transbordeurs, à grande vitesse, les capitaines ayant effectué au moins 60 entrées ou sorties dans les trois mois précédant l'examen.

Une licence délivrée pour un type de navire ou une partie du port pourra être étendue à un autre navire ou à une autre partie du port moyennant un nombre de pilotage, fixé par la commission locale, ne pouvant 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.

ARTICLE 4

Pour conserver leur licence valable deux ans, sauf cas de retrait et visée annuellement, les capitaines devront 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 réunira pour statuer sur le renouvellement. Le nombre total de mouvements prévus pour renouveler la licence à Dunkerque pourra s'apprécier en cumulant les mouvements effectués à Dunkerque, Calais ou Boulogne, sans que le nombre annuel de mouvements à Dunkerque ne soit inférieur à 4, sauf pour les mouvements effectués par les transbordeurs à grande vitesse. Cette attestation sera déposée au service des affaires maritimes, pour visa annuel de la licence, accompagnée du certificat médical d'aptitude.

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

-0-0-0-

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
257, rue de l'Ecole Maternelle
59140 DUNKERQUE

Le dossier comprend les 4 pièces suivantes :

1- Une demande 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 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 qui précise, pour les 12 mois précédant la demande, le nombre de mouvements effectués 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 d'expériences nautiques dans le détroit, ou de pilotage 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 EXIGEES 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 l'arrêté du 16 avril 1986 sur l'aptitude 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, 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 vue 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.

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 chenalage 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)
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,
soitmouvements

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,
- 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 et et au littoral du Nord

Mention de retrait, restriction ou suspension éventuel(les) de la licence au titre de l'article 4, VII du décret du 14 mars 1986 à compter du

signature et cachet

*Programme des connaissances spéciales exigées pour les candidats aux fonctions de pilote
pour la station de pilotage de DUNKERQUE – (arrêté n° 10/2017 du 16/02/2017)*

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

- **ABORDS DE BOULOGNE** : Description (Bassure de Bass), mouillage grande et petite rade.
- **RIDENS DE CALAIS ET RIDENS DE LA RADE** : Position – étendue – sondes et nature des fonds – balisage – relèvements pour parer les Ridens.
- **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.
- **PORT DE CALAIS** : Description du port : bassin à flot et bassin à marée.
- **FEUX DE BOULOGNE A ZEEBRUGGE** : Caractéristiques.
- **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.
- **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.
- **PORT OUEST DE DUNKERQUE** : Feux – darses, quais et appontements – sondes.
- **DU PORT OUEST AU PORT EST DE DUNKERQUE** : Sondes – nature des fonds et balisage. Courant.
- **RADE DU PORT EST DE DUNKERQUE** : Sondes – nature des fonds et balisage en rade. Tenue en rade – venir au mouillage et appareiller. Courant.
- **AVANT-PORT EST DE DUNKERQUE** : Feux - avant port – sondes – courants – écluses.
- **PORT EST DE DUNKERQUE A L'EST DU MOLE 4** : Darses – Quais – Bassin d'évitage Trystram – Formes – Pertuis – sondes – alignements.
- **PORT EST DE DUNKERQUE DU MOLE 4 A L'ECLUSE CHARLES DE GAULLE** : Darses – quais – appontements – bassin d'évitage Brocquaire – docks – sondes – alignements.
- **PORT EST DE DUNKERQUE DE L'ECLUSE CHARLES DE GAULLE AU QUAÏ DE GRANDE SYNTHE** : Écluse – quais – appontements – bassin maritime – bassin d'évitage est – sondes.
- **PORT EST DE DUNKERQUE A L'OUEST DU QUAÏ DE GRANDE SYNTHE** : Bassin d'évitage – quais – appontements – écluses – sondes.
- **SONDES ET BALISAGE DE E2 A E12** : Courant – nature des fonds – la passe de Zuydcoote.
- **ASPECT DES TERRES DE DUNKERQUE A OSTENDE** : Points remarquables – orientation de la côte – feux de la côte belge jusqu'à Ostende inclus.

