



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS
N°R32-2020-003 quater

Publié le 7 janvier 2020

SOMMAIRE

DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER MANCHE EST – MER DU NORD

Arrêté n°03/ 2020 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque

ETABLISSEMENT DE TRANSFUSION SANGUINE HAUTS-DE-FRANCE-NORMANDIE

Décision n° DRS 2019-05 du 18/12/2019 portant délégation de signature au sein de l'établissement de transfusion sanguine-Hauts-de-France-Normandie



PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Direction interrégionale de la Mer Manche Est-mer du Nord

Le Havre, le 06 janvier 2020

Service du contrôle des activités maritimes

Arrêté n° 03 / 2020 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque

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

- VU** le code des transports ;
- VU** le code des ports maritimes ;
- VU** la loi du 28 mars 1928 modifiée fixant le régime du pilotage dans les eaux maritimes ;
- VU** le décret du 14 décembre 1929 modifié portant règlement général de pilotage ;
- VU** le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif au pouvoir des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;
- VU** le décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation des directions interrégionales de la mer ;
- VU** l'arrêté ministériel du 26 septembre 1990 portant organisation et programme des concours de pilotage ;
- VU** l'arrêté ministériel du 5 juin 2000 modifié relatif à l'organisation et au fonctionnement des assemblées commerciales ;
- VU** l'arrêté ministériel du 6 septembre 2013 nommant l'administrateur en chef des affaires maritimes Jean-Marie Coupu, directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord ;
- VU** l'arrêté ministériel du 18 avril 2016 relatif à la délivrance du brevet de second capitaine et du brevet de capitaine ;
- VU** l'arrêté ministériel du 23 janvier 2018 relatif aux conditions d'aptitude médicale aux fonctions de pilote ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 20 mai 2019 du Préfet de région Hauts-de-France portant délégation de signature à M. Jean-Marie Coupu, directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord ;
- VU** la décision n° 754/2019 du directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord du 22 août 2019 portant subdélégation de signature aux personnes placées sous sa responsabilité en matière d'activités maritimes et littorales ;
- VU** l'avis de l'assemblée commerciale de la station de pilotage de Dunkerque en date du 27 novembre 2019 ;
- VU** l'avis du directeur régional adjoint de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi de la région Hauts-de-France en date du 03 janvier 2020 ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires et de la mer du Nord ;

ARRÊTE

ARTICLE 1er

Le règlement local de la station de pilotage de Dunkerque est constitué par les dispositions du présent arrêté et de ses annexes jointes dont la liste est la suivante :

- Annexes A et B : Tarifs en vigueur.
- Annexe C: Licence de capitaine-pilote pour le port de Dunkerque.

- Annexe D : Programme des connaissances spéciales exigées pour les candidats aux fonctions de pilote pour la station de pilotage de Dunkerque.
- Annexe E : Règlement de la caisse des pensions et d'assistance des pilotes de Dunkerque.

ARTICLE 2

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

ARTICLE 3

La station de pilotage de Dunkerque comprend deux zones :

1° - La zone extérieure (ZE) limitée :

- A l'ouest, par le méridien du phare de Calais ;
- A l'est, par le méridien de 02° 27' de longitude Est ;
- Au nord, par la ligne située à 3 milles au large de la laisse de basse mer ;
- Au sud, par la zone de pilotage de Calais, la côte et la zone intérieure définie ci-dessous.

2° - La zone intérieure (ZI) limitée :

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

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

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

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

ARTICLE 4 – Seuil de pilotage et exemption de pilotage

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

en zone extérieure :

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

en zone intérieure :

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

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

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

ARTICLE 5 – Effectifs

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

ARTICLE 6 – Pilotes

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

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

2. A titre exceptionnel, conformément au quatrième alinéa de l'article R5341-24 du code des transports, les candidats au concours de l'année 2020 au sein de la station de Dunkerque devront réunir les conditions suivantes au plus tard avant la date d'ouverture du concours :

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

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

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

ARTICLE 7 – Chef du service du pilotage

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

ARTICLE 8 – Matériel de la station

Le matériel de la station doit comprendre :

- une vigie équipée d'un radar ;
- un hélicoptère stationné sur l'aéroport de Calais-Dunkerque ;
- une base de pilotines à Dunkerque-Est ;
- une base de pilotines à Calais.

ARTICLE 9 – Tarifs

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

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

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

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

ARTICLE 10 – Bâtiments de guerre

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

ARTICLE 11 – Navires remorqués

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

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

ARTICLE 12 – Licence de capitaine-pilote

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

ARTICLE 13 – Réductions et majorations de tarifs

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

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

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

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

b) Réduction exceptionnelle de 20% la première année à l'entrée et à la sortie pour :

- les navires d'un nouveau service opérant sur des destinations ou origines non desservies à partir de Dunkerque par un autre service et assurant au moins une escale par mois. Cette réduction est non cumulable avec toute autre réduction à l'exception de la réduction 1° c) 3ème alinéa du présent article.

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

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

d) Réduction de 11 % à l'entrée et à la sortie pour les navires des lignes considérées comme régulières par le service des douanes;

Réduction de 10 % à l'entrée et à la sortie pour tout navire de moins de 90 m s'engageant à toucher le port de Dunkerque et prenant son pilote sur rade au moins 8 fois par mois dès la première touchée.

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

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

f) Double escale : tout navire porte-conteneurs ou rouliers de volume supérieur à 30 000 m³ pendant sa tournée du Nord opérant une escale import et une escale export à Dunkerque, bénéficiera d'une remise de 191,38 € à l'entrée et à la sortie lors de sa deuxième escale.

Pour bénéficier de cette réduction l'armateur ou son représentant fournira à la station de pilotage un calendrier des doubles escales de ses navires concernés.

f-i) Tout navire porte-conteneurs de volume supérieur à 200 000 m³ escalant au port Ouest bénéficie des réductions suivantes :

- lorsqu'il est affecté à une ligne régulière, 20 % à l'entrée et à la sortie, sur la base d'une escale hebdomadaire ;
- 10% supplémentaire à l'entrée et à la sortie de sa deuxième escale lorsque le navire pendant sa tournée européenne opère une escale import et une escale export à Dunkerque. Pour bénéficier de cette réduction, l'armateur ou son représentant fournira à la station de pilotage un calendrier des doubles escales de ses navires concernés (réduction non cumulable avec la réduction prévue au 13-1-f-i) ;
- 10 % supplémentaire pour un navire affecté à une autre ligne régulière d'un même TRADE sur la base d'une escale hebdomadaire d'une même Alliance.

Un TRADE est défini comme une relation régulière entre Dunkerque et une zone géographique commune associée à un service dans une même alliance.

Le cumul des réductions du présent article ne pourra en aucune façon dépasser 40 %.

