



PREFET DE MAYOTTE

*Direction de la mer Sud océan
Indien
Unité territoriale de Mayotte*

ARRETE N° 07 /UTM/2015

Portant règlement local de la station de pilotage de Mayotte

LE PREFET DE MAYOTTE CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

- VU** la convention internationale de 1973 sur la prévention des pollutions par les navires (MARPOL) amendée ;
- VU** la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), amendée ;
- VU** le code des ports maritimes ;
- VU** le code des transports et notamment les livres III des titres IV des parties législatives et réglementaires ;
- VU** le décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes ;
- VU** le décret n°79-703 du 7 août 1979 définissant les substances dangereuses ;
- VU** le décret n° 99-439 du 25 mai 1999 modifié, relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires de commerce et de pêche ainsi que des navires de plaisance armés avec un rôle d'équipage ;
- 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° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer ;
- VU** le décret n° 2010-1582 du 17 décembre 2010 relatif à l'organisation des missions des services de l'Etat dans les départements et les régions d'outre-mer, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon ;
- VU** le décret n°2013-1777 du 17 décembre 2013 définissant les lignes de base droites à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale française adjacente au département de Mayotte ;
- VU** le décret du 31 juillet 2014 portant nomination du préfet de Mayotte, M. MORSY (Seymour) ;
- VU** L'arrêté du 18 avril 1986 modifié, fixant les compétences et la composition de la commission locale et les modalités de délivrance des licences de capitaine pilote ;
- VU** l'arrêté du 26 septembre 1990 modifié, portant organisation et programme des concours de pilotage ;
- VU** l'arrêté du 8 avril 1991 modifié, relatif aux conditions d'aptitude physique aux fonctions de pilote et de capitaine pilote ;
- VU** l'arrêté ministériel du 5 juin 2000 modifié, relatif à l'organisation et au fonctionnement des assemblées commerciales ;
- VU** l'arrêté n° 0828 du 16 avril 2004 du préfet de la Réunion, relatif aux comptes rendus obligatoires et au suivi du trafic des navires dans les eaux sous juridiction française du sud de l'océan Indien, pris en ap-

application de la résolution A.851(20) de l'OMI du 27 novembre 1997 concernant le système de comptes rendus de navires en vue de prévenir les pollutions ;

- VU l'arrêté n° 213/SGAER du 5 novembre 2009 du préfet de Mayotte portant création et délimitation du port de Mayotte ;
- VU l'arrêté n°2010-988 du 29 octobre 2010 portant réglementation, du stationnement et du mouillage des navires dans les eaux intérieures et territoriales bordant Mayotte ;
- VU l'arrêté n° 4397 du 1er septembre 2014 du préfet de la Réunion, délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, portant délégation de pouvoir à M. Seymour MORSY préfet de Mayotte en matière d'action de l'Etat en mer ;
- VU l'arrêté préfectoral n°09/UTM/2014 du 1er août 2014, portant délimitation de la zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR) du port de Mayotte ;
- VU la demande formulée par la station de pilotage de Mayotte ;
- VU l'avis de la station de pilotage de Mayotte en date du 15 avril 2015 ;

CONSIDERANT la nécessité de préserver le lagon contre les risques représentés par la navigation maritime

Sur proposition du chef de l'unité territoriale de Mayotte de la direction de la mer Sud océan Indien,

ARRETE

ARTICLE 1 – DEFINITION DU PILOTAGE

L'ensemble des opérations de pilotage se compose :

- du pilotage proprement dit qui consiste en la conduite d'un navire, d'une passe à son poste ou inversement ;
- de la manœuvre d'un navire qui consiste en l'accostage, l'appareillage d'un quai, la mise à couple d'un autre navire, la prise ou le largage d'un ou de plusieurs coffres d'amarrage et le déhalage d'un poste à un autre dans une même zone de mouillage (mouillage et relevage de l'ancrage).

D'une manière générale, tout ce qui n'est pas de la navigation dans le lagon est considéré comme une manœuvre.

