



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

NORMANDIE

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL
N°R28-2020-145

PUBLIÉ LE 31 DÉCEMBRE 2020

Sommaire

Direction interrégionale de la mer Manche est - Mer du Nord

R28-2020-12-28-007 - Arrêté n° 263/220 en date du 28/12/2020 portant règlement de la station de pilotage du Havre – Fécamp (45 pages)	Page 3
R28-2020-12-28-006 - Arrêté n°264-2020 en date du 28 décembre 2020 portant pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage du Havre – Fécamp (6 pages)	Page 49
R28-2020-12-28-004 - Arrêté n°265-2020 en date du 28/12/2020 portant modification de règlement local de la station de pilotage de la Seine Zone Caen - Ouistreham - tarifs 2021.pdf (8 pages)	Page 56

Direction interrégionale de la mer Manche est - Mer du
Nord

R28-2020-12-28-007

Arrêté n° 263/220 en date du 28/12/2020 portant règlement
de la station de pilotage du Havre – Fécamp



**PRÉFET
DE LA RÉGION
NORMANDIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Service du contrôle des activités maritimes

Le Havre, le 28 décembre 2020

ARRÊTÉ n° 263 / 2020

portant règlement local de la station de pilotage du Havre-Fécamp

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

- VU** le code des transports ;
- VU** le code des ports maritimes ;
- VU** la loi du 28 mars 1928 modifiée fixant le régime du pilotage dans les eaux maritimes ;
- VU** le décret du 14 décembre 1929 modifié portant règlement général du pilotage ;
- VU** le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;
- VU** le décret 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;
- VU** l'arrêté du 26 septembre 1990 modifié portant organisation et programme des concours de pilotage ;
- VU** l'arrêté ministériel du 5 juin 2000 modifié relatif à l'organisation et au fonctionnement des assemblées commerciales ;
- VU** l'arrêté du 18 avril 2016 relatif à la délivrance du brevet de second capitaine et du brevet de capitaine ;
- VU** l'arrêté ministériel du 23 janvier 2018 relatif aux conditions d'aptitude médicale aux fonctions de pilote ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 264 / 2020 du 28 décembre 2020 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage du Havre-Fécamp ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 149/2015 modifié du 21 décembre 2015 portant règlement local de la station de pilotage du Havre-Fécamp, et notamment son article 5.1 ;

- VU** l'arrêté préfectoral n° SGAR/20-47 du 28 août 2020 du préfet de la région Normandie portant délégation de signature en matière d'activités à M. Hervé Thomas, directeur interrégional de la mer Manche-Est-Mer-du-Nord ;
- VU** la décision directoriale n° 1017/2020 du 2 décembre 2020 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 des membres des assemblées commerciales de la station de pilotage du Havre-Fécamp tenues le 03 décembre 2020 pour le Grand Port Maritime du Havre et le port de Fécamp ;
- VU** l'avis de la commission locale de pilotage de la station du Havre-Fécamp qui s'est déroulée du 18 au 22 décembre 2020 ;
- SUR** proposition du directeur départemental des territoires et de la mer de la Seine-Maritime ;

ARRÊTE

ARTICLE 1^{er} :

Le règlement local de la station de pilotage du Havre-Fécamp est fixé par les dispositions ci-après et les annexes associées.

ARTICLE 2 : ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

2.1 La station de pilotage du Havre-Fécamp instituée par l'article 2 de l'arrêté du 2 août 1976 comprend deux zones de pilotage obligatoire : Le Havre et Fécamp.

Zone du Havre

Aux abords du Havre, la zone de pilotage obligatoire est délimitée :

- au Nord-Est par une ligne joignant le phare d'Antifer au point de coordonnées 49°46' N – 000° 01' E,
- au Nord par le parallèle 49°46' N,
- à l'Ouest par le méridien 000°09'05" W,
- au Sud par le parallèle 49°27' N,
- à l'Est par l'extrémité Est des plans d'eau du Grand port maritime du Havre ainsi que le canal de Tancarville, jusqu'aux portes des écluses de Tancarville.

Zone de Fécamp

Aux abords de Fécamp, la zone de pilotage obligatoire est délimitée par un rayon de deux milles à partir des jetées du port de Fécamp.

A l'intérieur des zones définies aux paragraphes 2.1, les pilotes ont compétence pour recevoir, interpréter et fournir toutes informations intéressant les mouvements des navires, et pour participer à leur coordination et exploitation dans l'intérêt du trafic et de sa sécurité.

2.2 Le siège de la station de pilotage en charge des zones de pilotage obligatoire du Havre et de Fécamp est fixé au Havre.

La direction et le fonctionnement de la station du pilotage ainsi que la liaison avec l'autorité de tutelle, sont assurés par le Président du syndicat des Pilotes du Havre-Fécamp.

ARTICLE 3 : OBLIGATION DE PILOTAGE

3.1 À l'exception des cas visés aux 1° à 3° de l'article R5341-2 du code des transports, le pilotage est obligatoire à l'intérieur des zones définies ci-dessus pour :

- les navires dont la longueur hors tout est supérieure au seuil fixé pour chaque zone par l'annexe I du présent règlement ;
- les navires remorquant, poussant ou tractant d'autres navires ou engins flottants si le résultat obtenu en additionnant leurs longueurs hors tout et celle(s) du (des) remorqué(s) dépasse les valeurs prévues à l'annexe I susvisée.

3.2 Bien qu'étant astreints à l'obligation de pilotage, sont affranchis de l'obligation de prendre un pilote les navires dont les capitaines sont titulaires d'une licence de capitaine pilote pour la zone considérée.

Les catégories et les caractéristiques physiques des navires pour lesquels une licence de capitaine pilote peut être délivrée, ainsi que les conditions que doivent réunir les capitaines de ces navires pour l'obtention d'une telle licence, sont fixées aux annexes II-1 et II-2 du présent règlement.

ARTICLE 4 : DEMANDE DE PILOTE ET EMBARQUEMENT

Tout navire astreint à l'obligation de pilotage doit, en arrivant dans les zones de pilotage obligatoire du Havre-Fécamp, procéder à l'appel du pilote et faire la manœuvre nécessaire à l'embarquement.

Tout navire astreint au pilotage doit faire connaître son heure probable d'arrivée sur rade douze heures à l'avance ou au plus tard au moment où il quitte le port d'escale précédent, et confirmer son arrivée sur rade trois heures à l'avance, cette confirmation n'étant toutefois pas exigée pour les navires dont le dernier port d'escale se trouve à moins de trois heures de route du port d'arrivée.

Dans le cas où le navire n'observe pas ce délai minimal, il paie le supplément prévu aux paragraphes 2.1 des annexes III-1 et III-2 au présent arrêté.

Pour les sorties et les mouvements internes, les demandes de pilotes sont reçues en permanence au Bureau du Pilotage. Elles doivent être faites au moins deux heures avant l'heure d'exécution pour la zone du Havre et trois heures au moins avant l'heure d'exécution pour la zone de Fécamp. Pour la zone de Fécamp, les demandes doivent être par ailleurs confirmées par écrit.

ARTICLE 5 : TARIFS DU PILOTAGE

5.1 ASSEMBLEE COMMERCIALE

Une Assemblée Commerciale est instituée pour chacun des ports maritimes de commerce servis par la station de Pilotage du Havre-Fécamp. Sa composition est fixée par arrêté préfectoral conformément aux dispositions du code des transports (article R5341-49). L'assemblée commerciale du pilotage du Havre siège au Havre.

L'assemblée commerciale du pilotage de Fécamp siège à Fécamp.

Les tarifs de pilotage applicables pour chaque zone sont présentés, discutés et validés dans le cadre de l'assemblée commerciale selon les modalités définies dans le code des transports (articles R5341-47 à R5341-51).

5.2 TARIFS

Le tarif général de pilotage, les majorations de tarif ou les réductions de tarif, ainsi que les tarifs des services particuliers et les indemnités, sont fixés par les annexes au présent arrêté :

- annexe III-1 pour les ports du Havre et d'Antifer,
- annexe III-2 pour le port de Fécamp,
- annexe III-3 pour les bateaux, convois et autres engins fluviaux pour le port du Havre.

Les tarifs de pilotage tels que fixés par les annexes III-1, III-2 et III-3 s'entendent hors TVA et s'appliquent lorsque leur paiement intervient dans les quarante jours qui suivent la date du mouvement.

Tout paiement effectué au-delà de ce délai donne lieu à des pénalités de retard de paiement dans les conditions fixées selon le cas applicable par les annexes III-1, III-2 et III-3 au présent règlement.

ARTICLE 6 : ORGANISATION DU SERVICE

L'effectif maximum de la station de Pilotage du Havre-Fécamp est fixé à soixante pilotes.

Dans la station, le service de pilotage se fait au tour de liste et est assuré conformément aux dispositions fixées par le règlement intérieur de service.

En toute circonstance, le pilote et le personnel de service restent à la disposition de la station et doivent disposer de moyens leur permettant d'être contactés.

Le règlement intérieur financier et le règlement intérieur de service constituent le règlement intérieur prévu par le code des transports.

ARTICLE 7 : PROPRIETE, GESTION ET EXPLOITATION DU MATERIEL DE LA STATION

Les pilotes de la station du Havre-Fécamp sont propriétaires à titre collectif du matériel, des biens nécessaires à l'exécution du service et du fonds de matériel par parts individuelles et égales. Ils constituent ainsi la Collectivité des pilotes de la station du Havre-Fécamp. Afin d'assurer le fonctionnement du service de pilotage, la Collectivité des pilotes du Havre-Fécamp met l'ensemble du matériel de la station à la disposition du Syndicat Professionnel des pilotes et confie la gestion et l'exploitation de ce matériel au dit Syndicat, conformément aux dispositions des articles L5341-7, D5341-61 et D5341-62 du code des transports.

Les modalités de gestion, d'évaluation et de transmission du matériel sont fixées par le règlement intérieur financier de la station du Havre-Fécamp.

Les pilotes de la station du Havre-Fécamp doivent posséder au minimum pour assurer le service le matériel ci-après :

Zone du Havre

- un hélicoptère
- quatre vedettes à superstructure blanche portant l'inscription « PILOTE LE HAVRE ».

Zone de Fécamp

- un bateau-pilote remorqueur.

Les moyens utilisés pour la mise à bord ou la débarque des pilotes sortent à la demande.

De jour, les unités nautiques de service portent au mât de misaine un pavillon vert avec ancre blanche ; de nuit, elles portent les feux réglementaires de bateau-pilote en croisière.

ARTICLE 8 : RECRUTEMENT ET QUALIFICATION DES PILOTES

8.1 Les candidats aux fonctions de pilote de la station du Havre-Fécamp doivent réunir les conditions suivantes, au plus tard à la date d'ouverture du concours :

– être titulaires du Brevet de Capitaine de 1ère Classe de la navigation maritime ou du Brevet de Capitaine conforme à l'arrêté du 27 août 2005 modifié relatif à la délivrance du brevet de second capitaine et du brevet de capitaine ;

– être âgés de vingt-quatre ans au moins et de trente-cinq ans au plus, et 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 de bâtiments de l'État ou de navires armés au long cours, au cabotage, à la grande pêche ou à la pêche au large ;

– satisfaire aux conditions d'aptitude physique à l'exercice des fonctions de pilote fixées par arrêté ministériel.

8.2 Le programme des connaissances spéciales exigées des candidats aux fonctions de pilote de la station du Havre-Fécamp fait l'objet de l'annexe IV du présent règlement.

ARTICLE 9 : CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS

En application des articles L5341-8, L5341-10 et D5341-63 du code des transports, il est institué une caisse de retraite et de secours de la station du Havre-Fécamp.

Cette caisse assure aux pilotes, à leurs veuves et à leurs orphelins le versement de pensions et de secours dont les taux et les modalités sont fixés par l'annexe V au présent arrêté.

ARTICLE 10 : ORGANISATION FINANCIERE

Après vérification et visa des bons de pilotage par le Président du Syndicat, les recettes de pilotage sont encaissées et gérées par le Syndicat Professionnel des Pilotes du Havre-Fécamp, conformément aux dispositions du code des transports et au Règlement Intérieur Financier de la Station.

Les recettes brutes de la station sont constituées par les produits des tarifs prévus aux annexes III-1, III-2 et III-3 du présent règlement, à l'exclusion des indemnités personnelles versées aux pilotes. Elles sont mises en commun entre les pilotes selon les principes de la bourse commune.

Les prélèvements effectués sur les recettes brutes, ainsi que leur ventilation, sont définis par le règlement intérieur financier de la station.

La masse partageable ainsi constituée est répartie entre les pilotes et la Caisse de retraite et de secours conformément aux modalités prévues par le règlement intérieur financier de la station.

ARTICLE 11 : LISTE DES ANNEXES

- Annexe I : seuils de pilotage.
- Annexes II-1 et II-2 : conditions d'obtention des licences de capitaine-pilote au Havre, et à Fécamp.
- Annexes III-1, III-2 et III-3 : tarifs de pilotage pour Le Havre, Fécamp, et les bateaux fluviaux.
- Annexe IV : programmes des épreuves et des connaissances particulières exigées pour le concours de pilotage de la station.
- Annexe V : règlement de la caisse de retraite et de secours.
- Annexes cartographiques : cartes des zones de pilotage obligatoire du Havre et de Fécamp.

ARTICLE 12 : ABROGATION

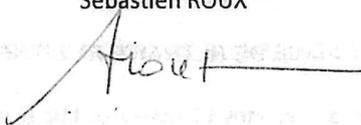
L'arrêté n° 149/2015 du préfet de la région Haute-Normandie du 21 décembre 2015 portant règlement local de la station de pilotage du Havre-Fécamp est abrogé.

ARTICLE 13 : APPLICATION

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

Pour le préfet de la région Normandie et par subdélégation,
L'adjoint au directeur interrégional de la mer
Manche Est-mer du Nord

Sébastien ROUX



Ampliation :
SGAR HN, DML 76, PFT-2

<p style="text-align: center;">ANNEXE I au REGLEMENT LOCAL de la station de pilotage du Havre-Fécamp</p>

Seuils de l'obligation de pilotage

Article 1 : ZONE DU HAVRE

1.1 La longueur en deçà de laquelle les navires sont affranchis de l'obligation de pilotage est fixée à 70 mètres hors tout pour le port du Havre, sous réserve que ces navires soient équipés de moyens de communication radio en VHF.

1.2 Les navires transportant des matières dangereuses sont exclus du champ d'application de la présente annexe lorsqu'ils sont assujettis, 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 générale ou locale pour le transport et la manutention des matières dangereuses et infectes dans les ports maritimes.

1.3 Conformément aux dispositions de l'article R.5341-2 du code des transports, la présente annexe ne pourra avoir pour effet de soumettre à l'obligation du pilotage les navires d'une jauge nette inférieure à 150 Tonneaux qui, sans autre condition, sous le régime antérieur, étaient déjà exonérés de l'obligation de pilotage.

Article 2 : ZONE DE FECAMP

2.1 La longueur en deçà de laquelle les navires sont affranchis de l'obligation de pilotage est fixée à 45 mètres hors tout pour le port de Fécamp.

