



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS

n° 115 du 21 décembre 2023

- Spécial -

**Le contenu intégral des textes et/ou les documents et plans annexés peuvent être consultés
auprès du service sous le timbre duquel la publication est réalisée**

SOMMAIRE

n° 115 du 21 décembre 2023

SPECIAL

DIRM NAMO

Arrêté 69/2023 du 21 décembre 2023 portant règlement local de la station de pilotage de la Loire

Direction Interrégionale de la Mer

Nord Atlantique-Manche Ouest



ARRÊTÉ n° 69/2023

portant règlement local de la station de pilotage de la Loire

**LE PRÉFET DE LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE
PRÉFET DE LA LOIRE-ATLANTIQUE**

- 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'Etat dans les régions et départements ;
- VU le décret n°2009-1484 du 3 décembre 2009 modifié, relatif aux directions départementales interministérielles ;
- VU le décret n°2010-130 du 11 février 2010 modifié, relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;
- VU l'arrêté ministériel n° 4318 GM-2 du 12 octobre 1976 portant modification de l'assiette de tarification du pilotage ;
- VU l'arrêté ministériel du 5 juin 2000 modifié, relatif à l'organisation et au fonctionnement des assemblées commerciales ;
- VU l'arrêté modifié du préfet de la région Pays de la Loire n°50/2020 du 21 décembre 2020 portant règlement local de la station de pilotage de la Loire ;
- VU l'arrêté du préfet de la région Pays de la Loire n°82/2022 du 12 décembre 2022 portant sur le règlement local de la station de pilotage de la Loire ;
- VU l'arrêté du préfet de la région Pays de la Loire n°2023/SGAR/DIRM NAMO/126 du 30 janvier 2023 portant délégation de signature à M. Sandrine Sellier-Richez, directrice interrégionale de la mer Nord Atlantique-Manche Ouest ;
- VU l'arrêté du préfet de région Pays de la Loire n°36/2023 du 28 septembre 2023 portant subdélégation de signature administrative pour les attributions relevant du préfet de la région Pays de la Loire ;
- VU l'arrêté du préfet de la Loire-Atlantique n°2019-1104 du 21 novembre 2019 relatif au pilotage des bateaux, convois et engins flottants qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage de la Loire ;
- VU le procès-verbal de l'assemblée commerciale de la station de pilotage de la Loire qui s'est tenue le 23 novembre 2023;
- VU le procès-verbal de la commission locale du pilotage qui s'est tenue le 17 novembre 2023 ;
- SUR proposition du directeur départemental des territoires et de la mer de la Loire-Atlantique,

ARRÊTE

ARTICLE 1 - OBJET ET ORGANISATION :

Le présent arrêté et ses annexes constituent le règlement local de la station de pilotage de la Loire.

Le siège de la station de pilotage est fixé à Nantes.

L'organisation du service et la liaison avec l'autorité administrative de tutelle sont assurées par le président de la station de pilotage de la Loire en tant que chef du pilotage de la station de pilotage de la Loire et de président du syndicat professionnel des pilotes de la station de pilotage de la Loire.

ARTICLE 2 - OBLIGATION DE PILOTAGE :

La zone de pilotage obligatoire de la station comprend la zone s'étendant des ponts Anne de Bretagne et des trois continents à Nantes, jusqu'à l'ouest, la droite passant par le phare du Pilier et le phare de la Banche.

Les pilotes de la station sont, en outre, habilités à effectuer le pilotage dans la zone comprise entre le plateau des Birvideaux et Les Sables d'Olonne, pour les navires qui en font la demande.

Le point de station du bateau-pilote pour la Loire est fixé comme suit :

- Latitude : 47° 07,46'N

- Longitude : 002°21,04'W

Pour l'embarquement ou le débarquement du pilote ainsi que pour la prise de mouillage, les navires se conforment aux indications fournies par les pilotes.

Est exclu de l'obligation de pilotage, le simple passage dans les limites de la zone si l'opération n'aboutit pas au port ou n'y prend pas son départ. Même lorsqu'ils sont exclus de l'obligation de pilotage, les capitaines sont tenus de se signaler auprès des pilotes lorsqu'ils pénètrent dans la zone de pilotage obligatoire.

Les dispositions relatives aux navires affranchis de l'obligation de pilotage sont définies dans l'annexe 3 du présent arrêté.

ARTICLE 3 - EFFECTIFS – CONCOURS :

L'effectif de la station est fixé à 29 pilotes, plus ou moins 3.

Les candidats aux fonctions de pilote de la station doivent être titulaires d'un brevet de capitaine permettant de commander un navire d'une jauge brute au moins égale à 15 000 UMS.

Pour pouvoir se présenter au concours de recrutement de pilotes de la station de la Loire, les candidats doivent comptabiliser 66 mois d'embarquement effectif dont 48 mois au pont.

Le programme du concours est fixé à l'annexe 5 du présent arrêté.

ARTICLE 4 - MATERIEL :

Le matériel de la station de pilotage de la Loire doit comprendre :

1) Matériel naval :

Un navire de mer à propulsion mécanique équipée de façon suffisante pour assurer en toutes circonstances, le logement des pilotes et leur transbordement au point de croisière :

Quatre vedettes destinées à assurer :

- la liaison avec le navire de mer ;
- toutes autres servitudes à l'intérieur de la zone de la Loire, y compris les sondages ;
- la continuité du service en cas d'incapacités techniques du navire de mer.

2) Matériel terrestre :

- 2 locaux à usage de bureaux à Nantes et Saint-Nazaire ;

- Des véhicules en nombre suffisant pour assurer le service.

3) Simulateur de manœuvre

Les pilotes sont propriétaires, à titre collectif, de parts dans le simulateur de manœuvre sis à Nantes à hauteur de leur besoin en formation.

