



**NORMANDIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

RECUEIL DES ACTES  
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL  
N°R28-2023-110

PUBLIÉ LE 8 SEPTEMBRE 2023

# Sommaire

## **Direction interrégionale de la Mer Manche Est - Mer du Nord / Secrétariat direction**

R28-2023-09-05-00008 - Arrêté n°151/2023 en date du 05 septembre 2023  
Portant règlement intérieur de service de la station de pilotage de la  
Seine?? (30 pages)

Page 3

R28-2023-09-05-00007 - Arrêté n°152/2023 en date du 05 septembre 2023  
Portant règlement intérieur financier de la station de pilotage de la Seine??  
(17 pages)

Page 34

Direction interrégionale de la Mer Manche Est -  
Mer du Nord

R28-2023-09-05-00008

Arrêté n°151/2023 en date du 05 septembre  
2023 Portant règlement intérieur de service de  
la station de pilotage de la Seine



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
NORMANDIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction interrégionale de la mer  
Manche Est – mer du Nord

Service formation et emploi maritimes

Le Havre, le 5 septembre 2023

**ARRÊTÉ n° 151 / 2023**

**Portant règlement intérieur de service (R.I.S.)  
de la station de pilotage de La Seine**

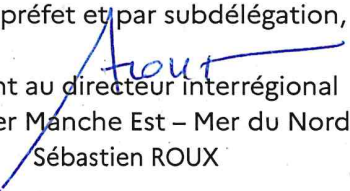
**Le préfet de la région Normandie, préfet de la Seine-Maritime  
Chevalier de la légion d'honneur  
Officier de l'ordre national du mérite**

- 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 en date du 10 juillet 1990 portant fusion des stations de pilotage de la Seine-Rouen-Dieppe et de Caen-Ouistreham ;
- VU** l'arrêté n° 140-2005 modifié du 13 mai 2005 portant règlement local de la station de pilotage de la Seine ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° SGAR/23-032 du 30 janvier 2023 du préfet de la région Normandie donnant délégation de signature en matière d'activités à M. Hervé THOMAS, directeur interrégional de la mer Manche Est – Mer du Nord ;
- VU** l'arrêté n° 016 / 2023 du 31 janvier 2023 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** le procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire du 26 juin 2023 ;

**ARRÊTE :**

- Article 1<sup>er</sup> :** Le règlement intérieur de service de la station de pilotage de La Seine tel qu'il figure en annexe est approuvé.
- Article 2 :** L'arrêté préfectoral n° 74 / 2023 du 18 avril 2023 portant règlement intérieur de service (R.I.S.) de la station de pilotage de La Seine est abrogé.
- Article 3 :** Le président de la station de pilotage de La Seine et les directeurs départementaux des territoires et de la mer de la Seine-Maritime et du Calvados sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la région Normandie.

pour le préfet et par subdélégation,

  
L'adjoint au directeur interrégional  
de la mer Manche Est – Mer du Nord  
Sébastien ROUX

Copies à :

Station de pilotage de La Seine  
Préfecture de région Normandie - SGAR  
DDTM / DML 76  
DDTM / DML 14  
DGITM /DTFFP / SDP / P3  
Dossier SFEM



**PILOTAGE DE LA SEINE**  
ROUEN • CAEN • DIEPPE



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE SERVICE

### INTRODUCTION

Le présent règlement intérieur de service est abrégé RIS. Il est approuvé par l'administration de tutelle de la station et la présente introduction a pour objet de lui conférer une forme homogène avec les autres règlements du service intérieur de la station. Il renvoie parfois au règlement provisoire de service intérieur. Ce dernier fixe l'organisation concrète du service aux navires.

Le RIS traite de l'organisation générale et de la direction du service aux navires, et de l'effectif de la station et de sa répartition. Il comporte 24 pages dont 10 pages de règlement et 14 pages d'annexes.

Le pilote responsable du service intérieur, élu, est chargé de conserver un exemplaire informatique à jour du présent règlement et de la présente page d'introduction. Il est également responsable de la mise à disposition de deux exemplaires papier à jour, un dans les bureaux de Rouen, l'autre dans ceux du Havre.

### TABLE DES MATIERES

- Article 1<sup>er</sup> : Objet du présent règlement.
- Article 2 : Direction du service.
- Article 3 : Régulation des mouvements des navires, tirants d'eau.
- Article 4 : Sections.
- Article 5 : Service à Caen.
- Article 6 : Service à Dieppe.
- Article 7 : Service au Tréport, dans le cadre de l'accord de coopération.
- Article 8 : Service à Saint-Pierre-&-Miquelon, dans le cadre de la convention.

- Article 9 : Activités.
- Article 10 : Effectifs.
- Article 11 : Répartition idéale des effectifs.
- Article 12 : Indicateurs mensuels d'activité.
- Article 13 : Répartition des effectifs.
- Article 14 : Stages.
- Article 15 : Cessation progressive d'activité.
- Article 16 : Départ à la retraite
- Article 17 : Congé sans solde
- Article 18 : Reprise du travail après une absence longue

- Annexe 1 : Stages pour la zone Seine bi-site 3 ans.
- Annexe 1bis : Stages pour la zone Seine bi-site 5 ans.
- Annexe 2 : Stages pour la zone Caen Ouistreham.
- Annexe 3 : Stages pour la zone Dieppe.
- Annexe 4 : Modèle de convention de cessation progressive d'activité.
- Annexe 5 : Exemple de calculs des indicateurs mensuels d'activité.
- Annexe 6 : Exemple de calcul de la répartition d'effectif.
- Annexe 7 : Modèle de convention de Congé Sans Solde.

## Article 1<sup>er</sup> – Objet du présent règlement

Le règlement intérieur de service (RIS) traite de la direction et de l'organisation de la station.

## Article 2 – Direction du service

Conformément à l'article 13 du règlement local, la direction et le fonctionnement du service sont assurés par le président du syndicat des pilotes. Son autorité s'exerce sur l'ensemble de la station. Il assure la liaison avec l'autorité de tutelle et prend toutes les mesures utiles dans l'intérêt du service.

## Article 3 – Régulation des mouvements des navires, tirants d'eau

Dans la zone de la Seine, nonobstant les dispositions du Code des Ports Maritimes (CPM) attribuant compétence de police aux autorités portuaires, la régulation des mouvements des navires est assurée conjointement par un pilote de la section amont et par un pilote de la section aval, désignés dans les conditions fixées par l'article 14 du règlement local. Le pilote de la section aval est en outre chargé de faire procéder aux sondages nécessaires dans l'estuaire et dans le fleuve et de régler les tirants d'eau praticables de la mer à Rouen et de Rouen à la mer.

## Article 4 – Sections

Les pilotes de la station sont répartis en deux sections, dénommées « section amont » et « section aval ». Ils exercent leur activité dans les limites fixées par l'article 3 du règlement local. Après formation, telle que définie à l'article 13 du présent règlement, ils sont habilités à intervenir dans les deux sections quelle que soit leur section d'affectation.

## Article 5 – Service à Caen Ouistreham

Le service sur le site de Caen Ouistreham est organisé sur la base d'une permanence en station effectuée par un pilote. Lorsque l'activité ne peut être assurée dans son intégralité par le pilote en station, un ou des pilotes sont rappelés sur le site de la station de Caen Ouistreham. En l'absence de trafic, le pilote permanent sur le site réintègre la liste Seine aval.

## Article 6 – Service à Dieppe

Le service sur le site de Dieppe est organisé à partir de Rouen en fonction de l'activité à Dieppe. Le pilote major décide du nombre de pilotes nécessaires au service du pilotage à Dieppe, en fonction du nombre de navires à servir, des impératifs commerciaux ou météorologiques et des impératifs de liste Seine amont. Il s'appuie pour cela sur les dispositions du RPSI.

## Article 7 – Service au Tréport, dans le cadre de l'accord de coopération

Le service sur le site du Tréport est organisé à partir de Rouen en fonction de l'activité au Tréport. Le pilote major décide de l'intervention des pilotes commissionnés au Tréport en fonction des prévisions des mouvements sur la zone du Tréport et des impératifs des listes Seine.

## Article 8 – Service à Saint-Pierre-&-Miquelon, dans le cadre de la convention

Une convention signée entre la station de Saint-Pierre-&-Miquelon et celle de la Seine permet sous certaines conditions que des pilotes de la Seine occupent de façon temporaire le poste de pilote de Saint-Pierre-&-Miquelon.

La durée de la convention comme les durées des détachements sont validées par l'assemblée générale.

Au cours de sa présence à Saint-Pierre-&-Miquelon, le service du pilote détaché est organisé suivant les règlements de la station de Saint-Pierre-&-Miquelon. Le service à Rouen, à Caen, à Dieppe et au Tréport est assuré par le reste de l'effectif de la station de la Seine.

La rémunération des pilotes détachés est fixée par le règlement intérieur financier (RIF) de la station, et le règlement provisoire des congés et repos (RPCR) fixe les conditions de repos et de congés liés aux détachements.

## Article 9 – Activités

On distingue d'une part l'activité en « opérations de pilotage », qui est représentée par le nombre d'opérations effectuées dans chaque zone de pilotage conformément aux dispositions suivantes :

- toutes les opérations de la zone Seine sont prises en compte sans pondération et attribuées à la section concernée, définie par l'article 3 du règlement local ;
- les opérations effectuées dans la zone de Caen Ouistreham par les pilotes en station sont affectées du coefficient 0,7 et attribuées à la section aval ;



- les opérations effectuées dans la zone de Caen Ouistreham par les pilotes déplacés sont comptées pour une opération par pilote déplacé, quel que soit le nombre de navires servis au cours de ce déplacement, et attribuées à la section aval ;
- les opérations effectuées dans la zone de Dieppe sont comptées pour une opération par pilote déplacé, quel que soit le nombre de navires servis au cours de ce déplacement et attribuées à la section amont.
- les opérations effectuées dans la zone du Tréport sont comptées pour une opération par pilote déplacé, quel que soit le nombre de navires servis au cours de ce déplacement et attribuées à la section amont ;
- les opérations effectuées au titre de la formation, ne sont comptabilisées ;
- les opérations effectuées entre la mer et le quai de Yainville ou entre Rouen et Radicatel, sans relève à Caudebec, sont prises en compte comme une seule opération de la zone Seine et attribuées aux sections concernées ;

et d'autre part l'activité en heure correspondant à la durée totale des opérations de pilotage sur la période considérée.

Le nombre maximum de jours de service effectués dans une année par un pilote ne peut normalement pas excéder 210 jours.

## Article 10 – Effectifs

### 10.1. Effectif global

Il correspond à l'ensemble des pilotes commissionnés, ramené à un équivalent pilote à plein temps pour les pilotes travaillant en cessation progressive d'activité.

### 10.2. Effectif théorique

Il correspond à l'effectif global diminué, prorata temporis, des pilotes permanents élus.

### 10.3. Effectif pilotant

Il correspond à la disponibilité réelle de l'effectif théorique de chaque section sur la liste de service aux navires. Sur la période considérée, les jours de liste et de renfort validés et le rythme de travail adopté permettent de déterminer cet effectif.

Le quotient de l'écart entre l'effectif théorique et l'effectif pilotant par l'effectif théorique est appelé « coefficient d'indisponibilité au service aux navires ».

### 10.4. Effectif théorique corrigé

Il représente la projection dans l'avenir de l'effectif. Il correspond à l'effectif théorique, corrigé du coefficient d'indisponibilité au service aux navires, et de l'écart entre les répartitions réelle et idéale des effectifs.

## Article 11 – Répartition idéale des effectifs

Elle correspond à la moyenne non pondérée des effectifs assurant :

- un travail exprimé en termes d'opération de pilotage ;
- un travail exprimé en termes de temps de ces dites opérations.

## Article 12 – Indicateurs mensuels d'activité

Le 20 de chaque mois, les secrétaires du syndicat extraient des données informatisées :

- les activités conformément à l'article 8 ;
- les effectifs conformément à l'article 9.