2.2 Par exception au 2.1, sont affranchis de l'obligation de pilotage les navires dont la longueur hors tout est égale ou supérieure à 45 mètres, mais dont la jauge nette est inférieure à 100 tonneaux pour les navires à voile et dont la jauge nette est inférieure à 150 tonneaux pour les navires à propulsion mécanique

2.3 Nonobstant les dispositions des 2.1 et 2.2, les navires de l'État français de longueur hors tout inférieure ou égale à 60 mètres, équipés de deux lignes d'arbre et d'un propulseur d'étrave, sont affranchis de l'obligation de pilotage dans la zone de Fécamp.

ANNEXE II-1 au REGLEMENT LOCAL de la station de pilotage du Havre-Fécamp

Délivrance des licences de Capitaine-Pilote, zone du Havre

Article 1^{er} : Champ d'application

Pourront obtenir des licences de Capitaine-Pilote pour le port du Havre, à l'exception de ceux dont les navires transportent des hydrocarbures ou des marchandises dangereuses en vrac, sauf dérogation au 5^{ème} alinéa du présent paragraphe et à l'article 2.4 ci-après :

- Les Capitaines des navires d'une longueur inférieure ou égale à 115 mètres hors tout ;
- Les Capitaines des navires d'une longueur inférieure ou égale à 130 mètres hors tout, à l'entrée et à la sortie du seul bassin Hubert Raoul Duval et/ou effectuant un mouvement entre deux postes exclusivement à l'intérieur de celui-ci ;
- Les Capitaines des cars-ferries d'une longueur inférieure ou égale à 130 mètres hors tout ;
- Les Capitaines des cars-ferries d'une longueur supérieure ou égale à 130 mètres hors tout, après examen au cas par cas par la commission locale du pilotage et dans les conditions particulières décrites au 2.2 et 2.3;
- Les Capitaines des navires souteurs devant opérer dans les limites du port historique du Havre et du bassin Hubert Raoul Duval, après examen par la commission locale du pilotage, et dans le seul cadre de la dérogation prévue à l'article R 5341-4 du code des transports et dans les conditions particulières décrites au 2.4 ;
- En application de l'article R5341-6 alinéa 4 du code des transports, la commission devra apprécier la maîtrise de la langue française du capitaine demandeur.

Article 2 : Conditions particulières

2.1 : Cas Général

Pour :

- les navires d'une longueur inférieure ou égale à 115 mètres ;
- les navires d'une longueur inférieure ou égale à 130 mètres dans les limites du bassin Hubert Raoul Duval ;
- les car-ferries d'une longueur inférieure ou égale à 130 mètres.

Les candidats à la licence de Capitaine-Pilote devront avoir touché la zone ou le poste concerné au moins 15 fois dans les 6 mois qui précèdent.

2.2 : Licence pour les car-ferries d'une longueur supérieure à 130 mètres

Pour les car-ferries d'une longueur supérieure à 130 mètres, en Entrée ou en Sortie de l'avant-port, à destination des postes TGB3 et RMN, ou pour les déhalages entre ces deux postes, les candidats à la licence de Capitaine-Pilote devront avoir effectué 40 mouvements pilotés (entrée ou sortie) dans les 6 mois qui précèdent. Parmi ces 40 mouvements, un minimum de 15 mouvements d'entrée et de 15 mouvements de sortie sera requis.

2.3 : Déhalage TGB3-PCA/JCV

Les déhalages des ferries entre le bassin de la Manche et les postes PCA/JCV sont possibles, par dérogation, sans pilote dès lors que le Capitaine-pilote a effectué 2 déhalages complets avec pilote et qu'il n'y a pas d'autre mouvement pendant leur déhalage dans la zone considérée. La conservation de cette dérogation nécessite un minimum de 2 déhalages complets au cours des 6 derniers mois.

2.4 : Licence pour les mouvements de navires souteurs dans le port du HAVRE

2.4.1 : Navires souteurs concernés :

- Navires pétrolier répondant aux spécifications afférentes de la convention MARPOL, équipé de ballasts séparés ;
- Navire gazier d'une longueur inférieure à 120 mètres.

Opérant aux fins de transports d'approvisionnements en hydrocarbures/gaz des navires amarrés aux postes à quai du port historique du Havre et du bassin Hubert Raoul Duval.

2.4.1 : Conditions générales :

- Pourront obtenir une licence de Capitaine-pilote, les Capitaines de navires souteurs d'une longueur inférieure ou égale à 125 mètres hors-tout, d'un tirant d'air inférieur à 39 mètres (hauteur sous portiques les plus bas), et d'une largeur maximale strictement inférieure à 18 mètres.
- Les équipements nécessaires et les caractéristiques techniques et manœuvrières des navires seront étudiés par la commission locale de pilotage. Au minimum, les équipements devront comprendre un propulseur d'étrave et des équipements de navigation et de manœuvre adaptés et en bon état de fonctionnement (exemple : hélice à pas variable, double ligne d'arbre hélice, gouvernail Becker ou équivalent, azipods...).
- Au regard du retour d'expérience, la commission locale de pilotage se réserve la possibilité de compléter les équipements nécessaires sous une échéance d'un an à compter de la première demande de licence.
- La licence ne sera délivrée que pour ses activités de soutage et les activités connexes au bénéfice des navires en escale au port du Havre (port historique et bassin Hubert Raoul Duval).

2.4.1 : Conditions d'obtention de conservation de la licence :

Sont considérés comme mouvements dans le port les déhalages entre les quatre zones définies ci-après et donc hors entrée et sortie.

La licence de Capitaine-pilote sera délivrée en quatre tranches distinctes, après réussite à un examen théorique et pratique pour chaque tranche. Compte tenu du caractère sensible de l'ouvrage, le capitaine ne bénéficiera de la licence pour le franchissement du sas François 1^{er}, que s'il peut justifier de 40 mouvements par le sas.

Un mouvement dans le port pouvant s'effectuer sur plusieurs des quatre zones ci-après, chaque zone traversée ou fréquentée lors de ce mouvement sera comptabilisée dans le décompte semestriel du nombre de touchés.

Les quatre zones sont réparties de la façon suivante :

ZONES	LIMITES	OBTENTION	CONSERVATION
AMONT	Pont rouge – Début Grand Canal – sas F1er	20 mvts pilotés	20 mvts tous les 6 mois
INTERIEUR	Pont rouge – Pont 7 bis – Sas Quinette	20 transits pilotés par les sas QdR et Vétillart	20 mvts tous les 6 mois
AVAL	Sas F1er – Môles	20 mvts pilotés	20 mvts tous les 6 mois
BASSIN HUBERT RAOUL DUVAL	Môles – AV Port – LH 13/14 – Bassin Hubert Raoul Duval	20 mvts pilotés	20 mvts tous les 6 mois

Article 3 : Conservation de la licence et revalidation :

Les Capitaines bénéficiaires de la licence de Capitaine-Pilote devront, pour la conserver, pouvoir justifier :

- D'au moins 50 mouvements (dont au moins 20 entrées et 20 sorties) par période de 12 mois, dans les zones définies dans le cadre de la licence qui leur a été accordée,
- D'une séance de simulateur tous les 24 mois ou deux voyages pilotés (au choix de la commission locale de pilotage).

En cas d'absences supérieures à 6 mois, la licence est revalidée aux conditions suivantes (au choix de la commission locale de pilotage).

- 1 entrée et 1 sortie avec pilote et 1 séance de simulateur,
ou
- 3 entrées et 3 sorties avec pilote.

En cas de suspension de la licence de Capitaine-Pilote pour insuffisance du nombre de mouvements sur 12 mois, celle-ci pourra être revalidée, dès que le Capitaine aura effectué, pour la zone considérée :

- 12 mouvements dont au moins 4 entrées et 4 sorties,
- ½ journée de simulateur,
- Avis favorable de la commission locale de pilotage.

Au-delà de 18 mois d'absence sur site la licence sera retirée et le candidat devra la repasser, selon des modalités précisées par la commission locale de pilotage.

Article 4 : Extension de la licence :

La validité de la licence de Capitaine-Pilote délivrée à un Capitaine pour une zone donnée peut être étendue après avis de la commission locale de pilotage :

- à un ou plusieurs navires de caractéristiques équivalentes,
- à un navire de caractéristiques supérieures en fonction de leurs équipements de sécurité, de manœuvre et de navigation.

Article 5 : Utilisation de remorqueurs :

Lorsque le Capitaine titulaire d'une licence de Capitaine-Pilote fait appel à un ou plusieurs remorqueurs, il doit obligatoirement prendre un pilote.

Article 6 : Suspension de la licence :

La licence cesse d'être valable dès que son titulaire ne remplit plus l'une des conditions fixées pour sa délivrance.

Le défaut de maîtrise de la langue française ou tout manquement aux conditions de délivrance et de conservation de la licence, ainsi que tout manquement au respect des règles de bonne navigation et de manœuvre, rapporté à la commission locale de pilotage, pourra donner lieu à suspension de la licence, dans les conditions prévues par l'article R5341-9 du code des transports.

Dans le cadre de cette licence :

- le navire devra disposer des moyens de navigation et de manœuvre demandés par la commission locale de pilotage en bon état de fonctionnement, lui permettant d'assurer ses opérations en toute sécurité.

Toute dégradation de ces moyens fera l'objet d'une consultation auprès de la commission locale de pilotage dans l'optique du maintien de la licence

- Le capitaine titulaire de la licence devra être présent à la passerelle lors de tout mouvement de port du Havre.

L'impossibilité de respecter ces obligations devra être immédiatement signalée à la capitainerie et entraînera la prise d'un pilote. Tout manquement entraînera la suspension de la licence.

Article 7 : Cas d'exclusion :

A l'exception des navires souteurs dans les conditions prévus ci-dessus, sont exclus du champ d'application de la présente décision, les navires transportant des matières dangereuses lorsqu'ils sont assujettis, en raison de la nature et de la qualité des produits transportés, d'opérer à un poste spécialisé en vertu de la réglementation générale ou locale pour le transport et la manutention des matières dangereuses et infectes dans les ports maritimes.

Article 8 : Dragues en opération sur le site du Havre :

Ces navires peuvent s'affranchir de la présence d'un pilote aux conditions suivantes :

- Appartenir en propre au GPMH ou au GIE Dragage.
- Pour les dragues affrétées :
 - avoir effectué 2 cycles complets de jour et 1 cycle complet de nuit, avec pilote ;
 - avis favorable de la commission locale de pilotage ;
 - à l'issue, avoir systématiquement et de manière permanente à la passerelle un officier ayant une maîtrise jugée suffisante de la langue française par la commission locale.

Article 9 :

La présente décision est annexée au règlement local de la station de pilotage du Havre-Fécamp dont elle constitue l'annexe II-1.

ANNEXE II-2 au REGLEMENT LOCAL de la Station de Pilotage du Havre-Fécamp

Délivrance des licences de Capitaine-Pilote, zone de Fécamp

Article 1^{er} : Champ d'application

Pourront obtenir des licences de capitaine-pilote pour effectuer une opération de sortie du port de Fécamp :

- les capitaines des navires d'une longueur inférieure ou égale à 60 mètres hors tout ;
- les capitaines de navires à passagers d'une longueur inférieure à 70 mètres hors tout, après examen au cas par cas par la commission locale du pilotage et dans les conditions particulières décrites au 2.2.

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

Article 2 : Conditions de délivrance

2.1 : Navires d'une longueur inférieure ou égale à 60 mètres :

Les candidats à la licence de capitaine-pilote devront avoir touché le port de Fécamp au moins 5 fois dans les 6 mois qui précèdent la demande de licence.

2.2 : Navires à passagers d'une longueur inférieure ou égale à 70 mètres :

Les candidats à la licence de capitaine-pilote devront avoir touché le port de Fécamp au moins 10 fois dans les 6 mois qui précèdent la demande de licence.

Article 3 : Conservation et renouvellement

La licence de capitaine-pilote est valable deux ans. Pour en conserver le bénéfice, les titulaires devront toucher le port de Fécamp au moins 5 fois par période de 6 mois.

En cas de suspension de la licence de capitaine-pilote pour insuffisance du nombre de touchées, celle-ci pourra être remise en vigueur, sauf cas particuliers examinés par la commission locale du pilotage, dès que le capitaine aura effectué 5 touchées (ou sorties) pilotées après la date de perte de validité de la licence, étant bien entendu que pour demeurer valable la licence devra être entretenue par au moins 5 touchées (ou sorties) dans les 6 mois suivants.

Seront donc prises en compte d'une part les touchées effectuées sans pilote avant la décision de suspension et d'autre part, les touchées effectuées avec le pilote après la décision de suspension.

Article 4 : Extension de la licence

La validité d'une licence de capitaine-pilote peut être étendue :

- à un ou plusieurs navires de caractéristiques équivalentes sans condition particulière ;

- à un navire de caractéristiques supérieures après avis de la commission locale du pilotage.

Article 5 : Utilisation des remorqueurs

Lorsque le capitaine titulaire d'une licence de capitaine-pilote fait appel à un ou plusieurs remorqueurs, il doit obligatoirement prendre un pilote.

Article 6 : Perte de la licence

La licence cesse d'être valable dès que son titulaire ne remplit plus l'une des conditions fixées pour sa conservation.

**ANNEXE II-3 au REGLEMENT LOCAL
de la station de pilotage du Havre-Fécamp**

**Délivrance des licences de Patron-Pilote pour les bateaux fluviaux
transportant des passagers qui effectuent une navigation dans les
limites de la station de pilotage du Havre-Fécamp**

En application

- du Code des Transports, notamment les articles D 5341-75 et suivants ;
- de l'arrêté préfectoral n° 264 / 2020 du 28 décembre 2020 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la Station de pilotage du Havre-Fécamp ;

La présente annexe définit les conditions d'obtention, de conservation et de renouvellement des licences de Patron-pilote de bateaux fluviaux affectés au transport de passagers dans les limites de la Station de Pilotage du Havre-Fécamp.

Article 1^{er} : Champ d'application

Conformément à l'arrêté n° 264 / 2020 du 28 décembre 2020 susvisé, dans les limites de la station de pilotage du Havre-Fécamp, le pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux est obligatoire. Peuvent être néanmoins affranchis de cette obligation les bateaux fluviaux qui transportent des passagers et dont le patron est muni d'une licence de patron-pilote, dans les conditions définies ci-après.

Article 2 : Licence de patron-pilote des bateaux fluviaux transportant des passagers

2.1 : Délivrance de la licence de patron-pilote

Les patrons des bateaux fluviaux transportant des passagers pourront solliciter la licence de patron-pilote pour les trajets dans la zone délimitée par les écluses de Tancarville et l'écluse Quinette de Rochemont, et jusqu'aux bassins Bellot, de l'Eure et Paul Vatine, en passant par le Canal de Tancarville et le sas Vétillart.

Dans les six mois qui précèdent la demande de délivrance de la licence, les candidats devront avoir effectué 2 voyages complets (aller et retour) entre les écluses de Tancarville et les bassins sus-nommés avec un pilote de la station de pilotage du Havre à bord.

