



NORMANDIE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS
N°R28-2025-124

PUBLIÉ LE 22 JUILLET 2025

Sommaire

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

R28-2025-07-22-00004 - AR 096-2025 - Portant règlement intérieur de service (RIS) de la station de pilotage de La Seine???	Page 3
R28-2025-07-22-00003 - AR 097-2025 - Portant règlement intérieur financier (RIF) de la station de pilotage de La Seine???	Page 24
R28-2025-07-22-00002 - AR 098-2025 - Fixant le régime des zones de pêche du pétoncle blanc - vanneau- (Aequipecten opercularis) en Manche (Zones CIEM VIId et VIIe)???	Page 47

Direction interrégionale de la Mer Manche Est -
Mer du Nord

R28-2025-07-22-00004

AR 096-2025 - Portant règlement intérieur de
service (RIS) de la station de pilotage de La Seine

**Division activités maritimes
Service formation et emploi maritimes**

Le Havre, le 22 juillet 2025

**Arrêté n° 096 / 2025
Portant règlement intérieur de service (R.I.S.)
de la station de pilotage de La Seine**

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

Vu le Code des transports ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu le décret n° 2010-130 du 11 février 2010 modifié relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;

Vu l'arrêté ministériel du 10 juillet 1990 portant fusion des stations de pilotage de La Seine-Rouen Dieppe et de Caen-Ouistreham ;

Vu l'arrêté n° 140/2005 du 13 mai 2005 modifié portant règlement local de la station de pilotage de la Seine ;

Vu l'arrêté préfectoral n°SGAR/23-032 du 30 janvier 2023 de préfet de la région Normandie donnant délégation de signature en matière d'activités à M. Hervé THOMAS, directeur interrégional de la mer Manche Est – Mer du Nord ;

Vu l'arrêté n° 127 / 2024 du 29 août 2024 portant subdélégation de signature du directeur interrégional de la mer Manche Est – Mer du Nord aux personnes placées sous sa responsabilité en matière d'activités maritimes et littorales ;

Vu les procès-verbaux des assemblées générales extraordinaires du 25 juin 2024 ;

Sur demande du président de la Station le 15 juillet 2025 :

ARRÊTE :

Article 1 :

Le règlement intérieur de service de la station de pilotage de La Seine tel qu'il figure en annexe est approuvé.


Article 2 :

L'arrêté préfectoral n° 151/2023 du 05 septembre 2023 portant règlement intérieur de service (R.I.S.) de la station de pilotage de La Seine est abrogé.

Article 3 :

Le président de la station de pilotage de La Seine et les directeurs départementaux des territoires et de la mer de La Seine-Maritime et du Calvados sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié aux recueils des actes administratifs de la région Normandie.

Pour le préfet et par subdélégation
La directrice adjointe,
Sophie SANQUER


L'Administrateur en chef
des Affaires maritimes
Sophie SANQUER
Directrice interrégionale adjointe
de la mer
Manche Est - Mer du Nord

Copies :

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



PILOTAGE DE LA SEINE

ROUEN · CAEN · DIEPPE

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE SERVICE

INTRODUCTION

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

Le RIS traite de l'organisation générale et de la direction du service aux navires, et de l'effectif de la station et de sa répartition.

TABLE DES MATIERES

- Article 1^{er} : objet du présent règlement.
 - Article 2 : direction du service.
 - Article 3 : régulation des mouvements des navires, tirants d'eau.
 - Article 4 : sections.
 - Article 5 : service à Caen Ouistreham.
 - Article 6 : service à Dieppe.
 - Article 7 : service au Tréport, dans le cadre de l'accord de coopération.
 - Article 8 : service à Saint-Pierre-&-Miquelon.
 - Article 9 : activités.
 - Article 10 : effectifs.
 - Article 11 : répartition idéale des effectifs.
 - Article 12 : indicateurs mensuels d'activité.
 - Article 13 : répartition des effectifs.
 - Article 14 : stages.
 - Article 15 : cessation progressive d'activité.
 - Article 16 : démission, départ à la retraite.
 - Article 17 : congé sans solde.
 - Article 18 : reprise du travail après une absence longue.
-
- Annexe 1 : stages pour la zone Seine.
 - Annexe 2 : stages pour la zone Caen Ouistreham.
 - Annexe 3 : stages pour la zone Dieppe.
 - Annexe 4 : modèle de convention de cessation progressive d'activité.
 - Annexe 5 : modèle de convention de congé sans solde.

Article 1^{er} – Objet du présent règlement

Le RIS traite de la direction et de l'organisation de la station.

Article 2 – Direction du service

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

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

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

Article 4 – Sections (ou « pôles »)

Les pilotes de la station sont répartis en deux pôles, dénommées « pôle amont » et « pôle aval ». Ils exercent leur activité dans les limites fixées par le règlement local. Après formation, telle que définie à l'article 14 du présent règlement, ils sont habilités à intervenir dans les deux pôles quel que soit leur pôle d'affectation.

Article 5 – Service à Caen Ouistreham

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

Article 6 – Service à Dieppe

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 9 – Activités

On distingue deux types de décompte de l'activité, suivant leur utilisation. L'activité des pilotes est utilisée pour la répartition de la charge de travail. L'activité des pôles est utilisée pour la répartition des effectifs.