Ils déterminent, comme figurant dans l'annexe 5 :

- les différences entre les effectifs ;
- les différences de charge de travail entre les sections ;
- l'écart entre les répartitions réelle et idéale des effectifs conformément à l'article 10.

Ils publient les indicateurs ci-dessus, accompagnés des principaux éléments du calcul.

## Article 13 – Répartition des effectifs

### 13.1. Eléments pris en compte

Pour calculer l'effectif théorique corrigé, on utilise le coefficient d'indisponibilité au service aux navires moyen et la moyenne des écarts mensuels entre les répartitions réelle et idéale des effectifs, ces deux pondérations étant calculées sur les douze mois précédant la date de calcul de la répartition.

Une éventuelle modification du trafic, ainsi que des indisponibilités temporaires, prévisibles ou connues, peuvent également être prises en compte.

Enfin, la variation du crédit en repos global des sections sur les douze mois précédant le calcul est ramenée à son équivalent pilote à temps plein et figure à côté des éléments de la répartition, en tant qu'aide à la décision.

### 13.2. Périodicité de la répartition

Annuellement, au cours du mois de janvier, ainsi qu'à la date de mise en service de nouveaux pilotes, l'effectif de la station est réparti entre les deux sections, comme figurant dans l'annexe 6.

### 13.3 Affectation des pilotes

Les pilotes désirant être transférés doivent présenter une demande écrite au président du syndicat au moins deux mois avant une échéance de répartition d'effectif. Ce transfert définitif n'est réalisé que si le résultat des calculs le permet. Les demandes sont traitées dans l'ordre d'ancienneté dans la section d'affectation du demandeur. Une répartition d'effectif est effectuée au jour de la nomination de pilotes nouvellement recrutés. Elle détermine leur affectation selon leur préférence, le rang de classement au concours étant déterminant en cas de litige.

Un pilote peut être transféré temporairement ou définitivement pour des raisons médicales graves. À chaque répartition d'effectif, s'il se trouve dans chaque section un pilote volontaire pour une permutation, un double transfert peut être réalisé.

Tout résultat de la répartition d'effectif annuelle indiquant un différentiel supérieur à un pilote donne lieu à un transfert d'équilibrage. Néanmoins, ce transfert peut être évité si une modification du planning de travail des pilotes habilités à travailler dans les deux sites Seine, ramène ce différentiel à une valeur proche de zéro.

## Article 14 – Stages

### 14.1 Règles générales

Il faut comprendre par « stage », les dimensions maximales des navires qu'un pilote est autorisé à piloter et la période pendant laquelle cette limitation est valide.

À la fin des périodes prévues pour la mise en service effective des pilotes, ceux-ci présentent la liste des opérations effectuées en double au président du syndicat, chef du pilotage, qui, après avoir recueilli l'avis des pilotes formateurs, décide de la mise en service ou fixe les conditions d'un stage supplémentaire. L'ordre et la progression des stages font l'objet de procédures spécifiques dans la norme qualité appliquée par la station.

Toute demande d'ajournement de stage émise par un pilote, devra être motivée et est assujettie à l'accord du président du syndicat, chef du pilotage.

Pour des raisons d'ordre nautique ou disciplinaire, le chef du pilotage peut retirer temporairement l'autorisation de piloter toutes ou certaines catégories de navires à un pilote. Dans ces circonstances, le chef du pilotage peut exiger du pilote concerné qu'il intègre un nouveau cycle de formation planifié par les pilote-majors.

### 14.2 Zone Seine

#### 14.2.1 Stages avant mise en service

Après leur nomination et avant leur mise en service, les pilotes doivent effectuer, sous le contrôle et la responsabilité d'un pilote en activité, 25 opérations dans la section où ils sont affectés dont au moins la moitié de nuit. Les pilotes major sont chargés du suivi des stages et désignent aux stagiaires les opérations qu'ils effectuent. Dans ces opérations doivent être inclus :

- dans la section aval, 1 opération à Honfleur, 2 opérations à destination et 2 opérations en provenance de Port-Jérôme, 2 opérations à destination et 2 opérations en provenance du Trait, ou à défaut entre Caudebec et Rouen ;
- dans la section amont, 5 mouvements de port et 2 opérations entre Rouen et Radicatel, ou à défaut entre Caudebec et la rade.

En plus de ces 25 tours, les pilotes doivent effectuer avant leur mise en service 2 opérations à bord de remorqueurs de types différents, dans la section où ils sont affectés.

#### 14.2.2 Stages après transfert

Après transfert d'une section dans l'autre, les pilotes qui n'ont pas déjà été formés dans leur nouvelle section doivent effectuer, sous le contrôle et la responsabilité d'un pilote en activité dans leur nouvelle section, 20 opérations dont au moins la moitié de nuit. Ils peuvent alors piloter des navires dont la longueur et le tirant d'eau sont fixés par le Président du Syndicat en tenant compte de leur ancienneté.

#### 14.2.3 Stages après mise en service

Après avoir effectué les 25 opérations de formation prévues à l'article 13.2.1, les pilotes nouvellement recrutés sont mis en service dans leur section d'affectation pour une période de cinq mois consécutifs.

À l'issue de cette période, ils effectuent 25 opérations de formation dans l'autre section tel que prévu à l'article 13.2.1, puis ils exercent leur activité dans cette autre section pendant cinq mois.

Après ces 2 périodes de formation/activité, ces pilotes continuent leur travail selon le régime « bi-sites » pendant les 2 années suivantes au cours desquelles ils passent deux tiers du temps dans leur site principal d'affectation et un tiers du temps dans l'autre site. Ils montent en stage conformément à l'annexe 1.

Une fois cette période de formation initiale achevée, ces pilotes doivent déterminer annuellement leur rythme de travail bi-site conformément à l'article 5 du RPBi.

S'ils poursuivent sur un rythme deux tiers / un tiers, ils continuent à monter en stage dans les deux sites conformément à l'annexe 1-bis.

S'ils optent pour une moindre pratique du bi-site, ils continuent à monter en stage dans leur site principal conformément à la colonne « SITE PRINCIPAL » de l'annexe 1-bis. Leur stage dans le site secondaire est amené à évoluer chaque année en fonction de leur pratique conformément à l'article 6 et à l'annexe 2 du RPBi.

Le suivi des stages est formalisé par les fiches d'habilitation Réf ER-05-60, ER-05-61 et ER-05-64.

#### 14.2.4 Dérogations

Environ cinq ans après leur mise en service, les pilotes sont aptes à piloter tous les navires admissibles dans les eaux du port de Rouen, dans leur section d'affectation.

Par délégation du président du syndicat, le pilote major peut, selon les nécessités du service, donner une dérogation de longueur et de tirant d'eau à un pilote stagiaire avec l'accord de celui-ci.

En cas de carence de pilote reconnu apte à la conduite d'un navire d'une catégorie donnée, la conduite de ce navire peut être entreprise par un stagiaire, avec l'accord de celui-ci.

Le tirant d'eau d'un navire est celui qui est déclaré par le capitaine, en rade pour la montée, au départ du port pour la descente.

Pour le port intérieur de Honfleur, les pilotes des trois premiers stages ne sont autorisés à piloter que les navires dont les caractéristiques ne sont pas supérieures à :

80,00m pour la longueur

12,60m pour la largeur

Donnée HFL moins 0,30m pour le tirant d'eau.

### 14.3 Zone Caen Ouistreham

#### 14.3.1 Stages avant mise en service

Pour être reconnus aptes au pilotage dans la zone de Caen Ouistreham, les pilotes doivent effectuer sous le contrôle et la responsabilité d'un pilote en activité sur le site de Caen Ouistreham, transbordeurs exclus, au minimum 30 opérations dont au moins 12 de nuit.

#### 14.3.2 Stages après mise en service

Après leur mise en service, les pilotes déplacés sur le site de Caen Ouistreham peuvent piloter des navires, dans les conditions définies en annexe 2 au présent règlement, sous la référence : « Stages Caen Ouistreham ».

Par délégation du président du syndicat, le pilote major peut, selon les nécessités du service, donner une dérogation de longueur et de tirant d'eau à un pilote stagiaire avec l'accord de celui-ci.

### 14.4 Zone Dieppe

Par délégation du président du syndicat, le pilote major peut selon les nécessités du service, donner une dérogation de longueur à un pilote stagiaire avec l'accord de celui-ci.

#### 14.4.1 Formation initiale d'un pilote

Elle comprend un minimum de 15 opérations de pilotage, dont au moins 5 de nuit. Ces tours « en double », dont la pratique est décrite dans l'annexe 4 du RPSI, s'inscrivent dans un délai de six mois.

Préconisations :

- le pilote en formation sur le site de Dieppe doit posséder une expérience de deux ans sur un des sites de la station.
- il est recommandé de borner la fin de la période de formation au début du printemps, de manière à bénéficier de conditions climatiques favorables à l'occasion des premières opérations de pilotage.

#### 14.4.2 Stages après mise en service.

Après leur mise en service, les pilotes déplacés sur le site de Dieppe sont habilités à piloter des navires, dans les conditions définies en annexe 3 du présent règlement, conformément à la procédure Rf ER-05-063 de la norme qualité.

#### 14.5 Zone du Tréport

Pour être reconnus aptes au pilotage dans les conditions prévues au règlement local de la station de pilotage du Tréport, les pilotes de Seine ayant passé avec succès l'examen de contrôle des connaissances de la zone, doivent effectuer sous le contrôle et la responsabilité d'un pilote commissionné au Tréport, au moins 10 entrées et 5 sorties au Tréport.

#### 14.6 Formation continue des pilotes de la station

Chaque pilote doit annuellement effectuer au moins une opération dans la section différente de celle où il est affecté sous le contrôle et la responsabilité d'un pilote en activité.

Dans le cadre de la politique qualité de la station, chaque pilote doit annuellement effectuer au moins une opération en double dans sa propre section.

### Article 15 – Cessation progressive d'activité (CPA)

La CPA est un régime d'activité allégé au deux-tiers de temps d'un exercice à temps plein. Son adhésion est soumise aux conditions suivantes :

- dans son intégralité, la permanence du pilote sous le régime de la CPA est limitée à 36 mois. Au-delà, la reconduction est soumise à l'approbation de la majorité des pilotes actifs par voie référendaire ;
- les bénéficiaires de la CPA sont des pilotes actifs ayant au moins 57 ans et 24 ans d'ancienneté, révolus à la date de début de la période de CPA et titulaires du stage « toute taille, tout tirant d'eau ».

L'adhésion au régime de la CPA est formalisée par la signature d'une convention établie entre le requérant et le syndicat. Cet acte sous seing privé oblige les deux parties pour une durée n'excédant pas huit mois, reconductible sous conditions. Les termes de la convention entrent en vigueur nécessairement le premier jour d'un mois et un exemplaire du protocole d'adhésion est présenté à l'annexe 4 du présent règlement.

Le postulant à une première demande de signature d'une convention de CPA doit formuler sa requête par écrit au président du syndicat huit mois au moins avant l'entrée en vigueur de l'accord.

La procédure de renouvellement d'une convention de CPA est identique à la première si ce n'est que le délai imparti à la demande écrite est réduit à trois mois.

Si la première demande ou le renouvellement d'une convention de CPA est formulée par un pilote âgé de plus de 63 ans, réunissant plus de 24 ans d'ancienneté à la date d'application du nouveau régime d'activité, alors la signature de l'accord est soumise à l'approbation de la majorité des pilotes actifs par voie référendaire.

À l'égard du syndicat des pilotes de la Seine et de ses statuts, comme à l'égard de la collectivité des pilotes de la Seine et de son règlement, le pilote en CPA conserve les mêmes droits et devoirs qu'un pilote actif à temps plein.

Les cotisations ENIM d'un pilote en CPA sont proportionnelles à son temps de travail.

L'activité d'un pilote sous le régime de la CPA remplace irrévocablement son activité à temps plein.

La mise à la retraite du pilote en est l'inéluctable prolongement.