2.2 : Conditions particulières de l'examen pour la licence de patron-pilote

L'examen pour la licence de patron-pilote doit permettre d'évaluer chez le candidat :

- une maîtrise de la langue française lui permettant d'assurer le transit en toute sécurité dans la zone portuaire, en lien avec l'ensemble des intervenants ;
- ses connaissances techniques de la zone considérée ;
- les procédures de communication et de sécurité applicables ;
- ses capacités à s'intégrer dans le trafic commercial du port du Havre, afin de pouvoir naviguer en toute sécurité.

2.3 : Conservation et renouvellement de la licence de patron-pilote

La licence est valable pour une durée de 3 ans pendant laquelle le patron doit justifier de 4 voyages par année calendaire (ou un voyage par trimestre) sur le parcours considéré.

Le patron qui n'aura pas effectué les 4 voyages requis sur une année calendaire (ou un voyage par trimestre) devra, pour conserver sa licence :

- effectuer un voyage aller-retour avec un pilote du Havre à bord dans un délai de 6 mois suivant ladite période, ou
- effectuer deux voyages aller-retour avec un pilote du Havre à bord dans un délai de 12 mois suivant ladite période.

À l'issue des 3 ans depuis la date d'obtention de sa licence, le candidat au renouvellement de la licence de patron-pilote de bateau fluvial transportant des passagers devra justifier :

- de son aptitude physique par le biais d'un certificat médical de moins de 3 mois, délivré par un médecin des gens de mer ;
- d'un voyage aller et retour piloté.

Article 3 : Suspension de la licence et perte définitive

La licence cesse d'être valable dès que son titulaire ne remplit plus l'une des conditions fixées pour sa conservation (article 2.3 supra et article D 5341-84 du Code des Transports).

Les conditions de suspension et de perte définitive de la licence sont définies aux articles 11 et suivants de l'arrêté préfectoral n° 264 / 2020 du 28 décembre 2020 susvisé.

**ANNEXE III-1 AU REGLEMENT LOCAL
DE LA STATION DE PILOTAGE DU HAVRE-FECAMP**

TARIFS DE PILOTAGE DU PORT DU HAVRE

AU 1^{ER} JANVIER 2021

I - TARIF GENERAL

1-1 : **Le minimum de perception** est fixé à **369,12 €**.

1-2 : **TARIF A :**

Les tarifs de pilotage applicables dans la zone de la Station du Havre-Fécamp sont fixés sur la base du volume des navires, conformément aux barèmes ci-après. Les tarifs s'entendent nets de tous frais et commissions.

Les navires paient, à l'entrée comme à la sortie, outre le minimum de perception, par tranches successives de volume :

- de 0 à 10 000 m³ : 369,12 € + 0,24545 € par tranche ou fraction de tranche de 10 m³
- de 10001 m³ à 58500 m³ : 614,56 € + 0,22772 €
- de 58501 m³ à 160000 m³ : 1718,99 € + 0,20783 €
- de 160001 m³ à 300000 m³ : 3828,40 € + 0,20549 €
- de 300001 m³ à 400000 m³ : 6705,21 € + 0,13368 €
- au-dessus de 400000 m³ : 8042,04 € + 0,08304 €

II - MAJORATION DE TARIFS

2.1 : Pénalités pour ETA tardifs

Dans le cas où le navire n'observe pas le délai minimal, il paie un supplément de :

- 5% du Tarif A, si l'avis de confirmation est inférieur à deux heures.

2.2 : Navires handicapés

La majoration est égale à l'entrée, à la sortie, pour un mouvement de port ou un déhalage, à 100% du Tarif A, sans que le droit puisse être inférieur au minimum de perception.

Ce tarif s'applique à tout navire ou engin flottant soumis à l'obligation de pilotage et qui, privé de tout ou partie de ses moyens de propulsion ou de manœuvre, entre ou sort du port à la remorque.

Les remorqueurs assistant ce navire ou engin flottant sont tenus, s'ils sont étrangers au port, de prendre un Pilote.

2.3 : Pilotage Hors Zone

En ce qui concerne la zone du Havre, le pilotage en dehors de la zone obligatoire fixée par l'Article 4 du Règlement Local entraîne le paiement d'un supplément dont le taux est fixé dans le tableau ci-après :

Secteur	Limite Nord	Limite Ouest	Suppl. par m3	Mini. de Perception
1er	Sect. 49°48' N	00°17'W	0,00285 €	201,66 €
2ème	Sect. 49°49' N	00°21'5 W	0,00380 €	535,42 €
3ème	Sect. 49°50' N	00°34'W	0,00665 €	1072,76 €

2.4 : Tarif de distance

Tout Pilote se rendant sur demande dans un port hors des limites de la Station pour embarquer sur un navire qu'il assiste à son entrée dans les zones de pilotage de la Station du Havre-Fécamp reçoit, indépendamment des indemnités de route, un supplément égal à 50% du tarif A sans que le droit puisse être inférieur au minimum de perception.

Il en est de même pour le Pilote qui, ayant assisté un navire à sa sortie des zones de la Station du Havre-Fécamp, reste à bord sur demande et est débarqué dans un port hors des limites de la Station.

2.5 : Navires affranchis de l'obligation de pilotage

Le supplément de tarif prévu au premier alinéa de l'Article 5 du Décret du 19 mai 1969 modifié, pour les navires affranchis de l'obligation de pilotage, est fixé à 10% du tarif correspondant à ces navires.

2.6 : Défaillance des remorqueurs

Dans le cas où des navires seraient privés de remorqueurs en raison de circonstances indépendantes de la volonté de leur Capitaine ou de la Direction du Remorquage, les tarifs seront majorés de 50% du tarif A.

2.7: Retard de paiement

Le paiement des droits de pilotage devra être effectué dans les délais indiqués sur la facture, soit au plus tard 40 jours après la date du mouvement (voir article 14 du Règlement Local). Cette facture sera émise dans les sept jours calendaires suivant le mouvement.

Conformément à l'article L441-6 du code de commerce, tout paiement effectué au-delà de ce délai donne lieu au paiement :

- *d'une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement de 40€.*
- *et à des pénalités de retard dont le taux d'intérêt contractuel T est :*

$$T = 3 \times \text{taux intérêt légal}^* \text{ majoré de } \\ \mathbf{10 \text{ points de pourcentage}} - \text{Ce taux n'est pas plafonné}$$

Cette mesure sera signifiée par courrier.

* : le taux d'intérêt légal est le taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne au 1^{er} janvier de l'année en cours pour le 1^{er} semestre et au 1^{er} juillet de l'année en cours pour le 2nd semestre.

III - REDUCTIONS DE TARIFS

3.1 : Navires porte-conteneurs

3.1.1 : Navires porte-conteneurs de volume inférieur à 30.000 m3

Ces navires bénéficient :

- *à l'entrée comme à la sortie d'une réduction de 30 % sur le Tarif A.*

Ce tarif s'applique aux navires porte-conteneurs de volume inférieur à 30.000 m3 effectuant des opérations commerciales aux postes des quais de l'Atlantique, de l'Europe, des Amériques, de l'Asie, d'Osaka et du Havre.

- *à destination ou en provenance du port de Rouen, d'une réduction de 50% sur le Tarif A, sans que ce droit puisse être inférieur au minimum de perception.*

Ce tarif s'applique aux navires porte-conteneurs de volume inférieur à 30.000 m3 effectuant des opérations commerciales aux postes du bassin Hubert-Raoul Duval.

3.1.2 : Navires porte-conteneurs d'un volume supérieur ou égal à 30 000 m3 affectés à des lignes régulières et opérés par un même Opérateur-Armateur

- *Un navire porte-conteneurs, d'un volume supérieur ou égal à 30.000 m3, opérant sur un service mis à la disposition du public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, sera réputé affecté à une ligne régulière.*

- *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, 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%.*

• Une alliance opérationnelle (vessel sharing agreement) ne peut être considérée comme un opérateur-Armateur au sens du précédent paragraphe.

• L'Opérateur-Armateur ainsi défini, pourra bénéficier sur la partie supérieure à 300.000 € de son chiffre d'affaires de l'année échue, correspondant aux factures réglées pour l'ensemble de ses navires porte-conteneurs de volume supérieur ou égal à 30.000 m3 en ligne régulière, d'une réduction dont le taux est fixé selon le tableau suivant :

Si le chiffre d'affaires total annuel est ...	Taux de réduction sur la partie supérieure à 300.000€
< à 300.000 €	0,00%
> ou = à 300.000 € et < à 450.000 €	2,00%
> ou = à 450.000 € et < à 700.000 €	5,50%
> ou = à 700.000 € et < à 950.000 €	6,00%
> ou = à 950.000 € et < à 1.200.000 €	6,50%
> ou = à 1.200.000 € et < à 1.450.000 €	7,00%
> ou = à 1.450.000 € et < à 1.700.000 €	7,50%
> ou = à 1.700.000 € et < à 1.950.000 €	8,00%
> ou = à 1.950.000 € et < à 2.200.000 €	8,50%
> ou = à 2.200.000 € et < à 2.450.000 €	9,00%
> ou = à 2.450.000 € et < à 2.700.000 €	9,50%
> ou = à 2.700.000 € et < ou = à 3.100.000 €	10,00%
Si le chiffre d'affaires total (CA) annuel est ...	La réduction totale est :
> à 3.100.000 € et < ou = à 3.600.000 €	15% x (CA-3.100.000) + 280.000
> à 3.600.000 € et < ou = à 4.100.000 €	20% x (CA-3.600.000) + 355.000
> à 4.100.000 € et < ou = à 4.600.000 €	25% x (CA-4.100.000) + 455.000
> à 4.600.000 € et < ou = à 5.100.000 €	30% x (CA-4.600.000) + 580.000
> à 5.100.000 €	35% x (CA-5.100.000) + 730.000

• Le taux de réduction est plafonné à un maximum de 15% du chiffre d'affaires total (CA) annuel.

• Une escale ne peut être prise en compte que pour un seul Opérateur-Armateur.

• Toute prise de contrôle ou fusion entre Opérateurs-Armateurs, non notifiée à la Station de Pilotage du Havre-Fécamp, avant le 1er janvier 2021, ne pourra être prise en compte pour les réductions au titre de cette année.

• Cette réduction fera l'objet d'un paiement effectué au profit de l'Opérateur-Armateur, à un seul Agent local qu'il désignera, dès que la totalité du chiffre d'affaires de l'année échue aura été constatée et réalisée.

• 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 à qui la réduction devra être payée.

• Les demandes de réduction concernant le chiffre d'affaires de l'année échue, seront valablement reçues jusqu'au 1^{er} mars de l'année suivante.

• L'octroi de la réduction par le Pilotage est soumis à la bonne application de l'Article 2.7 du présent arrêté. Le nombre de jours moyen de paiement sur la période considérée ne devra pas dépasser 40 jours.

3.1.3 : Navires porte-conteneurs d'un volume supérieur ou égal à 250 000 m3 affectés à des lignes régulières transcontinentales effectuant une double escale.

Lorsqu'un porte-conteneurs de plus de 250 000 m3, affecté à une ligne régulière transcontinentale et en provenance d'un pays hors d'Europe, effectuée dans les 15 jours suivants une première escale, une seconde escale, il bénéficiera d'une remise à la seconde sortie sur le tarif A selon le tableau suivant :

Si le volume est...	Montant
> ou = 250 000 m3 et < 300 000 m3	900 €
> ou = 300 000 m3 et < 350 000 m3	1 000 €
> ou = 350 000 m3 et < 400 000 m3	1 100 €
> ou = 400 000 m3	1 300 €

3.1.4 : Réduction de tarif exceptionnelle dans le cadre du plan de relance portuaire pour les navires porte-conteneurs d'un volume supérieur ou égal à 30 000 m3 affectés à une nouvelle ligne régulière, valable jusqu'au 31 décembre 2021.

• Lorsqu'un porte-conteneurs d'un volume supérieur ou égal à 30 000 m3 est affecté à une nouvelle ligne régulière qui escale au Havre, il bénéficie d'une remise égale à 10% du tarif A à l'entrée et à la sortie.

- Une ligne régulière est considérée « nouvelle » lorsque :
- Cette ligne a été nouvellement créée par son Opérateur-Armateur
- Cette ligne dessert de nouveau Le Havre après plus de 12 mois d'absence.

3.2 : Navires rouliers

3.2.1. : Navires rouliers (pure car carrier), de volume supérieur à 13.000. m3 affectés à des lignes régulières et opérés par un même Opérateur-Armateur

• Un navire roulier (pure car carrier) d'un volume supérieur à 13.000 m3, opérant sur un service mis à la disposition du public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, sera réputé affecté à une ligne régulière.

• 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, 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%.

• Une alliance opérationnelle (vessel sharing agreement) ne peut être considérée comme un opérateur-Armateur au sens du précédent paragraphe.

• L'Opérateur-Armateur ainsi défini, pourra bénéficier sur la partie supérieure à 150.000 € de son chiffre d'affaires de l'année échue correspondant aux factures réglées pour l'ensemble

de ses navires de volume supérieur à 13.000 m3 en ligne régulière, d'une réduction dont le taux est fixé selon le tableau suivant :

Si le chiffre d'affaires total annuel est ...	Taux de réduction sur la partie supérieure à 150.000 €
< à 150.000 €	0 %
> ou = à 150.000 € et < à 200.000 €	2.00 %
> ou = à 200.000 € et < à 250.000 €	4.00 %
> ou = à 250.000 € et < à 300.000 €	5.50 %
> ou = à 300.000 € et < à 350.000 €	6.00 %
> ou = à 350.000 € et < à 400.000 €	6.50 %
> ou = à 400.000 € et < à 450.000 €	7.00 %
> ou = à 450.000 € et < à 500.000 €	7.50 %
> ou = à 500.000 € et < à 550.000 €	8.00 %
> ou = à 550.000 € et < à 600.000 €	8.50%
> ou = à 600.000 € et < à 650.000 €	9.00 %
> ou = à 650.000 € et < à 700.000 €	9.50 %
> ou = à 700.000 €	10.00 %

- Le taux de réduction est plafonné à un maximum de 10%.
 - Une escale ne peut être prise en compte que pour un seul Opérateur-Armateur.
 - Toute prise de contrôle ou fusion entre Opérateurs-Armateurs, non notifiée à la Station de Pilotage du Havre-Fécamp, avant le 1er janvier 2021, ne pourra être prise en compte pour les réductions au titre de cette année.
 - Cette réduction fera l'objet d'un paiement effectué au profit de l'Opérateur-Armateur, à un seul Agent local qu'il désignera, dès que la totalité du chiffre d'affaires de l'année échue aura été constatée et réalisée.
 - 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 à qui la réduction devra être payée.
 - Les demandes de réduction concernant le chiffre d'affaires de l'année échue, seront valablement reçues jusqu'au 1^{er} mars de l'année suivante.
 - L'octroi de la réduction par le Pilotage est soumis à la bonne application de l'Article 2.7 du présent arrêté. Le nombre de jours moyen de paiement sur la période considérée ne devra pas dépasser 40 jours
- 3.2.2. : Réduction de tarif exceptionnelle dans le cadre du plan de relance portuaire pour les navires rouliers affectés à une nouvelle ligne régulière, valable jusqu'au 31 décembre 2021.**
- Lorsqu'un navire roulier est affecté à une nouvelle ligne régulière qui escale au Havre, il bénéficie d'une remise égale à 10% du tarif A à l'entrée et à la sortie.
 - Une ligne régulière est considérée « nouvelle » lorsque :

- Cette ligne a été nouvellement créée par son Opérateur-Armateur
- Cette ligne dessert de nouveau Le Havre après plus de 12 mois d'absence.