- **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.
- **RADE EXTÉRIEURE 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.
- **RADE INTÉRIEURE D'OSTENDE** : Limites – sondes et nature des fonds – tenue – balisage.
- **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- Enumération 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.
Bouées A1 et Ackaert et bouées de position – position par alignements.
- 23)- Middelkerke Bank – sondes dans le chenal Nord.
- 24)-Ostende Bank – sondes dans le chenal qui le sépare du banc de Nieuport.
- 25)- Nieuport Bank.

- 26)- Stroom Bank.
- 27)- Wenduïne Bank.
- 28)- Wandelaar Bank.

C – COURANTS, MAREES & 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 : Etablissement – unité de hauteur – Niveau moyen – amplitude – étales de courant – différences d'établissement avec Calais, Nieuport, 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, Nieuport, 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 m², 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'appontement 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 24 et 25 de la loi du 28 mars 1928 et 32 et 33 du décret du 14 décembre 1929, 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

- Conformément aux articles. 24 et 25 de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes, aux articles 32 et 33 du décret du 14 décembre 1929 portant règlement général du pilotage et à l'article L 411-15 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.
- Les intérêts et revenus produits par les fonds, valeurs, et créances de toute nature composant le fonds de réserve.
- La dotation syndicale pour charges exceptionnelles.
- 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^{ème} 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'avèreraient insuffisantes pour couvrir le montant de l'acompte des pensions, l'Assemblée Générale pourrait 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 :

- 1 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.
- 2 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 60 ans.

Les droits à allocations seront activés sur décision de l'assemblée générale de la caisse à la date anniversaire des 60 ans 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 12 du décret 69-515 du 19 mai 1969 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 de la veuve 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, VEUVES OU VEUFS DES PILOTES RETRAITES

ARTICLE 10 - PENSIONS DE REVERSION

Le conjoint survivant, qu'il s'agisse d'un veuf ou d'une veuve, d'un 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 les veuves,
- à partir de 65 ans pour les veufs.

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 :

- 1 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
- 2 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 la veuve ait atteint l'âge de 50 ans et le veuf l'âge de 65 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 de la veuve, d'un veuf 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 de veuve ou de veuf 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 la veuve et à 65 ans pour le veuf.

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 de veuve ou de veuf 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 veuf 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 veuf 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 veufs, des veuves, 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.

Une veuve 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^{ème} 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'arrêt 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 28 novembre 2006, prend effet au 1^{er} janvier 2007.



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Service du contrôle des activités maritimes

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

Le Havre, le 17 décembre 2020

ARRÊTÉ n° 256 / 2020
**Portant modification du règlement local de la station de pilotage de
Boulogne-Calais (tarifs 2021)**

**Le préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord,
Officier de la légion d'honneur,
Commandeur de l'Ordre National du Mérite,**

- 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° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;
- VU** l'arrêté ministériel du 5 juin 2000 relatif à l'organisation et au fonctionnement des assemblées commerciales ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 116 / 2020 du 23 juin 2020 portant règlement local de la station de pilotage de Boulogne-sur-Mer-Calais ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 1^{er} septembre 2020 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 directoriale n° 1021/ 2020 du 02 décembre 2020 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** les avis des membres des assemblées commerciales de la station de pilotage de Boulogne-Calais, tenues respectivement les 25 novembre 2020 pour la zone de Boulogne-sur-Mer et 26 novembre 2020 pour la zone de Calais ;
- VU** l'avis du directeur régional adjoint de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi de la région Hauts-de-France en date du 16 décembre 2020 ;
- SUR** proposition du directeur départemental des territoires et de la mer du Pas-de-Calais ;

ARRÊTE :

Article 1^{er} :

Les annexes 4.1 et 4.2 de l'arrêté n° 116 / 2020 du 23 juin 2020 susvisé sont remplacées par les annexes 4.1 et 4.2 jointes au présent arrêté.

Article 2 :

Les dispositions du présent arrêté prennent effet à compter du 1^{er} janvier 2021.

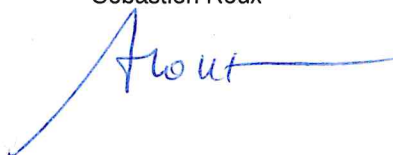
Article 3 :

Le directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord et le directeur départemental des territoires et de la mer du Pas-de-Calais 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 Hauts-de-France.