## Article 16 – Démission, départ à la retraite

Les démissions et les départs à la retraite sont des radiations des cadres de la station, prononcées par l'autorité de tutelle. Le préavis à cette radiation est l'intervalle entre la demande officiellement formulée auprès du président du syndicat et la date de radiation souhaitée. Toute demande doit faire l'objet d'une discussion entre le demandeur et le président du syndicat.

Lorsque la radiation résulte d'une mesure disciplinaire prévue par le code des transports, elle ne requiert pas de délai de préavis.

Lorsqu'elle procède d'un souhait du pilote, celui-ci est tenu d'en informer le président du syndicat avec un préavis idéal d'au moins 8 mois, et de programmer son départ le premier jour d'un mois.

Toutefois, la discussion entre l'intéressé et le président du syndicat peut permettre de réduire ce préavis, qui ne peut être inférieur au délai technique nécessaire à l'autorité de tutelle pour prononcer la radiation. De même, la date de départ peut exceptionnellement ne pas être le premier d'un mois.

Sous le régime de la CPA, ce délai ne s'applique pas, l'intéressé devant indiquer son intention de renouveler les termes de sa convention 3 mois au moins avant son échéance.

Afin d'essayer de mieux cerner les prévisions de départs en retraite, un sondage est réalisé annuellement auprès des pilotes ayant atteint 50 ans.

## Article 17 – Congé sans solde

Tout pilote actif ayant au moins dix ans d'ancienneté dans la station et moins de soixante et un ans révolus à la date de début du congé sans solde, peut demander au Président du Syndicat des Pilotes un congé sans solde pour une durée d'un nombre entier de mois compris entre 1 et 12. Le congé sans solde est accordé après avis favorable du syndicat et de l'autorité de tutelle du pilotage. Toutefois, quelle que soit sa durée, il ne peut être accordé qu'une seule période de congé sans solde au cours de la carrière du pilote.

Si le pilote ne réintègre pas la station à l'issue de son congé sans solde, il est considéré comme démissionnaire.

Dans tous les cas, la reprise d'activité est subordonnée à l'autorisation de l'autorité de la tutelle du pilotage et à la présentation d'un certificat médical d'aptitude à la fonction de Pilote (« apte pilote ») en cours de validité.

Une période de congé sans solde n'est pas prise en compte dans le calcul des services validés ouvrant droit à pension de Pilotage.

La demande de congé sans solde doit être formulée par écrit au président du pilotage au plus tard 6 mois avant le début de la période demandée. Elle doit préciser le début (1<sup>er</sup> du mois) et la fin (dernier jour du mois à 23h59) de la période de congé sans solde.

L'avis du syndicat est rendu après consultation des membres du syndicat par référendum à la majorité syndicale des deux tiers.

S'il en fait la demande auprès du président du pilotage, le pilote en congé sans solde peut réintégrer le service actif avant la fin prévue de son congé. Pour ce faire, les membres du syndicat seront consultés par référendum à la majorité des deux tiers.

## Article 18 – Reprise du travail après une absence longue

### 18.1 Définition

Une absence longue est une période d'au moins 45 jours consécutifs hors de la station, quelle qu'en soit la raison.

### 18.2 Reprise de la liste après une absence longue

Afin de permettre au pilote ayant été absent de reprendre la liste dans les meilleures conditions possibles, il est prévu ce qui suit :

#### 18.2.1 Cas du pilote tout tirant d'eau au début de son absence

- a) Absence de moins de 2 mois : le pilote reprend la liste après un tour en double
- b) Absence de plus de 2 mois et de moins de 6 mois : le pilote reprend la liste au stage 2a après deux tours en double et remonte tout tirant d'eau selon un programme à définir au cas par cas avec le pilote major.
- c) Absence de plus de 6 mois : le pilote reprend la liste au stage 1d après deux tours en double et remonte tout tirant d'eau selon un programme à définir au cas par cas avec le pilote major.

#### 18.2.2 Cas du pilote stagiaire au début de son absence

La montée en stage du pilote est interrompue pendant son absence.

- a) Absence de moins de 2 mois : le pilote reprend la liste au stage 1a après un tour en double et remonte au stage qu'il avait atteint avant son absence selon un programme à définir au cas par cas avec le pilote major.
- b) Absence plus de 2 mois : le pilote reprend la liste au stage 1a après deux tours en double et remonte au stage qu'il avait atteint avant son absence selon un programme à définir au cas par cas avec le pilote major.

Le programme de remontée en stage, défini avec le pilote major, est formalisé sur la fiche d'habilitation Réf. ER-05-065.

### 18.3 Stages des permanents

#### 18.3.1 Président et pilote d'armement :

S'ils sont amenés à piloter au cours de leur mandat, le président et le pilote d'armement font un jour limité au stage 1d et remontent ensuite en stage selon un programme à définir au cas par cas avec le pilote major.

À l'issue de leur mandat, ils remontent en stage selon un programme à définir au cas par cas avec le pilote major.

Ces évolutions de stages sont formalisées sur la fiche d'habilitation Réf. ER-05-065.



## ANNEXE 1 AU RIS DE LA STATION DE PILOTAGE DE LA SEINE STAGES POUR LA ZONE SEINE – BI-SITES 3 ANS

Années	Site principal (2/3 temps)			Site secondaire (1/3 temps)					
	Stages	L/Te	Durées	Stages	L/Te	Durées			
1 <sup>(1)</sup>	1a	100/5,5	1 mois	1a	100/5,5	1mois			
				1b	110/5,5	1mois			
	1c	110/6,0	2 mois	1d	125/6,0	3 mois			
							1d	125/6,0	2 mois
2 <sup>(2)</sup>	2a	155/7,0	5 mois						2a
							1 mois	6 mois	
3 <sup>(3)</sup>	3a	180/8,0	6 mois	2b	155/8,0	6 mois			
	3b	185/9,0	6 mois	3a	180/8,0	6 mois			
4 <sup>(4)</sup>	4a	200/TE <sub>max</sub> -2	6 mois						
	4b	200/TE <sub>max</sub> -1	6 mois						
5 <sup>(5)</sup>	5a	230/TE <sub>max</sub> -1	6 mois						
	5b	230/TE <sub>max</sub>	6 mois						

(1) : Prise de flot autorisée dans le port sur tous les navires en cap aval, et pour les navires jusqu'à 180 m cap amont.

(2) : Un tour en double est à effectuer avant d'accéder au stage 2a Prise de flot autorisée dans le port sur tous les navires.

(3) : 2 tours en double à l'aval pour accéder au stage 3a (1 montant et 1 descendant sur lest de Port-Jérôme).

(4) : Un tour de ligne en double avant d'accéder au stage 4a. À l'aval, 2 tours en double pour accéder au stage 4b (1 montant et 1 descendant de Port-Jérôme, de TE supérieur à 10 m).

(5) : 1 tour de ligne en double pour accéder au stage 5b.

Nota : L est la longueur hors tout du navire et TE son tirant d'eau maximal déclaré.  
Temax est le tirant d'eau maximum à la descente directe théorique.

## ANNEXE 1BIS AU RIS DE LA STATION DE PILOTAGE DE LA SEINE STAGES POUR LA ZONE SEINE – BI-SITES 5 ANS

Années	Stages	L/Te	Durées	Stages	L/Te	Durées
1 <sup>(1)</sup>	1a	100/5,5	1 mois	1a	100/5,5	1mois
				1b	110/5,5	1mois
	1c	110/6,0	2 mois	1d	125/6,0	3 mois
1 mois	2 mois					
2 <sup>(2)</sup>	2a	155/7,0	5 mois			
	2b	155/8,0	6 mois			
	3 <sup>(3)</sup>	3a	180/8,0	6 mois	2b	155/8,0
3b		185/9,0	6 mois	3a	180/8,0	6 mois
4 <sup>(4)</sup>	4a	200/TEmax-2	6 mois			3a
	4b	200/TEmax-1	6 mois	3b	185/9,0	8 mois
5 <sup>(5)</sup>	5a	230/TEmax-1	6 mois	4a	200/TEmax-2	12 mois
	5b	230/TEmax	6 mois			

Nota : À partir de la 4ème année dans le site secondaire, le pilote est libre de déterminer son rythme de travail bi-site. S'il opte pour le rythme deux tiers / un tiers, il monte en stage conformément aux dispositions du présent tableau. S'il opte pour une moindre pratique, il se conforme aux dispositions de l'article 6 et de l'annexe 2 du RPBi

(1) à (5) : mêmes remarques qu'en annexe 1.

## ANNEXE 2 AU RIS DE LA STATION DE PILOTAGE DE LA SEINE STAGES POUR LA ZONE CAEN OUISTREHAM

Stage	Dim. Max.	Critères pour accéder au stage suivant	Observations
1	L : 100 l : 17 TE : 6,5	Pour accéder à ce stage, il faut avoir effectué 25 tours en doublure quelles que soient la dimension des navires dont au moins 10 de nuit.	Le pilote stagiaire doit dans la mesure du possible varier ses tours afin de connaître au mieux toute la zone portuaire qui s'étend du terminal ferry au bassin Saint-Pierre. Dans le cas où le pilote stagiaire sert un navire dans une zone qu'il n'a jamais pratiquée (exemples : petit sas, bassin de Calix, nouveau bassin ou bassin Saint-Pierre), il peut alors se faire accompagner par un pilote plus expérimenté. Les navires transbordeurs sont exclus de ce stage.
2	L : 125 L : 19 TE : 7,5	Avoir servi au moins 25 navires du stage 1 (en solo ou en double) dont 5 d'une largeur supérieure à 15 m, Et avoir effectué en doublure au moins 5 navires de stages supérieurs (2, 3, 4 ou 5).	Les pilotes tout tirant d'eau en seine rentrent directement au stage 2 après avoir effectué les 25 tours en doublure du stage 1. Le pilote stagiaire doit dans la mesure du possible varier ses tours afin de connaître au mieux toute la zone portuaire qui s'étend du terminal ferry au bassin Saint-Pierre. Dans le cas où le pilote stagiaire sert un navire dans une zone qu'il n'a jamais pratiquée (exemples : petit sas, bassin de Calix, nouveau bassin ou bassin Saint-Pierre), il peut alors se faire accompagner par un pilote plus expérimenté. Les 5 tours en double de stages supérieurs doivent être effectués après la date de validation du stage 1. Les navires transbordeurs sont exclus de ce stage.
3	L : 145 L : 22 TE : 8,0	Avoir servi au moins 25 navires du stage 2 (en solo ou en double) dont 5 d'une largeur supérieure à 17 m, Et avoir effectué en doublure au moins 5 navires de stages supérieurs (3, 4 ou 5).	Le pilote stagiaire doit dans la mesure du possible varier ses tours afin de connaître au mieux toute la zone portuaire qui s'étend du terminal ferry au bassin Saint-Pierre. Dans le cas où le pilote stagiaire sert un navire dans une zone qu'il n'a jamais pratiquée (exemples : petit sas, bassin de Calix, nouveau bassin ou bassin Saint-Pierre), il peut alors se faire accompagner par un pilote plus expérimenté. Les 5 tours en double de stages supérieurs doivent être effectués après la date de validation du stage 2. Les navires transbordeurs sont exclus de ce stage.
4	L : 170 L : 24 TE : 8,5 et Sorties du sas vers la mer quelle que soit la dimension des navires.	Avoir servi au moins 25 navires du stage 3 (en solo ou en double), Et avoir effectué en doublure au moins 5 navires de stages supérieurs (4 ou 5).	Le pilote stagiaire doit dans la mesure du possible varier ses tours afin de connaître au mieux toute la zone portuaire qui s'étend du terminal ferry au bassin Saint-Pierre. Dans le cas où le pilote stagiaire sert un navire dans une zone qu'il n'a jamais pratiquée (exemples : petit sas, bassin de Calix, nouveau bassin ou bassin Saint-Pierre), il peut alors se faire accompagner par un pilote plus expérimenté. Les 5 tours en double de stages supérieurs doivent être effectués après la date de validation du stage 3. Les navires transbordeurs sont exclus de ce stage.
5	Tous navires	Avoir servi au moins 25 navires du stage 4 (en solo ou en double), et avoir effectué en doublure au moins 5 navires d'une largeur supérieure à 24 m. <u>Pour les transbordeurs :</u> Avoir effectué en doublure 8 évitages dont 4 de jours et 4 de nuit, et au moins 3 évitages sur bâbord et 3 sur tribord.	Le pilote stagiaire doit dans la mesure du possible varier ses tours afin de connaître au mieux toute la zone portuaire qui s'étend du terminal ferry au bassin Saint-Pierre. Dans le cas où le pilote stagiaire sert un navire dans une zone qu'il n'a jamais pratiquée (exemples : petit sas, bassin de Calix, nouveau bassin ou bassin Saint-Pierre), il peut alors se faire accompagner par un pilote plus expérimenté.  Les 5 tours en double doivent être effectués après la date de validation du stage 4.

