



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS
N°R32-2020-201 bis**

Publié le 30 juin 2020

SOMMAIRE

DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER MANCHE EST – MER DU NORD

Arrêté n°116/2020 portant règlement local de la station de pilotage de Boulogne-Calais

PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

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

Service du contrôle des activités maritimes

Le Havre, le 23 juin 2020

ARRÊTÉ n° 116 / 2020

portant règlement local de la station de pilotage de Boulogne-Calais

Le préfet de la région Hauts-de-France
Officier de la Légion d'Honneur
Commandeur de l'Ordre national du Mérite

- VU la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973 (MARPOL 73) ;
- 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° 79-703 du 7 août 1979 définissant les substances dangereuses, visées aux articles 63 et 63 bis du code disciplinaire et pénal de la Marine marchande ;
- VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;
- VU le décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation des directions interrégionales de la mer ;
- VU l'arrêté du 12 octobre 1976 portant modification de l'assiette de tarification du pilotage ;
- VU l'arrêté du 26 septembre 1990 modifié portant organisation et programme des concours de pilotage ;
- VU l'arrêté du 5 juin 2000 modifié relatif à l'organisation et au fonctionnement des assemblées commerciales ;

- VU l'arrêté du 6 septembre 2013 nommant l'administrateur en chef des affaires maritimes Jean-Marie Coupu, directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord ;
- 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 20 mai 2019 du préfet de la région Hauts-de-France portant délégation de signature en matière d'activités à Monsieur Jean-Marie Coupu, directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord ;
- VU la décision n° 754/2019 du 22 août 2019 du directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord portant subdélégation de signature aux personnes placées sous sa responsabilité en matière d'activités maritimes et littorales ;
- VU l'avis de l'assemblée commerciale du pilotage du port de Calais du 26 novembre 2019 ;
- VU l'avis de l'assemblée commerciale du pilotage du port de Boulogne-sur-Mer du 29 novembre 2019 ;
- 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 3 décembre 2019 ;
- VU l'avis de la commission locale du pilotage de Boulogne-Calais en date du 16 juin 2020 ;
- SUR proposition du directeur départemental des territoires et de la mer du Pas-de-Calais ;

A R R Ê T E

Article 1^{er} : Zone de pilotage

La zone de pilotage obligatoire de la station de Boulogne-Calais est constituée par les deux zones géographiques suivantes :

- a) La zone de pilotage de Boulogne-sur-Mer : elle s'étend dans un polygone formé par une ligne distante de 4 milles marins des jetées extérieures du port. Le pilotage est obligatoire à l'intérieur de cette zone pour :
- les navires à destination ou sortant du port de Boulogne-sur-Mer ;
 - les mouvements à l'intérieur de cette zone.

- b) La zone de pilotage de Calais : elle est comprise dans un rayon de 3,5 milles au large des jetées. Le pilotage est obligatoire à l'intérieur de cette zone pour :
- les navires à destination ou sortant du port de Calais ;
 - les mouvements à l'intérieur de cette zone.

A l'intérieur des zones définies aux paragraphes a) et b) de l'article 1^{er} du présent arrêté, les pilotes ont compétence pour :

- recevoir, interpréter et fournir toutes les informations intéressant les mouvements des navires ;
- participer à leur coordination et exploitation dans l'intérêt du trafic et de la sécurité.

Article 2 : Seuils et licences de capitaines-pilotes

Les annexes n° 1 et 2 du présent arrêté fixent respectivement :

- a) le seuil d'obligation de pilotage pour les navires entrant ou sortant des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais ;
- b) les conditions de délivrance des licences de capitaine-pilote pour les ports de Boulogne-sur-Mer et Calais.

Article 3 : Effectifs

L'effectif de la station de pilotage de Boulogne-Calais est fixé à trois pilotes au maximum.

Article 4 : Recrutement des pilotes

Les candidats aux fonctions de pilote de la station de Boulogne-Calais doivent, à la date d'ouverture du concours :

- être titulaires du Brevet de Capitaine de 1^{re} classe de la navigation maritime ou du Brevet de Capitaine, conformément à l'arrêté du 18 avril 2016 modifié 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, accomplie depuis l'âge de 16 ans, sur les bâtiments armés de l'Etat ou dans la marine marchande, dont 48 mois au moins au service pont à bord des bâtiments de l'Etat ou de navires armés au long cours, au cabotage, à la grande pêche ou à la pêche au large ;
- satisfaire aux conditions d'aptitude physique à l'exercice des fonctions de pilote fixées par l'arrêté du 23 janvier 2018 relatif aux conditions d'aptitude médicale aux fonctions de pilote.

Le programme des connaissances particulières exigées pour les candidats aux fonctions de pilote de la station et fixé par l'annexe n° 3 du présent arrêté.

Les pilotes nouvellement admis sont astreints à un stage de formation dont les modalités sont fixées par le règlement intérieur de la station de pilotage de Boulogne-Calais. Leur rémunération est prévue par le règlement intérieur financier de la station.

Article 5 : Matériels

Le matériel de la station inclut l'ensemble des biens meubles et immeubles nécessaires pour assurer le service du pilotage.

Le matériel naval de la station comporte au moins deux bateaux à moteur, de dimension et de puissance convenables pour leur permettre de tenir la mer par mauvais temps. Ils doivent être munis de tous les équipements nécessaires pour assurer un service efficace continu en toute sécurité.