3.3 : Navires transbordeurs

3.3.1 : Les compagnies opérant des navires transbordeurs de passagers et de voitures sur les lignes régulières entre le Havre et les Iles Britanniques bénéficient, pour chaque navire, du tarif suivant, sans que ce droit puisse être inférieur au minimum de perception :

3.3.1.1. : Navires pilotés :

- 35% du Tarif A pour les 250 premiers mouvements annuels pilotés
- 50% du Tarif A du 251^{ème} au 500^{ème} mouvement annuel piloté
- 70% du Tarif A au-delà du 500^{ème} mouvement annuel piloté

3.3.1.2. : Navires dont les Capitaines sont détenteurs d'une licence de Capitaine Pilote

Lorsque les Capitaines de ces navires sont titulaires d'une licence de Capitaine Pilote et ne font pas appel aux services du Pilote, il sera appliqué à ces navires le tarif suivant :

- 9% du Tarif A pour les 500 premiers mouvements annuels non pilotés
- 4% du Tarif A du 501^{ème} au 1000^{ème} mouvement annuel non piloté
- 2% du Tarif A au-delà du 1000^{ème} mouvement annuel non piloté.

3.3.2 : Lorsque ces mêmes compagnies disposent, sur la même ligne, de navires transbordeurs destinés exclusivement aux transports de camions et de semi-remorques, ces navires bénéficient d'un tarif égal à :

- 55% du Tarif A pour les 6 premières touchées mensuelles
- 40% du Tarif A pour les 6 touchées mensuelles suivantes
- 30% du Tarif A au-delà de la 12^{ème} touchée du même mois
- 16% du Tarif A quand le Capitaine est titulaire d'une licence de Capitaine Pilote et ne fait pas appel aux services du Pilote.

Si en cours de mois, un navire en remplace un autre, il est tenu compte pour le mois considéré, du total des touchées des deux navires.

3.3.3 : Pour bénéficier des tarifs prévus aux Articles 3.3.1 et 3.3.2, les Consignataires sont tenus de fournir, chaque décade, un relevé des mouvements indiquant pour chaque navire :

- la date du mouvement, sa nature et le nom du Capitaine l'ayant assurée, en précisant si ce Capitaine a fait appel ou non au service du pilote.

3.4 : Mouvements de port :

Tout navire effectuant un mouvement dans un même bassin ou d'un bassin à un autre paie 50% du Tarif A sans que ce droit soit inférieur au minimum de perception.

3.5 : Licence de Capitaine Pilote

Conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'Article 5 du Décret du 19 mai 1969 modifié, les navires dont le Capitaine est titulaire d'une licence de Capitaine Pilote, bénéficient d'un tarif fixé à 30% du Tarif A.

Pour bénéficier de ce tarif, les Consignataires sont tenus de fournir chaque semaine, un relevé des mouvements indiquant pour chaque navire : la date du mouvement, sa nature et le nom du Capitaine l'ayant assuré.

3.6 : Fonds d'intervention Commerciale

Le Fonds d'Intervention Commerciale est reconduit pour une durée de un an à compter du 1er janvier 2021.

Il sera alimenté par le reliquat au 31 décembre 2020 et par un montant prélevé sur les recettes dont le niveau a été approuvé par l'Assemblée du Fonds d'Intervention Commerciale du 3 décembre 2020.

Ce fonds permettra d'accorder aux navires escalant au port du Havre des réductions de tarif pour une durée maximum de un an, dans les cas suivants :

3.6.1 : Trafics nouveaux ou particuliers

Les réductions de tarif qui pourront être accordées dans le cas de trafics nouveaux ou particuliers ne devront pas entraîner de distorsions de concurrence. Elles ne pourront être cumulées avec aucune autre réduction accordée au titre de l'arrêté fixant les tarifs de pilotage.

3.6.2 : Trafics en difficulté

Par trafic en difficulté, il faut entendre un trafic susceptible de se retirer du Havre pour aller dans un autre port. Le caractère de "trafic en difficulté" devra être reconnu par la Direction du Grand Port Maritime du Havre.

3.6.3 : Commission de Répartition

a) Composition de la Commission

Cette Commission est composée de :

- le Délégué à la mer et au Littoral de la Seine-Maritime et de l'Eure
- le Directeur du Grand Port Maritime du Havre
- le Président et le premier Vice-Président du Groupement Havrais des Armateurs et Agents Maritimes
- le Président de la Station de Pilotage du Havre-Fécamp,

ou de leurs représentants

b) Rôle

Cette Commission est chargée d'examiner les demandes qui auront été déposées et d'accorder, s'il y a lieu, des réductions de tarif.

Les demandes motivées, déposées auprès du Président de la Station de Pilotage, seront examinées, quand le besoin s'en fera sentir, par la Commission de Répartition de ce Fonds, mandatée par l'Assemblée Commerciale.

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité.

3.7 : Mouvements pour raisons météorologiques de navires pétroliers du port d'Antifer au port du Havre ou du port d'Antifer au port d'Antifer

Le navire pétrolier qui effectue pour des raisons météorologiques un mouvement du port d'Antifer au port du Havre ou du port d'Antifer au port d'Antifer paie, pour ce mouvement, 100% du Tarif A.

3.8 Dragues marines utilisées à l'extraction des graves de mer effectuant une campagne de dragage

Il sera facturé une entrée + une sortie au tarif A.

Si le pilote reste à bord pendant les opérations de chargement, il sera facturé 50% du tarif A sans que ce droit ne puisse être inférieur au minimum de perception.

Une seule indemnité de déplacement sera facturée par cycle.

3.9 : Navires à passagers accompagnateurs d'événements nautiques :

Les navires à passagers de longueur inférieure à 40 mètres, accompagnateurs de régates, de courses au large ou de festivités maritimes, pilotés sur demande de l'Autorité Maritime, payent 80% du minimum de perception.

3.10 : Navires souteurs

Les compagnies opérant des navires souteurs à l'intérieur du port du Havre bénéficient, pour l'ensemble de ces navires, du tarif suivant :

3.10.1. : Navires dont les Capitaines sont détenteurs d'une licence de Capitaine Pilote

Lorsque les Capitaines de ces navires sont titulaires d'une licence de Capitaine Pilote et ne font pas appel aux services du Pilote, il sera appliqué à ces navires le tarif suivant :

- 10% du Tarif A pour les 150 premiers mouvements annuels non pilotés
- 8% du Tarif A du 151^{ème} au 300^{ème} mouvement annuel non piloté
- 5% du Tarif A au-delà du 300^{ème} mouvement annuel non piloté.

3.10.2. : Navires pilotés :

- 100% du Tarif A pour les 150 premiers mouvements annuels pilotés
- 150% du Tarif A du 151^{ème} au 300^{ème} mouvement annuel piloté
- 200% du Tarif A au-delà du 300^{ème} mouvement annuel piloté

3.10.3 : Pour bénéficier des tarifs prévus aux Articles 3.13.1 et 3.13.2, les Consignataires sont tenus de fournir, chaque décade, un relevé des mouvements indiquant pour chaque navire : la date du mouvement, sa nature et le nom du Capitaine l'ayant assuré, en précisant si ce Capitaine a fait appel ou non au service du pilote.

3.11 : Navires à passagers de croisière

Ces navires bénéficient à la sortie d'une réduction sur le Tarif A fixée selon le tableau suivant, sans que le montant du Tarif A ainsi calculé puisse être inférieur au minimum de perception :

Volume du navire piloté	Réduction par escale
< 70.000 m ³	150€
≥ 70.000 m ³ et < 100.000 m ³	250€
≥ 100.000 m ³ et < 170.000 m ³	300€
≥ 170.000 m ³	500€

3.11.1 : Navires à passagers de croisière, de volume supérieur à 13.000 m³ affectés à des lignes régulières et opérés par un même Opérateur-Armateur

• Un navire à passagers de croisière, d'un volume supérieur à 13.000 m³, opérant sur un service mis à la disposition du public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, sera réputé affecté à une ligne régulière.

• 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, 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%.

• Une alliance opérationnelle (vessel sharing agreement) ne peut être considérée comme un opérateur-Armateur au sens du précédent paragraphe.

• L'Opérateur-Armateur ainsi défini, pourra bénéficier sur la partie supérieure à 200.000 € de son chiffre d'affaires de l'année échue correspondant aux factures réglées pour l'ensemble de ses navires de volume supérieur à 13.000 m³ en ligne régulière, d'une réduction dont le taux est fixé selon le tableau suivant :

Si le chiffre d'affaires total annuel est ...	Taux de réduction sur la partie supérieure à 200.000 €
< à 200.000 €	0 %
> ou = à 200.000 € et < à 275.000 €	2,00 %
> ou = à 275.000 € et < à 350.000 €	4,00 %
> ou = à 350.000 € et < à 425.000 €	6,00 %
425.000 € et plus	8,00 %

• Le taux de réduction est plafonné à un maximum de 8%.

• Une escale ne peut être prise en compte que pour un seul Opérateur-Armateur.

• Toute prise de contrôle ou fusion entre Opérateurs-Armateurs, non notifiée à la Station de Pilotage du Havre-Fécamp, avant le 1er janvier 2021, ne pourra être prise en compte pour les réductions au titre de cette année.

- Cette réduction fera l'objet d'un paiement effectué au profit de l'Opérateur-Armateur, à un seul Agent local qu'il désignera, dès que la totalité du chiffre d'affaires de l'année échue aura été constatée et réalisée.
- 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 à qui la réduction devra être payée.
- Les demandes de réduction concernant le chiffre d'affaires de l'année échue, seront valablement reçues jusqu'au 1^{er} mars de l'année suivante.
- L'octroi de la réduction par le Pilotage est soumis à la bonne application de l'Article 2.7 du présent arrêté. Le nombre de jours moyen de paiement sur la période considérée ne devra pas dépasser 40 jours.

IV - SERVICES PARTICULIERS

4.1 : Déhalages

Le navire qui demande les services d'un Pilote pour effectuer un déhalage le long d'un quai paie 50% du Tarif A, sans que le droit soit inférieur au minimum de perception.

4.2 : Annulation de mouvement

- Pour une sortie ou un mouvement de port si le pilote est congédié après s'être présenté au navire sans que l'opération pour laquelle il a été commandé ait reçu un commencement d'exécution, le navire paie :

§ de nuit : le minimum de perception

§ de jour : (de 06h00 à 21h00) : 50% du minimum de perception et éventuellement les heures d'attente prévues au 4.3.

- Pour une entrée, si le pilote est congédié après s'être représenté au navire et que l'opération pour laquelle il a été commandé a reçu un commencement d'exécution puis a été annulée, le navire paie 50% du tarif du mouvement commandé, sans que ce droit soit inférieur au minimum de perception.

4.3 : Heures d'attente

Si l'opération de sortie ou de déhalage pour laquelle le Pilote a été commandé ne commence pas à l'heure fixée, le navire paie par heure d'attente 30% du minimum de perception. Il n'est toutefois rien dû lorsque l'attente est inférieure à 45 minutes.

De nuit, c'est à dire de 21h00 à 06h00, le taux est doublé.

	0 à 45 minutes	45 minutes à 1 heure	Taux horaire au-delà de 1 heure
Jour	0	30% minimum de perception	60% minimum de perception
Nuit	0	60% minimum de perception	120% minimum de perception

4.4 : Accostage à quai

Le navire qui, au cours d'un mouvement, accoste un quai intermédiaire pour effectuer une opération, paie outre le tarif d'entrée ou de sortie, le prix d'un déhalage.

4.5 : Interruption de manœuvre

Le navire qui, au cours d'un mouvement doit interrompre sa manœuvre (amarrage à un quai, mouillage ou attente sous remorques), cette manœuvre n'étant reprise qu'au moins deux heures plus tard, paie outre le tarif d'entrée ou de sortie, le prix d'un déhalage.

4.6 Attente sur rade

Le navire, qui devant entrer au port, est retardé plus d'une heure sur rade pour un motif quelconque, le pilote étant à bord, paie outre le tarif de pilotage, les heures passées à bord comme des heures d'attente.

Le navire qui, après être sorti du port, séjourne sur rade et garde le pilote, paie outre le tarif de pilotage, les heures passées à bord comme des heures d'attente.

4.7 : Permanence à bord d'un navire

Si le Pilote est demandé sur un navire pour assurer une permanence, le navire paiera 20% du Tarif A par période ou fraction de période de 24 heures, sans que le droit puisse être inférieur au minimum de perception, plus les heures d'attente.

4.8 : Essais-Expériences-Réglations-Bases de vitesse

Le navire qui effectue des essais, expériences, réglations ou bases de vitesse, paie outre le tarif de pilotage, un supplément égal à 15% du Tarif A, sans que le droit puisse être inférieur au minimum de perception.

4.9 : Sortie consécutive à une entrée

Le navire qui, après être rentré au port, doit faire demi-tour et en ressortir sans avoir pu être mis normalement à un poste à quai, paie le tarif A pour une entrée, et bénéficie d'une réduction de 50% sur la sortie.

4.10 : Opérations nautiques exceptionnelles

Egal à 200% du Tarif A, sans que le droit puisse être inférieur au minimum de perception.

Est considérée comme opération nautique exceptionnelle, toute opération d'entrée, de sortie, de déhalage ou de mouvement de port nécessitant une préparation effectuée lors de séances de travail, ou conférences, réunissant les pilotes et les représentants de la capitainerie du GPMH.

V - INDEMNITES

5.1 : Déplacements

Une indemnité forfaitaire de déplacement est payée au Pilote en plus du droit de pilotage.

Cette indemnité est fixée :

Pour la zone du Havre à :

- 20% du minimum de perception pour les navires escalant :

- au port du Havre-Antifer

- au port du Havre à un poste :

- du terre-plein Sud du Bassin de Marée
- du Canal de Tancarville en Amont du Pont 8
- du Grand Canal du Havre
- du terre-plein du Bassin Hubert-Raoul Duval.

- 10% du minimum de perception pour les navires escalant aux autres postes.

5.2 : **Indemnités journalières**

L'indemnité journalière prévue à l'Article 26 du Règlement Général du Pilotage, payée par le navire qui enlève le Pilote hors de la Station une fois le pilotage accompli, débarque ou embarque son Pilote dans un port situé hors des limites de la Station, est fixée au double du minimum de perception.