ARTICLE 5 - PREAVIS :

Les demandes de pilote pour les appareillages doivent être déposées aux bureaux de Nantes ou de Saint-Nazaire au moins 3 heures à l'avance. Ce délai est ramené à 2 heures 30 minutes quand il s'agit d'un mouvement à l'intérieur d'un même port.

Les appareillages et mouvements qui ont lieu après 20h30 et avant 10h00 le lendemain doivent être notifiés aux bureaux de Nantes ou de Saint-Nazaire avant 18h00.

ARTICLE 6 - TARIFS :

Les tarifs de pilotage, calculés sur la base du volume des navires établi conformément à l'arrêté du 12 octobre 1976 portant modification de l'assiette de tarification du pilotage, sont fixés en annexes (annexe 1: tarifs généraux en Loire – annexe 2 : majorations, réductions aux tarifs généraux et indemnités en Loire) du présent arrêté.

ARTICLE 7 - CAISSE DES PENSIONS :

Conformément aux dispositions des articles L.5341-8 et L.5341-10 du code des transports, la station dispose d'une Caisse des Pensions et d'Assistance destinée à servir des retraites complémentaires et des secours aux pilotes ainsi qu'à leurs veuves et orphelins.

ARTICLE 8 - FONDS D'INTERVENTION COMMERCIALE :

Les recettes de la station de pilotage de la Loire sont mises en commun, à l'exception d'une somme variable décidée annuellement au profit du grand port maritime de Nantes/Saint-Nazaire, après avis de l'assemblée commerciale de la station de pilotage de la Loire, affectée à un Fonds d'Intervention Commerciale destiné à contribuer à l'implantation de nouveaux trafics dans ce port.

Un règlement financier spécifique fixe les conditions de gestion et d'utilisation de ce fonds à l'annexe 6 du présent arrêté.

ARTICLE 9 - REGLEMENTS PARTICULIERS :

Les recettes brutes sont constituées des recettes provenant de l'application des tarifs généraux et des indemnités, à l'exception des indemnités personnelles définies en annexe.

La masse partageable est égale aux recettes brutes diminuées des sommes nécessaires au paiement des frais d'exploitation, des sommes affectées à l'amortissement du matériel, des provisions réglementaires et des frais de gérance.

En Loire, le règlement intérieur financier et le règlement de la Caisse des Pensions et d'Assistance fixent les conditions dans lesquelles la masse partageable est répartie entre les pilotes actifs, les pilotes retraités, leurs veuves et leurs orphelins, conformément aux dispositions des articles L.5341-8 et L.5341-10 du code des transports.

ARTICLE 10 - LICENCES DE CAPITAINES PILOTE ET DE PATRON PILOTE :

Les capitaines des navires peuvent obtenir une licence de capitaine pilote dans les conditions fixées par les articles R.5341-1 à R.5341-9 du code des transports relatifs au régime du pilotage dans les eaux maritimes et fixant les compétences, la composition de la commission locale et les modalités de délivrance et de retrait des licences de capitaine pilote, précisées à l'annexe 4 du présent règlement local de la station de pilotage de la Loire.

Les conducteurs de bateaux, convois et engins flottants tels que définis à l'article 3 de l'arrêté préfectoral du préfet de Loire-Atlantique n°2019-1104 relatif au pilotage des bateaux, convois et engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage de la Loire, peuvent être dispensés de prendre un pilote et obtenir une licence de patron pilote selon les

modalités définies au titre II et aux annexes 1 et 2 de l'arrêté du préfet de la Loire-Atlantique précité.

ARTICLE 11 - SECURITE ET NAVIGATION :

Dans la zone de la Loire, nonobstant les dispositions du code des ports maritimes et du code des transports attribuant compétence de police aux autorités portuaires, la régulation du trafic et le service intérieur sont assurés quotidiennement, à Saint-Nazaire, par le pilote trafic et, à Nantes, par le pilote major. Ces pilotes sont distraits du tour de liste.

Le pilote major peut procéder à des sondages. Il participe à la détermination par le directeur du grand port maritime de la cote d'exploitation des chenaux. Il règle les tirants d'eau « affiche » à l'entrée et à la sortie de la Loire. La capitainerie les valide et en assure la diffusion.

Les pilotes peuvent se former sur un simulateur de manœuvre conformément à la résolution A.960 de l'Organisation Maritime Internationale.

ARTICLE 12 :

Le présent arrêté abroge l'arrêté modifié du préfet de la région Pays de la Loire n°50/2020 du 21 décembre 2020 portant règlement local de la station de pilotage de la Loire et l'arrêté du préfet de la région Pays de la Loire n°82/2022 du 12 décembre 2022 portant sur le règlement local de la station de pilotage de la Loire. Le présent arrêté prend effet à compter du 1^{er} janvier 2024.

ARTICLE 13 :

La secrétaire générale pour les affaires régionales, la directrice interrégionale de la mer Nord Atlantique-Manche Ouest et le directeur départemental des territoires et de la mer de la Loire-Atlantique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la région Pays de la Loire.

Fait à Nantes, le 21/12/2023

Pour le préfet et par délégation,
Le directeur interrégional adjoint délégué de la mer
Nord Atlantique-Manche Ouest
Alexandre ELY

Ampliations :

Ministère de la Transition écologique (direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, direction des transports ferroviaires, fluviaux et des ports, sous-direction des ports, bureau de la réglementation et de la régulation portuaire)

Préfecture de la région Pays de la Loire (secrétariat général pour les affaires régionales, pôle politiques publiques)

Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique-Manche Ouest (directeurs adjoints, cellule communication études, chrono)

Direction départementale des territoires et de la mer, délégation à la mer et au littoral de la Loire Atlantique

Membres titulaires et suppléants de l'assemblée commerciale de la station de pilotage de la Loire

Station de pilotage de la Loire

Préfecture de la région Pays de la Loire (secrétariat général pour les affaires régionales, pôle modernisation et moyens, plateforme régionale administration, mutualisations et finances, bureau des affaires administratives) pour publication du présent arrêté au recueil des actes administratifs de la préfecture de la région Pays de la Loire

ANNEXE 1

TARIFS GENERAUX 2024

Conditions de paiements des factures et procédure de contestations des dimensions des navires

Les factures de pilotage sont payables à réception. Toute facture non payée, dans un délai de 30 jours après la date de facturation, est majorée de 5 % puis de 1 % supplémentaire, par mois de retard.