L est la longueur hors tout du navire, l sa plus grande largeur et TE son tirant d'eau maximal déclaré, en mètres.

Pour chaque critère, le nombre de navires est totalisé depuis la fin de la formation initiale.

## ANNEXE 3 AU RIS DE LA STATION DE PILOTAGE DE LA SEINE STAGES POUR LA ZONE DIEPPE

Stage	Dimensions maximales	Progression dans les stages	Observations
I	L < 105	<p>Habilitation à piloter au stage II</p> <p><u>Conditions à réunir</u></p> <p>Avoir piloté en autonomie au stage I :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Pendant douze mois,</li> <li><input type="checkbox"/> Au moins 15 navires.</li> </ul> <p>Avoir effectué en doublure à un stage supérieur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Au moins 2 opérations de pilotage dont une comporte un évitage.</li> </ul>	<p>La période requise de douze mois permet une acquisition d'expérience en toutes saisons, chacune d'elles étant différente au regard des conditions météorologiques rencontrées.</p> <p>Relevé sur une période de douze mois, le nombre minimum d'opérations de pilotage requis correspond au taux de fréquentation historiquement le plus faible.</p>
II	L < 130	<p>Habilitation à piloter toutes les tailles de navires</p> <p><u>Conditions à réunir</u></p> <p>Avoir piloté en autonomie au stage II :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Pendant douze mois</li> <li><input type="checkbox"/> Au moins 2 navires de l &gt;105m</li> </ul> <p>Avoir effectué en doublure</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 2 opérations de pilotage sur un navire d'une longueur &gt; 130 m. dont une avec évitage.</li> </ul>	<p>Idem observations du stage I</p>

L est la longueur hors tout du navire.

# ANNEXE 4 AU RIS DE LA STATION DE PILOTAGE DE LA SEINE MODÈLE DE CONVENTION DE CESSATION PROGRESSIVE D'ACTIVITÉ

## CONVENTION DE CPA.

Entre :

le syndicat des pilotes de la Seine, représenté par son président, Monsieur X, ci -après dénommé « le syndicat » ;

et :

Monsieur Y, membre du syndicat des pilotes de la Seine, ci-après dénommé « le pilote en CPA ».

Vu :

- le règlement intérieur financier de la station de pilotage de la Seine (RIF) ;
- le règlement intérieur de service de la station de pilotage de la Seine (RIS) ;
- le règlement de la collectivité des pilotes de la station de pilotage de la Seine ;
- les statuts de la caisse de répartition, d'assistance et de pensions des pilotes de la Seine (CRAPPS) ;
- le règlement de la CRAPPS ;

il a été convenu ce qui suit :

### Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions particulières qui s'appliquent dans le cadre d'une CPA.

Il est rappelé que conformément au RIS de la station de pilotage de la Seine, la CPA est un régime d'activité allégé aux deux tiers de temps d'un exercice à temps plein. Son adhésion est soumise aux conditions suivantes :

- l'intégralité de la permanence du pilote sous le régime de la CPA n'excède pas 36 mois. Au-delà, sa reconduction est soumise à l'approbation des pilotes actifs par voie référendaire, à la majorité des suffrages exprimés ;
- seul un pilote ayant atteint l'âge de 57 ans et 24 ans d'ancienneté, révolus à la date de début de la période de CPA peut demander à bénéficier du régime d'activité encadré par la présente convention ;
- le pilote en CPA est titulaire du stage « toute taille, tout tirant d'eau ».
- si le pilote en CPA (première demande ou renouvellement) a atteint l'âge de 63 ans à la date d'application du nouveau régime d'activité, alors la signature du présent accord est soumise à l'approbation de l'ensemble des pilotes actifs, par un référendum, à la majorité des suffrages exprimés.

Il est également rappelé que le pilote en CPA demeure membre de la collectivité des pilotes de la station de la Seine. À ce titre, il s'engage à prendre une part active au bon fonctionnement de son administration.

### Durée de la convention - Radiation des cadres.

La présente convention, n'excédant pas huit mois, prend effet le ... et prend fin le ... à 23h59.

Les termes de cette convention sont renouvelables, sous conditions et sur demande écrite de l'intéressé au président du syndicat 3 mois au moins avant la fin de leur validité.

Dans le cas où, arrivée à son terme, la présente convention n'est pas renouvelée et seulement après en avoir dûment informé le pilote en CPA, le syndicat demande à l'autorité de tutelle la radiation des cadres de la station de ce dernier. Le cas échéant, la radiation prend effet le 1er jour du mois suivant la fin de validité de la présente convention, soit le ... à 00h00.

### Conditions de renouvellement de la convention.

Le syndicat est tenu de renouveler, sans prérequis, la présente convention si les conditions suivantes sont réunies :

- la demande de renouvellement est écrite à l'adresse du président du syndicat dans le délai imparti;
- la période couvrant la nouvelle convention n'excède pas 8 mois ;
- dans son intégralité, la permanence du pilote sous le régime de la CPA n'excède pas 36 mois ;
- le pilote en CPA demeure titulaire du stage « toute taille, tout tirant d'eau ».
- à la date d'application de la nouvelle convention, le pilote en CPA est âgé de moins de 63 ans.

Il est rappelé que conformément à l'article 14 du présent règlement, le renouvellement d'une convention formulée par un pilote de plus de 63 ans, réunissant plus de 24 ans d'ancienneté à la date de mise en application de la CPA, est soumise à l'approbation de l'ensemble des pilotes actifs, par un référendum à la majorité des suffrages exprimés.

### Rythme de travail en CPA

Le pilote en CPA est tenu de se conformer en principe au rythme de travail suivant :

- en période de congés scolaires, il est soumis au même rythme de travail qu'un pilote actif à temps plein ;
- en dehors de ces périodes, il assure un nombre de jours de liste et de jours de renfort de telle manière que sur la totalité de la période de validité de cette convention, la somme des jours de liste et de jours de renfort soit égale au 2/3 de la somme des jours de liste et de jours de renfort d'un pilote actif à temps plein. Un planning établi par le délégué aux congés, en accord avec le syndicat et le pilote en CPA lui est remis lors de la signature de la présente convention ;
- sans que la somme des jours de liste et de renfort puisse excéder 2/3 de la somme des jours de liste et de renfort d'un pilote actif à temps plein, le planning du pilote en CPA peut déroger aux règles ci-dessus pour des nécessités de service (équilibre des listes de travail par exemple).

### Activité bi-site

Le pilote en CPA conserve sa commission sur l'intégralité de la zone pilotage de la Seine. Cependant, sur demande expresse il peut renoncer à l'activité bi-site, sauf aux tours intermédiaires (cf. : règlement provisoire de service intérieur).

### Rémunération

La rémunération du pilote en CPA est définie par le règlement de la CRAPPS et par le RIF de la station de pilotage de la Seine, en vigueur au jour de la signature de la présente convention.

### Cotisations, indemnités complémentaires maladie et accidents.

Les cotisations au régime obligatoire de protection sociale d'un pilote en CPA sont proportionnelles à son temps de travail.

Le pilote en CPA est soumis au RIF de la station de pilotage de la Seine. Quelle qu'en soit la raison, le pilote en CPA est mis en retraite dès lors qu'il est reconnu inapte au service.

### Services ouvrant droit à pension pilotage.

Les services en CPA sont validés conformément au règlement de la CRAPPS. Les périodes d'incapacité temporaire ouvrent les mêmes droits que les périodes d'activité.

Le pilote en CPA renonce-t-il à l'activité bi-site ? oui/non

Fait au Havre, le .....

Le président  
X

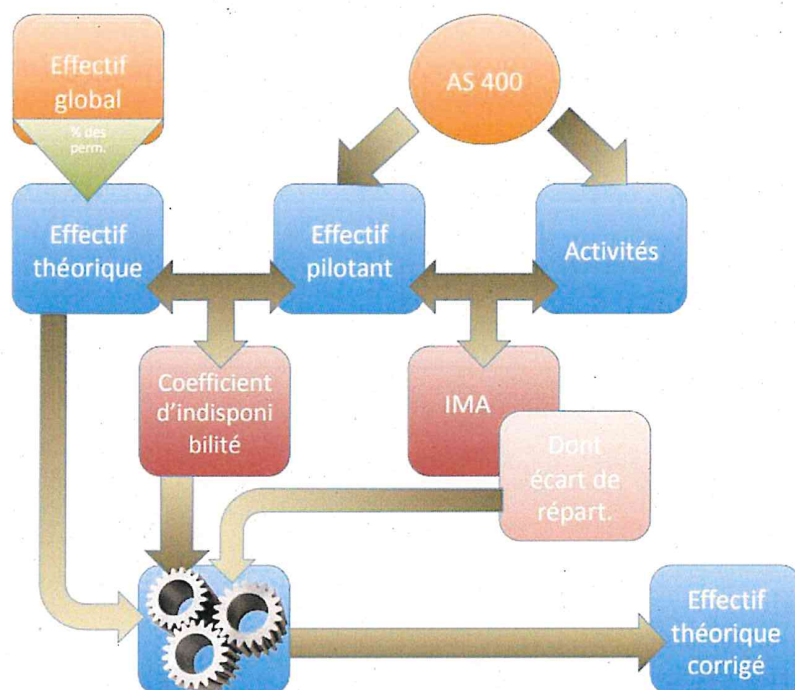
Le pilote  
Y



# ANNEXE 5 AU RIS DE LA STATION DE PILOTAGE DE LA SEINE MODE DE CALCUL DES INDICATEURS MENSUELS D'ACTIVITÉ

## CALCUL DES INDICATEURS MENSUELS D'ACTIVITÉ.

### 1. Logigramme



### 2. Période du calcul

La période s'étend du ... au ..., soit un total de ... jours.

Sur cette période, il faut distinguer ... jours pendant une période de vacances scolaires, et ... jours hors vacances scolaires.

### 3. Calcul des activités

3.1. Calcul de l'activité en nombres d'opérations de pilotage sur la période

	Amont	Aval	Total
Nombre d'opérations			
Sites déportés*			
Sections			

\* : en nombre de déplacements

3.2. Calcul de l'activité en durée d'opérations de pilotage sur la période

La durée d'une opération de pilotage correspond au temps de passerelle majorée d'un forfait de déplacement de 01h30 pour l'activité en Seine.