Article 6 : Exploitation et gestion du matériel

Conformément aux dispositions de l'alinéa 1er de l'article 22 de la loi du 28 mars 1928 et des articles 29 et 30 du décret du 14 décembre 1929 visés par le présent arrêté, les pilotes assurent l'exploitation et la gestion du matériel à titre collectif, par l'intermédiaire du syndicat des pilotes de Boulogne-Calais.

Les sommes nécessaires au renouvellement du matériel et aux grosses réparations sont prélevées, par priorité, sur les recettes brutes de pilotage dans les conditions fixées par le règlement intérieur financier de la station pris en application des articles 24 et 33 du décret du 14 décembre 1929.

Les sommes ainsi prélevées sont versées à une caisse dite de matériel et d'amortissements, gérée conformément au premier alinéa du présent article.

Article 7 : Propriété du matériel

Les pilotes sont propriétaires du matériel et du fonds de renouvellement, à titre collectif et à parts égales. Les modalités d'évolution et de transmission des parts sont fixées par le règlement intérieur financier de la station.

Article 8 : Caisse des pensions et de secours

Conformément aux dispositions des articles 24 de la loi du 28 mars 1928 et 32 du décret du 14 décembre 1929 visés par le présent arrêté, il est créé une caisse des pensions et secours à la station de pilotage de Boulogne-Calais. Cette caisse est destinée à verser des pensions et secours aux pensionnés et ayants-droits dans le respect des dispositions du règlement de la caisse des pensions.

Article 9 : Organisation financière

Le syndicat des pilotes de Boulogne-Calais assure la gestion financière de la station pour le compte de la collectivité, selon les principes de la bourse commune, conformément aux dispositions prévues dans le règlement intérieur financier de la station (article 22 de la loi du 28 mars 1928 et article 24 du décret du 14 décembre 1929).

Recettes brutes

Conformément aux articles 19 et 33 du décret du 14 décembre 1929 visé par le présent arrêté, les recettes brutes de la station proviennent de l'application des tarifs fixés par l'annexe n° 4 du présent arrêté, à l'exception :

- des indemnités personnelles des pilotes ;
- des indemnités de déplacement et de nourriture.

Masse partageable

Les recettes nettes ou masse partageable sont égales aux recettes brutes diminuées des retenues définies par le règlement intérieur financier de la station.

Partage des recettes nettes

La masse partageable est répartie entre les pilotes actifs, les pilotes retraités et les ayants-droits selon les modalités prévues par le règlement intérieur financier de la station et le règlement de la caisse des pensions.

Article 10 : Consignataires

La responsabilité des consignataires de navires, au sujet des sommes dues au service du pilotage, est définie par l'article 8 de la loi du 28 mars 1928 visée par le présent arrêté.

Pour les navires n'ayant pas de consignataire, le capitaine doit se conformer aux prescriptions de l'article 7 du décret du 14 décembre 1929 visé par le présent arrêté.

Les capitaines et consignataires sont tenus de respecter les prescriptions de l'article 8 du décret du 14 décembre 1929 visé par le présent arrêté.

Article 11 : Règlements intérieurs de la station

En application du Code des transports et du décret du 14 décembre 1929 modifié portant règlement général du pilotage, deux règlements intérieurs approuvés par arrêté du préfet de région compétent détaillent les dispositions générales prévues par le présent arrêté et les modalités d'application des dispositions relatives à la station :

- le règlement intérieur de service ;
- le règlement intérieur financier.

Article 12 : Tarifs

Les tarifs de pilotage de la station de Boulogne-Calais sont calculés sur la base du volume du navire établi conformément à l'arrêté du 12 octobre 1976 portant modification de l'assiette de tarification du pilotage.

L'annexe 4 au présent arrêté fixe les tarifs applicables dans les zones de pilotage obligatoire de Boulogne-Calais, ainsi que les indemnités dues aux pilotes. Elle comporte :

- une annexe 4.1 fixant les tarifs pour le port de Boulogne-sur-Mer, établis après consultation de l'assemblée commerciale du port de Boulogne-sur-Mer ;
- une annexe 4.2 fixant les tarifs pour le port de Calais, établis après consultation de l'assemblée commerciale du port de Calais.

Article 13 : Annexes

Les annexes suivantes font partie intégrante du règlement local de la station de pilotage de Boulogne-Calais, dont elles constituent un complément :

- Annexe n° 1 : Seuil d'obligation du pilotage dans les zones de pilotage obligatoire de Boulogne-sur-Mer et de Calais ;
- Annexe n° 2 : Conditions de délivrance des licences de capitaine pilote dans les zones de pilotage obligatoire de Boulogne-sur-Mer et de Calais ;
- Annexe n° 3 : Programme des connaissances particulières exigées des candidats aux fonctions de pilote de la station des ports de Boulogne-sur-Mer et Calais ;
- Annexe n° 4 : Annexe financière concernant les ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais.

Article 14 : Abrogation

L'arrêté n° 123-R-2001 modifié portant règlement local de la station de pilotage de Boulogne-Calais est abrogé.

Article 15 : Application

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'application du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la région Hauts-de-France.

Pour le préfet de la région Hauts de France
Par délégation

L'administrateur en chef
Sébastien ROUX
adjoint au directeur
interrégional de la mer
Manche Est - Mer du Nord



Ampliation:

- M. le préfet de la région Hauts-de-France / SGAR Hauts-de-France
- M. le préfet du Pas-de-Calais
- M. le président du conseil régional des Hauts-de-France
- M. le président de l'assemblée commerciale du port de Boulogne-sur-Mer
- Station de pilotage de Boulogne-Calais
- DGITM/DST/PTF2

ANNEXE N°1 : Seuil d'obligation du pilotage dans les zones de pilotage obligatoire de Boulogne-sur-Mer et de Calais

Article 1^{er} :

La longueur de coque en deçà de laquelle les navires sont affranchis de l'obligation de pilotage est fixée comme suit :

- a) Pour le port de Boulogne-sur-Mer : à 60 mètres ;
- b) Pour le port de Calais : à 60 mètres.