- g) Les navires porte-conteneurs ou roulier porte-conteneurs, de volume supérieur à 13.000 m³, affectés à des lignes considérées comme régulières par les services des Douanes, exploités par un même opérateur-armateur et opérés à partir d'un terminal spécialisé conteneurs pourront bénéficier ligne par ligne en fonction du nombre annuel d'escales N réalisées par ligne des réductions, à l'entrée et à la sortie, sur les tarifs A du règlement local, en application du tableau suivant :

Nombre d'escales	25 < N ≤ 52	53 ≤ N
Réduction	5,00 %	10,00 %

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

Pour bénéficier de cette réduction, l'opérateur armateur concerné devra en faire la demande au pilotage. La demande devra être accompagnée des dates d'escales et de la liste des navires opérés, avec si nécessaire les justificatifs d'en être l'opérateur armateur, du nom de l'agent local désigné par l'opérateur armateur.

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

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

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

Nombre d'escales	25 < N ≤ 49	50 ≤ N
Réduction	4,00 %	8,00 %

- i) Tout navire transporteur de vrac liquides pétroliers qui viendrait charger à l'export des produits pétroliers en vrac au Port Est préalablement importés par voie de mer, bénéficiera d'une réduction de 35% à l'entrée et à la sortie. Cette mesure ne concerne que les trafics ayant été chargés sur un autre navire que celui qui a déchargé des produits raffinés à Dunkerque.

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

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

- j) Tout navire transportant du gaz liquide qui vient charger au Terminal Gazier du port Ouest, en vue de leur exportation, du gaz liquide préalablement importé par voie de mer, bénéficiera d'une réduction de 10 % à l'entrée et à la sortie. Cette mesure ne s'applique que lorsque le navire chargeur est distinct de celui qui a déchargé la cargaison et si sa longueur est supérieure à 250 mètres. Cette mesure ne s'applique pas aux souteurs.
- k) Les voiliers ou navires participant à une manifestation nautique à caractère culturel (organisé au minimum 12 mois l'avance) bénéficient d'une réduction à l'entrée et à la sortie de 15 % sur les tarifs de l'article 9, excepté pour ceux qui rentrent dans le cadre de l'article 13 alinéa 2.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- b) Les navires autres que les transbordeurs dont le capitaine est titulaire d'une licence de capitaine-pilote et qui ne font pas appel au pilote ne paient que 15 % du tarif normal prévu à l'article 9, ils paient le tarif normal quand ils font appel au pilote. Parmi ces navires, les navires exploités par un opérateur armateur et opérés sur une ligne trans-manche, pourront bénéficier en fonction du nombre annuel d'escale (N), de réductions à l'entrée et à la sortie sur les tarifs non pilotés du règlement local en application du tableau suivant :

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

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

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

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

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

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

- Si le navire ne s'est pas présenté, dans les deux heures suivant l'heure prévue de son arrivée, au point indiqué, l'information est considérée comme nulle ;
- Si le capitaine d'un navire ou son agent requiert le service d'un pilote à son arrivée, sans avoir fait parvenir de message au bureau du pilotage, le navire supportera en plus de la majoration, les frais de déplacement prévus à l'annexe « B » ;
- Dans les cas où l'embarquement du pilote ne se fait pas au point préalablement prévu (Dyck, rade ouest, rade est ou E12), le navire doit supporter les frais de déplacement du pilote tels qu'ils sont prévus à l'annexe « B ».

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

ARTICLE 14 – Services exceptionnels

1. A l'exception des navires dont le rapport port en lourd exprimé en DWT / puissance machine exprimée en BHP est inférieur à 2 et escalant au port ouest, un deuxième pilote est adjoint au pilote de tour :

- à l'entrée comme à la sortie des navires dont le port en lourd est supérieur à 90 000 tonnes ou la largeur supérieure à 40 mètres pour le port est,
- à l'entrée et à la sortie de la Forme 6 des navires de longueur supérieure à 240 m à l'entrée et à la sortie de la forme 6,
- des navires de largeur supérieure à 40 m en mouvement de déhalage et passant par le chenal de liaison BP.

Cette prestation donne lieu à la perception d'une taxe correspondant à 50 % du tarif de la zone intérieure. A l'exception des navires porte-conteneurs à destination du Port Ouest, des navires citernes à destination du Port Est pour lesquels une taxe correspondant à 25 % du tarif de la zone intérieure (ZI) sera perçue.

2. A l'entrée comme à la sortie de Dunkerque Est des navires dont le port en lourd est supérieur à 90 000 tonnes, dont la longueur est supérieure à 283 mètres, et/ou la largeur est supérieure à 44 mètres et inférieure ou égale à 45,06 mètres, le premier pilote est soit un pilote « tous navires », si la longueur et la largeur sont comprises dans les limites indiquées ci-dessus, soit un pilote apte au pilotage du navire considéré si la longueur ou la largeur est dans ces mêmes limites.

Une redevance de 50 % de zone intérieure dans le premier cas et de 25 % de zone intérieure dans le second cas sera perçue en sus des tarifs des articles 9 et 14-1.

3. Si, en plus des manœuvres d'entrée ou de sortie du port, un navire entre ou sort de cale sèche ou de dock flottant, il est dû, en plus des tarifs prévus à l'article 9, une taxe équivalente à un déhalage.

4. A l'entrée de Dunkerque EST, du coucher au lever du soleil et à la sortie, de 1h00 avant le coucher à 1h00 avant le lever du soleil des navires de longueur supérieure à 251 mètres ou de largeur supérieure à 39 mètres, un pilote « tous navires » sera désigné pour cette manœuvre. Une redevance de 50 % de ZI sera perçue en sus des tarifs prévus aux articles 9 et 14-1.

5. Pour l'entrée et la sortie du Port EST ainsi que de la forme 6, d'un navire hors normes au regard de l'avis aux navigateurs n° A675 (GPMD) un pilote hors tour sera désigné par le chef de pilotage parmi les pilotes les plus anciens de la station. Une redevance de 50 % de ZI sera perçue en sus des tarifs prévus à l'article 9, 14-2 et 14-4.

6. À l'entrée de Dunkerque Est, un navire d'une longueur supérieure à 251 mètres ou d'une largeur supérieure à 40 mètres, devant déroger aux conditions normales d'exploitation telles que définies dans l'avis aux navigateurs n° A 675, en plus des tarifs prévus à l'article 9, 14-1, 14-2 et 14-5, sera taxé de 100 % de ZI.

7. Si les services d'un pilote d'astreinte à bord d'un navire sont demandés, il sera perçu une indemnité correspondant à 500 € par heure avec un minimum de 2 heures et 8000 € maximum par jour et par pilote.

8. En cas de demande d'un service d'astreinte à 45 minutes, il sera perçu le dixième de cette indemnité. 8 – Pour l'entrée et la sortie de la darse LNG d'un navire d'une longueur supérieure à 251 mètres, les pilotes embarqueront avec leur propre système de positionnement portable. Il sera perçu en sus des indemnités prévues aux articles précédents une redevance de 15 % des tarifs appliqués en ZI.