**ANNEXE III-2 AU REGLEMENT LOCAL
DE LA STATION DE PILOTAGE DU HAVRE-FECAMP**

TARIFS DE PILOTAGE DU PORT DE FECAMP

AU 1^{ER} JANVIER 2021

1 - TARIF GENERAL

1-1 : Le minimum de perception est fixé à 409,46 €.

1-2 : TARIF A :

Les tarifs de pilotage applicables dans la zone de la Station de Fécamp sont fixés sur la base du volume des navires, conformément aux barèmes ci-après.

Les navires paient, à l'entrée comme à la sortie, outre le minimum de perception, par tranches successives de volume :

- de 0 à 10 000 m³ : 409,46 € + 0,27248 € par tranche ou fraction de tranche de 10 m³

- 10 001 m³ et plus : 681,94 € + 0,25265 € " "

2 – MAJORATION DE TARIF

2.1 : Pénalités pour ETA tardif

Dans le cas où le navire n'observe pas le délai minimal prévu par l'Article 6 du Règlement Local, il paie un supplément de :

" 5% du tarif A, si l'avis de confirmation est compris entre deux et trois heures.

" 10% du tarif A, si l'avis de confirmation est inférieur à deux heures.

2.2 : Navire handicapé

Ce tarif s'applique à tout navire ou engin flottant soumis à l'obligation de pilotage et qui, privé de tout ou partie de ses moyens de propulsion ou de manœuvre, entre ou sort du port à la remorque.

Il est égal à l'entrée comme à la sortie à 200% du tarif A, sans que le droit puisse être inférieur au minimum de perception.

Il est égal pour un mouvement ou un déhalage dans le port à 100% du tarif A sans que le droit puisse être inférieur au minimum de perception.

Les remorqueurs assistant ce navire ou engin flottant sont tenus, s'ils sont étrangers au port, de prendre un pilote.

2.3 : Tarif de distance

Tout pilote se rendant sur demande dans un port hors des limites de la Station pour embarquer sur un navire qu'il assiste à son entrée dans les zones de pilotage de la Station du Havre-Fécamp reçoit, indépendamment des indemnités de route, un supplément égal au prix d'un demi-pilotage.

Il en est de même pour le pilote qui, ayant assisté un navire à sa sortie des zones de la Station du Havre-Fécamp, reste à bord sur demande et est débarqué dans un port hors des limites de la Station.

2.4 : Navire affranchi de l'obligation de pilotage

Le supplément de tarif prévu au premier alinéa de l'Article 5 du Décret du 19 mai 1969 modifié, pour le navire affranchi de l'obligation de pilotage, est fixé à 10% du tarif correspondant à ce navire.

2.5 : Retard de paiement

Le paiement des droits de pilotage devra être effectué dans les délais indiqués sur la facture, soit au plus tard 40 jours après la date du mouvement (voir article 14 du Règlement Local). Cette facture sera émise dans les sept jours calendaires suivant le mouvement.

Conformément à l'article L441-6 du code de commerce, tout paiement effectué au-delà de ce délai donne lieu au paiement :

- d'une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement de 40€.
- et à des pénalités de retard dont le taux d'intérêt contractuel T est :

$T = 3 \times \text{taux intérêt légal}^* \text{ majoré de } 10 \text{ points de pourcentage.}$

* : le taux d'intérêt légal est le taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne au 1^{er} janvier de l'année en cours pour le 1^{er} semestre et au 1^{er} juillet de l'année en cours pour le 2nd semestre.

3 – REDUCTIONS DE TARIF

3.1 : Licence de Capitaine Pilote

Conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'Article 5 du Décret du 19 mai 1969 modifié, les navires dont le Capitaine est titulaire d'une licence de Capitaine Pilote, bénéficient d'un tarif fixé à 30% du Tarif A.

Pour bénéficier de ce tarif, les Consignataires sont tenus de fournir chaque semaine, un relevé des mouvements indiquant pour chaque navire : la date du mouvement, sa nature et le nom du Capitaine l'ayant assuré.

3.2 : Relâches

Ce tarif s'applique à un navire qui, n'étant pas destiné à Fécamp, doit entrer au port pour cause de force majeure ; il est égal à l'entrée comme à la sortie à 50% du tarif A.

3.3 : Navires transbordeurs

3.3.1 : Les compagnies opérant des navires transbordeurs de passagers et de voitures sur les lignes régulières entre Fécamp et les Iles Britanniques bénéficient, pour l'ensemble de ces navires, du tarif suivant :

3.3.1.1. : Navires pilotés :

- .. 35% du Tarif A pour les 20 premiers mouvements annuels pilotés
- .. 50% du Tarif A du 21^{ème} au 40^{ème} mouvement annuel piloté
- .. 70% du Tarif A au-delà du 41^{ème} mouvement annuel piloté

3.3.1.2. : Navires dont les Capitaines sont titulaires d'une licence de Capitaine Pilote

Lorsque les Capitaines de ces navires sont titulaires d'une licence de Capitaine Pilote et ne font pas appel aux services du Pilote, il sera appliqué à ces navires le tarif suivant :

- .. 9% du Tarif A pour les 20 premiers mouvements annuels non pilotés
- .. 4% du Tarif A du 21^{ème} au 40^{ème} mouvement annuel non piloté
- .. 2% du Tarif A au-delà du 41^{ème} mouvement annuel non piloté.

Si en cours de mois, un navire remplace un autre, il est tenu compte pour le mois considéré, du total des touchées des deux navires.

3.3.3 : Pour bénéficier des tarifs prévus aux Articles 3.3.1 et 3.3.2, les Consignataires sont tenus de fournir, chaque décade, un relevé des mouvements indiquant pour chaque navire la date du mouvement, sa nature et le nom du Capitaine l'ayant assuré, en précisant si ce Capitaine a fait appel ou non au service du pilote.

4 - SERVICES PARTICULIERS

4.1 : Déhalages

Le navire qui demande les services d'un pilote pour effectuer un déhalage le long d'un quai ne peut être assisté que par un pilote en service et il paie 50% du Tarif A.

4.2 : Congédiement du pilote

Si le pilote est congédié après s'être rendu à bord sans que l'opération pour laquelle il a été commandé ait reçu un commencement d'exécution, le navire paie :

- de nuit : le minimum de perception
- de jour : (de 08h00 à 20h00) : 50% du minimum de perception et éventuellement les heures d'attente prévues au §4.3.

4.3 : Heures d'attente

Si l'opération de sortie ou de déhalage pour laquelle le pilote a été commandé ne commence pas à l'heure fixée, le navire paie par heure ou fraction d'heure 30% du minimum de perception. Il n'est toutefois rien dû lorsque l'attente est inférieure à une heure.

De nuit, c'est à dire de 20h00 à 08h00, le taux est doublé.

4.4 : Accostage à quai

Le navire qui, au cours d'un mouvement, accoste un quai pour effectuer une opération, paie outre le tarif d'entrée ou de sortie, le prix d'un déhalage.

4.5 : Interruption de manœuvre

a) Le navire qui, au cours d'un mouvement doit interrompre sa manœuvre (amarrage à un quai, mouillage ou attente sous remorques), cette manœuvre n'étant reprise qu'au moins deux heures plus tard, paie outre le tarif d'entrée ou de sortie, le prix d'un déhalage.

b) Le navire, qui devant entrer au port, est retardé plus d'une heure sur rade pour un motif quelconque, le pilote étant à bord, paie outre le tarif de pilotage, les heures passées à bord comme des heures d'attente.

c) Le navire, qui devant entrer au port, le pilote étant à bord, voit son mouvement annulé pour un motif quelconque, paie la moitié du tarif A.

d) Le navire qui, après être sorti du port, séjourne sur rade et garde le pilote, paie outre le tarif de pilotage, les heures passées à bord comme des heures d'attente.

4.6 : Permanence à bord d'un navire

Si le pilote est demandé sur un navire pour assurer une permanence, le navire paiera 20% du tarif A par période ou fraction de période de 24 heures, plus les heures d'attente.

4.7 : Essais – Expériences – Régulations - Bases de vitesse

Le navire qui effectue des essais, expériences, régulations ou bases de vitesse, paie outre le tarif de pilotage, un supplément égal à 15% du tarif A.

4.8 : Sortie consécutive à une entrée

Le navire qui, après être rentré au port, doit faire demi-tour et en ressortir sans avoir pu être mis normalement à un poste à quai, paie outre le droit pour une entrée, une sortie au même tarif.

5 - INDEMNITES

5.1 : Déplacements

Une indemnité forfaitaire de déplacement est payée au pilote en plus du droit de pilotage.

Cette indemnité est fixée :

Si Vol. < 1 200 m3	20% du minimum de perception
Si Vol. > 1 200 m3 et < 4 200 m3	30% du minimum de perception
Si Vol. > 4 200 m3	40% du minimum de perception

5.2 : Indemnités journalières

L'indemnité journalière prévue à l'Article 26 du Règlement Général du Pilotage, payée par le navire qui enlève le pilote hors de la Station une fois le pilotage accompli, débarque ou embarque son pilote dans un port situé hors des limites de la Station, est fixée au double du minimum de perception.

**ANNEXE III-3 AU REGLEMENT LOCAL
DE LA STATION DE PILOTAGE DU HAVRE-FECAMP**

TARIFS DE PILOTAGE APPLICABLE AUX BATEAUX FLUVIAUX

AU 1^{ER} JANVIER 2021

En application du code des transport de l'arrêté ministériel du 15 décembre 2014 relatif à la navigation des bateaux porte-conteneurs fluviaux en mer, et de l'arrêté préfectoral n° 264 / 2020 du 28 décembre 2020 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage du Havre-Fécamp, les tarifs suivants s'appliquent exclusivement pour le pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage du Havre-Fécamp.

En dehors de cette définition, il sera appliqué les tarifs de l'annexe III-1 au Règlement local.

RAPPELS :

ASSIETTE TARIFAIRE :

Les tarifs de pilotage de la station du Havre-Fécamp sont calculés sur la base du volume des bateaux.

Le volume du bateau est établi selon la formule ci-après :

$$V = L \times b \times Te$$

Dans laquelle V est exprimé en mètre cubes et L, b, Te représentent respectivement la longueur hors tout du bateau, sa largeur maximale et son tirant d'eau maximum en mètres et décimètres.

I - TARIF GENERAL

1-1 : **Le minimum de perception** est fixé à 115,00 €.

1-2 : **TARIF B :**

Les tarifs de pilotage applicables dans la zone de la Station du Havre-Fécamp sont fixés sur la base du volume des bateaux, conformément au barème ci-après. Les tarifs s'entendent nets de tous frais et commissions.

Les bateaux fluviaux astreints ou non à l'obligation de pilotage paient lorsqu'ils sont effectivement pilotés le tarif général dit Tarif B.

Quelle que soit la longueur du trajet effectué, le minimum de perception est appliqué aux bateaux fluviaux.

Les bateaux fluviaux paient, à l'entrée comme à la sortie, par tranches successives de volume :

- de 0 à 2 400 m³ : 115,00€ + 1,00€ par tranche ou fraction de tranche de 10 m³
- au-dessus de 2 400 m³ : 355,00 € + 0,40 € par tranche ou fraction de tranche de 10 m³

II – LICENCES DE CAPITAINES PILOTES

Conformément aux dispositions à l'article 3 de l'arrêté préfectoral n°125 bis du 3 Novembre 2010, les bateaux fluviaux dont le patron est titulaire d'une licence de patron-pilote et ne fait pas appel aux services du Pilote, **ne sont soumis à aucun coût de pilotage.**

III - MAJORATION DE TARIFS

3.1 : **Bateaux fluviaux handicapés**

Une majoration s'applique à tout bateau fluvial soumis à l'obligation de pilotage et qui, privé de tout ou partie de ses moyens de propulsion ou de manœuvre, entre ou sort du port à la remorque.

Le tarif est égal à l'entrée comme à la sortie, à 200% du Tarif B sans que le droit puisse être inférieur au minimum de perception. Les remorqueurs assistant ce bateau fluvial sont tenus, s'ils sont étrangers au port, de prendre un Pilote.

3.2 : **Tarif de distance**

Tout Pilote se rendant sur demande dans un port hors des limites de la Station pour embarquer sur un bateau qu'il assiste à son entrée dans les zones de pilotage de la Station du Havre-Fécamp reçoit, indépendamment des indemnités de route, un supplément égal à 50% du tarif du pilotage.

Il en est de même pour le Pilote qui, ayant assisté un bateau à sa sortie des zones de la Station du Havre-Fécamp, reste à bord sur demande et est débarqué dans un port hors des limites de la Station.

3.3 : **Paiement et pénalités**

Le paiement des droits de pilotage doit être effectué dans les délais indiqués sur la facture, soit au plus tard 40 jours après la date du mouvement (voir le 5.2 du Règlement Local). Cette facture sera émise dans les sept jours calendaires suivant le mouvement.

Conformément à l'article L441-6 du code de commerce, tout paiement effectué au-delà de ce délai donne lieu au paiement :

- d'une indemnité forfaitaire de 40€ pour frais de recouvrement.
- et à des pénalités de retard dont le taux d'intérêt contractuel T est :

T = 3 x taux intérêt légal* majoré de

10 points de pourcentage – Ce taux n'est pas plafonné

* : le taux d'intérêt légal est le taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne au 1^{er} janvier de l'année en cours pour le 1^{er} semestre et au 1^{er} juillet de l'année en cours pour le 2nd semestre.

IV - SERVICES PARTICULIERS

4.1 : Annulation de mouvement

- Pour une sortie ou un mouvement de port si le pilote est congédié après s'être rendu à bord sans que l'opération pour laquelle il a été commandé ait reçu un commencement d'exécution, le bateau paie :

- de nuit : le minimum de perception
- de jour : (de 08h00 à 20h00) : 50% du minimum de perception et éventuellement les heures d'attente prévues au 4.2.

- Pour une entrée, si le pilote est congédié après s'être rendu à bord et que l'opération pour laquelle il a été commandé a reçu un commencement d'exécution puis a été annulée, le bateau paie 50% du tarif du mouvement commandé.

4.2 : Heures d'attente

Si l'opération d'entrée ou de sortie pour laquelle le Pilote a été commandé ne commence pas à l'heure fixée, le bateau paie par heure d'attente 30% du minimum de perception. Toute heure commencée est due. Il n'est toutefois rien dû lorsque l'attente est inférieure à 45 minutes. De nuit, c'est à dire de 20h00 à 08h00, le taux est doublé.

	0 à 45 minutes	45 minutes à 1 heure	Au delà de 1 heure
Jour	0	30% minimum de perception	60% minimum de perception
Nuit	0	60% minimum de perception	120% minimum de perception

4.3 : Interruption de manœuvre

Le bateau qui, au cours d'un mouvement doit interrompre sa manœuvre (amarrage à un quai, mouillage ou attente sous remorques), cette manœuvre n'étant reprise qu'au moins deux heures plus tard, paie outre le tarif d'entrée ou de sortie, 50% du minimum de perception.