Les activités sont exprimées en temps de travail. La durée prise en compte résulte de l'addition :

- du temps de présence sur le navire, entre l'embarque du pilote et sa débarque ;
- d'un temps de trajet forfaitaire en fonction des provenances et destinations ;
- d'un temps forfaitaire de préparation de l'opération de 20 minutes.

9.1 Activité pour la charge de travail

Les activités des zones Seine, Caen, Dieppe ou Le Tréport sont affectées au pôle d'affectation du pilote qui a réalisé les opérations correspondantes. Le temps de présence est compté entre l'embarque et la débarque effectives du pilote. L'ajout du temps forfaitaire de préparation est lié à la présence à bord (on compte un temps pour chaque embarque).

Lorsque deux opérations se succèdent rapidement, on compare, et on compte la plus faible durée entre :

- le temps réel entre la débarque de la première et l'embarque de la seconde ;
- et la somme du temps forfaitaire de trajet après la première et du temps forfaitaire avant la seconde opération.

9.2 Activité pour la répartition des effectifs

Les durées des activités sont affectées au pôle dans lequel se déroule l'opération. Et pour les sites déportés :

- les opérations à Caen sont affectées au pôle aval ;
 - les opérations à Dieppe et au Tréport sont affectées au pôle amont.
- Lors d'une opération sans relève, le décompte se fait comme si une relève avait eu lieu. Le temps de présence à bord est alors scindé en fonction d'une heure fictive de débarque, qui correspond à l'heure de passage au droit de la maison de relève de Caudebec.

Les temps forfaitaires de déplacement et de préparation sont systématiquement ajoutés aux durées – fictives ou réelles – de présence à bord.

9.3 Dates des opérations

Les dates des opérations de pilotage sont liées à la date de l'attribution du pilote.

9.4 Activité des pilotes

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

Article 10 – Effectifs

10.1. Effectif global

Il correspond à l'ensemble des pilotes commissionnés. Il est exprimé en nombre de pilotes, et sa valeur est encadrée par le règlement local.

10.2. Effectif global corrigé

Il correspond à l'effectif global diminué de :

- la proportion de d'indisponibilité par rapport à un pilote à temps plein des pilotes en cessation progressive d'activité ;
- les pilotes en longue maladie ;
- les pilotes en congé sans solde ;
- les pilotes temporairement détachés (à la fédération française des pilotes maritimes, à Saint-Pierre-&-Miquelon...)
- les pilotes en période de formation initiale.

Il est exprimé en nombre de pilotes.

10.3. Effectif théorique

Il correspond à l'effectif global corrigé, auquel on applique le rythme de travail prévu par le RPCR (les jours de travail et de renfort sont les jours de disponibilité). Il est exprimé en nombre de pilotes disponibles par jour.

10.4. Effectif réel

Il correspond à l'effectif réellement constaté disponible pour le service aux navires. Le quotient de l'effectif réel par l'effectif pilotant est appelé coefficient de disponibilité.

10. 5. Effectif prévu corrigé

Il représente la projection dans l'avenir de l'effectif. Il correspond à l'effectif théorique prévu sur la période de répartition envisagée, corrigé du coefficient de disponibilité observé au cours de la période échue.

Article 11 – Répartition idéale des effectifs

La répartition idéale correspond à la proportion par pôle des activités projetées, appliquée à l'effectif prévu corrigé. La répartition réelle est le rapport entre les effectifs réels de chaque pôle.

Article 12 – Indicateurs mensuels d'activité

Au début de chaque mois, le président du syndicat extrait des données informatisées et diffuse :

- les activités conformément à l'article 9 ;
- les effectifs conformément à l'article 10 ;
- les activités, en opérations par pilote de l'effectif global corrigé, hebdomadaires et mensuelles, ainsi que leurs historiques ;

- Les répartitions réelle et idéale des effectifs.

Article 13 – Répartition des effectifs

13.1. Eléments pris en compte

Les activités par pôle sont projetées en utilisant les mêmes périodes de l'année. Des éventuelles modifications du trafic peuvent être prises en compte.
Les effectifs pris en compte sont les effectifs réels et prévus corrigés.

13.2. Périodicité de la répartition

Annuellement, au cours du mois de janvier, ainsi qu'à la date de mise en service de nouveaux pilotes, l'effectif de la station est réparti entre les deux pôles. Des répartitions intermédiaires peuvent être demandées par le conseil d'administration.

13.3 Affectation des pilotes

Les pilotes désirant être transférés doivent présenter une demande écrite au président du syndicat au moins deux mois avant une échéance de répartition d'effectif. Ce transfert définitif n'est réalisé que si le résultat des calculs le permet. Les demandes sont traitées dans l'ordre d'ancienneté dans le pôle d'affectation du demandeur. Un pilote stagiaire transféré doit faire en sorte de rattraper le planning de progression en stage du pôle de première affectation afin d'atteindre la qualification tous navires au cinquième anniversaire de sa nomination. Un pilote transféré après la période de formation initiale doit faire en sorte d'atteindre la qualification tous navires dans un délai raisonnable, et plus rapide que la montée en stages de la formation initiale.