Pour bénéficier des tarifs et ristournes prévues dans les annexes 1 et 2 du règlement local, il appartient à l'agent de transmettre les justificatifs nécessaires auprès du service de facturation dans un délai de 72 heures après le départ du navire.

Les tarifs s'entendent hors TVA.

Les demandes de factures séparées devront impérativement être faites par mail auprès du service de facturation (facturation@pilotes-loire.com).

Toute facture annulée et refaite est majorée de 20€.

En cas de contestation sur les dimensions d'un navire, l'agent doit fournir, au service facturation, l'ensemble des documents suivants :

- a) Carte de manœuvre pour le pilote (Pilot card)
- b) La feuille des caractéristiques du navire (Ship's particulars)
- c) Le certificat de franc bord (International load line certificate)
- d) Le certificat de Jauge (International tonnage certificate)
- e) Un plan d'ensemble (General arrangement drawing).

TARIF N° 1

Pilotage de la mer au port de SAINT-NAZAIRE et aux appontements de MONTOIR, DONGES et PAIMBOEUF ainsi qu'aux ports, rades, appontements ou sea-lines de la zone extérieure ou vice-versa :

moins de 2 000 m ³	€ 833,761	minimum de perception
de 2 000 à 7 500 m ³	€ 11,251	par tranche de 100 m ³
de 7 500 à 15 000 m ³	€ 8,319	" " "
de 15 000 à 50 000 m ³	€ 7,465	" " "
de 50 000 à 100 000 m ³	€ 7,181	" " "
de 100 000 à 150 000 m ³	€ 3,539	" " "
de 150 000 à 250 000 m ³	€ 3,410	" " "
plus de 250 000 m ³	€ 2,262	" " "

Chaque tranche venant s'ajouter aux précédentes ; la dernière tranche correspondant au volume du navire est arrondie à la centaine de m³ supérieure.

TARIF N° 2

Les navires porte-conteneurs, rouliers et cargo transportant des marchandises conventionnelles escalant aux postes du TMDC et aux postes RORO dans le cadre d'une ligne régulière, pour y effectuer des opérations commerciales hors vrac paient 75 % du tarif n° 1. L'application de ce tarif à 75 % ne peut entraîner de facturation inférieure au minimum de perception.

Définition lignes régulières :

Le chargement sur des navires de lignes régulières doit être ouvert au public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, largement diffusés, en considérant que :

- chaque ligne régulière est liée à une seule zone géographique
- une ligne régulière feeder est différente de la ligne régulière mère
- les navires de bois en grumes ne sont pas sous le statut de lignes régulières
- le statut de ligne régulière est accordé par le port, sur demande préalable

Pour bénéficier des dispositions tarifaires, il appartient à l'agent de déclarer auprès du service de facturation du pilotage :

- Les éléments de ligne régulière (numéro de ligne, accord écrit du GPMNSN, horaires de la ligne).
- La liste des navires de la ligne (nom, numéro OMI, longueur hors tout, largeur hors tout et tirant d'eau d'été max).
- Toutes modifications.

TARIF N° 3

Pilotage de la mer aux ports de rivière situés à l'amont de PAIMBOEUF ou vice-versa : 120 % du tarif n° 1.

TARIF N° 4

Mouvements dans la zone de pilotage intérieure. Cette zone est divisée en cinq sections comprenant chacune trois ou quatre secteurs qui sont ainsi définis :

1 - Section portuaire de NANTES :

- **Secteur 1** : des limites amont du port de NANTES au quai du CORDON BLEU inclus.
- **Secteur 2** : du quai du CORDON BLEU exclu au feu de HAUTE INDRE.
- **Secteur 3** : du feu de HAUTE INDRE au feu du PELLERIN.

2 - Section intermédiaire :

- **Secteur 4 :** du feu du PELLERIN au feu du HAUT BOIS.
- **Secteur 5 :** du feu du HAUT BOIS au feu de LA RAMEE.
- **Secteur 6 :** du feu de LA RAMEE à l'aval du quai de PAIMBOEUF.

3 - Section portuaire de DONGES-MONTOIR :

- **Secteur 7 :** de l'aval du quai de PAIMBOEUF à l'aval du poste 4 de DONGES.
- **Secteur 8 :** de l'aval du poste 4 à l'aval du port pétrolier de DONGES.
- **Secteur 9 :** de l'aval du port pétrolier au pont de SAINT-NAZAIRE/MINDIN.

4 - Section portuaire de SAINT-NAZAIRE :

- **Secteur 11 :** de la rade de SAINT-NAZAIRE à l'entrée des sas ou formes.
- **Secteur 12 :** le bassin de SAINT-NAZAIRE.
- **Secteur 13 :** le bassin de PENHOET.

5 - Section Mer :

- **Secteur 10 :** la rade de SAINT-NAZAIRE du Pont de SAINT-NAZAIRE/MINDIN à la ligne VILLES-MARTIN-MOREES.
- **Secteur 10.1 :** de la ligne VILLES-MARTIN-MOREES aux bouées 5 et 8.
- **Secteur 10.2 :** des bouées 5 et 8 aux bouées 1 et 2.
- **Secteur 10.3 :** des bouées 1 et 2 au point de stationnement du bateau-pilote.