Article 2 :

Sont exclus du champ d'application de la présente annexe les navires transportant des matières dangereuses lorsqu'ils sont assujettis, en raison de la nature et de la qualité des produits transportés, 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 et infectes dans les ports maritimes.

Article 3 :

La présente annexe ne peut avoir pour effet de soumettre à l'obligation de pilotage les navires qui en sont exonérés par l'application du Code des transports et, pour le port de Calais, de soumettre à l'obligation du pilotage les navires d'une jauge nette inférieure à 150 UMS qui, sans autre condition, sous le régime antérieur, étaient déjà exonérés de l'obligation de pilotage.

ANNEXE N°2 : Conditions de délivrance des licences de capitaine pilote dans les zones de pilotage obligatoire de Boulogne-sur-Mer et de Calais

Article 1^{er} :

Après avoir subi avec succès les épreuves d'un examen devant la commission locale de pilotage de Boulogne-Calais prévue par les textes susvisés, une licence de capitaine pilote peut être obtenue pour une zone spécifiée des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais, à l'exclusion des bassins à flot, par :

- les capitaines des navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 mètres hors tout ;
- les capitaines des navires transbordeurs d'une longueur inférieure ou égale à 135 mètres hors tout. .

On entend par « navires transbordeurs » au sens de la présente annexe les navires disposant de capacités de manœuvre importantes, et effectuant un service journalier selon un horaire officiel entre :

- Boulogne-sur-Mer et la Grande-Bretagne ;
- Calais et la Grande-Bretagne.

La commission locale de pilotage de Boulogne-Calais peut, en fonction des qualités manœuvrières des navires transbordeurs d'une longueur supérieure à 135 mètres hors tout, formuler un avis sur la délivrance éventuelle à leurs capitaines d'une licence de capitaine pilote.

Sans préjudice des dispositions du présent arrêté, la validité de la licence de capitaine-pilote peut être étendue à d'autres zones après avis de la commission locale de pilotage de Boulogne-Calais.

En cas de perte de la licence pendant une période supérieure à un an, due à l'absence ou à l'insuffisance de touchées ou à une inaptitude physique provisoire, le capitaine peut retrouver sa licence après avoir effectué le nombre de touchées prévues par l'article 4 de la présente annexe, et passé l'examen.

Article 2 :

En cas de perte totale de propulsion mécanique ou d'échouement la prise de pilote redevient obligatoire.

A l'exception des navires transbordeurs, la licence de capitaine pilote cesse d'être valable lorsque le capitaine fait appel au service du remorquage. Toutefois, une dérogation à cette obligation peut être accordée après avis de la commission locale de pilotage de Boulogne-Calais.

Article 3 :

Sont exclus du champ d'application de la présente annexe :

- les navires citernes transportant des hydrocarbures dont la liste figure à la convention MARPOL 73 annexe 1 ;
- les navires transportant des substances dangereuses telles que définies par le décret n° 79-703 du 7 août 1979.

Par dérogation à l'article R.5341-4 du Code des transports, et sous réserve d'un avis favorable de la commission locale du pilotage de Boulogne-Calais, une licence restreinte de capitaine-pilote peut être délivrée aux capitaines des navires avitailleurs effectuant des opérations de déhalages dans l'enceinte du port de Calais. La validité de la licence restreinte peut être étendue à une autre zone du port de Calais, après avoir effectué au moins quatre déhalages pilotés dans cette nouvelle zone et sous réserve d'un avis favorable de la commission locale du pilotage de Boulogne-Calais. Le pilotage redevient obligatoire en cas de changement de zone sur Calais pour les capitaines-pilotes détenteurs d'une licence restreinte.

La validité de la licence est circonscrite à la zone comprise entre le poste Roro T1 et le poste Roro T3 à proximité du bassin Ravisse pour la zone de « Calais Port » correspondant au port historique, et à la zone comprise entre P10 et P12 pour le « Port Nord », dit « Calais Port 2015 ».