	Amont	Aval	Total
Durée*			
Durées moyennes			

\* : hors sites déporté

#### 4. Calcul des effectifs

##### 4.1. Effectifs globaux\*

	Amont	Aval	Total
Pilotes			

\* : en nombre de pilotes

##### 4.2. Effectifs théoriques\*

	Amont	Aval	Total
Pilotes			

\* : en nombre de pilotes

#### 5. Ventilation des CISN\*

	Amont	Aval	Total
CISN			
Dont % malade			
Dont % dis & tca			
Dont % formation			

Equivalent en jours			
---------------------	--	--	--

#### 7. Traitement des sites déportés

	Amont	Aval	Total
Déplacements			

#### 8.2. Répartition du travail

	Amont	Aval	Total
Jours de liste réels			
Répartition idéale			

##### 4.3. Effectifs pilotant\*

	Amont	Aval	Total
Jours de liste			
Caen			
Total			

\* : en jours de liste

##### 4.4. Coefficients d'indisponibilité au service aux navires

	Amont	Aval	Total
Effectif théorique*			
Effectif pilotant*			
CISN**			

\* en nombre de pilotes

\*\* en pourcentage

\* : en jours de liste

#### 6. Evaluation de l'utilisation du renfort

	Amont	Aval	Total
Journées de dispo.			
Nombre de rappels			
Nombre de tours			
Equivalent en jours			

#### 8. Travail des sections et répartition

##### 8.1. Evaluation de la charge de travail

	Amont	Aval	Total
Tours par jour			
Temps par jour			

Ecart			
-------	--	--	--

### 9. Effectif théorique corrigé

	Amont	Aval	Total
Effectif théorique*			
CISN**			
Ecart de répartition**			
Effectif th. corrigé*			

\* en nombre de pilotes

\*\* en pourcentage

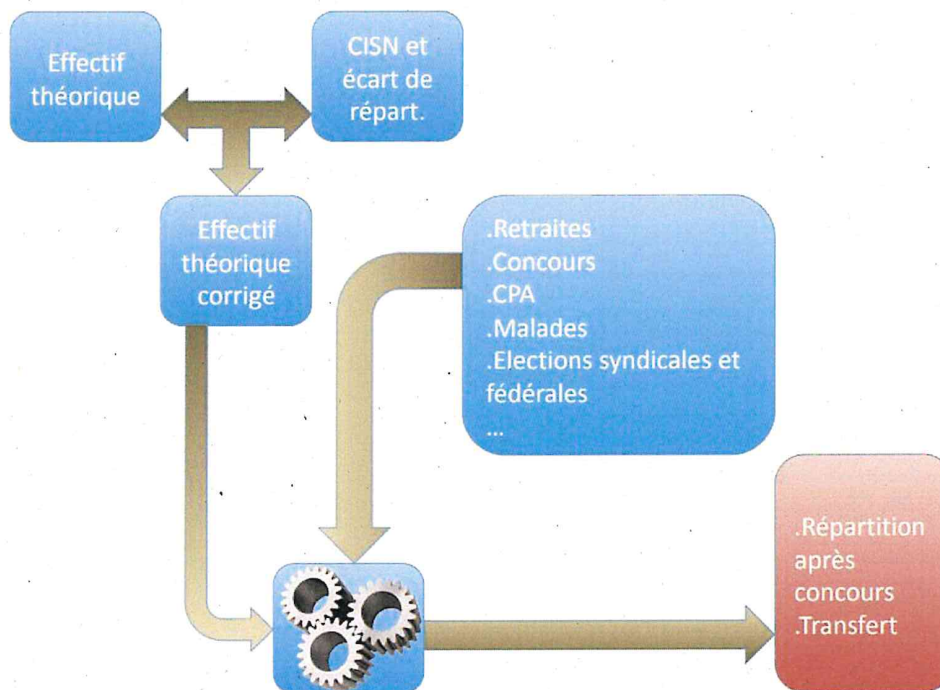


# ANNEXE 6 AU RIS DE LA STATION DE PILOTAGE DE LA SEINE

## MODE DE CALCUL DE LA RÉPARTITION D'EFFECTIF

### CALCUL DE LA RÉPARTITION D'EFFECTIF.

#### 1. Logigramme



#### 2. Eléments du calcul

2.1. Indicateurs d'activité moyens des douze mois écoulés

	Amont	Aval	Total
CISN*			
Ecart de répartition*			
Totaux			

\* : en nombre de pilotes

2.2. Effectifs au jour du calcul

	Amont	Aval	Total
Effectif théorique*			
Effectif th.	A	B	C
Ratio idéal**	A'	B'	100

\* : en nombre de pilotes

\*\* : en pourcentage

### 3. Variations d'effectif dans les huit mois suivant

		Amont	Aval	Total
Départs à la retraite*	Pilotes en CPA**			
	Pilotes à temps plein			
Changements de fonction*	Permanents station**			
	Permanents fédéraux			
	Transferts			
	Totaux	D	E	F

\* : *prorata temporis*

\*\* : *en équivalent pilote à temps plein*

### 4. Répartition

#### 4.1. Répartition après concours

Si X pilotes sont recrutés, X<sub>1</sub> seront nommés à l'amont et X<sub>2</sub> à l'aval, avec X=X<sub>1</sub>+X<sub>2</sub>. On obtient la répartition grâce aux formules :

$$X_1 = A'(F+X)/100-D,$$

$$X_2 = B'(F+X)/100-E.$$

Ces valeurs sont bien évidemment ensuite arrondies au nombre entier le plus proche.

#### 4.2. Transfert d'équilibrage

Si Y pilotes sont à transférer de l'aval vers l'amont, on obtient cette valeur (algébrique) par la formule :

$$Y = (FA' - 100D)/100$$

### 5. Eléments supplémentaires

#### 5.1. Variation prévue d'activité

Une augmentation ou une baisse prévues de l'activité sont ramenées, grâce aux indicateurs mensuels d'activité, à un équivalent en nombre de pilote et l'effectif des sections est respectivement diminué ou augmenté d'autant.

#### 5.2. Variation prévue d'effectif

L'effectif d'une section peut être diminué, prorata temporis, d'une indisponibilité programmée pour maladie, congé sans solde, ...

#### 5.3. Soldes globaux de repos des sections

Les soldes globaux de repos des sections sont ramenés à leur équivalent pilote à temps plein, et selon cette valeur, peuvent être pris en compte, dans le but de rembourser ces crédits ou débits. Un solde important de crédit en repos montre en effet un sous-effectif chronique.

### 6. Aide à la décision pour un recrutement

En fixant les charges de travail maximales en tours et en temps, et en misant sur une activité constante, on peut déterminer le nombre de recrutements nécessaires.

# ANNEXE 7 AU RIS DE LA STATION DE PILOTAGE DE LA SEINE

## MODÈLE DE CONVENTION DE CONGÉ SANS SOLDE

### CONVENTION DE CONGE SANS SOLDE (CSS).

ENTRE :

Le Syndicat des Pilotes de la Seine, représenté par son Président Monsieur X, ci-après dénommé le Syndicat.

ET

Monsieur Y, membre du Syndicat des Pilotes de la Seine, ci-après dénommé le pilote en CSS.

VU :

Le Règlement intérieur du Syndicat de la Station de pilotage de la Seine.

Le Règlement Intérieur Financier de la Station de pilotage de la Seine.

Le Règlement Intérieur de Service de la Station de pilotage de la Seine.

Le Règlement et les statuts de la Caisse de Répartition, d'Assistance et de Pensions des pilotes de la Station de la Seine.

Il a été convenu ce qui suit :

#### Objet de la convention :

La présente convention a pour objet de définir les conditions particulières qui s'appliquent dans le cadre d'une période de congés sans solde (CSS).

Il est rappelé que conformément au Règlement Intérieur de Service de la Station de pilotage de la Seine :

- Tout pilote actif ayant au moins dix ans d'ancienneté dans la station et moins de soixante et un ans révolus à la date de début du congé sans solde peut demander au Président du Syndicat des Pilotes un congé sans solde pour une durée d'un nombre entier de mois compris entre 1 et 12. Le congé sans solde est accordé après avis favorable du Syndicat et de l'autorité de tutelle du Pilotage. Toutefois, quelle que soit sa durée, il ne pourra être accordé qu'une seule période de congé sans solde au cours de la carrière du pilote.
- Si le pilote ne réintègre pas la station à l'issue de son congé sans solde il est considéré comme démissionnaire.
- Dans tous les cas, la reprise d'activité est subordonnée à l'autorisation de l'autorité de la tutelle du pilotage et à la présentation d'un certificat médical d'aptitude à la fonction de Pilote (« apte pilote ») en cours de validité.
- La demande de congé sans solde doit être formulée par écrit au Président du Pilotage au plus tard 6 mois avant le début de la période demandée. Elle doit préciser le début (1<sup>er</sup> du mois) et la fin (dernier jour du mois à 23h59) de la période de congé sans solde.
- L'avis du Syndicat est rendu après consultation des membres du Syndicat par référendum à la majorité syndicale des deux tiers.

#### Durée et dates de la convention :

La présente convention a une validité de ..... mois à compter du 1<sup>er</sup> ..... jusqu'au ..... (fin de validité le ..... à 23h59).

#### Rémunération :

La rémunération du pilote en CSS est suspendue ainsi que toutes les cotisations afférentes.

#### Indemnités complémentaires maladie et accidents :

En cas de maladie ou accident, le pilote en CSS ne perçoit pas d'indemnité complémentaire maladie conformément au Règlement Intérieur Financier de la Station de Pilotage de la Seine. La reprise de son activité de pilote est subordonnée à la présentation d'un certificat médical d'aptitude à la fonction de Pilote (« apte pilote ») en cours de validité.

#### Capital décès :

En cas de décès ou d'incapacité, le capital décès de l'article 3.3.3 du Règlement Intérieur Financier n'est pas versé par la Station de Pilotage ou au titre de l'Assurance Collective contractée par le Syndicat.

L'intéressé peut se rapprocher des organismes respectifs pour maintenir ses droits par le versement de cotisations individuelles.

En cas de décès en congé sans solde, le montant de la part matériel revient à ses ayants droit.

La pension de conjoint de pilote décédé en congés sans solde est définie à l'article 10.1.3 du Règlement de la Caisse de Répartition d'Assistance et de Pension des Pilotes de la Seine.

#### Indemnité compensatrice à verser à la Collectivité des Pilotes de la Seine :

Le pilote en congé sans solde reste membre de la Collectivité, il doit verser une indemnité compensatrice pour la gestion des biens nécessaires au fonctionnement du service du pilotage en son absence.

Elle est due au premier jour de la période de congé sans solde.

Sa valeur est déterminée en additionnant les montants suivants :

- le montant du salaire brut augmenté des charges patronales de l'année N-1 du pilote d'Armement divisé par le nombre de pilotes actifs la veille du 1<sup>er</sup> jour du congé sans solde prorata temporis du nombre de mois de la période de congé sans solde.
- la somme résultant de la quote-part individuelle de la variation de la valeur globale du matériel constatée entre le début et la fin de l'exercice de l'année N-1, prorata temporis du nombre de mois de la période de congé sans solde.

#### Services ouvrant droit à pension pilotage :



Les périodes de congé sans solde ne sont pas validées pour le calcul des droits à pension pilotage.

Fait au Havre, le .....

Le Président

X

Le Pilote

Y

Direction interrégionale de la Mer Manche Est -  
Mer du Nord

R28-2023-09-05-00007

Arrêté n°152/2023 en date du 05 septembre  
2023 Portant règlement intérieur financier de  
la station de pilotage de la Seine



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
NORMANDIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

Service formation et emploi maritimes

Le Havre, le 5 septembre 2023

## **ARRETE n° 152 / 2023**

### **Portant règlement intérieur financier (RIF) de la station de pilotage de La Seine**

**Le préfet de la région Normandie, préfet de la Seine-Maritime,  
Chevalier de la légion d'honneur,  
Officier de l'ordre national du mérite,**

- 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 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;
- VU** l'arrêté ministériel en date du 10 juillet 1990 portant fusion des stations de pilotage de la Seine-Rouen-Dieppe et de Caen-Ouistreham ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 140 / 2005 modifié du 13 mai 2005 portant règlement local de la station de pilotage de La Seine ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° SGAR / 23-032 du 30 janvier 2023 du préfet de la région Normandie donnant délégation de signature en matière d'activités à M. Hervé THOMAS, directeur interrégional de la mer Manche Est – Mer du Nord ;
- VU** l'arrêté n° 016 / 2023 du 31 janvier 2023 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** le procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire du 26 juin 2023 ;

**ARRÊTE :**

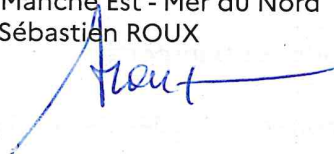
**Article 1 :** Le règlement intérieur financier de la station de pilotage de La Seine, tel qu'il figure en annexe, est approuvé.

