



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS
N°R32-2022-024 ter**

Publié le 05 janvier 2022

SOMMAIRE

DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER MANCHE EST – MER DU NORD

Arrêté n° 002/2022 en date du 04 janvier 2022 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Service du contrôle des activités maritimes

Le Havre, le 04 janvier 2022

ARRÊTÉ n° 002/2022

**Portant règlement local de la station de pilotage
de Dunkerque**

Le préfet de la région Hauts-de-France,

Préfet du Nord,

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

- VU** l'arrêté ministériel du 2 juin 2020 relatif à la délivrance du certificat de formation à la sécurité pour l'exercice du pilotage maritime ;
- VU** l'arrêté ministériel du 21 août 2020 nommant l'administrateur en chef des affaires maritimes de 1ère classe Hervé THOMAS, directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 55-R-2000 modifié du 16 novembre, instituant l'assemblée commerciale du pilotage du port de Dunkerque ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 255 / 2020 modifié du 17 décembre 2020 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 18 novembre 2021 du préfet de la région Hauts-de-France portant délégation de signature à Monsieur Hervé THOMAS, Directeur interrégional de la Mer Manche Est – Mer du Nord ;
- VU** la décision n° 1680/2021 du 22 novembre 2021 portant subdélégation de signature du directeur interrégional de la mer Manche Est – mer du Nord aux personnes placées sous sa responsabilité en matière d'activités maritimes et littorales ;
- VU** l'avis de la commission locale de pilotage de la station de pilotage de Dunkerque en date du 04 octobre 2021 ;
- VU** l'avis des membres de l'assemblée commerciale de la station de pilotage de Dunkerque, tenue le 25 novembre 2021 ;
- VU** l'avis du directeur régional adjoint de la direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités de la région Hauts-de-France en date du 29 décembre 2021 ;
- SUR** proposition du directeur départemental des territoires et de la mer du Nord ;

ARRÊTE

ARTICLE 1^{er}

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

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

ARTICLE 2

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

ARTICLE 3

La station de pilotage de Dunkerque comprend deux zones :

1° – La zone extérieure (ZE) limitée :

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

2° – La zone intérieure (ZI) limitée :

- À 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 ;
- À l'est, par le méridien du phare de Dunkerque ;
- Au sud, par l'extrémité des plans d'eau du port autonome de Dunkerque.

À 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.

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

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

- être titulaires du Brevet de Capitaine de 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 24 mois ;
- satisfaire aux conditions d'aptitude physique à l'exercice des fonctions de pilote, fixées par l'arrêté ministériel du 23 janvier 2018 relatif aux conditions d'aptitude médicale aux fonctions de pilote.

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

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

ARTICLE 7 – Chef du service du pilotage

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

ARTICLE 8 – Matériel de la station

Le matériel de la station doit comprendre :

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

ARTICLE 9 – Tarifs

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

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

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

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

ARTICLE 10 – Bâtiments de guerre

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

ARTICLE 11 – Navires remorqués

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

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

ARTICLE 12 – Licence de capitaine-pilote

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

ARTICLE 13 – Réductions et majorations de tarifs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 11 % pour les navires dont le volume tarifaire est inférieur ou égal (\leq) à 200.000 m³
- 31 % pour les navires dont le volume tarifaire est supérieur (>) à 200.000 m³ et inférieur ou égal (\leq) à 450.000 m³
- 34 % pour les navires dont le volume tarifaire est supérieur (>) à 450.000 m³.

f-ii) Double escale : pendant sa tournée du Nord tout navire porte-conteneurs de volume supérieur (>) à 30.000 m³ et inférieur ou égal (\leq) à 200.000 m³ opérant une escale import et une escale export à Dunkerque, bénéficiera d'une remise de 191,38 € à l'entrée et à la sortie lors de sa 2ème escale. Pour bénéficier de cette réduction l'armateur ou son représentant fournira à la station de pilotage un calendrier des doubles escales des navires concernés.

f-iii) Tout navire porte-conteneurs de volume tarifaire supérieur (>) à 200.000 m³ et bénéficiant d'une réduction telle que définie dans l'article 13-f-i bénéficie d'une réduction supplémentaire :