Le tarif suivant s'applique à tout mouvement à l'intérieur d'un secteur :

moins de	2 500 m ³		€ 178,588	minimum de perception		
de	2 500 à	15 000 m ³	€ 0,989	par tranche de 100 m ³		
de	15 000 à	150 000 m ³	€ 0,857	"	"	"
de	150 000 à	400 000 m ³	€ 0,804	"	"	"
de	400 000 à	700 000 m ³	€ 0,685	"	"	"
plus de		700 000 m ³	€ 0,210	"	"	"

Chaque tranche venant s'ajouter aux précédentes.

Lorsqu'au cours d'un même mouvement un navire navigue dans des secteurs successifs, le parcours dans le premier secteur donne lieu à la perception du tarif ci-dessus, et les parcours dans chacun des secteurs suivants à la moitié de ce tarif.

Le mouillage des navires sur une rade (lorsque le pilotage est effectif), le mouillage et l'appareillage d'un sea-line, l'entrée et la sortie d'un port de la zone extérieure, le lancement d'un navire, la montée et la descente d'un dock flottant ainsi que l'entrée et la sortie de forme, l'évitage d'un navire en cours de mouvement, les compensations de compas et de goniomètres donnent lieu dans chaque cas à l'application du tarif ci-dessus.

Pour toute intervention « veille sécurité nautique » sur un navire à quai, il sera appliqué le tarif ci-dessus, par tranche de 6 heures au maximum, auquel sera ajouté une indemnité de 10% du minimum de perception par heure de présence à bord (toutes tranches et heures commencées étant dues).

Tout mouvement piloté ne pourra donner lieu à la perception d'un tarif inférieur au minimum de perception du tarif N°1.

TARIF N° 5

Pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent des mouvements dans la zone de pilotage intérieure. Cette zone est divisée en cinq sections comprenant chacune trois ou quatre secteurs définis au tarif N°4.

Le tarif suivant s'applique à tout mouvement à l'intérieur d'un secteur :

moins de	700 m ³		€ 219,845	minimum de perception		
de	700 à	2 000 m ³	€ 1,062	par tranche de 100 m ³		
de	2 000 à	10 000 m ³	€ 0,857	"	"	"
de	10 000 à	15 000 m ³	€ 0,844	"	"	"
de	15 000 à	150 000 m ³	€ 0,814	"	"	"
plus de		150 000 m ³	€ 0,804	"	"	"

Ce tarif s'applique selon les mêmes modalités que le tarif n°4 qui concerne les mouvements.

Quand il n'y a pas de pilotage effectif, il sera fait application du taux de 14% du tarif ci-dessus sauf pour les bateaux à passagers auxquels il sera fait application d'un taux de 28%.

Tout mouvement piloté ne pourra donner lieu à la perception d'un tarif inférieur au minimum de perception du tarif N°1.

TARIF N°6

Pilotage des navires de croisières en escale commerciale, de la mer aux ports de la Loire, ainsi qu'aux ports, rades, appontements ou mouillages de la zone extérieure ou vice versa :

moins de	2 000 m ³		€ 833,761	minimum de perception		
de	2 000 à	7 500 m ³	€ 12,077	par tranche de 100 m ³		
de	7 500 à	15 000 m ³	€ 11,662	"	"	"
de	15 000 à	30 000 m ³	€ 9,892	"	"	"
de	30 000 à	50 000 m ³	€ 8,759	"	"	"
de	50 000 à	75 000 m ³	€ 7,830	"	"	"
de	75 000 à	100 000 m ³	€ 6,337	"	"	"
de	100 000 à	150 000 m ³	€ 5,035	"	"	"
de	150 000 à	250 000 m ³	€ 2,553	"	"	"
plus de		250 000 m ³	€ 2,262	"	"	"

Chaque tranche venant s'ajouter aux précédentes.

Pour les navires de croisière, le volume est calculé exceptionnellement avec la largeur maximale du navire, diminuée des ailerons de passerelle de navigation, lorsqu'ils sont débordants.

Lorsque le pilotage s'effectue de la mer à un port de rivière situé en amont de Paimboeuf (ou vice versa), il sera fait application d'un taux de 120% du tarif ci-dessus.

TARIF N° 7

Opérations exceptionnelles :

Quand un navire effectue des essais de durée indéterminée dans la zone extérieure, il paie en plus des tarifs d'entrée et de sortie, un supplément calculé selon le tarif n° 1.

Tout navire venant d'un port de la Loire ou s'y rendant qui embarque ou débarque le pilote à l'Ouest de la ligne droite joignant le phare de la Banche au phare du Pilier paie un supplément de tarif égal à 50 % du tarif n° 1.

Toute opération exceptionnelle ou cas spécial qui aura fait l'objet d'une étude spéciale particulière paiera, en plus des tarifs généraux, un supplément équivalent au minimum de perception du tarif n°1.

Toute opération de mesures de courant, nécessaires à la préparation d'une opération exceptionnelle sera facturée 2,3 minimum de perception.

MAJORATIONS ET REDUCTIONS AUX TARIFS GENERAUX, INDEMNITES

I - Majorations et réductions aux tarifs généraux.

1°) Les navires qui, bien qu'affranchis de l'obligation de pilotage en raison de leur longueur, font appel aux services des pilotes paient une majoration de tarif de 20 %.

2°) Les navires dont le capitaine est titulaire d'une licence de capitaine-pilote ne paient que 30 % du tarif général du pilotage quand ils ne font pas appel aux services des pilotes.

3°) Les navires qui n'auront pas signalé dix-huit heures avant leur arrivée leur heure probable d'arrivée soit au bateau-pilote, soit au bureau du port de SAINT-NAZAIRE, paient une majoration de tarif de 20 % sans que le produit de cette majoration puisse excéder le **minimum de perception**.