Une répartition d'effectif est effectuée au jour de la nomination de pilotes nouvellement recrutés. Elle détermine leur affectation selon les besoins et leur préférence, le rang de classement au concours étant déterminant en cas de litige.

Un pilote peut être transféré temporairement ou définitivement pour des raisons médicales graves.

À chaque répartition d'effectif, s'il se trouve dans chaque pôle un pilote volontaire pour une permutation, un double transfert peut être réalisé.

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

Le conseil d'administration du syndicat valide les affectations et les transferts. Il tâche notamment de répartir les pilotes de moins de cinq ans d'ancienneté dans la station dans une proportion proche de celle de la répartition idéale.

Article 14 – Stages

14.1 Règles générales

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

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

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

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

14.2 Zone Seine

14.2.1 Stages avant mise en service

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

Dans ces opérations doivent être inclus :

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

En plus de ces 25 tours, les pilotes doivent effectuer avant leur mise en service 1 opération à bord d'un remorqueur, dans le pôle où ils sont affectés.

14.2.2 Stages après transfert

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

14.2.3 Stages après mise en service

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

À l'issue de cette période, ils effectuent 25 opérations de formation dans l'autre pôle tel que prévu ci-dessus, puis ils exercent leur activité dans cet autre pôle pendant trois mois.

Après ces 2 périodes de formation/activité, ces pilotes continuent leur travail selon le régime « bi-sites » jusqu'au cinquième anniversaire de leur nomination, au moins. Ils passent alors deux tiers du temps dans leur pôle principal d'affectation et un tiers du temps dans l'autre pôle. Ils progressent en stage conformément à l'annexe 1.

Une fois cette période de formation initiale achevée, ces pilotes déterminent annuellement leur rythme de travail bi-site conformément à l'article 5 du RPBi. Les évolutions en stage dans le site secondaire sont ensuite discutées avec les pilotes major en tenant compte de l'expérience et de la fréquentation (article 6 et annexe 2 du RPBi).

14.2.4 Dérogations

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

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

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

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

14.3 Zone Caen Ouistreham

14.3.1 Formation initiale d'un pilote

Elle comprend un minimum de 25 opérations de pilotage, dont au moins 10 de nuit. Ces tours « en double », dont la pratique est décrite dans l'annexe 4 du RPSI, s'inscrivent dans un délai de douze mois. Le pilote en formation sur le site de Caen Ouistreham doit posséder une expérience de deux ans sur un des sites de la station.

14.3.2 Stages après mise en service

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

Le pilote stagiaire doit dans la mesure du possible varier ses tours afin de connaître au mieux la zone portuaire.

Dans le cas où le pilote stagiaire sert un navire dans une zone qu'il n'a jamais pratiquée (exemples : petit sas, bassin de Calix, nouveau bassin ou bassin Saint-Pierre), il peut se faire accompagner par un pilote plus expérimenté.

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

14.4 Zone Dieppe

14.4.1 Formation initiale d'un pilote

Elle comprend un minimum de 15 opérations de pilotage, dont au moins 5 de nuit. Ces tours « en double », dont la pratique est décrite dans l'annexe 4 du RPSI, s'inscrivent dans un délai de six mois. Le pilote en formation sur le site de Dieppe doit posséder une expérience de deux ans sur un des sites de la station.

14.4.2 Stages après mise en service.

Après leur mise en service, les pilotes déplacés sur le site de Dieppe sont habilités à piloter des navires, dans les conditions définies en annexe 3 du présent règlement.

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

14.5 Zone du Tréport

La formation comprend un minimum de 15 opérations de pilotage « en double », dont au moins 10 entrées et 5 sorties. Ces tours, dont la pratique est décrite dans l'annexe 4 du RPSI, sont réalisés sous le contrôle et la responsabilité d'un pilote commissionné au Tréport. Ils peuvent être effectués avant ou après l'examen de contrôle des connaissances de la zone. Le pilote en formation pour la zone du Tréport doit posséder une expérience de deux ans sur un des sites de la station.

14.6 Formation continue des pilotes de la station

Chaque pilote doit annuellement effectuer au moins une opération dans le pôle adjacent

à celui où il est affecté sous le contrôle et la responsabilité d'un pilote en activité. Dans le cadre de la politique qualité de la station, chaque pilote doit annuellement effectuer au moins une opération en double dans son pôle d'affectation (tous sites confondus).

Article 15 – Cessation progressive d'activité (CPA)

La CPA est un régime d'activité allégé par rapport à l'exercice à temps plein. Son adhésion est soumise aux conditions suivantes :

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

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

Le postulant à une première demande de signature d'une convention de CPA doit formuler sa requête par écrit au président du syndicat huit mois au moins avant l'entrée en vigueur de l'accord. La procédure de renouvellement d'une convention de CPA est identique à la première si ce n'est que le délai imparti à la demande écrite est réduit à trois mois.

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

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

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

L'activité d'un pilote sous le régime de la CPA remplace irrévocablement son activité à temps plein. La mise à la retraite du pilote en est l'inéluctable prolongement. L'évolution d'un régime de CPA à un autre ne peut se faire que dans le sens croissant des références de CPA.