4.4 : Attente sur rade

Le bateau, qui devant entrer au port, est retardé plus d'une heure sur rade pour un motif quelconque, le pilote étant à bord, paie, outre le tarif de pilotage, les heures passées à bord comme des heures d'attente.

Le navire qui, après être sorti du port, séjourne sur rade et garde le pilote, paie, outre le tarif de pilotage, les heures passées à bord comme des heures d'attente.

4.5 : Permanence à bord d'un navire

Si le Pilote est demandé sur un navire pour assurer une permanence, le navire paie 20% du Tarif B par période ou fraction de période de 24 heures, sans que le droit soit inférieur au minimum de perception, plus les heures d'attente.

4.6 : Sortie consécutive à une entrée

Le navire qui, après être rentré au port, doit faire demi-tour et en ressortir sans avoir pu être mis normalement à un poste à quai, paie, outre le droit pour une entrée, une sortie au même tarif.

4.7 : Mouvements de port

Tout navire effectuant un mouvement dans un même bassin ou d'un bassin à un autre, paie 50% du Tarif B, sans que ce droit soit inférieur au minimum de perception.

4.8 : Bateau en provenance ou à destination des écluses de Tancarville

Les bateaux à destination ou en provenance des écluses de Tancarville paient le Tarif B.

V - INDEMNITES

5.1 : Déplacements

Une indemnité forfaitaire de déplacement est payée au pilote en plus du droit de pilotage : cette indemnité est fixée à 30% du minimum de perception.

5.2 : Indemnités journalières

L'indemnité journalière prévue à l'Article R5341-42 du Code des Transports payée par le navire qui enlève le Pilote hors de la Station une fois le pilotage accompli, débarque ou embarque son Pilote dans un port situé hors des limites de la Station, est fixée au double du minimum de perception.

**ANNEXE IV au REGLEMENT LOCAL
de la Station de Pilotage du Havre-Fécamp**

**Programme des épreuves écrites et orales pour le concours de
pilotage de la Station du Havre-Fécamp**

I) Programmes commun aux stations de Pilotage Maritime.

Conformément aux dispositions de l'article 7 de l'arrêté du 26 septembre 1990, les épreuves comportent :

EPREUVES ECRITES

A. Rapport de mer (coef.4)

Le rapport de mer doit porter sur un événement de mer autre qu'un incident de pilotage.

B. Problèmes de stabilité (coef.2)

Ils portent sur le programme suivant : déplacement de poids à bord, effet sur le tirant d'eau, sur la stabilité. Échouage par un point de la quille. Usage des water-ballasts. Carènes liquides. Voies d'eau.

C. Problèmes sur l'annuaire des marées (coef.2)

Ils consistent dans l'utilisation pratique de ce document.

D. Anglais (coef.2)

L'épreuve d'anglais consiste dans une version (sans dictionnaire) sur un sujet maritime.

EPREUVES ORALES

A. Connaissances générales sur la navigation maritime (coef.2)

1. Documents nautiques

Cartes marines
I.N et livres des feux
Tenue à jour des documents nautiques

2. Navigation en vue de terre

Détermination de la position par :

- relèvements simultanés de plusieurs amers
- relèvements successifs d'un amer
- segments capables
- alignements
- distance d'un amer de hauteur connue

Routes à suivre :

- alignements de garde

- alignements traversiers
- sensibilité d'un alignement

3. Navigation à l'estime

Compas magnétique, principe, utilisation
 Variation, détermination
 Compas gyroscopique, principe, corrections
 Vérification des compas
 Lochs, électromagnétique, à effet Doppler, principe, utilisation
 Sondeurs, principe, utilisation
 Dérive, vent et courant
 Routes et caps

4. Systèmes de radio navigation : principe, utilisation, précision

Radar, fonctions navigation et anti-collision
 Répondeurs et réflecteurs radars
 Radio-goniométrie
 Radio alignements
 Systèmes hyperboliques à grande et moyenne portées
 Systèmes satellitaires

5. Météorologie

Eléments météorologiques, détermination
 Les cartes météorologiques, analyse et prévision
 Echelle de Beaufort

6. Tonnage et déplacements des navires

Navire de guerre
 Navire de commerce

- tirants d'eau
- jauges
- marques de franc-bord

7. Types de navires

Conception
 Exploitation
 Sécurité

8. Organisation du trafic maritime

Dispositifs de séparation de trafic
 Chenaux d'accès portuaires
 Services de trafic maritime côtier, C.R.O.S.S
 Services de trafic maritime portuaire, centres de régulation

B. Réglementation relative à la navigation maritime (coef.2)

1. Pollution de la mer

Prévention :

- conventions internationales
 - réglementation française
- Organisation française de lutte contre la pollution

2. Protection des conduites et câbles sous-marins

3. Signalisation maritime

Balisage

Signalisations visuelles :

- signaux de marées
- signalisation météorologique
- signaux régissant le trafic portuaire

4. Règlement pour prévenir les abordages en mer

Règlement international en vigueur

Commandements à la barre

Précautions à prendre en approchant de certains navires

5. Sauvegarde de la vie humaine en mer

Convention internationale Solas, chapitre V : Sécurité de la navigation

Echelles de pilote

Messages radiotéléphoniques d'urgence, de sécurité, de détresse

Recherche et sauvetage des personnes

Signaux de détresse

Echange de signaux entre aéronefs et navires

6. Sécurité maritime

Contrôle de la sécurité des navires

Rôle du pilote, textes applicables

C. Réglementation relative au Pilotage (coef. 2)

1. Législation du pilotage ;

Code des transports : articles L5341-1 à 18 et R5341.1 à D5341-87

2. Réglementation portuaire

Code des transports : police des ports maritimes

Règlements de navigation portuaire des ports de la station

3. Réglementation relative à la circulation des navires en zone littorale

Navires-citernes et navires transportant des marchandises dangereuses

1. Manœuvre des bâtiments (coef.3)

1. Le navire :

- formes et caractéristiques
- appareils propulsifs

- l'hélice
 - le gouvernail
 - les propulseurs transversaux
2. Le navire en mouvement :
- squat
 - giration
 - stabilité de route
 - position d'équilibre
 - distance d'arrêt
3. Vent, courant, houle :
- influence sur la manœuvre
 - effets combinés
4. Remorquage :
- différents types de remorqueurs
 - utilisations
 - remorquage d'assistance
5. Mouillage :
- ancres et lignes de mouillage
 - choix du mouillage. Types de mouillage
 - exécution
 - surveillance
 - manœuvres en utilisant les ancres
6. Amarrage :
- types d'amarrages et d'amarres
 - défenses
 - manœuvres en utilisant les amarres (pointes ou gardes)
7. Échouage :
- précautions à prendre en vue d'un échouage
 - moyens de se déséchouer
 - dispositions à prendre suivant les avaries du navire
8. Effets des petits fonds :
- influence sur la manœuvre
 - pied de pilote
9. Navigation en chenaux et rivières :
- eaux peu profondes et resserrées
 - vitesse limite
 - effets de berges
 - croisements
 - dépassements

10. Différentes manœuvres d'accostage et d'appareillage

2. Pilotage (coef.14)

Le programme particulier de l'épreuve de Pilotage est détaillée au II de la présente annexe

3. Anglais (coef.2)

Vocabulaire maritime normalisé O.M.I

Conversation sur un sujet maritime

4. Épreuves facultatives de langues vivantes

Conversation sur un sujet maritime

II) PROGRAMME PARTICULIER A LA STATION DU HAVRE-FECAMP

Abords du Havre, port du Havre et ports du Havre- Antifer, port 2000 :

- Feux d'Antifer, de la Hève, du Havre, de Trouville-Deauville, de la Falaise des fonds. : Caractéristiques.
- Aspect de la côte.
- Banc d'Amfard, banc du Ratier, des Ratelets. Bancs de l'Eclat, Hauts de la Rade, Haut du S.O, Grand Placard, Haut de Quarante, Ridens d'Antifer : positions et lignes de sonde. Balisage et amers. Epaves dangereuses.
- Limites administratives du port du Havre. Zone de pilotage obligatoire.
- Zones d'attente du Havre, de Rouen et d'Antifer. Zones d'accès du Havre, de Rouen. Chenaux du Havre et d'Antifer, petite rade : emplacement, étendue, balisage, sondes, nature des fonds, tenue au mouillage, courants, réglementation de la navigation.
- Courants de marée aux abords du Havre et du Havre-Antifer.
- Marées du Havre, courbes de marées de Vive Eau, Morte Eau, Moyennes.
- Retard de marée. Influence du vent, de la pression barométrique, du climat.
- Conditions d'entrées des navires lourds et peu manoeuvrants au Havre.
- Marées à Antifer, courbes. Créneaux et conditions d'entrée et de sortie.
- Divers problèmes de calcul des hauteurs d'eau à résoudre à l'aide de l'annuaire des marées. Etudes de croisements de gros navires.
- Signaux de port. Canaux VHF.
- Bassins : profondeurs, étendue, orientation. Zones d'évitage. Feux et balisage. Zones de mouillage interdites. Emplacement des câbles et canalisations. Echelles de marée. Réglementations particulières.
- Poste, quais, écluses, formes de radoub, docks flottants, pertuis : orientation, sondes, longueurs, hauteur des couronnements, amarrage, défenses, moyens de levage, réglementations particulières.
- Canaux : orientation, profils, points métriques, réglementations particulières, emplacement des câbles et canalisations.
- Hangars : emplacement.

Abords de Fécamp et Port de Fécamp

- Feux du Cap Fagnet, de Fécamp et de l'alignement d'Yport : caractéristiques.
- Aspect de la côte.
- Alignements employés par les pilotes devant Fécamp de jour et de nuit.
- Mouillage devant Fécamp, amers, étendue, fonds, tenue. Zone de pilotage obligatoire.
- Courant de marée à 2 milles et à l'entrée du port.

- Courbes de marées en marées de Vives Eaux, marées moyennes, mortes eaux.
- Durée du flot et du jusant, calcul des hauteurs d'eau.
- Alignements de jour et de nuit pour entrer et sortir, chenal, signaux de port, canaux VHF.
- Bassins : profondeurs, étendue, orientation. Lignes de sonde. Échelles de marée. Longueur et tirant d'eau maximum des navires.
- Écluses et pertuis : dimensions, côtes des radiers. Emplacement des câbles et canalisations. Heures d'ouverture des portes.
- Quais : orientation, sondes, longueurs, hauteur des couronnement, amarrage, défenses, moyens de levage, hangars.

Manche

- Législation en vigueur.
- Dispositif de séparation du trafic des Casquets et du Pas de Calais.
- Notions sur les courants de marée en Manche dans la partie comprise entre La Hague-Lizard et le méridien du Tréport.
- Route du Havre à Barfleur (6° Nord), du Havre à Southampton (Tour NAB), du Havre à Brixham, du Havre à Lyme Bay.
- Route des grands navires de Barfleur au Havre-Antifer.

Côte anglaise

- Principaux feux: Start Point, Berry Head, Portland Bill, Ste Catherine ... Mouillages. Lyme Bay et Brixham.

Côte française

- Feux de La Hague, de Cap Lévi, de Barfleur. Principaux feux de Barfleur à Trouville, feux de La Hève au Tréport. Sémaphores et CROSS.
- Cherbourg. Accès de la rade. Mouillage en rade et à l'extérieur.
- Amers faisant parer les dangers du Cap Lévi et du Révier.
- Aspects des terres du Cap de la Hague à la pointe de Barfleur.
- Lignes de sondes des 10m, 20m et 30m en baie de Seine.
- Mouillage d'abri de La Hougue. Accès en venant de l'Est.
- Aspects des terres de la pointe de la Percée au Cap Mauvieux, du Cap Mauvieux à la Dives et de la Dives à Honfleur.
- Plateau du Calvados. Lignes de sonde, balisage. Comment reconnaît-on à la sonde qu'on est au large du Plateau ? Relèvement du feu de Ouistreham faisant parer le Plateau du Calvados. Relèvements indiquant qu'on est dans l'Est ou dans l'Ouest du Plateau.
- A quelle distance peut-on s'approcher de la côte entre l'Orne et la Dives ? Entre la Dives et la Touques ?
- Banc de Seine, son étendue, son brassage.
- Marée à Barfleur et à Ouistreham. Rade de Ouistreham, balisage. Mouillage.
- Aspects des terres de La Hève au Cap Fagnet. Du Cap Fagnet à St Valery en Caux, de St Valery en Caux au Tréport.
- A quelle distance peut-on s'approcher de la côte de La Hève à Fécamp ?
- Bases de vitesse.
- Dieppe : aspect de la côte. Courants et marées. Mouillage, amers, feux.

<p style="text-align: center;">ANNEXE V au REGLEMENT LOCAL de la Station de Pilotage du Havre-Fécamp</p>

PENSIONS du PILOTAGE

I. Les conditions d'attribution des Pensions du Pilotage aux Pilotes Retraités (ées), aux conjoints et ex conjoints survivants, et aux Orphelins sont fixées comme suit :

I.1 Pensions d'ancienneté

Tout pilote qui atteint l'âge de cinquante-cinq ans peut percevoir une pension.

Le pilote ayant atteint l'âge de cinquante-cinq ans qui ne demande pas la liquidation de sa pension peut continuer à exercer ses fonctions.

Une année de service à la station du Havre-Fécamp compte pour un 25/26ème d'annuité.

Pour la détermination du montant de la pension, le nombre total d'annuités acquises par le pilote est cependant limité à 25 (vingt-cinq).

I.2 Pensions d'invalidité

Le pilote qui se trouve dans l'impossibilité de continuer à exercer ses fonctions par suite de maladie, blessure ou infirmité, et qui est mis à la retraite dans les conditions prévues par l'article R 5341-27 du Code des Transports, jouit d'une pension à compter du jour de sa réforme.

Le nombre des annuités du pilote est calculé comme il est indiqué au paragraphe I.1

Si la réforme est provoquée par un accident professionnel ou par une maladie résultant d'un risque professionnel, le nombre d'annuités est doublé. Par accident professionnel, il faut entendre un événement imprévisible et soudain, survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entraînant pour la victime soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux. Par maladie résultant d'un risque professionnel, il faut entendre une maladie résultant d'un risque professionnel lié au métier de pilote maritime.

Dans tous les cas, le nombre total des annuités attribuées au titre de l'invalidité ne peut être inférieur à 5 (cinq), ni supérieur à 25 (vingt-cinq).

I.3 Démission ou révocation

Le pilote démissionnaire ou révoqué, conserve ses droits à pension. Mais sa pension ne peut être liquidée qu'à condition qu'il ait atteint l'âge de 55 ans.

Le nombre d'annuités du pilote est calculé comme il est indiqué au paragraphe I.1

I.4 Pensions versées aux conjoints et ex conjoints survivants

Il sera servi aux conjoint et ex conjoints survivants, à la date du décès du pilote, une pension de réversion s'ils remplissent les conditions d'éligibilité ouvrant droit à une pension de réversion ENIM CRM, et sur présentation du titre ENIM CRM.