4°) Le navire qui requiert une demande d'entrée, de sortie ou de mouvement avec un préavis de moins de 2 heures 30, ou après 18 heures 30 pour une commande de pilote comprise entre 21 heures et 11 heures le lendemain, paie une majoration de tarif de 20 % sans que le produit de cette majoration puisse excéder le **minimum de perception**.

5°) Les navires retardés sont tenus de communiquer leur nouvel E.T.A au moins quatre heures à l'avance, s'il diffère de plus de deux heures de celui qu'ils ont annoncé précédemment. En cas d'omission, ils paient une indemnité égale à celle prévue à l'alinéa précédent, sans que le produit de cette majoration puisse excéder **25% du minimum de perception**.

6°) Les services d'un pilote pour expériences ou réglages de compas donnent lieu à l'application du tarif n° 4 prévue à l'annexe 1.

7°) Les navires qui entrent dans la zone de pilotage dans le seul but de débarquer un pilote d'une autre station ne paient aucun tarif de pilotage.

8°) Les navires qui entrent dans les ports de la Loire Maritime uniquement pour y subir des travaux de réparation bénéficient d'une remise de 20 % sur les tarifs n°1, n°2, n°3 et n° 6 de l'annexe 1.

Les navires qui, au cours de cette escale en Loire Maritime, auraient effectué des opérations commerciales ne bénéficient pas de cette remise.

9°) Les navires porte-conteneurs et cargo transportant des marchandises conventionnelles d'un même armement ou service commun d'armement escalant au TMDC dans le cadre d'une ligne régulière bénéficient d'une ristourne de fidélité en fonction du nombre de touchées réalisées sur une même ligne dans l'année civile :

De la 7 ^{ème} à la 12 ^{ème} escale	:	Réduction de 13 %
De la 13 ^{ème} à la 24 ^{ème} escale	:	Réduction de 17 %
De la 25 ^{ème} à la 36 ^{ème} escale	:	Réduction de 22 %
De la 37 ^{ème} à la 70 ^{ème} escale	:	Réduction de 28 %
Au-delà de la 70 ^{ème} escale	:	Réduction de 33 %

NOTA : Chaque ligne régulière est liée à une zone géographique (Océan Indien ou COA etc.). Une ligne « feeder » est différente de la ligne régulière mère.

10°) Les navires rouliers d'un même armement ou service commun d'armement escalant aux postes « RORO » dans le cadre d'une ligne régulière bénéficient d'une ristourne de fidélité en fonction du nombre de touchées réalisé sur une même ligne dans l'année civile :

De la 7 ^{ème} à la 12 ^{ème} escale	:	Réduction de 13 %
De la 13 ^{ème} à la 24 ^{ème} escale	:	Réduction de 17 %
De la 25 ^{ème} à la 36 ^{ème} escale	:	Réduction de 22 %
De la 37 ^{ème} à la 70 ^{ème} escale	:	Réduction de 28 %
De la 71 ^{ème} à la 104 ^{ème} escale	:	Réduction de 33 %
De la 105 ^{ème} à la 156 ^{ème} escale	:	Réduction de 37 %
Au-delà de la 156 ^{ème} escale	:	Réduction de 40 %

Les navires rouliers escalant au TMDC dans le cadre d'une ligne régulière opérée par le même armement ou service commun d'armement dont les navires escalent habituellement aux postes RORO bénéficient d'une ristourne identique.

Les navires rouliers escalant au poste « RORO » sont facturés selon un volume compté avec largeur maximale du navire diminuée des ailerons de passerelle de navigation débordants.

L'application de ces ristournes ne peut entraîner de facturation inférieure au minimum de perception.

11°) Les navires sabliers, dont le capitaine est titulaire d'une licence de capitaine-pilote ne paient que 10 % du tarif principal quand ils ne font pas appel aux services des pilotes.

12°) Les navires dépourvus de propulsion mécanique ou n'utilisant pas leur machine ou leur barre paient double tarif.

13°) Les navires à deux pilotes paient une majoration **égale au minimum de perception** et par pilote supplémentaire.

14°) Les navires qui escalent aux terminaux méthaniers paient trois minima de perception pour les premiers 2 000 mètres cube. Au-delà de la 71^e escale, ils ne payent plus que 2 minima de perception.

Si ces navires sont à deux pilotes, ils paient la majoration **égale au minimum de perception**.

15°) Les navires qui escalent dans les ports de la Loire Maritime uniquement pour y effectuer leur approvisionnement en combustible bénéficient d'une remise de 20% sur les tarifs n°1, n°2, n°3 et n° 6 de l'annexe 1 si la durée de ces escales est inférieure à 24h00, la réduction est portée à 30%.

Les navires qui, au cours de cette escale en Loire Maritime, auraient effectué des opérations commerciales ne bénéficient pas de cette remise.

16°) Les navires qui escalent dans les ports de la Loire Maritime uniquement pour y effectuer un transbordement simultanément de navire à navire entre le poste aval et le poste amont du terminal méthanier de Montoir bénéficient d'une remise de 15% sur le tarif n°1 de l'annexe 1 au-delà du 36^e transbordement.

17°) Aucune réduction n'est appliquée sur les tarifs de mouvement (Tarif n° 4).

L'application de ces ristournes ne peut entraîner de facturation inférieure au minimum de perception.

18°) Les navires qui entrent dans les ports de la Loire Maritime uniquement pour y subir une mise en froid au terminal méthanier bénéficient d'une remise de 20 % sur le tarif n° 1 de l'annexe 1.

Les navires qui, au cours de cette escale en Loire Maritime, auraient effectué des opérations commerciales ne bénéficient pas de cette remise.

19°) Les navires qui escalent dans le cadre de la création d'une nouvelle ligne régulière bénéficient d'une réduction, fonction du volume taxable du navire moyen de la ligne suivant le tableau ci-après à compter de leur première escale et pour une durée d'une année.