Article 16 – Démission, départ à la retraite

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

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

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

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

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

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

Article 17 – Congé sans solde

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

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

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

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

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

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

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

Article 18 – Reprise du travail après une absence longue

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

Les pilotes major et le pilote ayant été absent formalisent un programme de remontée en stage, comprenant éventuellement une période de formation en double.

ANNEXE 1

AU RIS DE LA STATION DE PILOTAGE DE LA SEINE STAGES POUR LA ZONE SEINE

- (1) : Prise de flot autorisée dans le port sur tous les navires en cap aval, et pour les navires en cap amont jusqu'à 180 m.
- (2) : Un tour en double est à effectuer avant d'accéder au stage 2a ; prise de flot autorisée dans le port sur tous les navires.
- (3) : 2 tours en double à l'aval pour accéder au stage 3a (1 montant et 1 descendant sur lest de Port-Jérôme) ; 1 évitage dans la zone de Jupiter sur un navire du stage 3a ou supérieur pour le site amont.
- (4) : Un tour de ligne en double avant d'accéder au stage 4a. À l'aval, 2 tours en double pour accéder au stage 4b (1 montant et 1 descendant de Port-Jérôme, de TE supérieur à 10 m).
- (5) : 1 tour de ligne en double pour accéder au stage 5b.

ANNEXE 2

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

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

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

ANNEXE 3

AU RIS DE LA STATION DE PILOTAGE DE LA SEINE STAGES POUR LA ZONE DIEPPE

L est la longueur hors tout du navire.

ANNEXE 4

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

CONVENTION DE CPA.

Entre :

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

et :

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

Vu :

le règlement intérieur financier de la station de pilotage de La Seine (RIF) ;

le règlement intérieur de service de la station de pilotage de La Seine (RIS) ;

le règlement de la collectivité des pilotes de la station de pilotage de La Seine ;

les statuts de la caisse de répartition, d'assistance et de pensions des pilotes de La Seine (CRAPPS) ;

le règlement de la CRAPPS ;

il a été convenu ce qui suit :

Objet de la convention

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

Il est rappelé que conformément au RIS de la station de pilotage de La Seine, la CPA est un régime d'activité allégée. Son adhésion est soumise aux conditions décrites dans le RIS.

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

Type de convention

Le pilote en CPA et le syndicat s'accordent par la présente convention sur une CPA de type X.

Durée de la convention - Radiation des cadres.

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

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

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

Conditions de renouvellement de la convention.

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

la demande de renouvellement est adressée au président du syndicat dans le délai

imparti ;

la période couvrant la nouvelle convention n'excède pas 8 mois ;

dans son intégralité, la permanence du pilote sous le régime de la CPA (tous types cumulés) n'excède pas 36 mois ;

le pilote en CPA demeure titulaire du stage « toute taille, tout tirant d'eau ».

à la date d'application de la nouvelle convention, le pilote en CPA est âgé de moins de 63 ans.

Il est rappelé que conformément au présent règlement, le renouvellement d'une convention formulée par un pilote de plus de 63 ans à la date de mise en application de la nouvelle convention, de même que celui d'un pilote totalisant plus de 36 mois de travail sous un régime de CPA (tous types confondus) à la date de fin de la nouvelle convention, est soumise à l'approbation de l'ensemble des pilotes actifs, par un référendum à la majorité des suffrages exprimés.

Rythme de travail en CPA

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

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

il assure un nombre de jours de liste et de jours de renfort de telle manière que sur la totalité de la période de validité de cette convention, la somme des jours de liste et de jours de renfort soit égale au 2/3 de la somme des jours de liste et de jours de renfort d'un pilote actif à temps plein, et répartie le plus régulièrement possible. Le planning du pilote en CPA peut déroger aux règles ci-dessus pour des nécessités de service (équilibre des listes de travail par exemple).

il assure un nombre de jours de liste et de jours de renfort de telle manière que sur la totalité de la période de validité de cette convention, la somme des jours de liste et de jours de renfort soit égale à la moitié de la somme des jours de liste et de jours de renfort d'un pilote actif à temps plein, et répartie le plus régulièrement possible. Le planning du pilote en CPA peut déroger aux règles ci-dessus pour des nécessités de service (équilibre des listes de travail par exemple).

Un planning établi par le délégué aux congés, en accord avec le syndicat et le pilote en CPA lui est remis lors de la signature de la présente convention ;

Activité bi-site

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

Rémunération

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

Cotisations, indemnités complémentaires maladie et accidents.

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

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

Services ouvrant droit à pension pilotage.

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

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

Fait à Rouen, le ...

Le président
X

Le pilote
Y

ANNEXE 5

AU RIS DE LA STATION DE PILOTAGE DE LA SEINE MODÈLE DE CONVENTION DE CONGÉ SANS SOLDE

CONVENTION DE CONGE SANS SOLDE (CSS).

ENTRE :

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

ET

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

VU :

Le Règlement intérieur du Syndicat de la Station de pilotage de La Seine.
Le Règlement Intérieur Financier de la Station de pilotage de La Seine.
Le Règlement Intérieur de Service de la Station de pilotage de La Seine.
Le Règlement et les statuts de la Caisse de Répartition, d'Assistance et de Pensions des pilotes de la Station de La Seine.