Port de Calais

SURETE PORTUAIRE

DIRECTION DE LA SURETE PORTUAIRE ET DE LA SURETE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

LEGENDA	
ZONES D'INTERET	EXPLICATION
Zone d'Interet 1	Zone d'Interet 1
Zone d'Interet 2	Zone d'Interet 2
Zone d'Interet 3	Zone d'Interet 3
Zone d'Interet 4	Zone d'Interet 4
Zone d'Interet 5	Zone d'Interet 5
Zone d'Interet 6	Zone d'Interet 6
Zone d'Interet 7	Zone d'Interet 7
Zone d'Interet 8	Zone d'Interet 8
Zone d'Interet 9	Zone d'Interet 9
Zone d'Interet 10	Zone d'Interet 10
Zone d'Interet 11	Zone d'Interet 11
Zone d'Interet 12	Zone d'Interet 12
Zone d'Interet 13	Zone d'Interet 13
Zone d'Interet 14	Zone d'Interet 14
Zone d'Interet 15	Zone d'Interet 15
Zone d'Interet 16	Zone d'Interet 16
Zone d'Interet 17	Zone d'Interet 17
Zone d'Interet 18	Zone d'Interet 18
Zone d'Interet 19	Zone d'Interet 19
Zone d'Interet 20	Zone d'Interet 20
Zone d'Interet 21	Zone d'Interet 21
Zone d'Interet 22	Zone d'Interet 22
Zone d'Interet 23	Zone d'Interet 23
Zone d'Interet 24	Zone d'Interet 24
Zone d'Interet 25	Zone d'Interet 25
Zone d'Interet 26	Zone d'Interet 26
Zone d'Interet 27	Zone d'Interet 27
Zone d'Interet 28	Zone d'Interet 28
Zone d'Interet 29	Zone d'Interet 29
Zone d'Interet 30	Zone d'Interet 30
Zone d'Interet 31	Zone d'Interet 31
Zone d'Interet 32	Zone d'Interet 32
Zone d'Interet 33	Zone d'Interet 33
Zone d'Interet 34	Zone d'Interet 34
Zone d'Interet 35	Zone d'Interet 35
Zone d'Interet 36	Zone d'Interet 36
Zone d'Interet 37	Zone d'Interet 37
Zone d'Interet 38	Zone d'Interet 38
Zone d'Interet 39	Zone d'Interet 39
Zone d'Interet 40	Zone d'Interet 40
Zone d'Interet 41	Zone d'Interet 41
Zone d'Interet 42	Zone d'Interet 42
Zone d'Interet 43	Zone d'Interet 43
Zone d'Interet 44	Zone d'Interet 44
Zone d'Interet 45	Zone d'Interet 45
Zone d'Interet 46	Zone d'Interet 46
Zone d'Interet 47	Zone d'Interet 47
Zone d'Interet 48	Zone d'Interet 48
Zone d'Interet 49	Zone d'Interet 49
Zone d'Interet 50	Zone d'Interet 50
Zone d'Interet 51	Zone d'Interet 51
Zone d'Interet 52	Zone d'Interet 52
Zone d'Interet 53	Zone d'Interet 53
Zone d'Interet 54	Zone d'Interet 54
Zone d'Interet 55	Zone d'Interet 55
Zone d'Interet 56	Zone d'Interet 56
Zone d'Interet 57	Zone d'Interet 57
Zone d'Interet 58	Zone d'Interet 58
Zone d'Interet 59	Zone d'Interet 59
Zone d'Interet 60	Zone d'Interet 60
Zone d'Interet 61	Zone d'Interet 61
Zone d'Interet 62	Zone d'Interet 62
Zone d'Interet 63	Zone d'Interet 63
Zone d'Interet 64	Zone d'Interet 64
Zone d'Interet 65	Zone d'Interet 65
Zone d'Interet 66	Zone d'Interet 66
Zone d'Interet 67	Zone d'Interet 67
Zone d'Interet 68	Zone d'Interet 68
Zone d'Interet 69	Zone d'Interet 69
Zone d'Interet 70	Zone d'Interet 70
Zone d'Interet 71	Zone d'Interet 71
Zone d'Interet 72	Zone d'Interet 72
Zone d'Interet 73	Zone d'Interet 73
Zone d'Interet 74	Zone d'Interet 74
Zone d'Interet 75	Zone d'Interet 75
Zone d'Interet 76	Zone d'Interet 76
Zone d'Interet 77	Zone d'Interet 77
Zone d'Interet 78	Zone d'Interet 78
Zone d'Interet 79	Zone d'Interet 79
Zone d'Interet 80	Zone d'Interet 80
Zone d'Interet 81	Zone d'Interet 81
Zone d'Interet 82	Zone d'Interet 82
Zone d'Interet 83	Zone d'Interet 83
Zone d'Interet 84	Zone d'Interet 84
Zone d'Interet 85	Zone d'Interet 85
Zone d'Interet 86	Zone d'Interet 86
Zone d'Interet 87	Zone d'Interet 87
Zone d'Interet 88	Zone d'Interet 88
Zone d'Interet 89	Zone d'Interet 89
Zone d'Interet 90	Zone d'Interet 90
Zone d'Interet 91	Zone d'Interet 91
Zone d'Interet 92	Zone d'Interet 92
Zone d'Interet 93	Zone d'Interet 93
Zone d'Interet 94	Zone d'Interet 94
Zone d'Interet 95	Zone d'Interet 95
Zone d'Interet 96	Zone d'Interet 96
Zone d'Interet 97	Zone d'Interet 97
Zone d'Interet 98	Zone d'Interet 98
Zone d'Interet 99	Zone d'Interet 99
Zone d'Interet 100	Zone d'Interet 100

Les entrées et sorties du port de Calais, et tout mouvement dans une autre zone ou entre ces deux zones, restent soumis à l'obligation de pilotage.

Les capitaines désirant obtenir la licence de capitaine-pilote doivent, pour faire acte de candidature à l'examen :

- réunir les conditions de l'article R.5341-6 du Code des transports ;
- avoir effectué le nombre de déhalages suivants pour l'obtention de la zone considérée :

ACQUISITION D'UNE LICENCE RESTREINTE SUR UNE ZONE	60 déhalages pilotés au minimum
ACQUISITION D'UNE LICENCE RESTREINTE SUR DEUX ZONES	60 déhalages pilotés au minimum, avec au moins 4 déhalages pilotés sur chaque zone
CONSERVATION DE LA LICENCE	Sur une zone : 60 déhalages Sur deux zones : 60 déhalages avec au moins 4 déhalages pilotés sur chaque zone
EXTENSION DE ZONE APPLICABLE A LA LICENCE RESTREINTE SUR UNE ZONE	4 déhalages pilotés dans chaque zone au minimum
CONDITIONS DE CONSERVATION DES LICENCES RESTREINTES	Sur une zone : 60 déhalages dans les 12 mois précédant la demande Sur deux zones : 60 déhalages dans les 12 mois précédant la demande, avec au moins 4 déhalages dans chaque zone

L'examen porte sur la connaissance de la zone considérée pour les opérations de déhalage.