9. Pour les entrées et les sorties de tous les navires devant déroger aux conditions normales d'exploitation telles que définies dans l'avis aux navigateurs n° A 675, les pilotes embarqueront avec leur propre système de positionnement portable. Il sera perçu en sus des indemnités prévues aux articles précédents une redevance de 15 % des tarifs appliqués en Zone Intérieure (ZI). Cette redevance ne pouvant être cumulée avec celle prévue à l'alinéa 8 du présent article.

10. Pour l'entrée et la sortie de navire de plus de 250 m ($L \geq 250m$) ou 40 m de large ($l \geq 40 m$) bénéficiant de technologie propulsive peu commune ou à destination de nouveau poste à quai, la Commission nautique du pilotage se réserve le droit de procéder à une période d'essai renouvelable une fois. Cette période fera l'objet d'une publicité en Assemblée Commerciale et un pilote hors tour, bénéficiant de l'article 14.5, sera désigné.

ARTICLE 15 – Tarifs divers

1. Déhalage :

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

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

En zone A et B :

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

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

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

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

En zone C :

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

Le pilotage des navires est obligatoire dans les bassins ou dans l'avant-port pour un mouvement comportant un changement de poste, de quai, d'appontement ou pour tout mouvement comportant l'utilisation d'un remorqueur.

Peuvent déroger à cette règle pour un mouvement sans remorqueur les navires d'une longueur < 90, ou < 110 m s'ils sont équipés d'un propulseur en état de fonctionnement, ou les navires transbordeurs disposant de tous leurs moyens de manœuvre en bon état de fonctionnement et dont les Capitaines sont titulaires de licence de capitaine pilote ou les navires de longueur < 250 m pour un déhalage le long d'un même quai sur une distance de 200 m maximum.

Il est rappelé que les navires transportant des matières dangereuses sont astreints à l'obligation de pilotage pour tout mouvement (sauf déhalage le long du môle 5).

Le tarif perçu pour un déhalage est fixé comme suit :

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

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

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

2. Mouillage :

a) Mouillage

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

b) Changement de mouillage

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

3. Déplacements :

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

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

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

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

4. Attentes :

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

5. Régulation de compas :

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

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

6. Essais sur base :

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

7. Assistance vigie :

L'assistance apportée par le pilote de service à la vigie, à l'aide des moyens appropriés, aux capitaines de navires méthanier transportant du gaz liquide en vrac à destination ou en provenance du terminal méthanier de Dunkerque et pour tout navire en faisant la demande expresse et préalable en approche de la zone de mouillage de la prise de pilote ou de son débarquement donne lieu à une indemnité calculée sur la base d'un barème figurant dans l'annexe B au présent arrêté.

8. Indemnité de service de nuit :

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

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

9. Règlement des factures de pilotage :

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

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

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

ARTICLE 16 – Frais de voyage

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

Il a droit en outre :

- pendant son séjour à bord, à la nourriture et au couchage ;
- aux frais de débarquement ;
- après son débarquement et jusqu'à sa mise en route, aux frais d'hôtel et de restaurant ;
- pour les trajets à faire par terre, à l'indemnité kilométrique prévue par l'article 26 du règlement général, les distances étant calculées par voie ferrée ;
- pour les trajets à faire par mer et par air, au passage en 1^{ère} classe ;
- si le pilote est débarqué à l'étranger, ses dépenses effectives de voyage lui seront remboursées.

2. Les frais de voyage d'un pilote se rendant dans un port quelconque pour y prendre un navire sont calculés suivant les dispositions des 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} tirets du précédent alinéa.

3. Lorsqu'un pilote se rend dans un port quelconque pour y prendre un navire, il lui est dû, en plus des frais de voyage, une indemnité fixée selon l'annexe B.

4. Si l'attente se prolonge au-delà de 24 heures après l'heure d'appareillage primitivement fixée, il est dû une indemnité supplémentaire par période de douze heures jusqu'à l'heure où commence le pilotage effectif du navire ou jusqu'à l'heure du retour du pilote à la station, s'il est congédié. Toute période commencée est due. Cette indemnité est fixée selon l'annexe B.

ARTICLE 17

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

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

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

ARTICLE 18

L'arrêté préfectoral n° 223 / 2019 du 11 décembre 2019 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque est abrogé.

ARTICLE 19

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

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

Alexandre ELY



Ampliation :

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

ANNEXE A

Tarifs de la station de pilotage à compter du 01/01/2020

1 ZONE INTÉRIEURE (selon article 3 du règlement local)

de 0 à 1 500 m3 =	241,50 €		
de 1 501 à 6 000 m3 =	260,50 €	+ 3,845 € par tranche de au dessus de	100 m3 1 500 m3
de 6 001 à 15 000 m3=	439,12 €	+ 3,418 € par tranche de au dessus de	100 m3 6 000 m3
de 15 001 à 30 000 m3=	743,59 €	+ 2,701 € par tranche de au dessus de	100 m3 15 000 m3
de 30 001 à 50 000 m3=	1 139,32 €	+ 2,475 € par tranche de au dessus de	100 m3 30 000 m3
de 50 001 à 170 000 m3=	1 662,69 €	+ 2,185 € par tranche de au dessus de	100 m3 50 000 m3
de 170 001 à 450 000 m3=	4 321,39 €	+ 1,191 € par tranche de au dessus de	100 m3 170 000 m3
au-delà de 450 001 m3=	7 657,29 €	+ 0,386 € par tranche de au dessus de	100 m3 450 000 m3

2 ZONE EXTÉRIEURE (selon article 3 du règlement local)

de 0 à 6 000 m3 =	219,49 €		
de 6 001 à 50 000 m3 =	219,49 €	+ 1,419 € par tranche de au dessus de	100 m3 6 000 m3
de 50 001 à 170 000 m3 =	814,97 €	+ 1,268 € par tranche de au dessus de	100 m3 50 000 m3
de 170 001 à 450 000 m3 =	2 314,09 €	+ 0,551 € par tranche de au dessus de	100 m3 170 000 m3
au delà de 450 001 m3 =	3 856,80 €	+ 0,101 € par tranche de au dessus de	100 m3 450 000 m3

ANNEXE B

TARIFS DE PRESTATIONS ACCESSOIRES ET FRAIS DIVERS à compter du 01/01/2020 (EN APPLICATION articles 13-15 et 16 du règlement local)

1- Tarif divers

Article 13.4 frais de déplacement du pilote pour son embarquement en un point autre que celui prévu	396,49 €
Article 13.4 majoration pour demande de service de pilotage sans message préalable	396,49 €
Article 15.1 Minimum de perception pour déhalage	175,71 €

Article 15.2 Indemnité pour mouillage

DWT	DWT < 90 000 TPL	90 000 TPL < DWT < 150 000 TPL	150 000 TPL < DWT
Indemnité	1735,68 €	2262,77 €	2789,87 €