Il a été convenu ce qui suit :

Objet de la convention :

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

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

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

Pilotage au plus tard 6 mois avant le début de la période demandée. Elle doit préciser le début (1^{er} du mois) et la fin (dernier jour du mois à 23h59) de la période de congé sans solde.

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

Durée et dates de la convention :

La présente convention a une validité de mois à compter du 1^{er} jusqu'au (fin de validité le à 23h59).

Rémunération :

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

Indemnités complémentaires maladie et accidents :

En cas de maladie ou accident, le pilote en CSS ne perçoit pas d'indemnité complémentaire maladie conformément au Règlement Intérieur Financier de la Station de Pilotage de La Seine.

La reprise de son activité de pilote est subordonnée à la présentation d'un certificat médical d'aptitude à la fonction de Pilote (« apte pilote ») en cours de validité.

Capital décès :

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

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

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

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

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

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

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

Sa valeur est déterminée en additionnant les montants suivants :

- le montant du salaire brut augmenté des charges patronales de l'année N-1 du pilote d'Armement divisé par le nombre de pilotes actifs la veille du 1^{er} jour du congé sans solde prorata temporis du nombre de mois de la période de congé sans solde.

- la somme résultant de la quote-part individuelle de la variation de la valeur globale du matériel constatée entre le début et la fin de l'exercice de l'année N-1, prorata temporis du nombre de mois de la période de congé sans solde.

Services ouvrant droit à pension pilotage :

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

Fait à Rouen, le

Le Président
X

Le Pilote
Y

Direction interrégionale de la Mer Manche Est -
Mer du Nord

R28-2025-07-22-00003

AR 097-2025 - Portant règlement intérieur
financier (RIF) de la station de pilotage de La
Seine

**Division activités maritimes
Service formation et emploi maritimes**

Le Havre, le 22 juillet 2025

**Arrêté n° 097 / 2025
Portant règlement intérieur financier (R.I.F.)
de la station de pilotage de La Seine**

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

Vu le Code des transports ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu le décret n° 2010-130 du 11 février 2010 modifié relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;

Vu l'arrêté ministériel du 10 juillet 1990 portant fusion des stations de pilotage de La Seine-Rouen Dieppe et de Caen-Ouistreham ;

Vu l'arrêté n° 140/2005 du 13 mai 2005 modifié portant règlement local de la station de pilotage de la Seine ;

Vu l'arrêté préfectoral n°SGAR/23-032 du 30 janvier 2023 de préfet de la région Normandie donnant délégation de signature en matière d'activités à M. Hervé THOMAS, directeur interrégional de la mer Manche Est – Mer du Nord ;

Vu l'arrêté n° 127 / 2024 du 29 août 2024 portant subdélégation de signature du directeur interrégional de la mer Manche Est – Mer du Nord aux personnes placées sous sa responsabilité en matière d'activités maritimes et littorales ;

Vu les procès-verbaux des assemblées générales du 25 juin 2024 et du 25 février 2025 ;

Sur demande du président de la Station de pilotage le 15 juillet 2025 :

ARRÊTE :

Article 1 :

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

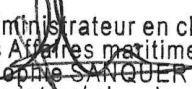
Article 2 :

L'arrêté préfectoral n° 152/2023 du 05 septembre 2023 portant règlement intérieur financier (R.I.F.) de la station de pilotage de La Seine est abrogé.

Article 3 :

Le président de la station de pilotage de La Seine et les directeurs départementaux des territoires et de la mer de la Seine-Maritime et du Calvados sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié aux recueils des actes administratifs de la région Normandie.

Pour le préfet et par subdélégation
La directrice adjointe,
Sophie SANQUER


L'Administrateur en chef
des Affaires maritimes
~~Sophie SANQUER~~
Directrice interrégionale adjointe
de la mer
Manche Est - Mer du Nord

Copies :

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



PILOTAGE DE LA SEINE

ROUEN · CAEN · DIEPPE

RÈGLEMENT INTÉRIEUR FINANCIER

CHAPITRE I – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1 Objet du règlement intérieur financier

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

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

1.2 Rôle du syndicat

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

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

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

CHAPITRE II – ORGANISATION FINANCIÈRE DE LA STATION

2.1 Factures de pilotage

Les pilotes sont personnellement et pécuniairement responsables des défauts de montant de prestation dus à des manques ou erreurs dans les informations nécessaires à une facturation précise et complète.

2.2 Recettes totales

Les recettes totales sont constituées par les produits des tarifs et

indemnités de toute nature prévus aux annexes I et annexes « Zone Dieppe » et « Zone Caen-Ouistreham », du règlement local.
Elles sont versées à un compte ouvert auprès d'un organisme bancaire, dénommé « Syndicat des pilotes de La Seine ».

2.3 Recouvrement des recettes

Le président du syndicat est chargé de l'encaissement des factures.
Les versements sont effectués sur le compte « Syndicat des pilotes de La Seine ». Le montant des factures non encaissées peut être avancé provisoirement par le compte « Collectivité des pilotes de La Seine ».
Les redressements éventuels de factures sont sans effet rétroactif sur la clôture du compte « Syndicat des pilotes La Seine » du mois et sont imputés sur le compte du mois où ils sont effectués.
Les écarts de règlement ou pertes sur factures irrécouvrables font l'objet, en fin d'exercice annuel, d'une régularisation des avances consenties à leur titre, par imputation de leur montant aux comptes de charges de la grille comptable.