Le conjoint survivant, en l'absence d'ex conjoint, reçoit à compter de la date du décès du pilote, une pension de réversion égale à 60% de la pension acquise par le pilote.
Pour les autres cas, le montant de la pension de réversion sera égal au maximum à 60 % de la pension du pilote et sera répartie entre les ayants droits suivant les situations.

Toutefois, si le décès du pilote est dû à un accident professionnel ou à une maladie résultant d'un risque professionnel lié au métier de pilote maritime, le conjoint survivant, en l'absence d'ex conjoint, reçoit à compter de la date du décès du pilote, une pension de réversion égale à 100% du montant de la pension que le pilote aurait perçu à la date de l'évènement.
Pour les autres cas, le montant de la pension de réversion sera égal au maximum à 100 % de la pension du pilote et sera répartie entre les ayants droits suivant les situations.

I.5 Orphelins

Chaque orphelin a droit jusqu'à l'âge de 18 ans à une pension égale à 1/15 de la pension maximum accordée à un pilote retraité. Il doit présenter à la CAPPHF son titre de pension ENIM CRM.

La pension d'orphelin est cumulable avec la pension prévue par l'ENIM-CRM mais le cumul de ces pensions ne peut être supérieur au montant d'une pension maximum accordée à un pilote retraité.

Dans le cas où les enfants du pilote sont orphelins de père et de mère, ou considérés comme tels, le montant de la pension attribuée à chaque orphelin est doublé, sans toutefois que le montant total des pensions d'orphelin puisse dépasser le montant de la pension auquel pouvait prétendre le pilote au moment de son décès.

Les enfants naturels reconnus sont assimilés aux enfants légitimes pour l'application des paragraphes précédents.

II. Calcul du montant de la pension.

Le calcul du montant de chaque pension du pilotage est basé sur la notion de « part » dont la valeur est égale au 1/90 de la rémunération moyenne du pilote actif, calculée à partir des recettes brutes.

Une annuité donne droit à une part, une fraction d'annuité à la fraction de part proratisée.

Dans le cas prévus au paragraphe I.1 de la présente Annexe, le nombre de parts attribuées est majoré de 5 (cinq) si le pilote a atteint l'âge de 55 ans et ne peut être ni inférieur à 5 (cinq) ni supérieur à 30 (trente).

Dans le cas prévus au paragraphe I.2 de la présente Annexe, le nombre de parts attribuées est majoré de 5 (cinq) et ne peut être ni inférieur à 5 (cinq) ni supérieur à 30 (trente).

Toutefois, si le pilote a été recruté par concours spécial après l'âge limite réglementaire pour un concours normal, cette majoration sera calculée au prorata de son temps de service à la station du Havre-Fécamp, par rapport au temps nécessaire à l'obtention d'une pension pleine telle que prévue à l'article I.1

Dans les cas prévus aux paragraphes I.1 et I.3 de la présente annexe, le nombre de parts attribuées est abattu temporairement de 10 (dix) si le pilote fait valoir ces droits à pension avant 57 ans. Cet abattement prendra fin lorsque le pilote aura atteint l'âge de 57 ans. Il retrouvera alors l'intégralité de ses parts.

Toutefois, si le pilote a été recruté par concours spécial après l'âge limite réglementaire pour un concours normal, cet abattement sera calculé au prorata de son temps de service à la station du Havre-Fécamp, par rapport au temps nécessaire à l'obtention d'une pension pleine telle que prévue à l'article I.1.

Dans les cas prévus au paragraphe I.3 de la présente Annexe, le nombre de parts attribuées n'est pas majoré.

III. Conformément aux dispositions prévues par les articles L5341-8 et L5341-10 du code des transports, une retenue est effectuée sur les recettes brutes de la station de pilotage du Havre-Fécamp provenant de l'application des tarifs.

Le taux de cette retenue est variable. Son minimum est fixé à 12,6%.

Le montant de cette retenue ne pourra excéder 26% de la masse partageable totale.

IV. Le Syndicat des Pilotes remet à la Caisse d'Assistance et de Pensions des Pilotes du Havre-Fécamp le montant du prélèvement correspondant à la retenue précisée au III ci-dessus.

V. La Caisse d'Assistance et de Pensions des Pilotes du Havre-Fécamp assure le paiement des pensions aux ayants droits, dans la limite de ses disponibilités.

VI. Les dispositions de la présente annexe s'appliquent aux pilotes, conjoints et ex conjoints survivants, et ayants droits à compter du 01/01/2021.

Direction interrégionale de la mer Manche est - Mer du
Nord

R28-2020-12-28-006

Arrêté n°264-2020 en date du 28 décembre 2020 portant
pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants
fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de
la station de pilotage du Havre – Fécamp

Service du contrôle des activités maritimes

Le Havre, le 28 décembre 2020

ARRÊTÉ n° 264 / 2020

portant pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage du Havre-Fécamp

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

- VU** le Code pénal ;
- VU** le Code des transports ;
- VU** la loi du 17 décembre 1926 modifiée relative à la répression en matière maritime ;
- VU** la loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime ;
- VU** le décret n° 54-668 du 11 juin 1954 déterminant, en exécution du décret-loi du 17 janvier 1938, les conditions d'application de la réglementation de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer ;
- VU** le décret n° 59-951 du 31 juillet 1959 portant fixation des limites de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par des bâtiments de mer ;
- VU** le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;
- VU** le décret 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;
- VU** l'arrêté du 18 mai 2005 relatif aux certificats restreints de radiotéléphoniste du service mobile maritime et du service mobile fluvial et aux droits d'examen concernant ces certificats ;
- VU** l'arrêté ministériel du 21 août 2020 nommant l'administrateur en chef des affaires maritimes de 1^{re} classe Hervé THOMAS, directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° SGAR/20-47 du 28 août 2020 du préfet de la région Normandie portant délégation de signature en matière d'activités à M. Hervé THOMAS, directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord ;
- VU** la décision directoriale n° 1017/2020 du 02 décembre 2020 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 du Havre – Fécamp qui s'est déroulée du 18 au 22 décembre 2020 ;

SUR proposition du directeur départemental des territoires et de la mer de la Seine-Maritime ;

ARRÊTE :

Article 1^{er} : Dans les limites de la station de pilotage du Havre-Fécamp, le pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux est obligatoire, sauf dans les cas prévus aux articles 2 et 3 ci-après.

Le terme « Port historique du Havre » désigne l'ensemble des installations du port du Havre, hors bassin Hubert Raoul-Duval.

Le terme « Port 2000 » ci-après désigne le bassin Hubert-Raoul Duval du port du Havre.

Article 2 : Sont affranchis de l'obligation de pilotage, à l'exception des bateaux transportant des passagers, les bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux ne franchissant pas la limite des digues du port historique du Havre ou de Port 2000 et les écluses de Tancarville.

Article 3 : Sont affranchis de l'obligation de prendre un pilote les bateaux bénéficiant d'une dérogation pour la navigation par la mer entre Port 2000 et l'estuaire de la Seine ou entre le port Historique du Havre et Port 2000, en application de l'article 4 du décret du 11 juin 1954 susvisé, lorsque la conduite est assurée personnellement par des conducteurs munis de la licence de patron-pilote prévue aux articles D5341-77-1 et suivants du code des transports, ou assistés de personnes possédant une telle licence.

Dans le cas du transport de marchandises dangereuses, cet affranchissement ne dispense pas de la présence à bord d'un " expert " titulaire d'une attestation de formation pour le transport de matières dangereuses.

Article 4 : La licence de patron-pilote est délivrée par le préfet de la Seine-Maritime, dans les conditions fixées par le code des transports.

La demande de licence est établie sur papier libre et adressée au préfet de la Seine-Maritime avec les pièces prévues par l'article D5341-82 du code des transports.

La validité d'une licence de patron-pilote délivrée à un conducteur pour une zone et un type de bateau donnés peut être étendue à un bateau de caractéristiques supérieures après avis de la commission locale définie à l'article 7 du présent arrêté.

Article 5 : Les licences de patron-pilote peuvent être sollicitées :

- soit pour la zone 1 comprise entre le port historique du Havre et Port 2000 ; cette zone étant limitée à l'Ouest par le méridien des bouées LH 11 / LH 12, au sud par le parallèle 49°27,5' N et au Nord de cette zone par la limite Nord du chenal du Havre ;
- soit pour la zone 2 comprise entre le port historique du Havre, Port 2000 et l'estuaire de la Seine, désigné par sa limite nord à savoir le parallèle 49° 27,5' N. Cette zone est limitée à l' Ouest par le méridien de Greenwich (longitude 0°) ; au Nord par la limite Nord du chenal du Havre, et au sud par le parallèle 49°27,5' N

Article 6 : Les licences de patron-pilote peuvent être sollicitées pour les bateaux bénéficiant d'une dérogation pour la navigation par la mer entre Port 2000 et le port historique du Havre ou entre Port 2000 et l'estuaire de la Seine telle que définie à l'article 5 du présent arrêté.

Ces licences sont attribuées à des bateaux d'une longueur maximale de 135 mètres et dont les dimensions permettent la navigation à l'amont du pont Jeanne d'Arc à Rouen.

Article 7 : La commission locale chargée d'examiner les candidats à une licence de patron-pilote comprend, sous la présidence du préfet de la Seine-Maritime ou de son représentant :

a) Des membres de droit :

1. L'autorité compétente mentionnée au R. * 4100-1 du Code des Transports ou son représentant ;
2. Le directeur départemental des territoires et de la mer ou son représentant ;
3. Le directeur du grand port maritime du Havre ou son représentant ;

b) Des membres nommés par le préfet de la Seine-Maritime :

1. Un pilote maritime de la station de pilotage du Havre en activité choisi en raison de sa compétence technique, sur proposition du Syndicat des pilotes du Havre-Fécamp, et avis du directeur départemental des territoires et de la mer ;
2. Au moins un conducteur possédant une licence de patron-pilote d'un niveau au moins égal à celle sollicitée par les candidats, sur proposition du directeur départemental des territoires et de la mer.

Article 8 : La licence de patron-pilote ne peut être délivrée qu'aux titulaires des certificats de capacité du groupe A prévus par les articles R4231-19 et suivants du code des transports.

Le candidat à une licence de patron-pilote doit avoir effectué dans les trois mois qui précèdent la demande de la licence dans les limites de la zone pour laquelle la licence est demandée, en qualité de conducteur ou de second présent à la passerelle et directement assisté d'un pilote maritime en activité de la station du Havre-Fécamp les voyages ci-après :

Pour la zone 1 :

- a) 8 voyages aller ou retour dont au moins 2 de nuit ;
- b) Un stage de 8 heures effectives sur le simulateur de manœuvres de la station de pilotage du Havre-Fécamp.
- c) A titre exceptionnel, en cas d'indisponibilité technique prolongée, le stage sur Simulateur des Pilotes du Havre pourra être remplacé par 8 mouvements Pilotés supplémentaires, dont au moins 3 de nuit et un mouvement en présence du Président de la Commission Technique et Sécurité des Pilotes du Havre ou d'un membre du Bureau Permanent de cette Commission.

Pour la zone 2 :

- a) 16 voyages aller ou retour, dont au moins 8 entre Port 2000 et l'estuaire de la Seine et dont au moins 4 de nuit ;
- b) Un stage de 16 heures effectives sur le simulateur de manœuvres de la station de pilotage du Havre-Fécamp.
- c) A titre exceptionnel, en cas d'indisponibilité technique prolongée, le stage sur Simulateur des Pilotes du Havre pourra être remplacé par 10 mouvements Pilotés supplémentaires, dont au moins 4 de nuit et un mouvement en présence du Président de la Commission Technique et Sécurité des Pilotes du Havre ou d'un membre du Bureau Permanent de cette Commission.

La licence zone 1 pourra être étendue à la zone 2 dès lors que le patron-pilote ayant la licence pour la zone 1 aura effectué en plus 8 voyages, dont au moins 4 de nuit, directement assisté d'un pilote maritime en activité de la station du Havre-Fécamp entre Port 2000 et l'estuaire de la Seine et un stage de 8 heures effectives sur le simulateur de manœuvres de la station de pilotage du Havre-Fécamp.

Les candidats à la licence justifient de leurs voyages par la production d'une attestation visée par l'autorité portuaire et de leur formation au simulateur par la production d'une attestation visée par un pilote maritime en activité de la station de pilotage du Havre.

Article 9 : Le programme de l'examen est adapté en fonction de la zone et des types de bateaux, d'engins flottants et formation de convois pour lesquels la licence est demandée.

Les candidats doivent connaître les textes suivants :

- articles R5333-1 à 28 du code des transports, portant règlement général de police des ports dont l'activité dominante est le commerce ou la pêche ;

- décret n° 77-733 du 6 juillet 1977 portant publication de la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer ;
- arrêtés du préfet maritime portant réglementation de la circulation des navires en baie de Seine aux approches des rades du Havre-Antifer, Le Havre, Rouen et Caen-Ouistreham ;
- règlement particulier de police du grand port maritime du Havre ;
- règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le grand port maritime du Havre.

Les candidats doivent en outre connaître précisément les éléments suivants :

- lecture des cartes marines, renseignements fournis par les cartes marines de la zone considérée;
- notions sommaires sur le compas et pour les bateaux sur lesquels les équipements radar et VHF sont exigés, connaissance sur l'utilisation de ces matériels et sur les canaux d'appel et de dégagement ;
- marées au Havre, régime des marées en rade du Havre et dans les chenaux, principales roses de courants
- description du chenal principal et de celui de Port 2000 : orientation, balisage, courants, sondes, alignements de garde, guidage radar par visibilité réduite;
- hauts-fonds : emplacements, balisage, sondes, épaves ;
- Communications : organisation du trafic, VTS Havre-Port (et autres VTS de la zone pour la zone 2), canaux VHF et dégagements, canaux de sécurité, autorités et sémaphores compétents.

Article 10 : La licence de patron-pilote est accordée pour une période de trois ans.

Tout titulaire d'une licence de patron-pilote est tenu de faire parvenir au préfet de la Seine-Maritime, ou son représentant, lorsqu'il demande le renouvellement de sa licence, un relevé des voyages qu'il a effectués en qualité de conducteur au cours des 3 années précédant sa demande de renouvellement en précisant les trajets effectués et les caractéristiques des bateaux, convois et autres engins fluviaux qu'il a pilotés dans le cadre de sa licence , ainsi qu'un certificat médical délivré depuis moins de trois mois par un médecin des gens de mer ou un médecin agréé par le service de santé des gens de mer attestant que l'intéressé remplit les conditions physiques mentionnée à l'article D5341-84 1° du code des transports.

S'il remplit les conditions prévues par l'article D5341-84 du code des transports, le patron-pilote doit avoir effectué au moins 30 voyages aller ou retour dans les 36 mois précédant la demande dont au moins 10 voyages aller ou retour au cours des 12 derniers mois, pour obtenir le renouvellement de sa licence.

Article 11 : A tout moment, le préfet de la Seine-Maritime, après avis de la commission locale, l'intéressé ayant été préalablement admis à présenter ses observations, peut suspendre ou retirer le bénéfice de la licence de patron-pilote à un conducteur qui ne présenterait plus les garanties nécessaires à la bonne exécution et la sécurité du trafic maritime environnant.