**Article 2 :** L'arrêté n° 75 / 2023 du 18 avril 2023 portant règlement intérieur financier (RIF) de la station de pilotage de La Seine est abrogé.

**Article 3 :** Le président de la station de pilotage de La Seine et les directeurs départementaux des territoires et de la mer de la Seine-Maritime et du Calvados sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la région Normandie.

Pour le préfet et par subdélégation,

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



Copies à :

Station de pilotage de La Seine  
Préfecture de région Normandie - SGAR  
DDTM / DML 76  
DDTM / DML 14  
DGITM /DTFFP / SDP / P3  
Dossier SFEM

Copies à :

Station de pilotage de La Seine  
Préfecture de région Normandie - SGAR  
DDTM / DML 76  
DDTM / DML 14  
DGITM /DTFFP / SDP / P3  
Dossier SFEM



**PILOTAGE DE LA SEINE**  
ROUEN · CAEN · DIEPPE



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR FINANCIER

### CHAPITRE I – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### 1.1 Objet du règlement intérieur financier

Le présent règlement intérieur financier (RIF) fixe les règles que le syndicat des pilotes de la Seine est tenu d'appliquer en matière :

- d'organisation financière de la station de pilotage ;
- de répartition de la masse partageable ;
- de fonctionnement de la collectivité des pilotes ;
- de tenue et de contrôle des documents réglementaires.

#### 1.2 Rôle du syndicat

Pour l'application de ce règlement, le syndicat est tenu de se conformer aux usages et aux dispositions législatives et réglementaires, notamment celles qui concernent, d'une part, l'amortissement du matériel et des biens des pilotes et, d'autre part, la situation fiscale des pilotes et des stations de pilotage maritimes.

Le syndicat intervient d'ordre et pour compte de la collectivité des pilotes, en vertu :

- d'un mandat permanent en matière d'exploitation et de gestion courante, notamment de la caisse du « fonds de matériel » défini au présent RIF ;
- d'un mandat exprès en matière de propriété, en particulier pour l'acquisition, la modification, le renouvellement ou l'aliénation du matériel et des biens.

### CHAPITRE II – ORGANISATION FINANCIÈRE DE LA STATION

#### 2.1 Bons de pilotage

Les courtiers et consignataires de navires sont tenus au règlement des frais de pilotage sur présentation d'un certificat, dénommé « bon de pilotage », signé par le Capitaine et constatant le service effectivement rendu.

Les pilotes sont personnellement et pécuniairement responsables de l'établissement et du dépôt de ce bon au syndicat des pilotes.

Après facturation, les bons de pilotage sont vérifiés par les membres des bureaux de station élus à cet effet, puis visés par le président du syndicat.

## 2.2 Recettes totales

Les recettes totales sont constituées par les produits des tarifs et indemnités de toute nature prévus aux annexes I et annexes « Zone Dieppe » et « Zone Caen- Ouistreham », du règlement local. Elles sont versées à un compte ouvert auprès d'un organisme bancaire, dénommé « Syndicat des pilotes de la Seine ».

## 2.3 Recouvrement des recettes

Le président du syndicat est chargé de l'encaissement des factures. Les versements sont effectués sur le compte « Syndicat des pilotes de la Seine ». Le montant des factures non encaissées peut être avancé provisoirement par le compte « Collectivité des pilotes de la Seine ».

Les redressements éventuels de factures sont sans effet rétroactif sur la clôture du compte « Syndicat des pilotes de la Seine » du mois et sont imputés sur le compte du mois où ils sont effectués.

Les écarts de règlement ou pertes sur factures irrécouvrables font l'objet, en fin d'exercice annuel, d'une régularisation des avances consenties à leur titre, par imputation de leur montant aux comptes de charges de la grille comptable.

## 2.4 Indemnités personnelles

Les frais professionnels engagés par chaque pilote restent à sa charge.

Les économies, en nature ou en monétaire, réalisées par les pilotes, ne sont pas opposables aux frais engagés. Ainsi, nul ne peut se prévaloir d'une dépense non engagée pour en engager une autre ou en augmenter une autre.

Les indemnités de déplacement et de transport, les indemnités particulières prévues au règlement général du pilotage et au règlement local de la station, payées par les usagers et encaissées par le Syndicat pour le compte du pilote intéressé, se traduisent par le versement d'accessoires mensuels aux pilotes. Représentatives de frais, elles n'ont pas à figurer aux comptes de produits de la grille comptable de la station.

La totalité de ces indemnités, éventuellement abondée de sommes en provenance du compte « Exploitation », est partagée entre les pilotes suivant les règles du règlement provisoire des accessoires pilotes (RPAP) figurant en annexe 1.

## 2.5 Recettes brutes

Les recettes brutes de la station sont constituées par les produits des tarifs prévus aux annexes I et tarifaires « Zone Dieppe » et « Zone Caen-Ouistreham » du règlement local, à l'exclusion des indemnités personnelles telles que définies préalablement.

## 2.6 Mise en commun des recettes brutes

Conformément aux articles L5341-7 et R5341-56 du code des transports, les recettes brutes sont mises en commun entre les pilotes, selon le principe la bourse commune.

Cette disposition implique la mise en commun des dépenses d'exploitation.

## 2.7 Dépenses d'exploitation : prélèvements

Conformément aux dispositions du règlement général du pilotage et du règlement local de la station, des prélèvements sont effectués sur les recettes brutes de la Station :

- pour faire face aux dépenses d'amortissement, d'entretien et d'exploitation du matériel et des biens affectés au fonctionnement du service du pilotage ;
- pour subvenir au paiement des salaires du personnel, du loyer des locaux, des frais d'administration des services extérieurs et, d'une manière générale, des frais de toute nature occasionnés par le fonctionnement du service du pilotage ;
- pour payer les dépenses exceptionnelles résultant des mesures que le président du syndicat, agissant comme chef du Service du pilotage, peut être amené à prendre dans l'intérêt de la navigation ou de l'organisation du service ;
- pour assurer le paiement d'une indemnité aux pilotes malades, d'une indemnité de fin de carrière aux pilotes rayés des cadres et mis à la retraite et, le cas échéant, d'un capital décès aux ayants droit du pilote décédé en activité ;
- pour couvrir les frais généraux et de gérance conformément à l'article 30 du règlement général du pilotage. Ceux-ci ne peuvent excéder 2% des recettes brutes.

## 2.8 Recettes nettes : masse partageable

Les recettes nettes résultent de la différence entre les recettes brutes et les prélèvements définis à l'article 2.7. Elles constituent la masse partageable à répartir entre les membres de la caisse de répartition, d'assistance et de pension des pilotes de la Seine (CRAPPS).

## 2.9 Ventilation des recettes brutes

Les recettes brutes sont ventilées mensuellement, à partir du compte « Syndicat des pilotes de la Seine », entre les différents comptes ci-après, de la manière suivante :

- le compte « Collectivité des pilotes de la Seine » reçoit le douzième des dotations annuelles d'amortissement et de dépréciation du matériel, calculées conformément aux dispositions réglementaires (circulaires n° 1883 GM2 du 26 mai 1971 et 777 D.83 du mars 1983).
- le compte « Exploitation » reçoit le douzième du montant du budget prévisionnel annuel établi pour faire face aux dépenses de la Station.
- le compte « Répartition » (compte « CRAPPS »), reçoit le montant des recettes nettes, ou masse partageable, définies à l'article 2.8.

# CHAPITRE III – MODALITÉS DE RÉPARTITION DE LA MASSE PARTAGEABLE

## 3.1 La CRAPPS

En application des articles L5341-7 et D5341-63 du code des transports, l'article 18 du règlement local a institué une caisse de répartition, d'assistance et de pensions des pilotes de la Seine, dénommée la « CRAPPS », ou « la caisse ».

### 3.2 Répartition mensuelle de la masse partageable

Conformément aux dispositions l'instruction ministérielle du 19 juillet 1928, les ressources de la caisse sont soumises au régime financier de la répartition entre ses membres.

La répartition de la masse partageable, versée au compte CRAPPS, est effectuée mensuellement. Pour effectuer cette répartition, les droits de chacun des membres de la caisse sont décomptés en parts ainsi qu'il est prévu au règlement de la CRAPPS.

Le total du nombre de parts attribuées à l'ensemble des membres, actifs et retraités, veuves, veufs et orphelins de pilotes (RVO) est appelé le diviseur. La retenue à effectuer sur les ressources de la caisse pour le paiement des rémunérations mensuelles des pilotes en situation d'activité est, dans son principe, proportionnelle au quotient du nombre de parts qui leur sont attribuées, par le diviseur. La retenue à effectuer sur les ressources de la caisse pour le paiement des avances mensuelles aux RVO, est dans son principe, proportionnelle au quotient du nombre de parts qui leur sont attribuées, par le diviseur.

Ces retenues constituent les masses partageables des actifs et des RVO. Elles sont réparties mensuellement entre eux, selon les modalités des statuts de la Caisse.

#### 3.2.1 Mode de répartition : « journée part »

La quote-part la masse partageable actifs est répartie ente les pilotes, en fonction du nombre de jours ouvrant droit à rémunération et du nombre de parts attribué à chacun d'eux conformément au tableau suivant :

STAGE	1		2	3	4	5	Toutes tailles	CPA
	1a	1b					Tous tirants d'eau	
PARTS	1,25		3					2,25

Pour chaque pilote, le cumul du nombre de parts de chaque jour du mois s'appelle nombre de journées parts.

#### 3.2.2 Décompte des jours ouvrant droit à rémunération

Chaque jour de présence en position liste, disponibilité, congé, repos ou permanent, ouvre droit à rémunération. Cependant, dans les cas d'absences prévues ci-dessous, le décompte des jours ouvrant droit à rémunération et, le cas échéant, les droits y afférant, sont soumis aux dispositions particulières ci-dessous :

- Absence pour maladie ou accident telle que définie par l'ENIM (CGP) Après une franchise de trois jours, éventuellement convertibles en jours de congé et repos, le pilote accidenté ou malade participe la répartition mensuelle. Le montant de cette participation est calculé sur la base d'une part majorée de 0,100 part par enfant à charge selon la définition de la C.G.P. sans que cette majoration puisse excéder 0,250 part.



Hors accident de travail ou maladie professionnelle, il est possible de convertir des crédits de jours de congés et repos préalablement acquis, en journées de compensation, sous le contrôle et les limites fixées par le syndicat.

- Absence régulière ou « jour à son compte »

Une retenue d'une journée de salaire par jour d'absence est appliquée pour absence autorisée, ou jour pris à son compte.

- Absence irrégulière ou « tour perdu » Lorsqu'un pilote fait défaut pour servir un navire pour lequel il a été désigné, il perd son tour. Une retenue d'une journée de salaire est effectuée par tour perdu.

### 3.2.3 Valeur de la journée part

L'application des dispositions des deux articles précédents permet de déterminer, pour chaque pilote, le nombre mensuel de journées parts.

La valeur de la journée part, est égale au quotient du montant de la masse partageable lui revenant, par la somme des nombres mensuels de journées parts des pilotes.

### 3.2.4 Rémunération brute mensuelle individuelle

La rémunération brute mensuelle individuelle d'un pilote est égale au produit de la valeur de la journée part par le nombre de journées parts lui revenant. Cette rémunération brute comprend l'indemnité représentative de nourriture (traitement de table) prévue à l'article L.5542-18 (V) du code des transports.

## 3.3 Dispositions diverses

### 3.3.1 Mutuelle médicale

Pour couvrir le financement des frais médicaux engagés par les pilotes en activité, mais à la charge de la station dans le cadre de l'article 79 du code du travail maritime, le syndicat des pilotes la Seine a souscrit un contrat familial collectif obligatoire d'assurance complémentaire maladie.