2.4 Indemnités personnelles

Les frais professionnels engagés par chaque pilote restent à sa charge.
Les économies, en nature ou en monétaire, réalisées par les pilotes, ne sont pas opposables aux frais engagés. Ainsi, nul ne peut se prévaloir d'une dépense non engagée pour en engager une autre ou en augmenter une autre.
Les indemnités de déplacement et de transport, les indemnités particulières prévues au règlement général du pilotage et au règlement local de la station, payées par les usagers et encaissées par le syndicat pour le compte du pilote intéressé, se traduisent par le versement d'accessoires mensuels aux pilotes.
Représentatives de frais, elles n'ont pas à figurer aux comptes de produits de la grille comptable de la station.
La totalité de ces indemnités, éventuellement abondée de sommes en provenance du compte « Exploitation », est partagée entre les pilotes suivant les règles du règlement provisoire des accessoires pilotes (RPAP) figurant en annexe 1.

2.5 Recettes brutes

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

2.6 Mise en commun des recettes brutes

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

principe la bourse commune.

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

2.7 Dépenses d'exploitation : prélèvements

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

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

2.8 Recettes nettes : masse partageable

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

2.9 Ventilation des recettes brutes

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

le compte « Collectivité des pilotes de La Seine » reçoit le douzième des dotations annuelles d'amortissement et de dépréciation du matériel, calculées conformément aux dispositions réglementaires (circulaires n° 1883 GM2 du 26 mai 1971 et 777 D.83 du mars 1983).

le compte « Exploitation » reçoit le douzième du montant du budget prévisionnel annuel établi pour faire face aux dépenses de la Station.

le compte « Répartition » (compte « CRAPPS »), reçoit le montant des recettes nettes, ou masse partageable, définies à l'article 2.8.

CHAPITRE III – MODALITÉS DE RÉPARTITION DE LA MASSE PARTAGEABLE

3.1 La CRAPPS

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

3.2 Répartition mensuelle de la masse partageable

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

La répartition de la masse partageable, versée au compte CRAPPS, est effectuée mensuellement.

Pour effectuer cette répartition, les droits de chacun des membres de la caisse sont décomptés en parts ainsi qu'il est prévu au règlement de la CRAPPS.

Le total du nombre de parts attribuées à l'ensemble des membres, actifs et retraités, veuves, veufs et orphelins de pilotes (RVO) est appelé le diviseur.

La retenue à effectuer sur les ressources de la caisse pour le paiement des rémunérations mensuelles des pilotes en situation d'activité est, dans son principe, proportionnelle au quotient du nombre de parts qui leur sont attribuées, par le diviseur. La retenue à effectuer sur les ressources de la caisse pour le paiement des avances mensuelles aux RVO, est dans son principe, proportionnelle au quotient du nombre de parts qui leur sont attribuées, par le diviseur.

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

3.2.1 Mode de répartition : « journée part »

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

Régime de travail	Temps plein			CPA 1*	CPA 2*	CPA 3*
Stage	1a	1b à 5	Tout tirant d'eau			
Part(s)	1,25	3,00	3,00	2,25	2,00	1,50

* : conformément à la nomenclature des régimes de travail en cessation progressive d'activité du RIS.

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

3.2.2 Décompte des jours ouvrant droit à rémunération

Chaque jour de présence en position liste, disponibilité, congé, repos ou permanent, ouvre droit à rémunération.

Cependant, dans les cas d'absences prévues ci-dessous, le décompte des jours ouvrant droit à rémunération et, le cas échéant, les droits y afférant, sont soumis aux dispositions particulières ci-dessous.

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

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

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

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

3.2.3 Valeur de la journée part

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

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

3.2.4 Rémunération brute mensuelle individuelle

La rémunération brute mensuelle individuelle d'un pilote est égale au produit de la valeur de la journée part par le nombre de journées parts lui revenant.

Cette rémunération brute comprend l'indemnité représentative de nourriture (traitement de table) prévue à l'article L.5542-18 (V) du code des transports.

3.3 Dispositions diverses

3.3.1 Mutuelle médicale

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

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

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

3.3.2 Indemnité complémentaire maladie

3.3.2.1 Accident ou maladie non professionnelle

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

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

3.3.2.2 Accident ou maladie professionnelle

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

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

3.3.2.3 Reprise d'activité

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

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

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

3.3.3 Capital décès

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

Le capital décès se compose de deux parties :

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

3.3.4 Indemnité de fin de carrière

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

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

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

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

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

3.3.5 Congé sans solde

3.3.5.1 Suspension de l'activité

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

droits y afférents sont suspendus.

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

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

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

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

3.3.5.2 Indemnité compensatrice

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

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

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

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

3.4 Ressources de la caisse

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

3.5 Répartition annuelle des ressources de la caisse

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

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

3.6 Rémunération brute annuelle individuelle.

La somme de ces rémunérations brutes mensuelles individuelles et de

l'ajustement résultant de la répartition annuelle des ressources de la caisse, constitue la rémunération brute annuelle individuelle d'un pilote.