Pour le préfet et par subdélégation,

L'adjoint au directeur interrégional de la mer
Manche Est-mer du Nord

Sébastien Roux



Copies à :
DGITM/DST/PTF2
Préfecture de région / SGAR HDF
DDTM 62 / DML
Station de pilotage de Boulogne - Calais
Ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais

**Annexe 4.1 à l'arrêté n° 116 / 2020 du 23 juin 2020
portant règlement local de la station de pilotage de Boulogne-Calais**

(jointe à l'arrêté n° 256 / 2020 du 17 décembre 2020)

**Tarifs du pilotage pour le port de Boulogne-sur-Mer
à compter du 01/01/2021**

TARIFS GENERAUX ET DIVERS

Article 1

Les tarifs généraux et divers auxquels sont assujettis les navires ayant recours aux services de la station de pilotage pour le port de Boulogne-sur-Mer sont fixés comme suit.

Article 2 TARIFS GENERAUX

1) Tarif applicable à tous les navires autres que les navires prévus en 2, 3 et 4 :

Perception de base : 429,93 €
Perception au volume : 38,82 € par tranche de 1000 m3

Ces tarifs sont majorés de 50 % pour les opérations effectuées de 18h00 à 08h00 et quelle que soit l'heure, les samedi après-midi, dimanche et jours fériés.

2) Tarif applicable aux navires transbordeurs passagers effectuant plusieurs touchées journalières régulières selon un horaire officiel :

a) Si le capitaine est titulaire de la licence de capitaine-pilote et ne fait pas appel au service de pilotage, le navire bénéficie de la taxation suivante :

- de 1 à 400 mouvements : 5,00% du tarif général
- de 401 à 800 mouvements : 4,50% du tarif général
- de 801 à 1200 mouvements : 4,00% du tarif général
- à partir de 1201 mouvements : 3,50% du tarif général
-

b) Les tarifs dégressifs prévus en a) cesseront d'être appliqués si, pour un mois, le pourcentage en volume du trafic annulé devient supérieur à 10% des prévisions de trafic publiées par l'armement. Les tarifs dégressifs seront à nouveau appliqués lorsque la perte des recettes due aux annulations aura été rattrapée à hauteur de 90%. Les mouvements facturés au tarif non dégressif pour rattraper la perte de recettes ne sont pas décomptés pour obtenir la dégressivité.

c) Les navires faisant appel aux services du pilotage bénéficient d'une réduction de 30% du tarif général.

d) La facturation est effectuée par navire et par ligne.

3) Tarif applicable aux transbordeurs catamarans :

a) les navires catamarans passagers transmanche effectuant plusieurs touchées journalières régulières selon un horaire officiel dont le capitaine est titulaire de la licence de capitaine-pilote et ne faisant pas appel au service de pilotage bénéficiant de la taxation suivante :

- de 1 à 600 mouvements : 3,00% du tarif général
- de 601 à 1200 mouvements : 2,67% du tarif général
- de 1201 à 1800 mouvements : 2,33% du tarif général
- à partir de 1801 mouvements : 2,00% du tarif général

b) Les tarifs dégressifs prévus en a) cesseront d'être appliqués si, pour un mois, le pourcentage en volume du trafic annulé devient supérieur à 10% des prévisions de trafic publiées par l'armement. Les tarifs dégressifs seront à nouveau appliqués lorsque la perte des recettes due aux annulations aura été rattrapée à hauteur de 90%. Les mouvements facturés au tarif non dégressif pour rattraper la perte de recettes ne sont pas décomptés pour obtenir la dégressivité.

c) Les navires faisant appel aux services du pilotage bénéficient d'une réduction de 44% du tarif général.

d) La facturation est effectuée par navire et par ligne.