Ce contrat assurant des prestations plus complètes que les seules obligations ci-dessus, son financement est assuré :

- pour 50% dans le cadre des charges de la station ;
- pour 50% par une retenue sur la rémunération brute annuelle individuelle des pilotes actifs.

### 3.3.2 Indemnité complémentaire maladie

#### 3.3.2.1 Accident ou maladie non professionnelle

Outre la participation, à la répartition mensuelle définie à l'Article 3.2.2, le pilote malade ou accidenté perçoit, par jour de maladie, à partir du 4ème, une indemnité complémentaire maladie imputée au compte « Exploitation ».

Le montant de cette indemnité est calculé de telle sorte que le cumul des droits du pilote définis au présent règlement soit égal à 90% de ses droits, conformément à l'article 8 du règlement de la CRAPPS, diminué l'indemnité journalière due par la CGP, qu'elle soit versée ou non.

#### 3.3.2.2 Accident ou maladie professionnelle

Pendant les 30 premiers jours d'arrêt, outre la participation à la répartition mensuelle définie à l'article 3.2.2, le pilote malade ou accidenté, perçoit par jour d'incapacité, une indemnité complémentaire imputée au compte « Exploitation ». Le montant de celle-ci est calculé de telle sorte que le cumul des droits du pilote définis au règlement soit égal à 100% de ses droits conformément à l'article 8 du règlement de la CRAPPS.

À partir du 31ème jour d'incapacité, l'indemnité complémentaire sera calculée conformément à l'article 3.3.2.1 ci-dessus.

### 3.3.2.3 Reprise d'activité

Si le pilote n'a pas repris son service au terme d'une année, le cumul de ses droits devient :

- 85% de ses droits pendant la deuxième année ;
- 80% de ses droits pendant la troisième année ;
- 75% de ses droits pendant la quatrième année.

L'indemnité complémentaire maladie cesse d'être versée à partir de la cinquième année et au plus tard à 65 ans.

### 3.3.3 Capital décès

En cas de décès, avant l'âge de 65 ans, d'un pilote en activité dans la station, un capital décès à taux plein est versé aux bénéficiaires désignés par lui.

Le capital décès se compose de deux parties :

- la première partie est versée par la station de Pilotage. Son montant est égal à vingt fois la valeur d'une base de versement fixée annuellement et réévaluée, au 1er janvier par référence à l'indice officiel du coût de la vie. Elle est imputée pour les 2/3 de son montant au compte « Exploitation ». Le tiers restant est financé par une retenue sur la rémunération brute mensuelle individuelle des pilotes ;
- la deuxième partie est versée au titre d'une assurance collective contractée par le syndicat, au profit de ses membres, contre les risques décès ou incapacité à exercer leur fonction. La prime correspondante est imputée au compte « Exploitation » et se trouve réduite à partir de 65 ans.

### 3.3.4 Indemnité de fin de carrière

Une indemnité de fin de carrière est versée à tout pilote rayé des cadres de la station (retraite, démission, réforme, révocation) ou à ses ayants droit en cas décès. Elle est imputée au compte « Répartition ».

Son montant est égal au produit de la base de versement définie ci-dessus par un coefficient, fonction du nombre d'annuités acquises par le pilote dans les conditions de validation prévues par le règlement de la CRAPPS.

Ce coefficient est déduit du tableau suivant, en procédant le cas échéant par interpolation pour les annuités intermédiaires et par extrapolation au-delà de 25 :

Nombre d'annuités	5	10	15	20	25
Coefficient	0,9	1,2	1,6	1,9	2,2

Le départ en congé sans solde défini au règlement de la CRAPPS n'est pas une radiation des cadres et n'ouvre aucun droit au versement de l'indemnité de fin de carrière.

### 3.3.5 Congé sans solde

#### 3.3.5.1 Suspension de l'activité

Le congé sans solde suspend l'activité de pilote. En conséquence, le pilote en congé sans solde ne participe pas à la répartition de la masse partageable. Il ne perçoit pas de rémunération. Toutes les cotisations et droits y afférents sont suspendus.

En cas de maladie durant la période, l'indemnité maladie n'est pas versée.

En cas de décès ou d'incapacité, le capital décès de l'article 3.3.3 n'est pas versé par la station de pilotage, ni au titre de l'assurance collective contractée par le syndicat.

L'intéressé peut se rapprocher des organismes respectifs pour maintenir ses droits par le versement de cotisations individuelles.

La reprise de l'activité de pilote est subordonnée à l'autorisation de la tutelle du pilotage et du certificat médical d'aptitude à la fonction de pilote.

#### 3.3.5.2 Indemnité compensatrice

Le pilote en congé sans solde doit verser une indemnité compensatrice pour la gestion des biens de la collectivité dont il reste membre. Elle est due au premier jour de la période de congé sans solde.

La valeur de cette indemnité est obtenue en additionnant les montants suivants :

le salaire brut augmenté des charges patronales de l'année complète précédente du président du syndicat divisé par le nombre de pilotes actifs la veille du 1er jour du congé sans solde, prorata temporis du nombre de mois de la période de congé sans solde.

La somme résultant de la quote-part individuelle la variation de la valeur globale du matériel constatée entre le début et la fin de l'exercice de l'année complète précédente, prorata temporis du nombre de mois de la période de congé sans solde.

### 3.4 Ressources de la caisse

À la clôture de l'exercice, les comptes de la station sont approuvés par l'assemblée générale ordinaire du syndicat et arrêtés conformément dispositions de la circulaire n° 76 NMS du 5 février 1987, relative à la grille comptable des stations de pilotage. La masse partageable annuelle est alors déterminée. Corrigée des produits ou frais financiers de l'exercice, elle constitue les ressources de la caisse.

### 3.5 Répartition annuelle des ressources de la caisse

La répartition annuelle des ressources de la caisse est effectuée selon les modalités définies précédemment, compte tenu, éventuellement, des dispositions particulières prévues en cas de maladie, de radiation des cadres ou de décès.

Après approbation des comptes, un ajustement prenant en considération les résultats des répartitions mensuelles de l'année et les dispositions prévues par ses statuts est effectué.

### 3.6 Rémunération brute annuelle individuelle

La somme de ces rémunérations brutes mensuelles individuelles et de l'ajustement résultant de la répartition annuelle des ressources de la caisse, constitue la rémunération brute annuelle individuelle d'un pilote.

## CHAPITRE IV – PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT DE LA COLLECTIVITÉ DES PILOTES

### 4.1 Propriété du matériel : collectivité des pilotes

Conformément aux L5341-7 et D5341-61 du code des transports et au règlement local, les pilotes de la Seine sont propriétaires, à titre collectif, du matériel et des biens, meubles et immeubles, nécessaires au fonctionnement du service public du pilotage et du fonds de matériel. Les parts individuelles de propriété sont obligatoirement égales.

La collectivité des pilotes de la station de pilotage de la Seine est l'expression « sui generis » de cette propriété collective.

Ne disposant pas de la personnalité morale, elle en confie la gestion et l'exploitation au syndicat des pilotes de la Seine, conformément à l'article L5341-7 du code des transports.

Les règles de fonctionnement de la collectivité font l'objet d'un règlement entre ses membres.

### 4.2 Caisse du fonds de matériel

Son fonctionnement est assuré par l'intermédiaire du compte « Collectivité des pilotes de la Seine » défini à l'article 2.9 et destiné à :

- recevoir les apports personnels des pilotes ;
- recevoir les dotations réglementaires (annuités d'amortissement et de dépréciation) ;
- recevoir les produits financiers divers de gestion ;
- recevoir le montant des cessions de matériel ;
- financer les investissements et les grosses réparations du matériel défini au règlement local ;
- rembourser les parts de matériel des pilotes perdant leur qualité de membres la collectivité.

Cette caisse peut avancer, provisoirement, des fonds au « Compte exploitation ».

### 4.3 Valeur globale du matériel

La valeur, au 31 décembre de chaque année, de tous les biens et de l'actif du compte du fonds de matériel représente la valeur du matériel. Elle figure au bilan annuel de la collectivité ; elle est approuvée par l'assemblée générale ordinaire selon les modalités prévues au règlement de ladite collectivité.

### 4.4 Valeur de la part individuelle de matériel

#### 4.4.1 Valeur de la part individuelle au 31 décembre

La valeur de la part individuelle de matériel au 31 décembre d'un exercice est obtenue en divisant la valeur globale définie ci-dessus par le nombre de parts dans la collectivité au 31 décembre de l'exercice considéré. Elle figure également au bilan annuel de la collectivité ; elle est approuvée dans les mêmes conditions que la valeur globale du matériel.

#### 4.4.2 Valeur de part individuelle en cours d'année

Pour déterminer la valeur de la part individuelle de matériel en cours d'année, la date de nomination ou de radiation du pilote, prise en compte, est fixée :

- au 1er jour du mois, si elle intervient dans la première quinzaine du mois courant ;
- au 1er jour du mois suivant, si elle intervient dans la deuxième quinzaine.

La valeur de la part individuelle de matériel en cours d'année est calculée, à partir de sa valeur au 31 décembre précédent, en prenant compte successivement :

- d'une part, de la règle des douzièmes définie ci-après, appliquée au premier jour du mois déterminé comme ci-dessus ;
- d'autre part, de l'incidence individuelle des opérations éventuelles d'apport ou de retrait.

## 4.5 Règle des douzièmes

### 4.5.1 Fondement de la règle

Les décisions administratives portant nomination et radiation des pilotes conduisent à des variations d'effectif, le plus souvent imprévisibles, et pratiquement, même lorsque l'effectif reste constant, à l'absence de concomitance les entrées et sorties de pilotes au sein de la collectivité.

D'autre part, l'appartenance à la collectivité résulte d'une obligation légale qui s'oppose à toute possibilité de choix ou d'exclusion de ses membres.

Ceci interdit toute possibilité d'accords contractuels ou de conventions orales, dits de «successeur», entre les pilotes, et impose donc l'obligation de déterminer, si besoin, la valeur de la part individuelle du matériel en cours d'année.

### 4.5.2 Définition de la règle

La règle consiste à répartir, prorata temporis, par douzième, la quote-part individuelle de la variation de la valeur globale du matériel constatée à la fin de l'exercice considéré. Les opérations éventuelles ayant le caractère de complément d'apport ou de retrait partiel sont prises en compte séparément.

## 4.6 Mouvements des parts de matériel

### 4.6.1 Versement

Tout pilote nouvellement admis à exercer ses fonctions dans la station de pilotage de la Seine, devient membre de droit de la collectivité à compter de la date mentionnée sur la décision administrative de sa nomination.

Il doit verser au compte du fonds de matériel une somme correspondant à la valeur de sa part de matériel telle qu'elle résulte de l'application des articles 4.4 et 4.5 ci-dessus.

### 4.6.2 Remboursement

Tout pilote qui cesse son activité professionnelle dans la station de pilotage de la Seine, pour quelque cause que ce soit, perd sa qualité de membre de la collectivité à compter de la date portée sur la décision administrative de radiation des cadres de la station.

Le compte du fonds de matériel est alors tenu de lui rembourser une somme correspondant à la valeur de sa part de matériel telle qu'elle résulte de l'application des articles 4.4 et 4.5 ci-dessus.

En cas de décès, le montant de sa part de matériel revient à ses ayants droit.

### 4.6.3 Modalités d'application

Lors de la nomination ou de la radiation du pilote, intervenant en cours d'année, les opérations de versement ou de remboursement sont effectuées en prenant en compte, à titre d'avance, la valeur

de la part individuelle, adoptée par l'assemblée générale ordinaire, au 31 décembre de l'année civile écoulée.

Au 31 décembre de l'année en cours, un ajustement est effectué par application de la règle des douzièmes.

En cas d'opérations ayant le caractère de complément d'apport ou de retrait partiel, effectuées par la collectivité pendant la période antérieure à la date de nomination ou de radiation de l'année en cours, un ajustement complémentaire est effectué pour en tenir compte.