- Volume taxable du navire moyen de la ligne inférieur à 50 000m³ réduction de 10%.
- Volume taxable du navire moyen de la ligne entre 50 000m³ et 100 000m³ réduction de 15%.
- Volume taxable du navire moyen de la ligne supérieur à 100 000m³ réduction de 20%.

Pour bénéficier des dispositions tarifaires, il appartient à l'agent de déclarer et transmettre auprès du service de facturation du pilotage avant la 1^{ère} escale :

- 1) La ligne régulière (numéro de ligne, accord écrit du GPMNSN, horaires de la ligne).
- 2) La liste des navires de la ligne (nom, numéro OMI, longueur hors tout, largeur hors tout et tirant d'eau d'été max).
- 3) Toutes modifications.

Tout défaut d'information ou sous-estimation du volume taxable entraînera l'annulation de la réduction avec effet immédiat.

L'application de cette réduction ne peut entraîner de facturation inférieure au minimum de perception.

II - Indemnités.

1°) Le navire qui n'utilise pas les services du pilote commandé ou appelé au port ou sur les rades, paie au titre de l'indemnité de déplacement :

**50% du minimum de perception pour un navire à quai,
859,91 € pour un navire au large**

2°) Lorsque le Pilote attend plus d'une heure, il est facturé une indemnité de **10% du minimum de perception** par heure supplémentaire. Ces heures sont décomptées à partir de l'heure de commande ou de l'heure probable d'arrivée (HPA), annoncée ou rectifiée dans les conditions du paragraphe I 3°) et 4°) ci-dessus et l'heure effective d'appareillage ou d'embarquement du pilote sur rade. Le total des heures supplémentaires ne pourra excéder dix heures.

3°) Lorsqu'un navire mouille en rivière en raison d'une avarie, le pilote perçoit une indemnité de **10% du minimum de perception** par heure d'attente. Ces heures sont décomptées entre l'heure de mouillage et l'heure de la remise en route.

Toute heure commencée est due.

4°) Le navire qui enlève le pilote de la station dans un cas de force majeure paie, outre l'indemnité de route, l'indemnité journalière prévue à l'article 26 du règlement général du pilotage. Cette dernière est fixée à **25% du minimum de perception** pour chacune des deux premières périodes de 24 heures et **50% du minimum de perception** pour chacune des périodes de 24 heures suivantes. Toute période commencée est due en entier.

Quand le pilote est débarqué en dehors de la zone où le pilotage est obligatoire, le navire paie son rapatriement.

5°) Quand le pilote demeure à bord d'un navire plus de 6 heures, le navire paie une indemnité de **10% du minimum de perception** par heure supplémentaire. Toute heure commencée est due.

6°) Le navire qui modifie son heure de commande de pilote(s) moins de 2 heures avant l'heure de commande initiale, ou après 19 heures pour les navires dont l'heure de commande initiale est comprise entre 21 heures et 10 heures 30 le lendemain, paie une indemnité de **25% du minimum de perception** par pilote concerné.

7°) Le navire qui utilise les services d'un pilote pour assurer la veille au mouillage paie une indemnité de **10% du minimum de perception** par heure de veille. Toute heure commencée est due.

8°) Le navire qui mouille en cours de route en raison de l'attente d'une place à quai paie une indemnité de **10% du minimum de perception**.

9°) Le navire qui n'a pas signalé 18 heures avant son arrivée son tirant d'eau soit au bateau-pilote, soit au bureau du port de SAINT-NAZAIRE paie une indemnité de **10% du minimum de perception**.

La même indemnité est due par les navires en provenance des ports compris entre BORDEAUX et BREST inclus qui n'ont pas signalé leur tirant d'eau dès leur départ de ces ports.

10°) Le pilote perçoit à titre personnel l'indemnité prévue à l'article D.5341-38 du Code des Transports pour tout pilotage, retenue ou déplacement effectué de nuit (de 18h00 à 08h00).

Cette indemnité est fixée à :

- **20% du minimum de perception** pour les navires ayant un volume inférieur à 45 000 m³
- ;
- **30% du minimum de perception** pour les navires ayant un volume égal ou supérieur à 45 000 m³.

11°) Le pilote au service du navire ou retenu à bord entre 12 heures et 14 heures ou entre 19 heures et 21 heures à droit, à son choix, soit à la nourriture des officiers, soit à une indemnité de **3% du minimum de perception** pour chacun des principaux repas.

12°) Le pilote appelé à servir un navire dans la zone de pilotage obligatoire perçoit à titre personnel une indemnité d'embarquement de **8% du minimum de perception**.

13°) Tout déplacement de bateau-pilote pour un service autre que l'embarquement ou le débarquement des pilotes est payé :

- **859,91 €** pour une corvée en mer (forfait 2 H)
- **262,95 €** pour une corvée sur rade (forfait de 40 min)

En dehors du forfait des corvées sur rade et à la mer, le tarif horaire d'utilisation d'une vedette est de **262,95 €**.

Toute heure commencée est due.

Ces sommes sont versées au fonds de renouvellement du matériel de pilotage.

NAVIRES AFFRANCHIS DE L'OBLIGATION DE PILOTAGE

ARTICLE 1 :

En application de l'article R.5341-2 du code des transports, la longueur en deçà de laquelle les navires sont affranchis de l'obligation de pilotage est fixée à 75 mètres pour le port de Nantes-Saint-Nazaire.

ARTICLE 2 :

Sont en revanche soumis à l'obligation de pilotage, quelle que soit leur taille, les navires-citernes affectés au transport de produits pétroliers ou de gaz et les navires transportant des matières dangereuses lorsqu'ils sont assujettis, en raison de la nature et de la quantité des produits transportés, à opérer à un poste à quai spécial de sécurité, en vertu de la réglementation générale ou locale pour le transport et la manutention des matières dangereuses et infectées dans les ports maritimes.