4) Tarif applicable aux navires transbordeurs fret :

a) les navires transbordeurs fret dont le capitaine est titulaire de la licence de capitaine-pilote et ne fait pas appel au service de pilotage bénéficiant de la taxation suivante :

- de 1 à 500 mouvements : 8,00% du tarif général
- de 501 à 1000 mouvements : 6,00% du tarif général
- de 1001 à 1500 mouvements : 4,80% du tarif général
- à partir de 1501 mouvements : 4,00% du tarif général

b) Les navires faisant appel aux services du pilotage bénéficient d'une réduction de 20% du tarif général.

c) La facturation est effectuée par navire et par ligne.

Article 3 TARIFS REDUITS

1) Bénéficiant d'une réduction de 70%, les navires, visés à l'article 2 – 1 ci-dessus, dont le capitaine est titulaire d'une licence de capitaine-pilote, lorsqu'ils ne prennent pas de pilote.

2) Bénéficiant d'une réduction de 20%, les navires appartenant à une même compagnie et accomplissant un service régulier au moins hebdomadaire sur Boulogne, s'ils prennent le pilote.

3) Les navires visés à l'article 2 – 1 ci-dessus, assurant un trafic de pierres, de graviers et de sable pour le BTP bénéficient d'une réduction de 30% du tarif général.

4) Les navires à passagers de croisière bénéficient d'une réduction de 30% du tarif général.

5) Les navires de commerce, autres que transbordeurs, exploités par un même opérateur dans le cadre d'une ligne régulière pourront bénéficier en fonction du nombre annuel d'escales, des réductions sur les tarifs de base à l'entrée et à la sortie et sur les suppléments (nuits, samedis après-midi, dimanches et jours fériés) indiqués dans le tableau suivant :

| | | | | |
|------------------|-----------|------------|------------|------------|
| Nombre d'escales | de 7 à 12 | de 13 à 18 | de 19 à 24 | 25 et plus |
| Réduction (en %) | 2 | 4 | 6 | 8 |

Le nombre d'escales sera décompté sur l'année civile, avec remise à zéro le 1er janvier de chaque année. La réduction est appliquée dès le nombre atteint au cours de l'année. Elle n'est pas rétroactive. La réduction de ligne régulière ne peut être cumulée avec les autres réductions ci-dessus.

6) Les navires bénéficiant d'un tarif réduit restent soumis au minimum à la perception de base.

Article 4 DIPOSITIONS DIVERSES

1) Remorqueurs étrangers au port de Boulogne et navires de commerce donnant la remorque à d'autres navires pour l'entrée et la sortie du port de Boulogne :

Ces navires sont soumis à l'obligation de pilotage et chaque navire paie le tarif général même s'il est au-dessous du seuil de pilotage.

2) Navires non astreints à l'obligation de pilotage :

Lorsqu'ils sollicitent les services des pilotes ces navires sont soumis aux tarifs, taxes et indemnités prévus à l'article 2, majorés de 10%.

Article 5 INDEMNITES

1) Indemnités de marée :

Tout navire piloté venant de la mer et rentrant au port et tout navire piloté sortant doivent au pilote une indemnité de marée. Cette indemnité est fixée à 15 % de la perception de base. Cette redevance est double lorsque les opérations sont effectuées dans les conditions de majoration prévues à l'article 2-1.

2) Enlèvement du pilote :

Quand le pilote ne peut être repris par le bateau pilote de la station, le navire piloté est tenu de payer à la station une indemnité journalière égale à la perception de base du tarif général prévu à l'article 2. Ce délai court de la fin de l'opération de pilotage de sortie, au retour du pilote dans la station. La journée entière est due lorsque le pilote a été retenu plus de trois heures.

Le pilote a droit, en outre :

- à la nourriture et au couchage pendant son séjour à bord ;
- aux frais de débarquement ;
- aux frais d'hôtel et de restaurant jusqu'à sa mise en route ;
- à l'indemnité myriamétrique prévue à l'article 26 du règlement général, pour le trajet terrestre, la distance étant calculée par voie ferrée ;
- aux frais de voyage effectivement payés par le pilote s'il est débarqué à l'étranger.

3) Retenue du pilote :

Si le pilote est retenu à bord pour une cause quelconque, au port ou à la mer (défaut d'eau, mauvais temps, quarantaine, etc...), le navire doit lui fournir la nourriture. Une journée passée à bord est taxée au niveau de la perception de base du tarif général prévu à l'article 2.