La licence est délivrée pour une durée de deux ans renouvelables, à condition :

- d'avoir effectué un minimum de déhalages dans les douze mois précédant la demande, conformément au tableau du présent article ;
- de présenter un certificat médical d'aptitude physique.

Article 4 :

Les capitaines des navires désirant obtenir la licence de capitaine-pilote sont astreints, pour faire acte de candidature à l'examen, à effectuer un nombre de « touchées » pilotées, chaque touchée correspondant à une entrée et à une sortie de la zone de pilotage.

Ce nombre est fixé comme suit :

4.1 – Pour les navires autres que les navires transbordeurs :

Port de Boulogne-sur-Mer

- 20 touchées au moins dans les 12 mois précédant la demande, soit 40 mouvements, pour les postes situés dans la darse Sarraz Bournet, lorsque le navire est équipé d'un propulseur d'étrave ;
- 30 touchées au moins dans les 12 mois précédant la demande, soit 60 mouvements, pour les postes situés à l'intérieur des jetées de l'avant-port.

Port de Calais

- 30 touchées au moins dans les 12 mois précédant la demande, soit 60 mouvements.

4.2 - Pour les navires transbordeurs :

Port de Boulogne-sur-Mer

Pour les postes situés dans la darse Sarraz Bournet :

- navires transbordeurs d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 135 mètres : 15 touchées au moins dans les 12 mois précédant la demande, soit 30 mouvements ;
- navires transbordeurs d'une longueur supérieure à 135 mètres et inférieure ou égale à 180 mètres : 20 touchées au moins dans les 12 mois précédant la demande, soit 40 mouvements ;
- navires transbordeurs d'une longueur supérieure à 180 mètres : conditions d'attribution et de délivrance de la licence fixées sur avis de la commission locale de pilotage.

Pour les postes situés à l'intérieur des jetées de l'avant-port :

- navires transbordeurs d'une longueur inférieure à 100 mètres : 15 touchées au moins dans les 12 mois précédant la demande, soit 30 mouvements ;
- navires transbordeurs d'une longueur comprise entre 100 et 135 mètres : 20 touchées au moins dans les 12 mois précédant la demande, soit 40 mouvements ;
- s'il est accordé une dispense pour les navires transbordeurs d'une longueur supérieure à 135 mètres : 30 touchées au moins dans les 12 mois précédant la demande, soit 60 mouvements.

Port de Calais

Les conditions de délivrance et d'extension de la licence de capitaine pilote sont précisées dans le tableau ci-dessous pour les deux zones définies comme suit :

- Calais Port : correspondant au port historique ;
- Port Nord : correspondant aux nouvelles infrastructures et bassins dit « Calais Port 2015 ».

TRANCHES	1	2	3	4
LONGUEUR HORS TOUT	$L \leq 135 \text{ m}$	$135 \text{ m} < L \leq 180 \text{ m}$	$180 \text{ m} < L \leq 210 \text{ m}$	+ de 210 m
ACQUISITION LICENCE SUR UNE ZONE	20 touchées dont au moins 10 pilotées (a)			
ACQUISITION LICENCE SUR DEUX ZONES	20 touchées dont au moins 10 pilotées (a) Au moins 2 touchées pilotées dans chaque zone			
EXTENSION TRANCHE	/	7 touchées dont au moins 2 pilotées (a)		
EXTENSION ZONE	2 touchées pilotées dans la zone supplémentaire demandée			
CONSERVATION	Sur une zone : 30 touchées dans les douze mois précédant la demande Sur deux zones : 30 touchées dans les douze mois précédant la demande dont au moins 2 dans chaque zone			

(a) *Les touchées non pilotées complémentaires à celles effectuées avec un pilote doivent être effectuées en compagnie d'un capitaine disposant d'une licence valide depuis plus de 2 ans dans la tranche de navire concernée. Ce capitaine devra disposer de la licence dans la zone considérée.*

Article 5 :

Après avis de la commission locale de pilotage de Boulogne-Calais, la validité de la licence de capitaine-pilote peut être étendue à d'autres navires de caractéristiques équivalentes, à des navires de longueurs différentes, ainsi que sur une autre partie du port.

Extension de licence dans la darse Sarraz Bournet

- le capitaine détenteur d'une licence de capitaine-pilote sur navire transbordeur de longueur hors tout inférieure ou égale à 135 mètres pourra obtenir l'extension de sa licence sur un navire de longueur hors tout supérieure à 135 mètres et inférieure ou égale à 180 mètres après avis de la commission locale et avoir effectué au moins 5 touchées pilotées (5 entrées et 5 sorties) ;
- le capitaine détenteur d'une licence de capitaine-pilote sur navire transbordeur de longueur hors tout supérieure à 135 mètres et inférieure ou égale à 180 mètres pourra obtenir l'extension de sa licence sur un navire de longueur hors tout supérieure à 180 mètres après avis de la commission locale et avoir effectué au moins 5 touchées pilotées (5 entrées et 5 sorties) ;
- le capitaine détenteur d'une licence de capitaine-pilote sur navire transbordeur de longueur hors tout inférieure ou égale à 135 mètres pourra obtenir l'extension de sa licence sur un navire de longueur hors tout supérieur à 180 mètres après avis de la commission locale et avoir effectué au moins 10 touchées pilotées (10 entrées et 10 sorties).