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

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

g) Les navires porte-conteneurs ou roulier-porte-conteneurs, de volume supérieur à 13.000 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 fonctions du nombre annuel

d'escales N réalisées par ligne des réductions, à l'entrée et à la sortie, sur les tarifs A du règlement local, en application du tableau suivant :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'opérateur armateur, 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 1^{er} janvier de chaque année.

b) Les navires autres que les transbordeurs dont le capitaine est titulaire d'une licence de capitaine – pilote et qui ne font pas appel au pilote ne paient que 15 % du tarif normal prévu à l'article 9, ils paient le tarif normal quand ils font appel au pilote. Parmi ces navires, les navires exploités par un opérateur armateur et opérés sur une ligne transmanche, pourront bénéficier en fonction du nombre annuel d'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 < 312	313 < N
Réduction	0,00 %	-30,00 %

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

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

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

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

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

- Si le navire ne s'est pas présenté, dans les deux heures suivant l'heure prévue de son arrivée, au point indiqué, l'information est considérée comme nulle.
- Si le capitaine d'un navire ou son agent requiert le service d'un pilote à son arrivée, sans avoir fait parvenir de message au bureau du pilotage, le navire supportera en plus de la majoration, les frais de déplacement prévus à l'annexe « B ».

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

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

ARTICLE 14 – Services exceptionnels

1. Un deuxième pilote est adjoint au pilote de tour :

- À l'entrée comme à la sortie du port Est des navires dont le port en lourd est supérieur ou égal (\geq) à 90.000 MT OU dont la largeur est supérieure ou égale (\geq) à 40 m ;
- Aux navires de largeur supérieure ou égale (\geq) à 40m passant par le chenal Brocquaire ;
- À l'entrée et à la sortie de la Forme 6 des navires de longueur supérieure ou égale (\geq) à 240 m ;
- À l'entrée comme à la sortie au port Ouest des navires dont le port en lourd est supérieur ou égal (\geq) à 90.000 MT, à l'exception des navires porte-conteneurs et LNG ;
- À l'entrée au port Ouest des navires porte-conteneurs dont le port en lourd est supérieur ou égal (\geq) à 140.000 MT ;
- À la sortie au port Ouest des navires porte-conteneurs dont le port en lourd est supérieure ou égal (\geq) à 140.000 MT ET si la manœuvre nécessite un évitage ;
- À la sortie au port Ouest des navires porte-conteneurs dont la longueur est supérieure ou égale (\geq) 380 m ;
- À l'entrée comme à la sortie au port Ouest des navires LNG dont la longueur est supérieure ou égale (\geq) à 251 m.

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

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

2. A l'entrée comme à la sortie du Port Est des navires dont le port en lourd est supérieur à 90 000 MT :

- Si la longueur est supérieure ($>$) à 283 m ET la largeur comprise entre 44 m et 45,06 m ($44 \text{ m} < \text{largeur} \leq 45,06 \text{ m}$), une redevance de 50 % de zone intérieure sera perçue en sus des tarifs des articles 9 et 14-1.
- Si la longueur est supérieure ($>$) à 283 m OU la largeur comprise entre 44 m et à 45,06 m ($44 \text{ m} < \text{largeur} \leq 45,06 \text{ m}$), une redevance de 25 % de zone intérieure sera perçue en sus des tarifs des articles 9 et 14-1.