Article 15.3

1. Indemnité pour déplacement et congédiement de pilote	
a) pour tous mouvements	174,94 €
b) pour un mouvement d'entrée au port au départ du DYCK	396,49 €
2. Indemnité pour déplacement de vedette ou d'hélicoptère	425,65 €
Article 15.4 Indemnité d'attente par période de 12 heures	233,88 €

Article 15.5 Indemnité pour régulation de compas	
- à l'extérieur du port	175,71 €
- à l'intérieur du port	117,51 €

Article 15.6 Indemnité pour essais	293,25 €
------------------------------------	----------

2- Assistance vigie

Article 15.7 Indemnité d'assistance vigie

navires transporteurs de gaz liquide en vrac	
de 0 à 6 000 m3	30,85 €
de 6 001 à 50 000 m3	61,70 €
de 50 001 à 120 000 m3	226,21 €
au-delà de 120 000 m3	421,58 €

3- Frais de voyage

Article 16-a Indemnité journalière due au Pilote qui n'est pas débarqué dans la zone de pilotage du DYCK	108,03 €
Article 16-c Indemnité due au Pilote qui se rend dans un port quelconque pour y prendre un navire	175,71 €
Article 16-d Indemnité pour attente au-delà de 24 heures après l'heure d'appareillage initialement fixée.	468,93 €

ANNEXE C

OBTENTION DE LA LICENCE DE CAPITAINE - PILOTE

Article 1

Port Ouest

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

Pour :

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

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

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

La demande d'assistance d'un ou plusieurs remorqueurs ainsi que la défaillance d'un des moyens de manœuvre appropriés suspendent la licence et entraîne la mise à bord d'un pilote à l'entrée comme à la sortie, sauf pour les navires transbordeurs.

Port Est

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

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

Article 2

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

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

Article 3

En règle générale pourront obtenir une licence de capitaine-pilote les capitaines ayant effectué 30 mouvements au moins, soit d'entrées, soit de sorties, dans les 6 mois précédant la demande de licence avec un navire donné dans la partie du port qu'ils fréquentent habituellement. La licence précisera les zones d'accostage autorisées.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 4

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

PIECE JOINTE N°1 A L'ANNEXE C

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

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

DELEGATION A LA MER, AU LITTORAL
ET A LA NAVIGATION INTERIEURE
257, rue de l'Ecole Maternelle
59140 DUNKERQUE

Le dossier comprend les 4 pièces suivantes :

- 1- **Une demande du candidat sur papier libre** et portant l'avis favorable de la compagnie.
- 2- **Une copie du brevet requis** pour exercer les fonctions de capitaine sur les navires pour lesquels la délivrance de la licence est sollicitée.
- 3- **Un certificat médical d'aptitude physique**

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

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

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

- 4- **Un état récapitulatif des touchées certifié** par la capitainerie du port de Dunkerque qui précise, pour les 12 mois précédant la demande, le nombre de mouvements effectués par le candidat en tant que capitaine avec leurs dates et le nom du navire sur lequel ils ont été faits.

S'il y a une demande de réduction du nombre de touchées au titre d'expériences nautiques dans le détroit, ou de pilotage dans les ports de Calais et Boulogne, un relevé de navigation et les justifications nécessaires seront également présentés.

CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE DU CANDIDAT A LA LICENCE DE CAPITAINE-PILOTE

1-L'acuité visuelle :

Les conditions d'acuité visuelle et de perception chromatique requises pour l'exercice des fonctions de pilote et de capitaine pilote sont les suivantes :

- vision minimale de loin 8/10 pour chaque œil, correction admise, sous réserve d'une acuité visuelle sans correction d'au moins 1/10 pour l'oeil le plus faible, à condition que la différence entre les deux yeux soit inférieure ou égale à 3 dioptries (vision des reliefs et des distances) ;
- absence d'héméralopie ;
- vision de près satisfaisante à l'échelle 2 de Parinaud, correction admise ;
- champ visuel binoculaire temporal normal ;
- absence de strabisme et de diplopie.

La chirurgie réfractive est acceptée sous réserve que l'intervention date de plus de six mois

2-La perception chromatique :

a) A l'entrée en fonction.

Les pilotes et capitaines pilotes sont soumis à la lecture des tables d'Ishihara puis à un test chromoptométrique au cours duquel ils doivent identifier sans erreur les feux émis.

b) Au cours de l'exercice des fonctions.

Seuls les pilotes et capitaines pilotes qui ont fait une erreur à la lecture des tables d'Ishihara sont soumis à un test chromoptométrique.

3-Acuité auditive :

a) A l'entrée dans la profession: déficit pour chaque oreille n'excédant pas 20 dB pour les fréquences 500 et 1000 Hz, 30 dB pour la fréquence 2000 Hz et 40 dB pour la fréquence 4000 Hz;

b) En cours de carrière, un pilote présentant une perte de l'audition supérieure aux limites indiquées en audiométrie tonale peut être maintenu apte si l'épreuve d'audiométrie vocale avec un bruit de fond de 65 dB au casque ou 75 dB en champ libre, utilisant des listes de mots dissyllabiques (de type J.E. Fournier), répond aux normes suivantes pour chaque oreille:

courbe d'allure normale dont la pente est suffisante pour atteindre 100 p.

100 d'intelligibilité en 60 dB;

- déficit au seuil à 50 p. 100 n'excédant pas 40 dB.

Par ailleurs les candidats devront satisfaire aux **normes d'aptitude générale** indiquées par l'arrêté du 16 avril 1986 modifié sur l'aptitude à la navigation.

PIECE JOINTE N° 2 A L'ANNEXE C

MODALITES PRATIQUES DE LA DELIVRANCE DE LA LICENCE DE CAPITAINE PILOTE SUR LE PORT DE DUNKERQUE

Les membres de la commission locale définie à l'article 2 de l'arrêté du 18 avril 1986 modifié par l'article 1 de l'arrêté du 13 novembre 2009, ou des représentants désignés par chacun d'eux, se rendront à bord du navire dont le capitaine sollicite une licence de capitaine pilote en principe dès que :

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

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

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

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

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

PIECE JOINTE N° 3 A L'ANNEXE C

**FORMULAIRES NECESSAIRES A LA DELIVRANCE DE LA LICENCE
DE CAPITAINE PILOTE SUR LE PORT DE DUNKERQUE**



PRÉFET DU NORD

Direction départementale
des territoires et de la mer

Délégation à la Mer, au Littoral
et à la Navigation Intérieure

Vu le décret n° 69-515 du 19 mai 1969 modifié relatif au régime de pilotage dans les eaux maritimes;

Vu l'arrêté ministériel du 18 avril 1986 modifié fixant les compétences et la composition de la commission locale et les modalités de délivrance des licences de capitaine pilote;

VU l'arrêté préfectoral n° 122/R/2004 du 29 juillet 2004 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque,

La commission locale de pilotage du port composée de :

Monsieur , pour la délégation à la mer et au littoral
Monsieur , pour le port de Dunkerque,
Monsieur , pour la station de pilotage de Dunkerque,
Monsieur , pour les capitaines de navires,

s'est réunie le à Dunkerque pour interroger le capitaine , de nationalité candidat au
pilotage du navire et ses sister-ships, les dans la partie du port de Dunkerque

L'épreuve pratique de pilotage a eu lieu le.....notamment en présence du pilote
Monsieur.....