Un navire, qui déhale d'un poste à un autre, effectue deux manœuvres (appareillage d'un poste suivi d'un amarrage à un autre poste, un quai, un coffre, un mouillage, une mise à couple...).

Navire à ordre. Un navire est considéré à ordre lorsqu'il mouille ou accoste dans la zone portuaire de Mayotte uniquement pour des formalités d'arraisonnement (police, douanes...).

Relâche forcée. Un navire est considéré en relâche forcée lorsqu'il est en avarie ou lorsqu'il y a, à son bord, un malade ou un blessé à débarquer.

Attente et séjour. L'attente est :

- soit l'intervalle de temps qui sépare l'heure annoncée d'arrivée du navire au point d'attente indiquée sur la demande de pilotage et l'heure effective de son arrivée à ce point, le pilote étant en station ;
- soit l'intervalle de temps qui sépare l'heure de départ prévue par le capitaine, l'agent ou le consignataire et notifiée au bureau de pilotage en temps voulu et l'heure de départ réel du navire ;
- soit l'intervalle de temps qui sépare l'heure d'arrivée du navire à son port et l'heure de son départ si le capitaine conserve le pilote à bord après les opérations de vingt-quatre heures.

ARTICLE 2 – ZONE DE PILOTAGE

Le lagon dans son ensemble constitue donc la zone de pilotage. Cette zone de pilotage est située dans les eaux intérieures de Mayotte et jusqu'à l'entrée des passes de M'Zamboro et de Bandrélé (principales passes utilisées) et jusqu'au lieu d'embarquement du pilote. Elles sont délimitées par les marques d'entrée latérales de M'Zamboro et de Bandrélé.

ARTICLE 3 – OBLIGATION DE PILOTAGE

1 – A l'intérieur de la zone de pilotage, le pilotage est obligatoire pour tous les navires conformément aux dispositions de l'article R5341-1 du code des transports, français et étrangers, à l'exception de ceux visés à l'article R5341-2, notamment les navires faisant route dont la longueur hors tout est inférieure ou égale 30 mètres.

2 – Sont exclus de l'exemption de pilotage :

- a) les navires citernes affectés au transport de produits pétroliers, chimiques ou de gaz dont la liste figure à la convention MARPOL, ainsi que tous les navires transportant des matières dangereuses telles que définies par le décret n°79-703 du 7 août 1979 ;
- b) Les navires exclus du champ d'application du code international de gestion de la sécurité des navires (ISM) adopté par l'OMI et ne disposant pas à bord d'un certificat de gestion de la sécurité.

3 – En application de l'alinéa 4 de l'article R5341-2 du code des transports, sont affranchis de l'obligation de pilotage :

- les navires assurant un service de transbordement régulier entre Petite et Grande Terre ;
- les navires et engins de batellerie et de servitude portuaire ;
- les navires affectés exclusivement à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des plans d'eau et zones portuaires du lagon de Mayotte et de ses accès ;
- les navires d'une longueur hors-tout inférieure à 65 mètres, à l'exclusion de ceux visés au paragraphe 2 ci-dessus, commandés par un capitaine parlant couramment le français et ayant effectué, en qualité de capitaine de ce même navire, un minimum de six touchées au cours des douze mois précédents ou douze touchées au cours des vingt-quatre mois précédents.

ARTICLE 4 – ZONE NORMALE D'EMBARQUEMENT

La zone normale d'embarquement ou de débarquement du pilote est déterminée par le pilote et communiquée au capitaine du navire. Les capitaines des navires doivent se conformer aux règlements internationaux en vigueur concernant les mesures de sécurité tant à l'embarquement qu'au débarquement du pilote.

ARTICLES 5 – DEBARQUEMENT DU PILOTE A L'ETRANGER

Si le pilote est débarqué hors de Mayotte, le capitaine pourvoira à tous les frais de séjour à l'étranger et à son rapatriement conformément aux conditions prévues par les règlements maritimes, pour les capitaines de navires.