3. Si, en plus des manœuvres d'entrée ou de sortie du port, un navire entre ou sort de cale sèche ou de dock flottant, il est dû, en plus des tarifs prévus à l'article 9, une taxe équivalente à un déhalage.
4. À l'entrée du port EST, du coucher au lever du soleil et à la sortie, de 1h00 avant le coucher à 1h00 avant le lever du soleil des navires de longueur supérieure (>) à 251 m ou de largeur supérieure (<) à 39 m, un pilote « hors tour » sera désigné. Une redevance de 50 % de ZI sera perçue en sus des tarifs prévus aux articles 9 et 14-1.
5. Pour l'entrée et la sortie du port EST ainsi que de la forme 6 d'un navire hors normes au regard de l'avis aux navigateurs n° A 675 (GPMD), un pilote « hors tour » sera désigné par le chef de pilotage parmi les pilotes les plus anciens de la station. Une redevance de 50 % de ZI sera perçue en sus des tarifs prévus à l'article 9, 14-2 et 14-4.
6. A l'entrée de Dunkerque Est, un navire d'une longueur supérieure (>) à 251 m ou d'une largeur supérieure (>) à 40 m, devant déroger aux conditions normales d'exploitation telles que définies dans l'avis aux navigateurs n° A 675, en plus des tarifs prévus à l'article 9, 14-1, 14-2 et 14-5, sera taxé de 100 % de ZI.
7. Si les services d'un pilote d'astreinte à bord d'un navire sont demandés, il sera perçu une indemnité correspondant à 500 € par heure avec un minimum de 2 heures et 8 000 € maximum par jour, par pilote. En cas de demande d'un service d'astreinte à 45 minutes, il sera perçu le dixième de cette indemnité.
8. Pour l'entrée et la sortie de la darse LNG d'un navire d'une longueur supérieure (>) à 251 m, les pilotes embarqueront avec leur propre système de positionnement portable. Il sera perçu en sus des indemnités prévues aux articles précédents une redevance de 15 % des tarifs appliqués en Zone Intérieure (ZI).
9. Pour les entrées et les sorties de tous les navires devant déroger aux conditions normales d'exploitation telles que définies dans l'avis aux navigateurs n° A675, les pilotes embarqueront avec leur propre système de positionnement portable. Il sera perçu en sus des indemnités prévues aux articles précédents une redevance de 15 % des tarifs appliqués en Zone Intérieure (ZI). Cette redevance ne pouvant être cumulée avec celle prévue à l'alinéa 8 du présent article.
10. Pour l'entrée et la sortie de navire de plus de 250 m ($L \geq 250$ m) 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. Un pilote « hors tour » sera désigné et une redevance de 50 % de ZI sera perçue en sus des tarifs prévus à l'article 9, 14.2 et 14.4.
11. Pour l'entrée, la sortie ou le déhalage d'un navire en avarie majeure ou sans propulsion, un pilote hors tour sera désigné par le Chef du service du pilotage. Une redevance de 50 % de ZI sera perçue en sus des tarifs prévus à l'article 9, 14.2 et 14.4.

12. Tout navire faisant escale au port de Dunkerque et équipé d'une technologie propulsive au GNL et effectuant une opération de soutage au GNL bénéficiera d'une réduction de 10 % à l'entrée et à la sortie sur les tarifs de l'article 9.

ARTICLE 15 – Tarifs divers

1. Déhalage :

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

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

En zone A et B :

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

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

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

- 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 dû une indemnité fixée selon l'annexe B.

b) Changement de mouillage

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

3. Déplacements :

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

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

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

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

4. Attentes :

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

5. Régulation de compas :

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

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

- si le pilote est débarqué à l'étranger, ses dépenses effectives de voyage lui seront remboursées.
2. Les frais de voyage d'un pilote se rendant dans un port quelconque pour y prendre un navire sont calculés suivant les dispositions des 4ème, 5ème et 6ème tirets du précédent alinéa.
 3. Lorsqu'un pilote se rend dans un port quelconque pour y prendre un navire, il lui est dû, en plus des frais de voyage, une indemnité fixée selon l'annexe B.
 4. Si l'attente se prolonge au-delà de 24 heures après l'heure d'appareillage primitivement fixée, il est dû une indemnité supplémentaire par période de douze heures jusqu'à l'heure où commence le pilotage effectif du navire ou jusqu'à l'heure du retour du pilote à la station, s'il est congédié. Toute période commencée est due. Cette indemnité est fixée selon l'annexe B.

ARTICLE 17

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

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

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

ARTICLE 18

L'arrêté préfectoral n° 255/2020 du 17 décembre 2020 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque est abrogé.

ARTICLE 19

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

Pour le préfet de région Hauts-de-France et par
délégation,

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


Sébastien ROUX

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 méthaniers 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 20h00 et 06h00 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 20h00 et qui se termine avant 22h00, 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 ;