Les mouvements pilotés nécessaires, soitmouvements, ont été terminés le.....
à

S'il s'agit d'un capitaine étranger, il a été constaté qu'il pouvait ou ne pouvait pas s'exprimer en français sur les sujets essentiels de sa compétence.

La commission estime que :

le commandant possède les connaissances pratiques et réglementaires pour obtenir la licence de ca-
pitaine pilote sur le navire dans la partie Ouest du port.

la candidature du commandant est ajournée jusqu'au

DUNKERQUE, le

Les membres de la commission

Délégation Mer et Littoral

Port de Dunkerque

Pilotage

Capitaine



LICENCE DE CAPITAINE PILOTE DU PORT DE DUNKERQUE (FRANCE)

Le capitaine.....

Date et lieu de naissance

Nationalité

- suite au dépôt le .../.../20... de son dossier reconnu conforme aux termes de l'article 3 de l'arrêté du 18 avril 1986,

- après l'épreuve pratique prévue par l'article 4 du même arrêté subie le.....

- le nombre prévu de mouvements pilotes ayant été effectué,

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

NOM	PAVILLON	PORT D'ATTACHE	LONGUEUR H.T.
-----	----------	----------------	---------------

ZONE (S) D'ACCOSTAGE AUTORISÉE (S): Postes transmanche Dunkerque

Licence délivrée le et valable jusqu'au

Licence renouvelée le et valable jusqu'au.....

Dunkerque le,

CACHET ET SIGNATURE

Visa annuel délivré le CACHET ET SIGNATURE

Suite à la commission locale du .../.../ 20...

Les mouvements pilotés supplémentaires effectués à la date du

La présente licence est étendue au(x) navire(s) :

NOM	PAVILLON	PORT D'ATTACHE	LONGUEUR H.T.
-----	----------	----------------	---------------

Dunkerque le,
CACHET ET SIGNATURE

ANNEXE D

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

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

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

19) RADE EXTÉRIEURE D'OSTENDE : Limites – bancs environnants – sondes et nature des fonds – meilleur mouillage – moyen de reconnaître par temps de brume si l'on est à l'est ou à l'ouest d'Ostende en dehors des bancs – balisage.

20) RADE INTÉRIEURE D'OSTENDE : Limites – sondes et nature des fonds – tenue – balisage.

21) PASSE DIRECTE DU STROOM : Sondes – relèvements – balisage.

B – CONNAISSANCE PRATIQUE DES BANCS ET PASSES

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

a) Bancs de Calais et Dunkerque

1- Enumération et position schématique des bancs les uns par rapport aux autres, dans un périmètre limité par les méridiens de Calais et Nieupoort d'une part, la côte et le parallèle du Feu West Hinder d'autre part.

2- Sandettié.

3- Out-Ruytingen.

4- In-Ruytingen.

5)- Bergues Bank.

6)- Banc du Dyck : nombre de parties - Alignements pour passer entre le Dyck Ouest et le Dyck Central – sondes dans ce passage.

7)- Sondes entre le Out-Ruytingen et le Dyck Ouest – sondes entre le Dyck Central et le Dyck Est (ou Cliff d'Islande) – alignements pour faire ce passage – sondes entre l'In-Ruytingen et le Dyck.

8)- Haut-fond de Gravelines.

9)- In-Ratel.

10)- Buiten Ratel – sondes entre l'In-Ratel et le Buiten Ratel et entre le Dyck et les deux bancs.

11)- Banc Breedt.

12)- Alignements pour passer entre les plateaux du Banc Breedt – sondes dans ces passages – sondes entre l'In-Ratel et le Banc Breedt.

13)- Banc Smal.

14)- Banc Breedt Oriental – sondes entre le Banc Breedt et le Banc Smal.

15)- Banc du Snouw.

16)- Banc Braek.

17)- Sondes entre le Banc Snouw et le Banc Braek – alignements pour passer entre ces deux bancs dans la deuxième rade de Dunkerque – Comment peut-on y pénétrer.

18)- Banc Hills – sondes entre le Banc Smal et le Banc Hills.

19)- Trapegeer.

20)- Sondes entre le Banc Hills et le Trapegeer.

21)- Qu'appelle-t-on : Kettelgat ; L'huître d'en dehors et d'en dedans ; Qui-vive ; Guerres ; Neep-Tang ; Peet ; Roupp Est et Ouest ; Croye-nest ; Bragues ; Mocquar ; Visar ; Nievelec ; Gros Jack ; Potje ?

b) Bancs de Flandre

22)- West Hinder – caractéristiques du feu.

Bouées A1 et Ackaert et bouées de position – position par alignements.

23)- Middelkerke Bank – sondes dans le chenal Nord.

24)- Ostende Bank – sondes dans le chenal qui le sépare du banc de Nieupoort.

25)- Nieupoort Bank.

26)- Stroom Bank.

27)- Wenduyn Bank.

28)- Wandelaar Bank.

C – COURANTS, MAREES & ROUTES

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

D – MANŒUVRES

- 1)- Prise en charge par le pilote de vigie d'un navire qui mouille, qui entre, qui sort – organisation de la zone de mouillage.
- 2)- Prendre en charge au Dyck un navire méthanier Qmax, l'accoster au terminal gazier de l'avant-port Ouest. Procédures.
- 3)- Prendre au Dyck un Ro-Ro de 180 m, TE=9.00 m équipé de propulseurs AV et AR. L'amarrer Quai de Lorraine Cap à l'Est, l'arrière à la rampe.
- 4)- Prendre au Dyck un porte-conteneurs de 230 m TE=10.00 m équipé d'un propulseur d'étrave de 1500 CV. L'amarrer cap au Nord quai de Flandre. Vent de W 15 nds et SW 25 nds.
- 5)- Prendre en charge au Dyck un Méga PC de longueur 396 m et de tirant d'eau 13 m, surface exposée 17 000 m², 2 propulseurs d'étrave. Poste : quai de Flandre sud cap au nord.
- 6)- Appareiller du Quai de Flandre avec un Méga PC de longueur 350 m TE=13.00 m équipé d'un propulseur d'étrave de 3000 KW. (*)
- 7)- Appareiller du Quai de Flandre partie nord et faire route sur le Dyck avec un porte-conteneurs de longueur 190 m TE= 9.50 m, propulseur d'étrave de 700 CV. (*)
- 8)- Entrée d'un minéralier de 170 000 T de DW au TE max admis. Poste à quai : QU 5 cap à l'Est.
- 9)- Entrée d'un pétrolier de 100 000 T de DW au TE max admis. Poste à quai : CFR Ouest.
- 10)- Sortie d'un minéralier de 170 000 T de DW amarré au QU 6. (*)
- 11)- Entrée d'un pétrolier de longueur 200 m, TE max, poste F12 nord, cap sud. Vent frais SSW.
- 12)- Prendre en charge et entrer un navire gazier de longueur 100m chargé équipé d'un propulseur d'étrave de 500 cv. L'amarrer à Stoknord poste 4 ; TE= 5.00 m. Vent d'W 3 à 4. Ecluse Charles de Gaulle.