## CHAPITRE V – TENUE ET CONTRÔLE DES DOCUMENTS

### 5.1 Tenue des documents

Les documents des deux articles ci-après doivent être régulièrement tenus, conformément aux règles en vigueur, dans le cadre de la tutelle exercée par l'administration des Affaires Maritimes.

#### 5.1.1 Documents relatifs à l'exploitation

- Un bilan général, présenté selon le modèle de la grille comptable en vigueur regroupant :
  - un compte de produits ;
  - un compte de charges ;
  - un compte de résultat .
- Un livre journal où sont enregistrées toutes les opérations comptables.
- Un livre de caisse pour les liquidités.
- Un livre de banque.
- Une collection de pièces comptables justificatives.

#### 5.1.2 Documents relatifs à la collectivité

- Un inventaire du matériel (Tableau I de la grille comptable).
- Un état des amortissements (Tableau II de la grille comptable).
- Une situation de la caisse du fonds de matériel.

La grille comptable, comprenant les tableaux ci-dessus mentionnés, relative à l'exercice écoulé, est transmise chaque année avant le 15 mars à l'administration des Affaires Maritimes.

### 5.2 Contrôle et approbation des comptes

Un cabinet d'expertise comptable agréé, contrôle et approuve les comptes annuels de la station de la Seine (Exploitation), de la collectivité et de la CRAPPS.

Les bilans sont clôturés au 31 décembre de chaque année civile.

#### 5.2.1 Recettes et répartitions

Deux pilotes élus « vérificateurs des recettes et de la répartition » ont pour mission :

- de vérifier mensuellement les recettes de la station ;
- d'effectuer mensuellement la répartition conformément au règlement de la CRAPPS ;
- de présenter mensuellement une situation des recettes au président du syndicat ;
- de faire un rapport annuel présenté à l'assemblée générale ordinaire du syndicat.

#### 5.2.2 Exploitation

Deux pilotes élus « vérificateurs des comptes de l'exploitation » ont pour mission :

- de vérifier l'exactitude des comptes de l'exploitation relatifs à l'exercice écoulé ;
- de faire un rapport annuel présenté à l'assemblée générale ordinaire du syndicat.

### 5.2.3 Collectivité et fonds de matériel

Deux pilotes élus « vérificateurs aux comptes de la collectivité » ont pour mission :

- de vérifier l'exactitude des opérations et des comptes de la collectivité pour l'exercice écoulé ;
- de donner un avis sur la gestion de la collectivité ;
- de faire un rapport annuel présenté à l'assemblée générale ordinaire de la collectivité.

### 5.3 Approbation générale des comptes

Le bilan général, l'inventaire du matériel, l'état des amortissements et la situation de la caisse du fonds de matériel doivent être soumis à l'approbation des assemblées générales ordinaires des pilotes respectivement compétentes.

## CHAPITRE VI – MISE EN OEUVRE DU RIF

Le président du syndicat des pilotes de la Seine agissant, tant au nom du syndicat que d'ordre et pour compte de la Collectivité, ainsi que le président de la CRAPPS sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de la mise en oeuvre du présent règlement intérieur financier.

## CHAPITRE VII – ABROGATION, EFFET

Toute modification du présent règlement est de la compétence exclusive de l'assemblée générale extraordinaire, à la majorité simple des membres du syndicat.

Le présent règlement annule les dispositions antérieures relatives au règlement financier de la station de pilotage de la Seine-Rouen-Caen-Dieppe.

## ANNEXE 1

### RÈGLEMENT PROVISOIRE DES ACCESSOIRES PILOTES

#### ARTICLE 1 – INDEMNITÉS PERSONNELLES « NAVIRES »

##### 1.1 Assiette de répartition des indemnités personnelles (accessoires)

Conformément au RIS, les indemnités de déplacement et de transport, les indemnités particulières prévues au règlement général du pilotage et au règlement local de la station, payées par les usagers et encaissées par le syndicat pour le compte du pilote intéressé, se traduisent par le versement d'accessoires mensuels aux pilotes.

Les sommes prélevées et versées sur un compte spécifique proviennent des éléments de facturation liés aux événements suivants :

- enlèvements, indemnités journalières et séjour à bord ;
- déplacements ;
- transbordements ;

- indemnités de demande tardive.

## 1.2 Mode de répartition des accessoires

Les sommes présentes sur le compte mentionné ci-dessus sont réparties mensuellement et en totalité entre les pilotes actifs, en même temps que la répartition mensuelle, proportionnellement au nombre de jours ouvrant droit à accessoires. .

Les positions n'ouvrant pas droit à accessoires sont, exclusivement :

- la maladie non compensée ;
- la maladie professionnelle ou accident du travail après le premier mois ;
- le congé sans solde ;
- le jour à son compte et le tour perdu ;
- la suspension disciplinaire.

Les pilotes détachés pour des missions de longue durée, dont il est question à l'annexe III du présent RIF, font partie des bénéficiaires des accessoires. Les journées couvertes par une convention de cessation progressive d'activité sont affectées d'un coefficient 0,66.

## ARTICLE 2 - INDEMNITÉS DE SERVICE

Les pilotes qui interviennent, dans le cadre d'une opération de pilotage, dans un site déporté ou secondaire reçoivent une indemnité prise sur le compte « Exploitation ». Cette indemnité est représentative de frais de restauration, le pilote étant éloigné de son site d'affectation.

Le trajet unique est une montée directe jusqu'au port de Rouen (en amont de La Bouille) et une descente directe jusqu'à la rade.

Cette indemnité journalière est déclenchée dès lors que l'opération commence, se termine ou passe dans un site déporté ou secondaire.

Par ailleurs :

- une seule indemnité est versée dans une journée même si plusieurs opérations réalisées y donnent droit ;
- c'est l'heure d'attribution de l'opération qui en détermine sa date dans le cadre de la présente annexe ;
- la valeur de cette indemnité est établie annuellement par le conseil d'administration.

## ANNEXE 2

### RÈGLEMENT DES NOTES DE FRAIS

#### PRÉAMBULE – OBJET

Le présent règlement encadre les modalités de remboursement des frais engagés par les membres du syndicat professionnel du pilotage de la Seine non titulaires de moyens de paiement.

#### ARTICLE I – FRAIS DE TRANSPORT



### 1.1 Frais de déplacement en train

Sont remboursés les déplacements en train effectués dans le cadre d'une action syndicale validée par le président, le secrétaire général ou un des 3 pilotes d'exploitation.

Le remboursement ne peut dépasser la base du tarif standard de la 1ère classe SNCF. Les trajets considérés ont pour départ ou arrivée la gare du Havre ou de Rouen. Le pilote peut utiliser une autre gare avec l'accord du pilote ayant validé le déplacement.

### 1.2 Frais de déplacement en véhicule motorisé

Sont remboursés les déplacements effectués avec un véhicule motorisé autre que ceux de la collectivité des pilotes de la Seine, les trajets effectués dans le cadre du service aux navires ou d'une action syndicale si aucune alternative n'est envisageable.

Le remboursement se fait sur la base de l'indemnité kilométrique établie par la Fédération Française des Pilotes Maritimes. Les distances sont calculées à partir du site d'affectation du pilote. Cette indemnité kilométrique est globale et comprend donc le carburant, l'entretien et l'usure du véhicule ainsi que les frais de péages autoroutiers.

Le véhicule personnel utilisé devra être assuré pour des déplacements domicile/travail et doit respecter la législation et les règlements en vigueur, aucune amende ne peut être remboursée dans le cadre d'un déplacement professionnel.

### 1.3 Frais de déplacement avec un autre moyen de transport

Les déplacements en taxi, avion ou ferry dans le cadre du service aux navires ou d'une action syndicale validée sont pris en charge par la station de pilotage (commande et règlement), les pilotes n'avancent pas de frais et ne se font donc pas rembourser.

## ARTICLE II – AUTRES FRAIS

### 2.1 Frais de restauration

Sont remboursés les frais de restauration engagés dans le cadre de repas liés à une action syndicale validée par le président, le secrétaire général ou un des 3 pilotes d'exploitation.

Les frais de restaurant doivent être proportionnés. Le pilote engageant des frais de restauration doit en préciser l'occasion et lister par écrit joint à sa note les personnes invitées.

### 2.2 Frais d'hôtellerie

Sont remboursés les frais d'hôtel liés à une action syndicale validée par le président, le secrétaire général ou un des 3 pilotes d'exploitation.

Les frais d'hôtel doivent être proportionnés. Le pilote engageant des frais d'hôtel doit en préciser la raison par un écrit joint à sa note.

### 2.3 Frais divers, petites fournitures

Les frais divers engagés pour le bon fonctionnement de la station de pilotage de la Seine doivent être payés de préférence avec un moyen de paiement du syndicat (carte bleue, chèque). Toutefois, lorsque cela est plus commode, un pilote membre du conseil d'administration peut engager des

frais pour acheter du petit matériel ou des fournitures liés au fonctionnement quotidien de la station.

### ARTICLE III – PILOTES ENLEVÉS

Les frais de rapatriement, d'hébergement et de nourriture sont à la charge de l'armateur du navire. Cependant, le pilote enlevé peut prendre à sa charge tous les frais nécessaires pour s'assurer un retour en station le plus rapide possible (avion, train, location de voiture...). L'administration mène par la suite les actions nécessaires auprès de l'armateur et rembourse l'ensemble des frais engagés par le pilote à son retour en station.

### ARTICLE IV – MODALITÉS DE REMBOURSEMENT DES FRAIS

Les frais engagés dans le cadre du précédent article sont remboursés par les services administratifs du havre sur présentation de justificatifs qui sont archivés électroniquement, en espèces à concurrence d'une cinquantaine d'€, par chèque ou virement pour les montants supérieurs.

### ARTICLE V – FRAIS D'HABILLEMENT

Une allocation pour frais d'habillement est votée pour le président du syndicat nouvellement élu lors du dernier conseil d'administration du syndicat sortant. Cette allocation est unique et correspond à l'acquisition de deux costumes pour la durée du mandat syndical.

## ANNEXE 3

### RÉPARTITION DE REVENUS OU DE COMPENSATIONS FINANCIÈRES PERÇUS LORS D'INTERVENTIONS EXTÉRIEURES

#### PRÉAMBULE – OBJET

Des interventions ponctuelles ou durables sont parfois menées par des pilotes de la station. Les absences sont compensées par le reste des pilotes actifs, et à ce titre, les revenus qui leur sont liés sont répartis entre les pilotes actifs au moment de l'absence des listes de travail des pilotes détachés. Il en va ainsi par exemple des interventions à la FFPM (postes de président et de secrétaire général), des détachements à Saint-Pierre-&-Miquelon, et au Tréport (dans le cadre de la convention entre les stations).

Les pilotes détachés à Saint-Pierre-&-Miquelon et à la FFPM sont rémunérés conformément aux règles du RIF, notamment celles de l'article 3.

#### ARTICLE I – RÉPARTITION MENSUELLE

##### 1.1 Prélèvement

Une fraction de 5% est prélevée sur les montants mensuels liés aux interventions extérieures, et versée à la caisse d'exploitation.

##### 1.2 Répartition des montants

Les sommes des montants mensuels, déduite du prélèvement mentionné plus haut, sont réparties au prorata des parts nettes entre les pilotes actifs lors du mois correspondant.

La somme individuelle perçue par chaque pilote est appelée « brut extérieur »

#### ARTICLE II – RÉPARTITION ANNUELLE

##### 2.1 Reliquat

Certaines interventions extérieures font l'objet du versement d'un reliquat, calculé une fois l'année comptable écoulée. Ce reliquat est perçu longtemps après les dates des interventions. Il fait l'objet du même prélèvement que celui mentionné à l'article 1.1.

##### 2.2 Répartition

Le reste du reliquat est distribué au prorata du cumul des bruts extérieurs de la période correspondant au reliquat.