Cette disposition ne pourra cependant avoir pour effet de soumettre à l'obligation du pilotage les navires d'une jauge nette inférieure à 500 UMS, qui, sans autre condition, sous le régime antérieur étaient déjà exonérés de l'obligation de pilotage.

ARTICLE 3 :

Dans les bassins de Saint-Nazaire, sont affranchis de l'obligation de pilotage, les navires devant effectuer un déhalage le long d'un quai, d'une distance inférieure à 200 mètres, s'ils n'ont pas à effectuer de saut de navire ou à utiliser de remorqueurs.

LICENCES DE CAPITAINES-PILOTE POUR LE PORT DE NANTES/SAINT-NAZAIRE

Des licences de capitaine-pilote peuvent être délivrées par le directeur départemental des territoires et de la mer de Loire-Atlantique, aux capitaines qui en font la demande dans les conditions suivantes. Ces conditions s'ajoutent à celles qui sont fixées aux articles R.5341-3 à R.5341-9 du code des transports, fixant les compétences et la composition de la commission locale et les modalités de délivrance et de retrait des licences de capitaine-pilote.

Les licences de capitaine-pilote permettent à leurs titulaires d'opérer dans l'ensemble de la zone de pilotage obligatoire à l'exception des bassins de SAINT-NAZAIRE. Les capitaines, à chaque mouvement, indiqueront leur nom et leur numéro de licence.

1) Conditions se rapportant au navire :

- La limite supérieure pour l'obtention d'une licence de capitaine pilote est fixée à 120 mètres de longueur.
- Les navires devront être équipés d'un gyrocompas et de deux radars.

2) Conditions se rapportant au capitaine :

- La fréquence des touchées auxquelles sont astreints, dans les 12 mois précédant l'établissement de la licence, les capitaines en sollicitant la délivrance ou le renouvellement est fixé à 40 appareillages ou accostages, dont 20 de nuit.
- Le capitaine candidat à l'obtention d'une licence de capitaine pilote sera soumis à un examen dont les épreuves sont les suivantes :
 - une interrogation orale concernant la connaissance de l'environnement nautique, des accès du port et de la zone de pilotage (dangers, feux, alignements, manœuvre avec remorqueurs, etc...
 - une interrogation orale sur le règlement du port ;
 - des épreuves pratiques de pilotage de jour et de nuit ;
 - pour les candidats non francophones, une épreuve supplémentaire afin de juger de leur aptitude à communiquer de manière satisfaisante dans le cadre des opérations de pilotage.

Une dérogation en la matière peut être délivrée par le directeur départemental des territoires et de la mer, par délégation du préfet de département.

3) Renouvellement de la licence de capitaine-pilote :

La demande de renouvellement de la licence de capitaine-pilote doit être présentée par le capitaine, à la direction départementale des territoires et de la mer de Loire-Atlantique.

Pour être considéré comme recevable, le dossier de demande de renouvellement de la licence de capitaine-pilote, doit comporter les documents et pièces administratives suivantes :

- une demande écrite du capitaine ;
- une demande écrite de l'armement employant le capitaine ;
- un relevé de navigation de l'armement concerné ;
- une copie des titres de formation professionnelle maritime du capitaine, en cours de validité;
- un état récapitulatif des 40 appareillages ou accostages (dont 20 de nuit), réalisés par le capitaine dans les 12 mois précédant la date d'arrivée de son dossier complet à la direction départementale des territoires et de la mer de Loire-Atlantique, en vue du renouvellement de la licence de capitaine-pilote. Cet état récapitulatif, établi selon le modèle rédigé par la direction départementale des territoires et de la mer devra être obligatoirement certifié par le président de la station de pilotage de la Loire et par le

commandant du Grand Port Maritime de Nantes/Saint-Nazaire. Pour le calcul du nombre d'appareillages ou d'accostages réalisés de nuit, seront pris en compte les mouvements entre 18h00 et 6h00.

- un certificat médical d'aptitude physique du capitaine aux fonctions de capitaine-pilote, délivré par un médecin du service de santé des gens de mer, depuis moins de trois mois.

PROGRAMME DU CONCOURS DE PILOTE

I ZONE EXTERIEURE

- Connaissance de la côte depuis les Birvideaux jusqu'à la chaussée des Bœufs, Les Sables d'Olonne
- Atterissage sur Belle Ile
- Atterissage sur l'île d'Yeu

a) BELLE-ILE

- Côte et amers
- Coureau de Belle-Ile, marées, courants, dangers, routes
- Mouillages
- Port du Palais

b) BAIE DE QUIBERON

- Côte et amers, dangers, balisage, limites, routes
- Marées et courants
- Chaussée de la Teignouse, du Beniguet, de l'île aux Chevaux, îles de Houat et d'Hoedic
- Chenaux, passage de la Teignouse, du Béniguet, des Sœurs, passage de l'Est
- Mouillages
- Accès au Golfe du Morbihan
- Différents ports et abris
- Route vers la station

c) LA POINTE DU GRAND MONT A LA POINTE DU CROISIC

- Côte et amers, dangers, balisage, limites, routes
- Marées et courants
- Plateau de la Recherche
- Plateau de Saint-Jacques, île Dumet, Plateau du Four, Plateau de Piriac, entrée de la Vilaine, accès au barrage d'Arzal.
- Mouillages
- Piriac sur mer : Sea Line, routes entre le Sea Line et la station, manœuvres et amarrage.