CHAPITRE IV – PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT DE LA COLLECTIVITÉ DES PILOTES

4.1 Propriété du matériel : collectivité des pilotes

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

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

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

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

4.2 Caisse du fonds de matériel

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

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

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

4.3 Valeur globale du matériel

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

4.4 Valeur de la part individuelle de matériel

4.4.1 Valeur de la part individuelle au 31 décembre

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

4.4.2 Valeur de part individuelle en cours d'année

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

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

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

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

4.5 Règle des douzièmes

4.5.1 Fondement de la règle

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

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

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

4.5.2 Définition de la règle

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

séparément.

4.6 Mouvements des parts de matériel

4.6.1 Versement

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

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

4.6.2 Remboursement

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

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

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

4.6.3 Modalités d'application

Lors de la nomination ou de la radiation du pilote, intervenant en cours d'année, les opérations de versement ou de remboursement sont effectuées en prenant en compte, à titre d'avance, la valeur de la part individuelle, adoptée par l'assemblée générale ordinaire, au 31 décembre de l'année civile écoulée.

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

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

CHAPITRE V – TENUE ET CONTRÔLE DES DOCUMENTS

5.1 Tenue des documents

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

5.1.1 Documents relatifs à l'exploitation

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

5.1.2 Documents relatifs à la collectivité

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

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

5.2 Contrôle et approbation des comptes

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

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

5.2.1 Recettes et répartitions

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

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

5.2.2 Exploitation

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

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

5.2.3 Collectivité et fonds de matériel

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

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

5.3 Approbation générale des comptes

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

CHAPITRE VI – MISE EN ŒUVRE DU RIF

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

CHAPITRE VII – ABROGATION, EFFET

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

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

ANNEXE 1

RÈGLEMENT PROVISOIRE DES ACCESSOIRES PILOTES

ARTICLE 1 – INDEMNITÉS PERSONNELLES « NAVIRES »

1.1 Assiette de répartition des indemnités personnelles (accessoires)

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

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

- enlèvements, indemnités journalières et séjour à bord ;
- déplacements ;
- transbordements ;
- indemnités de demande tardive.

1.2 Mode de répartition des accessoires

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

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

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

Les pilotes détachés pour des missions de longue durée, dont il est question à l'annexe 3 du présent RIF, font partie des bénéficiaires des accessoires.

Les journées couvertes par une convention de cessation progressive d'activité sont affectées d'un coefficient 0,66 pour les CPA 1 et CPA 2, et 0,50 pour la CPA 3 (cf. : RIS).

ARTICLE 2 - INDEMNITÉS DE SERVICE

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

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

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

Par ailleurs :

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

ANNEXE 2

RÈGLEMENT DES NOTES DE FRAIS

PRÉAMBULE – OBJET

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

ARTICLE I – FRAIS DE TRANSPORT

1.1 Frais de déplacement en train

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

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

1.2 Frais de déplacement en véhicule motorisé

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

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

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

1.3 Frais de déplacement avec un autre moyen de transport

Les déplacements en taxi, avion ou ferry dans le cadre du service aux navires ou d'une action syndicale validée sont pris en charge par la station

de pilotage (commande et règlement), les pilotes n'avancent pas de frais et ne se font donc pas rembourser.

ARTICLE II – AUTRES FRAIS

2.1 Frais de restauration

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

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

2.2 Frais d'hôtellerie

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

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

2.3 Frais divers, petites fournitures

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

ARTICLE III – PILOTES ENLEVÉS

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

ARTICLE IV – MODALITÉS DE REMBOURSEMENT DES FRAIS

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

ARTICLE V –FRAIS D’HABILLEMENT

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

ANNEXE 3

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

PRÉAMBULE – OBJET

Des interventions ponctuelles ou durables sont parfois menées par des pilotes de la station. Les absences sont compensées par le reste des pilotes actifs, et à ce titre, les revenus qui leur sont liés sont répartis entre les pilotes actifs au moment de l'absence des listes de travail des pilotes détachés. Il en va ainsi par exemple des interventions à la FFPM (postes de président et de secrétaire général), des détachements à Saint-Pierre-&-Miquelon, et au Tréport (dans le cadre de la convention entre les stations). Les pilotes détachés à Saint-Pierre-&-Miquelon et à la FFPM sont rémunérés conformément aux règles du RIF, notamment celles de l'article 3.

ARTICLE I – RÉPARTITION MENSUELLE

1.1 Prélèvement

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

1.2 Répartition des montants

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

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

ARTICLE II – RÉPARTITION ANNUELLE

2.1 Reliquat

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

prélèvement que celui mentionné à l'article 1.1.