Tout navire qui n'est pas prêt à appareiller à l'heure à laquelle le pilote a été commandé paie une indemnité égale au quart de la perception de base du tarif général par demi-heure d'attente. L'attente commence une demi-heure après l'heure pour laquelle le pilote a été commandé. Si le mouvement est annulé et que le pilote est congédié, il lui est dû une indemnité d'heure d'attente égale à la moitié de la perception de base du tarif général.

Les indemnités pour retenue du pilote sont majorées de 50% dans les conditions de majoration prévues à l'article 2-1.

4) Préavis d'arrivée :

Les navires qui ne préviennent pas le bureau du port ou le service du pilotage de l'heure de leur arrivée sur rade au moins deux heures avant ou qui, après avoir annoncé leur arrivée, ne se présentent pas une heure après, paient une indemnité égale à 10% du tarif général prévu à l'article 2. Tout retard à l'arrivée doit être signalé au service du pilotage au moins deux heures avant l'heure initiale d'arrivée. De même, toute avance à l'arrivée doit être signalée au service du pilotage au moins deux heures avant cette nouvelle heure d'arrivée.

5) Préavis de départ ou de mouvement :

Les navires qui ne préviennent pas le bureau du port ou le service du pilotage de l'heure de leur manoeuvre au moins une heure avant, paient une indemnité égale à 10% du tarif général. Passé le délai d'une heure avant la manoeuvre, celle-ci ne peut être reportée qu'après paiement d'indemnité de congédiement ou d'attente.

Article 6 MOUVEMENTS A L'INTERIEUR DU PORT

Le service du pilotage pour le déhalage le long d'un même quai est facultatif, sauf s'il y a utilisation d'un remorqueur.

Les mouvements à l'intérieur du port sont taxés comme suit :

1) Sassements :

15% des taxes d'entrée

4/5

2) Autres mouvements :

50% des taxes d'entrée et au moins la perception de base. Ces mouvements donnent lieu à la perception de l'indemnité de marée. Ces tarifs sont majorés de 50% dans les conditions prévues à l'article 2 ci-dessus.

Article 7 MOUILLAGE

1) Sur rade extérieure :

Le mouillage d'attente dans la zone de pilotage obligatoire donne droit au paiement d'une taxe de mouillage qui est fixée à 50% des taxes d'entrée et au moins la perception de base. Les navires qui viennent sur rade extérieure pour y effectuer des opérations commerciales ou techniques paient cette même taxe à l'arrivée et au départ de la rade.

2) Sur rade intérieure :

Le mouillage d'attente sur rade intérieure donne droit au paiement d'une taxe de mouillage qui est fixée aux deux tiers du tarif général et au moins la perception de base. Les navires qui viennent sur rade intérieure pour y effectuer des opérations commerciales ou techniques paient cette même taxe à l'arrivée et au départ de la rade.

Les mouillages donnent lieu à perception de l'indemnité de marée.

Les tarifs pour mouillage sont majorés de 50% dans les conditions prévues à l'article 2-1 ci-dessus.

**Annexe 4.2 à l'arrêté n° 116-2020 du 23 juin 2020
portant règlement local de la station de pilotage de Boulogne-Calais**

(jointe à l'arrêté n° 256 / 2020 du 17 décembre 2020)

**Tarifs du pilotage pour le port de Calais
à compter du 01/01/2021**

**ANNEXE FINANCIERE
DISPOSITIONS TARIFAIRES ET DIVERS**

TITRE I – DISPOSITIONS GENERALES

Article 1

Le capitaine de tout navire requérant les services d'un pilote pour son entrée doit faire connaître à la station de pilotage son heure probable d'arrivée sur rade à la bouée Calais Approche.

Le message du capitaine doit parvenir au bureau du pilotage douze heures au moins avant l'arrivée du navire au port de Calais ou être adressé à ce bureau au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, lorsque le temps de traversée qui s'écoule entre ce dernier port et l'arrivée à Calais est inférieur à douze heures.