- 13)- Sortie d'un minéralier de longueur 200 m du QU 3, bâbord à quai par l'écluse Watier. TE et vent donnés.
- 14)- Entrée d'un navire de 170 m par l'écluse Charles de Gaulle. TE= 7.50 m, bonne brise d'W – l'amarrer au F 13 sud poste n° 1.
- 15)- Entrée d'un navire de 155 m lège par Watier. Bonne brise d'ouest, poste à quai F8 tribord à quai.
- 16)- Entrée d'un navire de 155 m TE=5.50 m par l'écluse Watier – poste à quai F6 Milieu – cap au sud ou nord – forte brise d'Est.
- 17)- Sortie d'un navire de 155 m, TE max par l'écluse Watier, poste à quai F9 sud – forte brise d'ouest.
- 18)- Sortie d'un navire de 190 m TE= 11.00 m du F 10 Nord – navire cap au sud. Vent donné.
- 19)- Prendre un minéralier ou charbonnier chargé dans la zone du Dyck, le rentrer au Port Ouest de Dunkerque et l'amarrer cap au sud ou cap au nord au quai Pondéreux Ouest. Dimensions, port en lourd et TE donnés.
- 20)- Sortie par l'écluse Watier ou Charles de Gaulle d'un navire de 150 m calant 7.60 m et amarré au môle 5, cap à l'ouest. Le conduire au Wandelaar deux heures après PM – forte brise d'Est – marée de ME.
- 21)- Entrée d'un navire de 180 m TE= 7.00m équipé d'un propulseur d'étrave de 1000 cv, l'amarrer poste Stocknord 3. (*)
- 22)- Entrée d'un navire lège de 90 m équipé d'un propulseur d'étrave. . L'amarrer F11. (*)
- 23)- Entrée par l'écluse Watier d'un navire de 90 m TE= 6.00 m sans propulseur, sans remorqueur. L'amarrer au Môle 5 partie Est. (*)
- 24)- Entrée par l'écluse Trystram d'un navire souteur de 90 m, TE = 4m90, bonne brise de NO. A couple d'un minéralier Quai Sollac 5 cap à l'ouest.
- 25)- Entrée d'un navire transbordeur au quai de Ramsgate par vent fort de N.
- 26)- Entrée d'un caboteur chargé d'une longueur de 100 m au quai caboteur Péchiney aux environs de la basse mer. (*)
- 27)- Déhalage d'un navire de 160 m du F 9 au dock 3. (*)
- 28)- Sortie d'un vraquier du quai Pondéreux Ouest - le conduire et le mouiller au Dyck. (*)
- 29)- Entrée d'un navire de 135 m équipé d'un propulseur d'étrave – l'accoster quai de Saint Pol. (*)
- 30)- Entrée/sortie d'un pétrolier de 90 m équipé d'un propulseur de l'appontement pétrolier AP 1. (*)
- 31)- Entrée d'un navire de 105 m sans propulseur – l'accoster au Quai de Grande Synthe Divers sans remorqueur. (*)
- 32)- Entrée d'un navire de 100 m – l'accoster au Quai Multivrac Sud. (*)
- 33)- Déhalage du QU 6 et entrée en forme 6 d'un minéralier de longueur 270 m, largeur 42 m, TE AV 6.20 m TE AR 8.50 m. Le navire dispose de sa machine. Légère brise de SW.
- 34)- Sortie de Forme 6 et pilotage jusqu'au Dyck d'un navire de longueur 270 m, largeur 42 m, TE AR 8.50 m. Vent de WNW force 4 à 5.
- 35)- Transfert d'un minéralier aux dimensions max du QPO au QU 6. (*)
- 36)- Sortie d'un navire céréalier de longueur 250 m du Quai de Grande Synthe au TE max. (*)
- 37)- Entrée d'un navire de longueur 200 m – l'amarrer quai de l'Escaut. (*)
- 38)- Sortie du Quai de l'Escaut d'un caboteur de 100 m chargé. (*)
- 39)- Entrée d'un navire de 220 m de longueur et 32 m de largeur, TE 11.00 m pour le Quai de Grande Synthe. (*)

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

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

ANNEXE E

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

CHAPITRE I – Généralités

Préambule

La caisse des pensions et d'assistance des pilotes de Dunkerque est régie par les articles 24 et 25 de la loi du 28 mars 1928 et 32 et 33 du décret du 14 décembre 1929, par ses statuts et par le présent règlement.

ARTICLE 1

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

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

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

ARTICLE 2 – RESSOURCES

1. Conformément aux art. 24 et 25 de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes, aux art. 32 et 33 du décret du 14 décembre 1929 portant règlement général du pilotage et à l'art. L 411-15 du Code du Travail sur les syndicats professionnels, une retenue sur les recettes « Grille Collet » provenant du pilotage dans les zones obligatoires de la station de Dunkerque. Les recettes « Grille Collet » s'entendent des recettes provenant du pilotage des navires en zone intérieure, extérieure et majorée, des mouvements de déhalage, des recettes provenant des navires dits « non pilotés » et des indemnités de déplacement, de deuxième pilote, de frais divers, d'assistance vigie et de nuit.

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

3. La dotation syndicale pour charges exceptionnelles.

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

ARTICLE 3 - FONDS DE RESERVE

Le montant du fonds de réserve doit être maintenu à un montant de référence égal à 31 fois le montant du salaire forfaitaire annuel de l'année en cours de la 19^{ème} catégorie de classement de l'ENIM.

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

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

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

ARTICLE 4 – REASSURANCE

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

Dans le cas :

- d'un différentiel positif, celui-ci abonde en tout ou partie le fonds de réserve tant que le montant de celui-ci reste inférieur au montant de référence tel que définit à l'art. 3 du présent règlement. Dès lors que le montant du fonds de réserve est égal au montant de référence, le différentiel abonde la caisse de réassurance.

- d'un différentiel négatif, le différentiel est pris en charge par le fonds de réserve dans la limite de ses possibilités, puis par le syndicat des pilotes.

Gel temporaire des droits de la réassurance :

Dans le cadre de la réassurance de la caisse de pensions par l'adhésion collective des pilotes à l'IREC, dans l'intérêt de la caisse, il est décidé de retarder la date de liquidation des droits à allocations du pilote pensionné au plus tard jusqu'à l'âge de 60 ans.