Annexe A

Tarifs de la station de pilotage à compter du 01/01/2022

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

de 0 à 1 499 m ³ =	286,23 €		
de 1 500 à 5 999 m ³ =	286,23 € + 3,930 €	par tranche de	100 m ³
		au-dessus de	1 500 m ³
de 6 000 à 14 999 m ³ =	463,08 € + 3,494 €	par tranche de	100 m ³
		au-dessus de	6 000 m ³
de 15 000 à 29 999 m ³ =	777,51 € + 2,761 €	par tranche de	100m ³
		au-dessus de	15 000 m ³
de 30 000 à 49 999 m ³ =	1 191,63 €+ 2,529 €	par tranche de	100 m ³
		au-dessus de	30 000 m ³
de 50 000 à 169 999 m ³ =	1 697,51 € + 2,233 €	par tranche de	100 m ³
		au-dessus de	50 000 m ³
de 170 000 à 449 999 m ³ =	4 377,11 € + 1,217 €	par tranche de	100 m ³
		au-dessus de	170 000 m ³
au-delà de 450 000 m ³ =	7 784,66 € + 0,395 €	par tranche de	100 m ³
		au-dessus de	450 000 m ³

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

de 0 à 5 999 m ³ =	224,35 €		
de 6 000 à 49 999 m ³ =	224,35 € + 1,450 €	par tranche de	100 m ³
		au-dessus de	6 000 M ³
de 50 000 à 169 999 m ³ =	862,54 € + 1,296 €	par tranche de	100 m ³
		au-dessus de	50 000 m ³
de 170 000 à 449 999 m ³ =	2 417,92 € + 0,563 €	par tranche de	100 m ³
		au-dessus de	170 000 m ³
au-delà de 450 000 m ³ =	3 995,23 € + 0,104 €	par tranche de	100 m ³
		au-dessus de	450 000 m ³

Annexe B

**TARIFS DE PRESTATIONS ACCESSOIRES ET FRAIS DIVERS à compter du 01/01/2022
(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 405,26 €

Article 13.4 majoration pour demande de service de pilotage sans message préalable 405,26 €

Article 15.1 Minimum de perception pour déhalage 179,59 €

Article 15.2 Indemnité pour mouillage

DWT	DWT < 90 000 TPL	90 000 TPL < DWT < 150 000 TPL	150 000 TPL < DWT
Indemnité	1 774,05 €	2 312,79 €	2 851,54 €

Article 15.3

1 Indemnité pour déplacement et congédiement de pilote

a) pour tous mouvements 178,80 €

b) pour un mouvement d'entrée au port au départ du DYCK 405,26 €

2. Indemnité pour déplacement de vedette ou d'hélicoptère 435,06 €

Article 15.4 Indemnité d'attente par période de 12 heures 239,05 €

Article 15.5 Indemnité pour régulation de compas

- à l'extérieur du port 179,59 €

- à l'intérieur du port 120,10 €

Article 15.6 Indemnité pour essais 299,73 €

2- Assistance vigie

Article 15.7 Indemnité d'assistance vigie

navires transporteurs de gaz liquide en vrac

de 0 à 6 000 m3 31,54 €

de 6 001 à 50 000 m3 63,06 €

de	50 001 à 120 000 m3	231,21 €
au-delà de	120 000 m3	430,90 €

3- Frais de voyage

Article 16-a	Indemnité journalière due au Pilote qui n'est pas débarqué dans la zone de pilotage du DYCK	110,42 €
Article 16-c	Indemnité due au Pilote qui se rend dans un port quelconque pour y prendre un navire	179,59 €
Article 16-d	Indemnité pour attente au-delà de 24 heures après l'heure d'appareillage initialement fixée.	479,29 €

OBTENTION DE LA LICENCE DE CAPITAINE – PILOTE

ARTICLE 1ER

Port Ouest :

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

Pour :

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

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

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

La demande d'assistance d'un ou plusieurs remorqueurs ainsi que la défaillance d'un des moyens de manœuvre appropriés suspendent la licence et entraînent 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 R5341-4 du code des transports.

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.

Pièce jointe n° 1 à l'annexe C

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

-o-o-o-

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

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

Le dossier comprend les 4 pièces suivantes :

1- Une demande du candidat

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

2- Une copie du brevet requis

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

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

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

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

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

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

4- Un état récapitulatif des touchées

certifié par la capitainerie du port de DUNKERQUE qui précise, pour les 12 mois précédant la demande, le nombre de mouvements effectués par le candidat en tant que capitaine avec leurs dates et le nom du navire sur lequel ils ont été faits.