Port de Calais

- le tableau défini à l'article 4 de la présente annexe est applicable ;
- si une licence est demandée pour plusieurs navires jugés de caractéristiques équivalentes par la commission locale de pilotage, le nombre de mouvements requis pourra être réparti sur les navires concernés.

Article 6 :

Pour conserver leur licence, les titulaires de licences de capitaine-pilote doivent :

- pour le port de Boulogne-sur-Mer : effectuer dans les douze mois précédant le nombre de touchées prévu à l'article 4 de la présente annexe ;
- pour le port de Calais :
 - s'agissant des navires transbordeurs : effectuer au moins 30 touchées, dont au moins deux dans chaque zone en cas de licence sur deux zones ;
 - s'agissant des navires autres que transbordeurs : effectuer 30 touchées.

ANNEXE N°3 : Programme des connaissances particulières exigées des candidats aux fonctions de pilote de la station des ports de Boulogne-sur-Mer et Calais

BANCS

(position, étendue, pente, sondes, balisage, nature des fonds, « plus secs » et leurs relèvements ou alignements, relèvements ou alignements pour les parer, environnement)

Bancs du Pas de Calais

- 1) Dispositif de séparation de trafic : énumération, position schématique des bancs les uns par rapport aux autres et profondeurs d'eau situées dans le DST et en voie côtière française, entre le banc Bassurelle au Sud et le banc Sandettie au Nord ;
- 2) Enumération et position schématique des bancs les uns par rapport aux autres entre les méridiens de Calais et de Dunkerque ;
- 3) Bancs de Ramsgate et bancs limitant à l'Ouest le passage du Gull Stream ;
- 4) Bancs des Goodwin, indications pour parer les Goodwin par le large ;
- 5) Bassurelle, Bullock et Ridens ;
- 6) Banc du Vergoyer : Comment reconnaît-on à la sonde que l'on approche trop près du Vergoyer ?
- 7) Bassure de Baas : Comment reconnaît-on à la sonde que l'on est dans l'ouest de la Bassure de Baas ?
- 8) Banc du Varne. Banc du Colbart : comment reconnaît-on à la sonde que l'on approche trop près du Colbart ?
- 9) Dangers à l'est du cap Gris Nez. Baie de Wissant. Les Quénocs et le Rouge Ridens.

Bancs de Calais et de Dunkerque

- 10) Banc des Ridens de la Rade ;
- 11) Banc des Ridens de Calais ;
- 12) Banc du Sandettie ;
- 13) Banc Out-Ruytingen ;
- 14) Banc In-Ruytingen et banc de Bergues ;
- 15) Banc Dyck. Passage entre le Dyck ouest et le Dyck Central ;
- 16) Haut fonds de Gravelines ;
- 17) Banc du Snouw et Break Bank.

ASPECT DES TERRES

(amers, feux, éclairages, contours et orientations de la côte)

- 18) De l'embouchure de la Canche au cap Gris-Nez ;
- 19) Du cap Gris-Nez à Dunkerque ;
- 20) De Dungeness à North Foreland.

CHENAUX

(sondes, alignements, balisage, nature des fonds, courants)

- 21) Chenal de Calais. Amers et alignements pour chenaler et parer les hauts-fonds des Ridens de la Rade en cas d'absence de balisage ;
- 22) Du Dyck au port est de Dunkerque ;
- 23) Des bouées ZC1 et ZC2 aux jetées de Boulogne.

RADES ET MOUILLAGES

(description, conditions d'abri, profondeur, nature du fond, mouillage, tenue, amers et alignements utilisés, dangers à éviter, réglementation)

- 24) Rade de Boulogne. Mouillage de la petite rade, de la grande rade. Avantages et inconvénients de ces mouillages ;
- 25) Rade de Calais. Avantages et inconvénients des différents mouillages de la rade suivant l'heure de la marée et la direction du vent ;
- 26) Rade du Dyck ;
- 27) Rade du port est de Dunkerque ;
- 28) Rade du port ouest de Dunkerque ;
- 29) Rade de Douvres ;
- 30) Rade des Dunes ;
- 31) Rades de Dungeness.

PORTS

(contours, sondes, nature des fonds, courants, balisage, éclairage, signalisation, alignements, zones d'évitage, description des quais et des postes, équipements)

- 32) Boulogne port extérieur: Rade Carnot. Darse Sarraz Bournet ;
- 33) Boulogne port intérieur: Chenal d'accès à l'avant-port. Avant-port. Arrière-port. Ecluses. Bassins Loubet et Napoléon ;
- 34) Calais: avant-port, arrière-port et bassins de marée ;
- 35) Calais: bassin Carnot et bassin ouest. Ecluses et cale sèche ;
- 36) Avant-port de Dunkerque Ouest ;
- 37) Avant-port de Dunkerque Est ;
- 38) Douvres.