Les droits à allocations seront activés sur décision de l'assemblée générale de la caisse à la date anniversaire des 60 ans ou à la date du décès du pilote pensionné.

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

CHAPITRE II - DROITS DES BENEFICIAIRES PILOTES

ARTICLE 5 - PENSION D'ANCIENNETÉ

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

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

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

Le nombre d'annuités est limité à 25.

ARTICLE 6 - PENSION D'INVALIDITÉ

Tout pilote réformé dans les conditions prévues par l'article 12 du Décret 69-515 du 19 mai 1969, à la suite de maladie, blessure ou infirmité le mettant dans l'incapacité de continuer son service, jouira d'une pension au jour de sa réforme.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 7 - DÉMISSION – EXCLUSION

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

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

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

ARTICLE 8 - DECOMPTE DES ANNEES DE SERVICES

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

ARTICLE 9 - REGIMES PARTICULIERS

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

CHAPITRE III **DROITS DES CONJOINTS, EXCONJOINTS, VEUVES OU VEUF DES PILOTES RETRAITES**

ARTICLE 10 - PENSION DE REVERSION

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

Elle est attribuée sans aucune condition de ressources :

- à la date du décès du pilote pour les veuves,
- à partir de 65 ans pour les veufs.

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

Cette condition n'est pas exigée si :

- le pilote est décédé en activité ou s'il a été réformé pour maladie ou blessure. Dans ce dernier cas il suffit alors que le mariage soit antérieur à la maladie ou à l'accident ;
- ou
- s'il existe un ou plusieurs enfants issus du mariage ou si ce dernier a duré au moins quatre ans. Dans ce dernier cas l'entrée en jouissance est reportée jusqu'à ce que la veuve ait atteint l'âge de 50 ans et le veuf l'âge de 65 ans .

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

Cas particuliers :

- a) la pension de réversion de la veuve, d'un veuf ou d'un ex-conjoint d'un pilote en activité précédemment réformé à la suite de maladie, blessure ou infirmité ou décédé en activité de service ne pourra être inférieure à 10 annuités.
- b) La pension de veuve ou de veuf ou d'un ex-conjoint d'un pilote démissionnaire ou révoqué dans les conditions de l'art. 7 ne pourra être versée qu'à la date où le pilote aurait eu cinquante cinq ans pour la veuve et à 65 ans pour le veuf.

ARTICLE 11 – MARIAGES SUCCESSIFS - PARTAGE DE PENSION

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

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

ARTICLE 12 - REMARIAGE – PERTE PARTIELLE DE PENSION

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

En cas de partage en application de l'art.11, les droits des autres bénéficiaires restent inchangés. Le conjoint veuf ou divorcé ou séparé de corps qui abandonne ses enfants de moins de 21 ans est déchu de ses droits à pension, sa pension échoit à ses enfants considérés comme orphelins de père et de mère pilote dans les conditions de l'art. 13-2.

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

CHAPITRE IV DROITS DES ORPHELINS

CHAPITRE 13 - PENSIONS D'ORPHELINS

Les enfants naturels dont la filiation est légalement établie et les enfants adoptifs sont assimilés aux enfants légitimes. Chaque orphelin de père ou de mère pilote a droit jusqu'à l'âge de 18 ans à une pension temporaire égale à 10 % de la pension qui était ou aurait été attribuée au pilote.

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

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

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

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

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

Le droit à pension des orphelins n'est soumis à aucune condition d'antériorité de la naissance ou de l'adoption par rapport à la date de cessation d'activité du pilote. Le paiement des sommes allouées aux mineurs est effectué au père, à la mère, ou à la personne ayant la garde de l'orphelin si le père ou la mère est déchu de la puissance parentale. Au tuteur, si l'enfant est orphelin de père et de mère.

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

CHAPITRE V SECOURS – CUMUL DES PENSIONS

ARTICLE 14 – SECOURS

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

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

ARTICLE 15 - CUMUL DES PENSIONS

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

Elles ne peuvent pas être cumulées avec les allocations de retraite personnelle des régimes complémentaires négociés par la Station en vue de réassurance. Néanmoins ces allocations personnelles peuvent être substituées à la pension de pilote lorsque leur montant est supérieur à celui de cette dernière, ou en cas de circonstances entraînant la suppression de la pension pilote.

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

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

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

CHAPITRE VI CALCUL ET PAIEMENT DES PENSIONS

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

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

Définitions :

- Les recettes trimestrielles servant au calcul de l'annuité de pension sont les recettes trimestrielles « grille Collet » ;
- La dotation syndicale : c'est la dotation nécessaire et suffisante plafonnée à 15 % maximum prélevée sur les recettes trimestrielles servant au calcul de l'annuité de pension ;
- La masse partageable des pilotes actifs : c'est la masse des salaires nets des pilotes abondés des recettes hors zone ;
- L'effectif de référence des pilotes actifs servant au calcul du montant de l'annuité de pension : c'est la valeur moyenne entre l'effectif actif réel et l'effectif réglementaire maximum autorisé au règlement local.
- La valeur du montant de l'annuité de pension à servir : un vingt-cinquième de la masse partageable des pilotes actifs divisée par 3 fois l'effectif de référence donne la valeur du montant de l'annuité de pension à servir.
- La charge de pensions : la valeur du montant de l'annuité de pension à servir multipliée par le nombre d'annuités à servir donne le montant de la charge de pensions .
- Les disponibilités de la caisse : elles sont constituées de la dotation syndicale, abondée de tout ou partie des produits financiers nets en application de l'art. 3 du présent règlement, des amendes prévues à l'art. 9 des statuts, déductions faites des charges de fonctionnement.

DOTATION POUR CHARGE EXCEPTIONNELLE

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

- un différentiel négatif ne permettant pas de servir la charge de pensions, une dotation pour charge exceptionnelle du montant maximum de 50 % du différentiel est prélevée sur la masse partageable des pilotes actifs et vient abonder les disponibilités de la caisse de pensions et entraîne le calcul du montant de la nouvelle annuité.
- un différentiel positif, celui-ci est affecté en fonction du montant du fonds de réserve : si le montant du fonds de réserve est inférieur au montant de référence tel que défini à l'art. 3 du présent règlement, le différentiel abonde le fonds de réserve. Dès lors que le montant du fonds de réserve est égal au montant de référence le différentiel vient en déduction de la dotation syndicale.

Chaque participant recevra la somme obtenue en multipliant la valeur de l'annuité par le nombre d'annuités auquel il a droit . Il sera versé chaque mois un acompte égal pour chaque annuité à $1/75^{\text{ème}}$ du salaire forfaitaire mensuel de la catégorie de classement de l'ENIM du pilote.