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

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

LES NORMES EXIGÉES SONT LES SUIVANTES :

1) Normes sensorielles :

- Acuité visuelle : 8/10 pour un œil, 7/10 pour l'autre ou 9/10 pour un œil, 6/10 pour l'autre.
- Correction admise sous réserve d'un minimum d'acuité visuelle sans correction de 5/10 pour un œil, 3/10 pour l'autre ou 4/10 pour chaque œil.
- Le strabisme et la diplopie sont éliminatoires.
- Standard de perception des couleurs :
Erreurs à la lecture des tables d'Ichihara tolérées, aucune erreur à la lecture des feux colorés lors de l'examen à la lanterne chromoptométrique.
- Acuité auditive :
Perception de la voix chuchotée à 0,50 mètres pour chaque oreille
Perception de la voix haute à 5 mètres pour chaque oreille.

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

MODALITÉS PRATIQUES DE LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

DE CAPITAINE PILOTE SUR LE PORT DE DUNKERQUE

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

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

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

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

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

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

Pièce jointe à la pièce jointe n° 2

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

Capitaine
à bord du Transbordeur.....

-o-o-

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

Elle a constaté :

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

DUNKERQUE, le
signature des membres de la commission

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

-O-O-O-

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

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

.....

DUNKERQUE, le

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

LICENCE DE CAPITAINE PILOTE DU PORT DE DUNKERQUE (FRANCE)

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

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

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

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

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

ZONE (S) D'ACCOSTAGE AUTORISEE (S)

.....

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

Pour le Préfet du Nord et par délégation

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

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

signature et cachet

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

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

- **ABORDS DE BOULOGNE** : Description (Bassure de Bass), mouillage grande et petite rade.
- **RIDENS DE CALAIS ET RIDENS DE LA RADE** : Position – étendue – sondes et nature des fonds – balisage – relèvements pour parer les Ridens.
- **CHENAL ET RADE DE CALAIS** : Position – sondes – tenue et nature des fonds – sondes aux environs de la rade – courants. Alignements pour chenaler et parer les hauts-fonds en l'absence de balisage.
- **PORT DE CALAIS** : Description du port : bassin à flot et bassin à marée.
- **FEUX DE BOULOGNE A ZEEBRUGGE** : Caractéristiques.
- **DU DYCK AU PORT OUEST DE DUNKERQUE** : Sondes – tenue et nature des fonds en rade du Dyck. Sondes – nature des fonds et balisage du Dyck jusqu'au Port ouest de Dunkerque – courants.
- **PORT OUEST DE DUNKERQUE** : Rade extérieure – sondes – tenue et nature des fonds. Chenal d'entrée – avant port – terminal méthanier – terminal APF -. Fonds sondes et courants.
- **PORT OUEST DE DUNKERQUE** : Feux – darses, quais et appontements – sondes.
- **DU PORT OUEST AU PORT EST DE DUNKERQUE** : Sondes – nature des fonds et balisage. Courant.
- **RADE DU PORT EST DE DUNKERQUE** : Sondes – nature des fonds et balisage en rade. Tenue en rade – venir au mouillage et appareiller. Courant.
- **AVANT-PORT EST DE DUNKERQUE** : Feux - avant port – sondes – courants – écluses.
- **PORT EST DE DUNKERQUE A L'EST DU MOLE 4** : Darses – Quais – Bassin d'évitage Trystram – Formes – Pertuis – sondes – alignements.
- **PORT EST DE DUNKERQUE DU MOLE 4 A L'ECLUSE CHARLES DE GAULLE** : Darses – quais – appontements – bassin d'évitage Brocquaire – docks – sondes – alignements.
- **PORT EST DE DUNKERQUE DE L'ECLUSE CHARLES DE GAULLE AU QUAI DE GRANDE SYNTHÉ** : Écluse – quais – appontements – bassin maritime – bassin d'évitage est – sondes.
- **PORT EST DE DUNKERQUE A L'OUEST DU QUAI DE GRANDE SYNTHÉ** : Bassin d'évitage – quais – appontements – écluses – sondes.