Au cas où le délai de préavis de douze heures n'est pas respecté, les droits de pilotage dus par le navire sont majorés :

- de 5% si le délai de préavis est compris entre 6 et 12 heures avant l'arrivée du navire à la bouée Calais Approche,
- de 10% si le délai de préavis est inférieur à 6 heures avant son arrivée à la bouée Calais Approche.
-
- Les mêmes délais sont exigés et les mêmes pénalités appliquées lors de l'envoi de rectifications par le capitaine.

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

Article 2

Le pilotage n'est dû qu'autant que le pilote appelé par le signal a accosté le navire en dehors des jetées.

Quand le bateau pilote aura fait la manoeuvre nécessaire pour se rendre au devant du navire, s'il l'atteint dans la jetée, du fait que le capitaine ne l'aura pas attendu, le pilotage sera dû en entier.

Il est également dû lorsque le mauvais temps n'a pas permis au pilote d'embarquer au-dehors et que le bateau pilote s'est fait suivre pour effectuer l'entrée du port .

TITRE II – TARIFS GENERAUX

Article 3

1 – Navires pilotés :

Tout bâtiment à propulsion mécanique soumis aux droits de pilotage ou à l'obligation de pilotage en raison de ses caractéristiques ou de la nature de sa cargaison paye à l'entrée comme à la sortie, conformément à l'article 12 alinéa 2 du règlement local, des taxes calculées comme suit :

| | |
|--|----------|
| . volume inférieur ou égal à 2.200 m3 (minimum de perception) | 330,31 € |
| . par 1.000 m3 supplémentaires au-delà de 2.200 m3 | 35,88 € |
| . par 1.000 m3 supplémentaires au-delà de 55.000 m3 | 17,97 € |

Les navires pilotés qui effectuent sur un même trafic plus de 150 touchées par an bénéficient d'une réduction de 9 % du tarif général.

2 – Navires dénommés «Navires Réguliers»

Les navires aménagés pour le transport de passagers, c'est-à-dire les paquebots et les navires transbordeurs effectuant des voyages entre Calais et un port de Grande Bretagne, paient, à l'entrée comme à la sortie, lorsqu'ils ne sont pas pilotés, des taxes calculées sur la base du tarif ci-après :

a – Transbordeurs avec passagers :

| | |
|--|--|
| . de 0 à 850.000 m3 (entrées et sorties réunies par mois) | 6,03 € les 10.000 m3 |
| . de 850.000 m3 à 1.300.000 m3 (entrées et sorties réunies par mois) | 512,55 € + 4,22 € les 10.000 m3 au-delà de 850.000 m3 |
| . de 1.300.000 m3 à 7.500.000 m3 (entrées et sorties réunies par mois) | 702,45 € + 2,64 € les 10.000 m3 au-delà de 1.300.000 m3 |
| . de 7.500.000 m3 à 15,000,000 m3(entrées et sorties réunies par mois) | 2.339,25 € + 1,96 € les 10.000 m3 au-delà de 7.500.000 m3 |
| . Au-delà de 15.000.000 m3 (entrées et sorties réunies par mois) | 3.809,25 € + 1,46 € les 10.000 m3 au-delà de 15.000.000 m3 |

b – Transbordeurs transportant des marchandises et navires détenant un certificat international de transport de passagers pour au plus 150 personnes :

1,37 € les 1.000 m3

c – Navires Catamarans

. de 0 à 850.000 m³ (entrées et sorties réunies par mois)

4,85 € les 10.000 m³

. de 850.000 m³ à 1.300.000 m³ (entrées et sorties réunies par mois)

412,25 € + 3,38 € les 10.000 m³ au-delà de 850.000 m³

. de 1.300.000 m³ à 7.500.000 m³ (entrées et sorties réunies par mois)

564,35€ + 2,19 € les 10.000 m³ au-delà de 1.300.000 m³

. Au-delà de 7.500.000 m³ (entrées et sorties réunies par mois)

1.922,15 € + 1,59 € les 10.000 m³ au-delà de 7.500.000 m³

3 – Navires « catamarans » pilotés

Les navires «catamarans », lorsqu'ils sont pilotés en dehors des dispositions prévues à l'article 10, alinéa 3, de la présente annexe, paient, à l'entrée comme à la sortie, des taxes calculées sur la base du tarif général avec un abattement de 20 %.