MAREES ET COURANTS

(marée, direction et force des courants, heures des renverses)

- 39) Pas de Calais : Marée et courants dans le Pas de Calais de Bassurelle à Sandettie, près des bancs Varne, Colbart, à la bouée Dyck et à Sandettie. Le renversement se fait-il en même temps dans le canal anglais que dans celui de la côte de France ? Renversement à terre et au large par rapport à la pleine mer de Calais ;
- 40) Marées et courants à Dungeness, devant Douvres et sur rade des Dunes par rapport à la pleine mer de Boulogne, de Calais ;
- 41) Boulogne: Marée à Boulogne. Heures des marées de vive-eau, des marées moyennes, des marées de morte-eau. Niveaux comparés des basses mers et des pleines mers. Durée du montant et du perdant. Marnage. Retard diurne de la marée. Etablissement. Directions et vitesses du courant aux différentes heures de la marée dans la rade Carnot. Courants de marée aux abords de Boulogne. Courants dans la rade Carnot et dans le port intérieur ;
- 42) Courants sur rade de Boulogne, aux jetées et au large. Meilleurs moments pour passer les jetées ;
- 43) Calais: Marée devant Calais. Heures des marées de vive-eau, des marées moyennes, des marées de morte-eau. Niveaux comparés des basses mers et des pleines mers. Durée du montant et du perdant. Marnage. Retard diurne de la marée. Etablissement ;
- 44) Calais: courants sur la rade, dans le chenal et aux jetées. Meilleur moment pour passer les jetées ;
- 45) Marée de Dunkerque par rapport à celle de Calais. Courants dans le chenal de Dunkerque et aux jetées.

ROUTES

(routes, distances à parcourir, profondeur, nature des fonds, balisage, dangers à éviter le long du parcours, réglementation, communications)

- 46) Routes dans le DST du Pas de Calais de la Bassurelle au Sandettie ;
- 47) Route côtière de la Baie de Somme à Calais. Direction et vitesse des courants par rapport à la PM de Boulogne ;
- 48) Route de Boulogne à Dunkerque par la voie côtière. Direction et vitesse des courants par rapport à la PM de Boulogne ;
- 49) Atterrissage venant du nord. Route de East Goodwin à Boulogne. Direction et vitesse des courants par rapport à la PM de Boulogne ;
- 50) Routes à suivre pour aller de North Foreland à la rade de Calais. Direction et vitesse des courants par rapport à la PM de Calais ;
- 51) Routes à suivre en entrant au port de Calais, de la bouée des Quénocs, des bouées RCW et RCE à une heure donnée de la marée. Routes inverses ;
- 52) Distances et routes de Calais à Dunkerque Est. Direction et vitesse des courants par rapport à la PM de Calais ;

- 53) Distances et routes, de Boulogne pour aller débarquer sur rade de Douvres, et de Douvres à Boulogne ;
- 54) Routes pour aller débarquer à Boulogne venant de Calais ;
- 55) Route pour aller débarquer en rade de North Foreland en venant de Calais ;
- 56) Route des Bancs de Flandre.

MANOEUVRES

(Des conditions de vent, de marée et d'environnement ainsi que des impératifs d'exploitation pourront être précisés lors de l'épreuve)

Boulogne-sur-Mer

- 57) Entrée d'un navire de croisière de 220 m de long, calant 8m, équipé de 2 hélices, 2 gouvernails, et d'un propulseur d'étrave de 1500kW; Quai de l'Europe, bâbord à quai, l'arrière au point 12 ;
- 58) Entrée d'un caboteur de 90 m équipé d'un propulseur d'étrave; Quai de l'Europe, babord à quai, visibilité inférieure à 100 m, vent faible. Même manœuvre avec un navire sans propulseur d'étrave et une hélice à pas fixe ;
- 59) Sortie d'un ferry de 170 m de Sarraz Bournet, accosté bâbord au Hub Port, par vent fort avec un remorqueur ;
- 60) Entrée d'un roro de 180 m équipé d'un propulseur d'étrave au poste Hub Port tribord à quai ;
- 61) Sortie d'un navire de 95 m, accosté tribord au Quai de l'Europe entre deux navires :
 - Equipé d'une hélice à pales orientables et d'un propulseur d'étrave ;
 - Equipé d'une hélice à pas fixe et sans propulseur d'étrave ;
- 62) Entrée d'une barge légère remorquée de 90 m au quai de l'Europe. Sortie de cette même barge chargée d'enrochements avec un seul remorqueur. Précautions à prendre ;
- 63) Entrée d'une coque de navire remorquée pour une construction neuve de 75 m x 11,5 m, à BM et à PM. Précautions particulières. Accostage au quai de l'Europe. Puis déhalage au bassin Napoléon, quai à préciser ;
- 64) Sortie de Norfrigo 1 d'un navire de 80 m de long et 16 m de large, équipé d'un propulseur d'étrave et d'une hélice à pales orientables ;
- 65) Entrée d'un navire de 130 m et de 7 m de tirant d'eau équipé d'un propulseur et d'une hélice à pales orientables au Quai Amiral Huguet ;
- 66) Entrée ou sortie d'un cargo classique de 150 m sur ballast, équipé d'une hélice à pas fixe et sans propulseur d'étrave, pour le quai de l'Europe ou à partir de ce quai ;
- 67) Sortie d'un ferry de 215 m amarré bâbord à quai au Hub Port ;
- 68) Entrée ou sortie d'un navire de 70 m et de 4,50 m de tirant d'eau pour le ponton Bombard ou à partir de ce ponton ;