- **SONDES ET BALISAGE DE E2 A E12** : Courant – nature des fonds – la passe de Zuydcoote.
- **ASPECT DES TERRES DE DUNKERQUE A OSTENDE** : Points remarquables – orientation de la côte – feux de la côte belge jusqu'à Ostende inclus.
- **RADE DE NIEUPOORT** : Limites – sondes et nature des fonds – balisage – feux – zones de tirs. Passe du nord de la rade de Nieuport : sondes – relèvements pour faire cette passe. Passe du NE : sondes et relèvements – balisage – meilleur mouillage sur rade.
- **RADE EXTÉRIEURE D'OSTENDE** : Limites – bancs environnants – sondes et nature des fonds – meilleur mouillage – moyen de reconnaître par temps de brume si l'on est à l'est ou à l'ouest d'Ostende en dehors des bancs – balisage.
- **RADE INTÉRIEURE D'OSTENDE** : Limites – sondes et nature des fonds – tenue – balisage.
- **PASSE DIRECTE DU STROOM** : Sondes – relèvements – balisage.

B – CONNAISSANCE PRATIQUE DES BANCS ET PASSES

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

a) Bancs de Calais et Dunkerque

- 1- Enumération et position schématique des bancs les uns par rapport aux autres, dans un périmètre limité par les méridiens de Calais et Nieuport d'une part, la côte et le parallèle du Feu West Hinder d'autre part.
- 2- Sandettié.
- 3- Out-Ruytingen.
- 4- In-Ruytingen.
- 5- Bergues Bank.
- 6)- Banc du Dyck : nombre de parties - Alignements pour passer entre le Dyck Ouest et le Dyck Central – sondes dans ce passage.
- 7)- Sondes entre le Out-Ruytingen et le Dyck Ouest – sondes entre le Dyck Central et le Dyck Est (ou Cliff d'Islande) – alignements pour faire ce passage – sondes entre l'In-Ruytingen et le Dyck.
- 8)- Haut-fond de Gravelines.
- 9)- In-Ratel.
- 10)- Buiten Ratel – sondes entre l'In-Ratel et le Buiten Ratel et entre le Dyck et les deux bancs.
- 11)- Banc Breedt.
- 12)- Alignements pour passer entre les plateaux du Banc Breedt – sondes dans ces passages – sondes entre l'In-Ratel et le Banc Breedt.
- 13)- Banc Smal.
- 14)- Banc Breedt Oriental – sondes entre le Banc Breedt et le Banc Smal.
- 15)- Banc du Snouw.
- 16)- Banc Braek.
- 17)- Sondes entre le Banc Snouw et le Banc Braek – alignements pour passer entre ces deux bancs dans la deuxième rade de Dunkerque – Comment peut-on y pénétrer.
- 18)- Banc Hills – sondes entre le Banc Smal et le Banc Hills.
- 19)- Trapegeer.

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

b) Bacs de Flandre

- 22)- West Hinder –caractéristiques du feu.
Bouées A1 et Ackaert et bouées de position – position par alignements.
- 23)- Middelkerque Bank – sondes dans le chenal Nord.
- 24)- Ostende Bank – sondes dans le chenal qui le sépare du banc de Nieuport.
- 25)- Nieuport Bank.
- 26)- Stroom Bank.
- 27)- Wenduyne 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 Bacs 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 bacs.
- 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 700 m. Forte brise d'Est. Marée de VE ou de ME.
- 16)- Routes à suivre pour se rendre en traversant les bacs 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 souleveur 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'apportement pétrolier AP 1. (*)
- 31)- Entrée d'un navire de 105 m sans propulseur – l'accoster au Quai de Grande Synthe Divers sans remorqueur. (*)
- 32)- Entrée d'un navire de 100 m – l'accoster au Quai Multivrac Sud. (*)
- 33)- Déhalage du QU 6 et entrée en forme 6 d'un minéralier de longueur 270 m, largeur 42 m, TE AV 6.20 m TE AR 8.50 m. Le navire dispose de sa machine. Légère brise de SW.
- 34)- Sortie de Forme 6 et pilotage jusqu'au Dyck d'un navire de longueur 270 m, largeur 42 m, TE AR 8.50 m. Vent de WNW force 4 à 5.
- 35)- Transfert d'un minéralier aux dimensions max du QPO au QU 6. (*)
- 36)- Sortie d'un navire céréalier de longueur 250 m du Quai de Grande Synthe au TE max. (*)
- 37)- Entrée d'un navire de longueur 200 m – l'amarrer quai de l'Escaut. (*)
- 38)- Sortie du Quai de l'Escaut d'un caboteur de 100 m chargé. (*)
- 39)- Entrée d'un navire de 220 m de longueur et 32 m de largeur, TE 11.00 m pour le Quai de Grande-Synthe. (*)