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

ARTICLE 17 - PAIEMENT DES ARRERAGES

Le paiement de l'acompte mensuel est effectué le dernier jour de chaque mois pour le mois écoulé. Le solde de la pension est versé trimestriellement dès l'arrêt des comptes du trimestre écoulé et au plus tard deux mois après la fin du trimestre considéré. Les arrérages sont calculés par jour et à raison de 360 jours par an.

ARTICLE 18 - ALLOCATION AU DECES

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

CHAPITRE VII - DIVERS

ARTICLE 19 – LIQUIDATION

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

- bulletin de décès,
- bulletin de mariage,
- jugement de divorce,
- bulletin de naissance,
- certificat de scolarité, et tous autres justificatifs s'il y a lieu.

ARTICLE 20

Le présent Règlement, approuvé par l'Assemblée Générale Extraordinaire de la Caisse de Pensions et d'Assistance des pilotes de DUNKERQUE, le 28 novembre 2006, prend effet pour compter du 1^{er} janvier 2007.



**DECISION N° DRS 2019-05 DU 18/12/2019
PORTANT DELEGATION DE POUVOIR ET DE SIGNATURE
AU SEIN DE L'ÉTABLISSEMENT DE TRANSFUSION SANGUINE - HAUTS-DE-
FRANCE - NORMANDIE**

Vu le Code de la santé publique, notamment ses articles L 1222-7, R 1222-8 et D 1222-10-2 ;

Vu le décret du 16 octobre 2017 portant nomination du Président de l'Établissement français du sang ;

Vu la décision du Président de l'Établissement français du sang n° 2017.45 en date du 18/12/2017 nommant Monsieur Rémi COURBIL aux fonctions de Directeur de l'Établissement de transfusion sanguine Hauts-de-France - Normandie ;

Vu la décision du Président de l'Établissement français du sang n° DS 2017.79 en date du 18/12/2017 portant délégation de pouvoir et de signature à Monsieur Rémi COURBIL, Directeur de l'Établissement de transfusion sanguine Hauts-de-France - Normandie ;

Monsieur Rémi COURBIL, Directeur de l'Établissement de transfusion sanguine Hauts-de-France - Normandie, (ci-après le « Directeur de l'Établissement »), délègue, à **Monsieur Christophe VINZIA** en sa qualité de **Responsable de Site** (ci-après le « Responsable du Site ») les pouvoirs et signatures suivants, afférents au Site du Siège régional de l'Établissement français du sang Hauts-de-France - Normandie et aux éventuels sites, fixes et occasionnels, annexes (ci-après le « Site »).

La présente délégation s'exerce dans le cadre :

- du ressort territorial de l'établissement de transfusion sanguine Hauts-de-France - Normandie (ci-après désigné l' « *Établissement* »), en complément des lettres de nomination,
- du respect de la réglementation en vigueur ainsi que des politiques, directives, procédures et instructions mises en œuvre au sein de l'Établissement français du sang.

Elle détermine les compétences des délégataires pour le visa d'actes ou de documents tant sur support papier que sur support électronique.

Article 1 - Les compétences déléguées

1.1. Qualité de vie au travail

Le Directeur de l'Établissement délègue au Responsable du Site les pouvoirs lui permettant d'assurer la qualité de vie au travail des personnels du Site tant durant leur présence sur le Site qu'au cours de leurs déplacements.

A ce titre, afin de faire respecter les dispositions légales et réglementaires en matière de risques professionnels, ainsi que les prescriptions conventionnelles applicables, le Responsable du Site :

- veille à l'application des consignes nationales et régionales concernant la santé des personnels travaillant sur le site ;
- prend les mesures appropriées pour assurer la santé des personnels, notamment en alertant, dans le délai approprié, le Directeur du département Ressources Humaines ainsi que les autres Départements concernés.



1.2. Hygiène et sécurité au travail

Le Directeur de l'Établissement délègue au Responsable du Site les pouvoirs pour assurer, à l'égard des personnels du Site et en lien avec les personnes disposant des compétences requises, tant durant leur présence sur le Site qu'au cours de leurs déplacements, le respect des dispositions légales, réglementaires et conventionnelles applicables en matière d'hygiène et de sécurité au travail.

A ce titre, délégation de pouvoir est accordée au Responsable du Site pour :

- veiller à l'état des locaux et installations et à la disponibilité des moyens permettant la prévention et la protection des personnels ;
- prendre les mesures appropriées pour prévenir toute atteinte à leur sécurité et leur exposition à des risques d'atteintes corporelles notamment en alertant, dans le délai approprié, les Départements concernés ;
- établir les plans de prévention des entreprises extérieures, en lien avec les autres départements.

1.3. Environnement

Le Directeur de l'Établissement délègue au Responsable du Site les pouvoirs pour assurer le respect des dispositions légales, réglementaires, administratives et conventionnelles applicables en matière de protection de l'environnement et d'installations classées applicables au Site en lien avec les personnes disposant des compétences requises.

A ce titre, délégation de pouvoir est accordée au Responsable du Site pour mettre en œuvre les mesures de lutte contre les risques environnementaux durant l'exploitation du Site et, le cas échéant, prendre les mesures utiles afin de faire cesser sans délai toute atteinte à l'environnement constatée.

Article 2 - Les conditions de mise en œuvre de la délégation

2.1. L'exercice de la délégation

Le Responsable du Site accepte expressément et en toute connaissance de cause la délégation de pouvoir qui lui est confiée, en vertu de l'article 1, par le Directeur de l'Établissement.

Le Responsable du Site connaît la réglementation en vigueur dans les domaines faisant l'objet de la délégation de pouvoir ainsi que les sanctions applicables en cas de non-respect de cette réglementation.

Il reconnaît être informé que sa responsabilité, et notamment sa responsabilité pénale, peut alors être engagée.

Le Responsable du Site devra tenir informés le Directeur de l'Établissement, la coordonnatrice des sites, le Secrétaire Général, le Directeur des Ressources Humaines et le ou les Directeurs des Départements concernés de la façon dont il exécute sa mission et des difficultés rencontrées.

2.2. L'interdiction de toute subdélégation

Le Responsable du Site ne peut subdéléguer ni les pouvoirs, ni la signature qu'il détient en vertu de la présente décision.

2.3. La conservation des documents signés par délégation

Le Responsable du Site conserve ou fait conserver une copie de tous les actes et décisions qu'il est amené à prendre et à signer en application de la présente décision et en assure l'archivage, conformément aux règles internes de l'Établissement français du sang, dans le respect de la réglementation en vigueur.



Article 3 - La publication et la date de prise d'effet de la délégation

La présente décision entre en vigueur à compter du **19 décembre 2019**.

Elle sera publiée au Recueil des Actes des Préfectures des régions Hauts-de-France et Normandie et sera également consultable sur l'intranet de l'Établissement français du sang.

Fait à Loos, le 18 décembre 2019

Monsieur le Docteur Rémi COURBIL,

Directeur de l'Établissement de transfusion sanguine
Hauts-de-France - Normandie