Article 4 – Navires de guerre de la Marine Nationale française

Les navires de guerre de la Marine Nationale française payent des taxes calculées sur les tarifs généraux des navires pilotés avec une réduction de 25 % avec un minimum égal au minimum de perception.

Article 5 – Tarifs pour pilotage de nuit, dimanche et jour férié

Les navires pilotés la nuit, les dimanches et les jours fériés, payent à l'entrée comme à la sortie des taxes majorées de 20 %.

La plage horaire à prendre en compte pour l'application de ce tarif est de 18h00 à 08h00, l'heure de passage des jetées faisant référence.

Article 6 – Distances

Le navire, qui soit à l'entrée prend le pilote au-delà de la limite de 3,5 milles fixée à l'art. 1er du règlement local, soit à la sortie le conserve au-delà de la bouée CA 4 paye des taxes majorées de 10%.

Article 7 – Non astreints

Les navires, dont la longueur est inférieure au seuil fixé par la décision jointe en annexe n° 1 du règlement local, qui sollicitent le service des pilotes paient des taxes majorées de 25 %.

Article 8 – Mouvements des navires à l'intérieur du port ou en cale sèche

1 – Le sassement d'un navire donne lieu à la perception d'une taxe représentant 25 % du tarif de pilotage auquel ce navire est soumis.

2 – Le déplacement d'un navire à l'intérieur du port, la mise en cale sèche ou la sortie de cale sèche donne lieu à la perception d'une taxe égale à 50 % du tarif de pilotage auquel le navire est soumis.

Article 9 – Licences de capitaine-pilote

1 – Les navires réguliers dont les capitaines font appel aux services du pilote dans le cadre des dispositions relatives à la délivrance de la licence de capitaine-pilote (décision n° 2-96 du 25 mars 1996) paient des taxes égales à 50 % du tarif général par mouvement piloté.

2 – Les navires de commerce dont les capitaines sont titulaires de la licence de capitaine-pilote paient des taxes égales à 40 % du tarif général par mouvement.

3 – Les navires catamarans dont les capitaines font appel aux services du pilote dans le cadre des dispositions relatives à la délivrance de la licence de capitaine-pilote paient des taxes égales à 50 % du tarif général, avec un abattement supplémentaire de 20 %, par mouvement piloté.

Article 10 – Indemnités personnelles des pilotes

1 – Chaque fois qu'un pilote est retenu à bord d'un navire en rade, soit par défaut d'eau, soit pour cause de mauvais temps, soit par la volonté du capitaine ou pour toute autre cause, il est dû au pilote qui sera monté à bord, à l'entrée comme à la sortie, entre le coucher et le lever du soleil, outre sa nourriture, une indemnité de 47,46€.

2 – Lorsque le pilote est retenu à bord d'un navire en quarantaine ou pour toute autre cause, et notamment attente au départ dans un autre port voisin, délai de route, annulation du mouvement avec déplacement du pilote, etc... il lui est payé, outre sa nourriture, 55,00 € par jour, toute journée commencée étant due.

3 – Lorsqu'un pilote mouille un navire sur rade, soit pour y attendre des ordres, soit dans l'attente d'une marée propice en raison de son tirant d'eau, soit pour une cause quelconque à la sortie, ou qu'il change de mouillage pour cause de sécurité, il lui est alloué une indemnité de 40,98 €.

L'indemnité de nourriture est payée au tarif officier de la marine marchande.

Ces différentes indemnités sont perçues directement par le pilote.

TITRE III – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 11 – Déplacement du bateau-pilote

Le déplacement du bateau-pilote sur rade est payé 172,65 € de l'heure, toute heure commencée étant due.

Article 12 – Remorqueurs

Les remorqueurs étrangers au port de Calais ou les navires de commerce donnant la remorque à d'autres navires pour l'entrée et la sortie du port de Calais sont soumis à l'obligation du pilotage. Le tarif à appliquer au remorqueur est dans ce cas égal au tiers du tarif général appliqué au navire remorqué.