2.2 Répartition

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

Direction interrégionale de la Mer Manche Est -
Mer du Nord

R28-2025-07-22-00002

AR 098-2025 - Fixant le régime des zones de
pêche du pétoncle blanc - vanneau-
(*Aequipecten opercularis*) en Manche (Zones
CIEM VIId et VIIe)



**PRÉFET
DE LA RÉGION
NORMANDIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction interrégionale de la mer
Manche Est – Mer du Nord**

Le Havre, le 22 juillet 2025

**Service Réglementation et Contrôle des
Activités Maritimes**
Unité Réglementation des Ressources Marines

ARRÊTÉ n° 098 / 2025

**Fixant le régime des zones de pêche du pétoncle blanc – vanneau- (*Aequipecten opercularis*)
en Manche (Zones CIEM VIId et VIIe)**

**Le préfet de la région Normandie, préfet de la Seine-Maritime
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite**

Vu le code rural et de la pêche maritime, notamment son livre IX dans ses parties législative et réglementaire ;

Vu la convention de coopération interservices du 11 décembre 2017 des préfets de la Manche, du Calvados, de la Somme, du Pas-de-Calais, du préfet de la région Normandie, préfet de la Seine-Maritime et du préfet de la région Hauts-de-France, pour la création d'une délégation interservices (DIS) chargée d'assurer la police sanitaire de la pêche des pectinidés pour les zones de pêche non classées dans les eaux au large de la façade maritime Manche-Est – mer du Nord, assurée par le directeur interrégional de la mer Manche Est – mer du Nord (DIRM-MEMN) ;

Vu l'arrêté préfectoral n°71/2019 du 24 mai 2019 portant réglementation de la pêche du pétoncle blanc – vanneau- (*aequipecten opercularis*) en Manche-Est (Zone CIEM VIId) ;

Vu l'arrêté préfectoral n°67/2021 du 10 mai 2021 portant sectorisation pour le suivi sanitaire des zones de pêche de pétoncles blancs vanneaux (*Aequipecten opercularis*) en Manche (Zones CIEM VIId et VIIe) ;

Vu l'arrêté n° 2023–60–VN du préfet de la Manche du 21 août 2023 portant délégation de signature à M. Hervé THOMAS – Directeur interrégional de la mer Manche-Est – mer du Nord, à l'effet de signer les actes en rapport avec les attributions de la délégation interservices « pectinidés » Manche-Est – mer du Nord du département de la Manche ;

Vu l'arrêté n° 2023-08-21 du préfet du Calvados du 21 août 2023 portant délégation de signature à M. Hervé THOMAS, directeur interrégional de la mer Manche-Est – mer du Nord, à l'effet de signer les actes en rapport avec les attributions de la DIS « pectinidés » Manche-Est – mer du Nord du Calvados ;

Vu l'arrêté n°23-016 du préfet de la Seine-Maritime du 30 janvier 2023 portant délégation de signature à M. Hervé THOMAS, directeur interrégional de la mer Manche-Est – mer du Nord, à l'effet de signer les actes en rapport avec les attributions de la délégation interservices « pectinidés » Manche-Est-mer du Nord du département de la Seine-Maritime ;

Vu les arrêtés préfectoraux du 30 janvier 2023 et 05 février 2024 et du portant délégation de signature en matière d'activités respectivement en Normandie et en Hauts-de-France, à Monsieur Hervé THOMAS, directeur interrégional de la mer Manche Est – Mer du Nord ;

Vu l'arrêté n°127/2024 du 29 août 2024 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 ;

Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00-16h00
Tél. : 33 (0) 2 35 19 29 99
4 rue du Colonel Fabien – BP 34 - 76083 LE HAVRE Cedex

www.dirm.memn.developpement-durable.gouv.fr

Vu l'arrêté n° 131-2024 du 29 août 2024 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'arrêté n° 057-2025 du 07 mai 2025 portant subdélégation de signature du directeur interrégional de la mer Manche Est – mer du Nord aux personnes placées sous sa responsabilité pour les actes et les décisions en matière de police sanitaire pour les zones de pêche des pectinidés en Manche Est – mer du Nord ;

Considérant les résultats d'analyse du vendredi 18 juillet 2025 du laboratoire LABEO pour la zone des Hanois ;

Considérant le risque d'une dégradation de la situation sanitaire et dans l'attente des prochains résultats d'analyse ;

Sur proposition du directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord ;

ARRÊTE

Article 1 :

À compter du 23 juillet 2025 à 23h59, le statut des zones de pêche du pétoncle est défini dans le tableau ci-dessous :

Secteur	Zones	Statut de la zone
Manche-Est	1	FERME
	2	FERME
	3	FERME
Manche-Ouest	Casquets	OUVERT
	Hanois	FERME
	Sercq	FERME

Article 2 :

L'arrêté n° 094/2025 du 17 juillet 2025 fixant le régime des zones de pêche du pétoncle en Manche (Zones CIEM VIId et VIle) est abrogé.

Article 3 :

Le directeur interrégional de la mer Manche Est – Mer du Nord est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la région Normandie.

Pour le préfet de la région Normandie et par subdélégation,

L'administrateur des affaires maritimes
Elsa Paffoni
~~Chef du service de la réglementation
et du contrôle des activités maritimes~~

Destinataires :

CNSP – CROSS Etel
DDTM-DML 50, 14, 76
DDPP 50, 76, 14, 22, 35
DRAAF Normandie
DGAL
Groupement de gendarmerie maritime Manche Mer du Nord
DR SGC Douanes (Rouen)

CRPMEM Normandie, Bretagne.
OPN
IFREMER Port-en-Bessin, Boulogne
CELTARMOR
GRANVILMER
CRIÉES
DIRM MEMN