d) DE LA POINTE DU CROISIC AU SUD DE L'ILE DE NOIRMOUTIER

- Côte et amers, dangers, balisage, limites, routes et 'chenaux
- Marées et courants
- Banc de Guérande, plateau de la Banche, plateau de la Lambarde, estuaire de la Loire
- Baie de Bourgneuf, port de Pornic
- Goulet de Fromentine, île de Noirmoutier
- Différents ports et abris
- Mouillages

e) DE LA POINTE DE FROMENTINE A LA POINTE DE CAYOLA

- Côte et amer, dangers, balisage, limites et routes
- Marées et courants
- île d'Yeu- port de Port Joinville
- Port de Saint-Gilles Croix de Vie
- Mouillages

II PORT DE NANTES/SAINT-NAZAIRE

a) PORT DE SAINT-NAZAIRE

- Chenal d'accès, grande rade, petite rade, mouillage d'attente, images radar, aides radioélectriques au chenalage
- Routes, alignements, feux, bancs, roches, balisage
- Marées et courants
- Description des bassins, postes à quai, longueur, orientation, cotes, amarrage, conditions d'accès, cales sèches et formes
- Manœuvre dans les bassins, accostage, appareillage, évitage avec et sans remorqueurs
- Choix des heures de manœuvre

b) PORTS INTERMEDIAIRES ET PORTS DE NANTES

- Description de la rivière, balisage, profondeurs et nature des fonds
- Images radar : aides radioélectriques au chenalage : ports de Montoir, Donges, Paimboeuf, Nantes, différents appontements
- Description des quais et appontements, longueur, orientation, cotes, amarrage, conditions d'accès
- Marées et courants
- Régime des marées en Loire, propagation de l'onde marée, heures et hauteur d'eau en vives eaux, marées moyennes et mortes eaux, échelles de marée
- Etiage et crues
- Tirants d'eau et tirants d'air pour monter et descendre à Nantes et aux ports intermédiaires

- Heures de montée et de descente par rapport à la PM de Saint-Nazaire, en étiage normal, en cas de crue, en cas de sous étiage, justification
- Mouillages en rivière, lieux propices ou dangereux pour un échouement
- Manœuvres habituelles pour chaque port et appontement
- Accostage, appareillage, évitage
- Manœuvres avec remorqueurs, sans remorqueurs
- Manœuvre en cas de crue, en sous étiage
- Choix des heures de manœuvre.

III - PORT DES SABLES D'OLONNE

- Port, accès, manœuvres d'entrée et de sortie

**FONDS D'INTERVENTION COMMERCIALE
GRAND PORT MARITIME DE NANTES - SAINT NAZAIRE**

Le Fonds d'Intervention Commerciale est destiné à participer, par des baisses de tarif, à des réductions de frais d'escale qui pourraient être mises en place dans le cas de trafics nouveaux ou particuliers, à condition qu'il n'en résulte pas de distorsions de concurrence.

Le contrôle et la mise en œuvre de ce fonds seront assurés par une commission spéciale, dite Commission dit Fonds d' Intervention Commerciale dont les membres sont :

- le directeur départemental des territoires et de la mer de la Loire-Atlantique ou son représentant,
- le directeur général du Grand Port Maritime de Nantes-Saint Nazaire ou son représentant
- le président de l'Union Maritime Nantes Ports (UMNP) ou son représentant,
- le président du syndicat des pilotes de la Loire ou son représentant,
- un agent maritime désigné par le syndicat des agents et consignataires maritimes.

En l'absence du président de l'UMNP ou de l'agent maritime désigné par le syndicat des agents et consignataires maritimes, leurs représentants devront être porteurs d'un mandat dudit membre.

Cette commission est chargée d'examiner les demandes qui auront été déposées à la station de pilotage et d'accorder, s'il y a lieu, les réductions de tarifs prévues à l'alinéa ci-dessus.

Les décisions de cette commission sont prises à la majorité.

**FIXANT LES MODALITES D'INTERVENTION DES PILOTES DE LA LOIRE
DANS LA ZONE DE PILOTAGE DE LORIENT****ARTICLE 1 : COMPETENCES**

Les pilotes de la station de pilotage de la Loire peuvent être habilités, par arrêté du préfet de la région Bretagne, à piloter les navires dans la zone de pilotage obligatoire de Lorient, sous réserve de satisfaire aux conditions définies ci-dessous, en conformité avec la circulaire ministérielle DPNM/NM2/362 du 10 octobre 1995 relative à l'assistance apportée à une station de pilotage par un pilote d'une autre station.

ARTICLE 2 : CONDITIONS D'APTITUDE

Un pilote, pour être habilité à pratiquer le pilotage dans la zone de pilotage obligatoire de Lorient, doit avoir effectué 10 opérations de pilotage en doublure dont 5 de nuit et avoir recueilli un avis favorable de la commission d'examen prévue à cet effet.

L'habilitation d'un pilote ne reste valide qu'à la condition que celui-ci opère annuellement au moins 4 opérations de pilotage dans la zone concernée dont 2 opérations de nuit.

La moitié des opérations ci-dessus peut être effectuée sur le simulateur (SPSA).

Les pilotes habilités sont titulaires d'une carte d'identité professionnelle prouvant leur aptitude à effectuer le service dans la zone de pilotage de Lorient.

ARTICLE 3 : RESTRICTIONS

Le pilotage en chef des navires dont la manœuvre nécessite les services de deux pilotes, le pilotage des navires de plus de 230 m de long à l'intérieur du port de Lorient ainsi que les opérations présentant un caractère exceptionnel sont admis après accord du chef du service du pilotage de la station de pilotage de Lorient.

ARTICLE 4 : ORGANISATION DU SERVICE

L'organisation du service se planifie selon les termes du règlement intérieur de service.

ARTICLE 5 : CONVENTION D'ASSISTANCE

Les modalités de l'assistance apportée par la station de pilotage de la Loire à la station de pilotage de Lorient sont fixées par une convention entre les stations soumise à l'approbation du directeur interrégional de la mer Nord Atlantique-Manche Ouest. »