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

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

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

CHAPITRE I - GENERALITES

Préambule

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

ARTICLE 1

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

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

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

ARTICLE 2 RESSOURCES

- Conformément aux articles L5341-8, L5341-10, D5341-63 et D5341-64 du code des transports et à l'article L 411-15 du code du travail sur les syndicats professionnels, une retenue sur les recettes <<Grille Collet>> provenant du pilotage dans les zones obligatoires de la station de Dunkerque. Les recettes <<Grille Collet>> s'entendent des recettes provenant du pilotage des navires en zone intérieure, extérieure et majorée, des mouvements de déhalage, des recettes provenant des navires dits <<non pilotés>> et des indemnités de déplacement, de deuxième pilote, de frais divers, d'assistance vigie et de nuit.
- Les intérêts et revenus produits par les fonds, valeurs, et créances de toute nature composant le fonds de réserve.
- La dotation syndicale pour charges exceptionnelles.
- Les dons, legs, versements de toute nature dont l'acceptation a été approuvée par le préfet de région.

ARTICLE 3 - FONDS DE RESERVE

Le montant du fonds de réserve doit être maintenu à un montant de référence égal à 31 fois le montant du salaire forfaitaire annuel de l'année en cours de la 19^{ème} catégorie de classement de l'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'avéreraient insuffisantes pour couvrir le montant de l'acompte des pensions, l'Assemblée Générale pourrait autoriser à puiser momentanément dans le fonds de réserve un montant à déterminer en fonction d'un examen approfondi de la situation. Le fonds devrait alors être reconstitué dès que les circonstances le permettraient par l'application des dispositions de l'article 3 et de l'article 4.

ARTICLE 4 – REASSURANCE

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

Dans le cas :

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

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

Gel temporaire des droits de la réassurance :

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

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

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

CHAPITRE II - DROIT DES BENEFICIAIRES

PILOTES

ARTICLE 5 - PENSION D'ANCIENNETÉ

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

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

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

Le nombre d'annuités est limité à 25.

ARTICLE 6 - PENSION D'INVALIDITÉ

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 7 - DEMISSION - REVOCATION

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

Tout pilote en activité démissionnaire, exclu 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 - DÉCOMPTE DES ANNÉES DE SERVICES.

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

ARTICLE 9 - REGIMES PARTICULIERS

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

CHAPITRE III

DROITS DES CONJOINS, EXCONJOINTS, VEUVES OU VEUF DES PILOTES RETRAITES

ARTICLE 10 - PENSIONS DE REVERSION

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

Elle est attribuée sans aucune condition de ressources :

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

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

Cette condition n'est pas exigée si :

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

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

Cas particuliers :

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

ARTICLE 11 – MARIAGES SUCCESSIFS - PARTAGE DE PENSION

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

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

ARTICLE 12 - REMARIAGE – PERTE PARTIELLE DE PENSION

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

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

Le conjoint veuf ou divorcé ou séparé de corps qui abandonne ses enfants de moins de 21 ans est déchue de ses droits à pension, sa pension échoit à ses enfants considérés comme orphelins de père et de mère pilote dans les conditions de l'article 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'article 3 du présent règlement, des amendes prévues à l'article 9 des statuts, déductions faites des charges de fonctionnement.

DOTATION POUR CHARGE EXCEPTIONNELLE

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

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

- un différentiel positif, celui-ci est affecté en fonction du montant du fonds de réserve: si le montant du fonds de réserve est inférieur au montant de référence tel que défini à l'article 3 du présent règlement, le différentiel abonde le fonds de réserve. Dès lors que le montant du fonds de réserve est égal au montant de référence le différentiel vient en déduction de la dotation syndicale.

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

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

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

ARTICLE 17 - PAIEMENT DES ARRÉRAGES

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

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

ARTICLE 18 - ALLOCATION AU DECES

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

CHAPITRE VII - DIVERS

ARTICLE 19 – LIQUIDATION

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

Bulletin de décès

Bulletin de mariage

Jugement de divorce

Bulletin de naissance

Certificat de scolarité

et tous autres justificatifs s'il y a lieu.

ARTICLE 20

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