Article 12 : En cas d'accident de navigation ou d'événement de mer survenu à un bateau, à un convoi ou à un autre engin flottant fluvial, entre le port historique du Havre, Port 2000 et l'estuaire de la Seine, le conducteur du bateau, s'il est titulaire d'une licence de patron-pilote ou le titulaire de la licence qui lui prête assistance, doit, sous peine de suspension de sa licence, remettre dans les vingt-quatre heures son rapport à la préfecture de la Seine-Maritime, à la direction départementale des territoires et de la mer de la Seine Maritime et à la direction du grand port maritime du Havre.

Article 13 : Ne peuvent se présenter à l'examen pour la délivrance d'une licence de patron-pilote les candidats qui ont été refusés par la commission depuis moins de six mois ou qui ont été reconnus responsables d'un accident survenu depuis moins de six mois.

Article 14 : Aussi longtemps qu'il ne lui est pas possible de désigner un conducteur muni d'une licence de patron-pilote pour la navigation sur la zone 1 ou la zone 2 selon le cas, le préfet de la Seine-Maritime pourra constituer la commission locale sans les représentants des principales organisations syndicales et patronales.

Article 15 : Les contraventions aux dispositions du présent arrêté seront constatées par des procès-verbaux dressés par les agents assermentés des divers services intéressés et poursuivies conformément à la loi.

Article 16 : L'arrêté n°125 bis /2010 du 3 novembre 2010 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage du Havre-Fécamp est abrogé.

Article 17 : Le directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord et le directeur départemental des territoires et de la mer de la Seine-Maritime sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la région Normandie.

pour le préfet de la région Normandie et par subdélégation,
L'adjoint au directeur interrégional de la mer
Manche Est-mer du Nord

Sébastien ROUX



Copies à :
DGITM/DST/PTF2
Préfecture-SGAR Normandie
DDTM 76 / DML
Dossier SCAM

Direction interrégionale de la mer Manche est - Mer du
Nord

R28-2020-12-28-004

Arrêté n°265-2020 en date du 28/12/2020 portant
modification de règlement local de la station de pilotage de
la Seine Zone Caen - Ouistreham - tarifs 2021.pdf



**PRÉFET
DE LA RÉGION
NORMANDIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Service de contrôle des activités maritimes

Le Havre, le 28 décembre 2020

ARRÊTÉ n° 265 / 2020

Portant modification du règlement local de la station de pilotage de la Seine Zone de CAEN - OUISTREHAM (Tarifs 2021)

- VU** le Code des transports ;
- VU** le Code des ports maritimes ;
- VU** le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;
- VU** le décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;
- VU** l'arrêté ministériel du 5 juin 2000 modifié relatif à l'organisation et au fonctionnement des assemblées commerciales ;
- VU** l'arrêté ministériel en date du 10 juillet 1990 portant fusion des stations de pilotage de la Seine-Rouen-Dieppe et de Caen-Ouistreham ;
- VU** l'arrêté n° 140-2005 modifié du 13 mai 2005 portant règlement local de la station de pilotage de la Seine ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° SGAR/20.047 du 28 août 2020 du préfet de la région Normandie donnant délégation de signature en matière d'activités à M. Hervé THOMAS, directeur interrégional de la mer Manche Est – Mer du Nord ;
- VU** la décision n° 1017/2020 du 2 décembre 2020 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 des membres de l'assemblée commerciale de la station de pilotage de la Seine pour le port de Caen - ouistreham tenue le 23 novembre 2020 ;
- VU** l'avis du directeur régional adjoint de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi de la région Normandie en date du 22 décembre 2020 ;
- SUR** proposition du directeur départemental des territoires et de la mer du Calvados ;

ARRÊTE :

Article 1^{er} : L'annexe tarifaire au règlement local de la station de pilotage de la Seine, zone de CAEN - OUISTREHAM, est remplacée par l'annexe tarifaire jointe au présent arrêté.

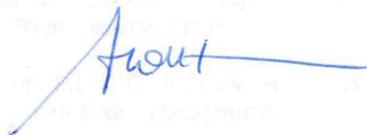
Article 2 : Les dispositions du présent arrêté prennent effet à compter du 1^{er} janvier 2021.

Article 3 : L'arrêté n° 226 / 2019 du 12 décembre 2019 portant modification du règlement local de la station de pilotage de la Seine, Zone de CAEN - OUISTREHAM (Tarifs 2020), est abrogé.

Article 4 : Le Directeur départemental des territoires et de la mer du Calvados est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de région Normandie.

pour le préfet et par subdélégation,

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



Copies à :
DGITM/DST/PTF2
Préfecture de région / SGAR Normandie
DDTM 14 / DML
Station de pilotage de La Seine
Port de Caen-Ouistreham

ANNEXE TARIFAIRE à l'arrêté n° 265 / 2020 du 28 décembre 2020
portant modification du règlement local de la station de pilotage de la Seine

Zone de CAEN – OUISTREHAM

TARIFS DE PILOTAGE APPLICABLES AU 1^{er} JANVIER 2021

ARTICLE 1 - ASSIETTE TARIFAIRE.

Les tarifs de Pilotage de la Station de Pilotage de la Seine sont calculés sur la base du volume des navires établi conformément aux dispositions prévues par l'arrêté du 12 octobre 1976 portant modification de l'assiette de tarification du Pilotage.

Le volume est établi selon la formule ci-après :

$$\mathbf{V = L * b * Te.}$$

Dans cette formule, V est exprimé en mètres cubes ; L, b, Te représentent respectivement la longueur hors tout du navire, sa largeur maximale et son tirant d'eau maximum d'été, et sont exprimés en mètres et décimètres.

La valeur du tirant d'eau maximum du navire prise en compte pour l'application de la formule ci-dessus ne peut, en aucun cas, être inférieure à une valeur théorique égale à : $0,14 * \sqrt{L * b}$.

Pour les barges tirées par un remorqueur, le volume pris en compte est établi selon la formule ci-après :

$$\mathbf{V = L * b * Te.}$$

Dans cette formule, V est exprimé en mètre cubes ; L, b, Te représentent respectivement la longueur hors tout de la barge augmentée de la longueur hors tout du remorqueur, la largeur maximale du convoi et le tirant d'eau maximum d'été du convoi.

La valeur du tirant d'eau maximum du convoi prise en compte pour l'application de la formule ci-dessus ne peut, en aucun cas, être inférieure à une valeur théorique égale à : $0,14 * \sqrt{L * b}$

ARTICLE 2 - TARIF.

2.1 - Tarif général.

Il comporte :

Le **TARIF MER** pour le trajet de la mer à l'avant-port ou de l'avant-port à la mer qui s'établit ainsi :

TARIF MER = 180.29 euros + 0,0347* (Volume navire - 3000 m3)

euros.

Si « Volume navire » inférieur à 3000 m3, on prendra « Volume navire » = 3000 m3.

Le **TARIF CANAL** pour le trajet canal écluse comprise et vice-versa qui s'établit ainsi :

TARIF CANAL = 439.01 euros + 0,0188* (Volume navire - 3000 m3)

euros

Si « Volume navire » inférieur à 3000 m3, on prendra « Volume navire » = 3000 m3.

Le **TARIF NAVIRE TRANSBORDEUR NON PILOTE** pour les navires transbordeurs non pilotés escalant aux passerelles T1 et T2 de l'avant-port qui s'établit ainsi :

TARIF T N P = 311,60 euros + 0,0174 * (Volume navire - 15000 m3)

euros

Si « Volume navire » inférieur à 15000 m3, on prendra « Volume navire » = 15000 m3.

2.2 - Tarif minimum de perception.

Le tarif minimum de perception « MER » est fixé à 180.29 euros.

Le tarif minimum de perception « CANAL » est fixé à 439.01 euros.

Le tarif minimum de perception « Navire Transbordeur » est fixé à 311,60 euros.

ARTICLE 3 - MAJORATIONS DE TARIF.

3.1 - Navires privés de propulsion et barges remorquées.

Les navires privés de propulsion et les barges tirées par un remorqueur paient une majoration de tarif égale à 50% de : (tarif « MER » + tarif « CANAL » jour).

3.2 - Navires affranchis de l'obligation de Pilotage.

Les navires qui, bien qu'affranchis de l'obligation de Pilotage, font appel aux services du Pilote paient une majoration de tarif de 20%.

3.3 - Navires à dérogation.

Les navires ayant obtenu une dérogation aux règles d'admission des navires et empruntant de nuit le chenal extérieur, paient un tarif « MER » doublé

3.4 - Navires transitant de nuit dans le canal ou dans l'écluse.

Les navires transitant de nuit dans le canal ou dans l'écluse, c'est à dire entre les heures de coucher et de lever du soleil, telles que figurant dans l'annuaire des marées édité par la CCI de CAEN, paient un tarif « CANAL » doublé

3.5 - Navires hors normes.

Les navires autorisés à escaler au port de Caen et dont la largeur ou les tirants d'eau sont supérieurs aux largeurs et aux tirants d'eau indiqués dans la décision du Directeur du port de Caen fixant les règles d'admission des navires prennent deux Pilotes ; la taxation du 2^{ème} Pilote ne pourra être supérieure à : taxe « MER » + taxe « CANAL ». Une remise de 40% est accordée sur la taxation du 2^{ème} pilote.

3.6 - Navires escalant à une passerelle de l'avant-port de OUISTREHAM.

Les navires, autres que les navires transbordeurs assurant une liaison régulière entre OUISTREHAM et PORTSMOUTH, escalant à l'une des passerelles de l'avant-port de OUISTREHAM paient un tarif « MER » majoré de 50% .

ARTICLE 4 - REDUCTIONS DE TARIF.

4.1 - Navires transbordeurs.

Les navires transbordeurs de passagers, de voitures et de camions, escalant aux passerelles T1 ou T2 de l'avant-port, faisant appel au service du Pilote, que son Capitaine possède ou non une licence, paient 75% du tarif « MER » si le volume du navire est supérieur à 10 000 m³. Si le volume du navire est inférieur ou égal à 10 000 m³, le navire transbordeur paie le tarif minimum de perception « Navire Transbordeur » tel que défini au § 2.2 .

Les navires transbordeurs de passagers, de voitures et de camions, escalant aux passerelles T1 ou T2 de l'avant-port, faisant appel au service du Pilote, que son Capitaine possède ou non une licence, paient 65% du tarif « MER » si la longueur est supérieure à 175 mètres.

Les navires transbordeurs de passagers, de voitures et de camions, escalant aux passerelles T1 ou T2 de l'avant-port et dont le Capitaine est titulaire d'une licence de Capitaine Pilote paient 30% du tarif « NAVIRE TRANSBORDEUR NON PILOTE » quand ils ne font pas appel aux services du Pilote, sous réserve des dispositions ci-après.

Les navires transbordeurs sur la ligne régulière entre CAEN-OUISTREHAM et PORTSMOUTH (GB), dont les Capitaines sont titulaires d'une licence de Capitaine Pilote en cours de validité, bénéficient d'un tarif dégressif, calculé à partir du tarif « NAVIRE TRANSBORDEUR NON PILOTE » et fonction de la somme des volumes des navires d'une même Compagnie de Navigation assurant cette ligne régulière.

Ce tarif dégressif est donné par le tableau suivant :

Volumes cumulés des navires Transbordeurs non pilotés	Pourcentage du tarif transbordeur non piloté
De 0 millions de m3 à 10 millions de m3	24%
De 10 millions de m3 à 20 millions de m3	12%
De 20 millions de m3 à 30 millions de m3	8%
De 30 millions de m3 à 40 millions de m3	6%
De 40 millions de m3 à 50 millions de m3	3%
De 50 millions de m3 à 60 millions de m3	2%
Au delà de 60 millions de m3	1%

Le décompte des volumes cumulés commence au 1^{er} janvier de l'année considérée.

Pour bénéficier de ce tarif, les Consignataires sont tenus de fournir mensuellement à la Station de Pilotage un relevé indiquant les mouvements des navires et les noms des Capitaines ayant effectué ces mouvements.

4.2 - Navires de l'Etat.

Les navires de l'Etat paient le tarif minimum de perception. Ils acquittent en outre les indemnités personnelles des Pilotes prévues à l'article 7.

ARTICLE 5 - MOUVEMENTS.

Tout navire, faisant mouvement à l'intérieur d'un même bassin ou d'un bassin à un autre, est facturé suivant le tarif « CANAL » Ce tarif est doublé pour les mouvements de nuit.

Tout navire transbordeur faisant mouvement d'une passerelle à l'autre paie 50% du tarif de référence s'il est assisté d'un Pilote.

ARTICLE 6 - INDEMNITES ANNEXES.

6.1 - Défaut d'annonce.

Les navires qui n'ont pas annoncé leur heure probable d'arrivée dans le délai prévu par l'article 6 du décret du 19 Mai 1969 relatif au régime de Pilotage dans les eaux maritimes paient une majoration de tarif de 10%.

6.2 - Mouillage ou veille rade.

Pour tout mouillage sur rade ou pour tout séjour à bord d'un navire dans l'attente d'une entrée qui ne peut s'effectuer, il est perçu une indemnité unique égale à 40% du tarif « MER ».

6.3 - Congédiement.

Les navires n'arrivant pas dans la marée annoncée paient un congédiement égal à 10% du tarif « CANAL », sans préjudice de l'indemnité de déplacement prévue à l'article 7.

Les navires ayant annulé leur départ ou mouvement moins de deux heures avant l'heure prévue pour l'appareillage paient un congédiement égal à 10% du tarif « CANAL », sans préjudice de l'indemnité de déplacement prévue à l'article 7.

ARTICLE 7 - INDEMNITES PERSONNELLES.

7.1 - Déplacement.

Pour toute opération de Pilotage, il est perçu par le Pilote une indemnité de déplacement forfaitaire égale à 25% du tarif minimum de perception « CANAL ».

7.2 - Séjour à bord.

Pour tout séjour dépassant 12 heures, à bord d'un navire en cours de Pilotage d'entrée ou de sortie, il est perçu une indemnité par marée ou par période supplémentaire de 12 heures. Toute période supplémentaire commencée entraîne le paiement de l'indemnité. Elle est égale à 10% du tarif minimum de perception « CANAL ».

7.3 - Enlèvement.

Quand un Pilote est enlevé hors de la Station, il est perçu une indemnité par période de 12 heures qu'il passe à bord, sans préjudice des frais de route et de nourriture prévus par le Règlement Général. Toute période commencée entraîne le paiement de l'indemnité. Elle est égale à 10% du tarif minimum de perception « CANAL ».

ARTICLE 8 - PAIEMENTS EN RETARD.

Tout paiement effectué trente jours, après l'envoi de la facture par la Station de Pilotage, donne lieu à une majoration du prix du Pilotage dans les conditions suivantes :

5% pour le paiement effectué dans le mois suivant la franchise de trente jours et 1% de plus pour chacun des mois suivants.