Calais

- 69) Entrée d'un caboteur de 95 m avec propulseur d'étrave, sur ballast, pour Loire 15, tribord à quai ;
- 70) Sortie du bassin Carnot d'un navire de 105 m, 16,5 m de large et 6,70 m de tirant d'eau, doté d'une hélice à pas fixe et sans propulseur d'étrave, avec un remorqueur ;
- 71) Entrée d'un roulier de 160 m au poste T4 disposant de deux hélices à pales orientables, deux gouvernails, et de deux propulseurs d'étrave de 750 kW chacun. Exploitation des différentes zones d'évitage en fonction du vent et de l'encombrement du bassin qui seront précisés lors de l'épreuve ;
- 72) Entrée d'un sablier de 100 m de long et 17,2 m de large à la Volga. Tirant d'eau et extrait de courbe de marée seront fournis lors de l'épreuve ;
- 73) Sortie d'un sablier sur ballast de 100 m de long et 17,2 m de large amarré tribord à la Volga.
- 74) Entrée d'une barge remorquée de 65m de long et 17 m de large pour le bassin Carnot ;
- 75) Déhalage d'un car-ferry de 180 m dépourvu de toute propulsion, du poste 8 à QEP, à l'aide de deux remorqueurs ;
- 76) Entrée d'un navire de croisière de 210 m de long et 8 m de tirant d'eau, équipé de deux hélices à pales orientables, deux gouvernails, deux propulseurs d'étrave et un propulseur arrière, pour QEP2 tribord à quai ;
- 77) Sortie d'un navire câblé de 155 m de long calant 7,3 m amarré tribord au quai Paul Devot ;
- 78) Sortie d'un cargo classique de 155 m de long avec deux remorqueurs amarré bâbord au quai sucrier ;
- 79) Entrée d'un cargo de 190 m de long et 12,4 m de tirant d'eau pour QEP2 avec deux remorqueurs ;
- 80) Entrée sans remorqueur d'un navire sucrier de 110 m de long, tribord à quai, doté d'une hélice à pas fixe, sans propulseur d'étrave, par vent faible sans remorqueur ;
- 81) Déhalage d'un caboteur de 70 m de long, hélice à pas fixe et sans propulseur d'étrave, de Loire 11 bâbord à quai vers Cablier Est bâbord à quai ;
- 82) Déhalage du bassin Ravisse au bassin Carnot d'un cargo de 125 m de long, 17,5 m de large et 6,0 m de tirant d'eau, doté d'une hélice à pales orientables et d'un propulseur d'étrave de 500 kW ;
- 83) Sortie d'un cargo classique de 130 m de long, sans propulseur d'étrave, amarré bâbord au QEP ;
- 84) Entrée d'un navire de type voiturier de 110 m de long équipé d'une hélice à pales orientables et d'un propulseur d'étrave de 300 kW au poste T1 par vent fort ;
- 85) Entrée d'un navire de type voiturier de 110 m de long équipé d'une hélice à pales orientables et d'un propulseur d'étrave de 300 kW au poste T4 par vent fort ;
- 86) Entrée d'un navire souteur de 120m de long calant 7 m équipé d'une hélice à pales orientables et d'un propulseur d'étrave de 400 Kw pour le quai Paul Devot babord à couple d'un autre navire ;
- 87) Entrée quai Edmond Pagniez d'un navire de 65 m de long ;
- 88) Poste 5 : Entrée ou sortie d'un ferry de 185 m de long par vent fort ;
- 89) Poste 9 : Entrée ou sortie d'un ferry de 185 m de long par vent fort.

ANNEXE N° 4 : Annexe financière concernant les ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais

Annexe 4.1

Tarifs du pilotage pour le port de Boulogne-sur-Mer à compter du 01/01/2020

TARIFS GENERAUX ET DIVERS

Article 1^{er}

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 généraux

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

Perception de base : 423,99 €
Perception au volume : 38,28 € par tranche de 1 000 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 1 200 mouvements : 4,00% du tarif général
- à partir de 1 201 mouvements : 3,50% du tarif général

b) Les tarifs dégressifs prévue 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 bénéficient de la taxation suivante :

- de 1 à 600 mouvements : 3,00% du tarif général
- de 601 à 1 200 mouvements : 2,67% du tarif général
- de 1 201 à 1 800 mouvements : 2,33% du tarif général
- à partir de 1 801 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 bénéficient de la taxation suivante :

- de 1 à 500 mouvements : 8,00% du tarif général
- de 501 à 1 000 mouvements : 6,00% du tarif général
- de 1 001 à 1 500 mouvements : 4,80% du tarif général
- à partir de 1 501 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 réduits

1) Bénéficient 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) Bénéficient 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 – Dispositions 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 – Indemnités

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 à l'intérieur 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

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

Tarifs du pilotage pour le port de Calais à compter du 01/01/2020

ANNEXE FINANCIÈRE DISPOSITIONS TARIFAIRES ET DIVERS

TITRE I – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er}

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) 325,75 €
- par 1.000 m³ supplémentaires au-delà de 2.200 m³ 35,38 €
- par 1.000 m³ supplémentaires au-delà de 55.000 m³ 17,72 €

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)
5,95 € les 10.000 m³
- . de 850.000 m³ à 1.300.000 m³ (entrées et sorties réunies par mois)
505,75 € + 4,16 € 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)
692,95 € + 2,60 € 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)
2.304,95 € + 1,93 € les 10.000 m³ au-delà de 7.500.000 m³
- . Au-delà de 15.000.000 m³ (entrées et sorties réunies par mois)
3.752,45 € + 1,44 € 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 :

1,35 € les 1.000 m³

c – Navires Catamarans

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

4,78 € les 10.000 m³

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

406,30 € + 3,33 € 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)

556,15 € + 2,16 € les 10.000 m³ au-delà de 1.300.000 m³

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

1.895,35 € + 1,57 € 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 46,80 €.
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, 54,24 € 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 40,41 €.

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 170,27 € 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.