ARTICLE 6 – APPEL DU PILOTE

Tout navire astreint à l'obligation de pilotage est tenu de faire le signal d'appel du pilote en entrant dans la zone où le pilotage est obligatoire.

En tout temps, il peut se faire reconnaître par toute communication radio mettant en œuvre les moyens réglementaires prévus pour la station.

En outre, il est tenu de faire connaître son heure probable d'arrivée dix huit heures au moins avant l'heure probable d'arrivée en face des passes d'accès au lagon ou au plus tard, au moment où il quitte le port d'escale précédent.

La demande indiquera, outre l'heure d'arrivée du navire, sa longueur et son tirant d'eau.

Les délais de préavis courent à partir de l'heure du dépôt de la demande.

Tout capitaine de navire, convaincu de ne pas avoir annoncé dans les délais l'heure probable d'arrivée de son navire, est tenu au paiement du tarif de pilotage, prévu en annexe I et majoré de dix pour cent.

ARTICLE 7 – DEMANDE DU PILOTE

La demande d'intervention du pilote en sortie du lagon ou pour un mouvement à l'intérieur de la zone portuaire doit s'effectuer six heures avant le départ ou le mouvement prévu. Les demandes doivent être adressées au pilote, soit directement par le capitaine du navire, soit par l'intermédiaire de l'agent consignataire.

ARTICLE 8 – OBLIGATIONS DU PILOTE

Le pilote est tenu de servir les navires qui en font la demande conformément aux articles 6 et 7 du présent arrêté.

Le pilote est tenu de servir le premier navire soumis à l'obligation de pilotage se présentant à la station. Toutefois, les navires désignés prioritaires par la capitainerie du port seront servis comme tels.

ARTICLES 9 – NAVIRES CONVOYES

Le navire est dit convoyé si le mauvais temps ou une circonstance quelconque ne permet pas au pilote de monter à bord d'un bâtiment et si, de sa vedette, il a piloté le navire.

Les droits de pilotage des navires convoyés sont identiques à ceux des navires pilotés.

ARTICLE 10 – TARIFS DE PILOTAGE

Les tarifs de pilotage de la station de Mayotte sont calculés sur la base du volume des navires, exprimé en mètre cubes, établi conformément aux dispositions prévues par l'arrêté ministériel n° 4318 GM/2 du 12 octobre 1976 portant modification de l'assiette de tarification du pilotage.

L'annexe I du présent arrêté constitue l'annexe tarifaire. Elles fixent les tarifs de pilotage et les indemnités applicables dans la zone de la station de pilotage. Ces tarifs s'entendent hors taxes. Toutes les prestations au titre de l'article 1 du présent arrêté sont facturables.

ARTICLE 11 – COURTIER ET CONSIGNATAIRES

La responsabilité des courtiers et consignataires des navires au sujet des sommes dues au pilotage est définie par l'article L5341-5 et L5341-6 du code des transports.

Pour les navires qui n'ont pas de consignataire, le capitaine doit se conformer aux prescriptions de l'article D5341-46 du code des transports.

ARTICLE 12 – EFFECTIF DE LA STATION

L'effectif de la station de Mayotte est fixé à deux pilotes. L'organisation du service du pilotage prévoit un pilote de service et un pilote en repos ou en congés. Le pilote de repos pourra éventuellement renforcer l'effectif de service uniquement les jours de service et uniquement de jour, en fonction du trafic commercial, de sa disponibilité et des règles du code du travail.

Toutefois ce nombre pourra être modifié si l'activité de la station l'exige et après avis de l'assemblée commerciale.

ARTICLE 13 – PILOTES

1. Les candidats aux fonctions de pilotes de station de Mayotte doivent réunir les conditions générales prévues à l'article R5341-24 du code des transports.

2. La limite d'âge des candidats aux fonctions de pilotes est fixée à 35 ans. Toutefois, dans le cas où l'application de cette disposition ferait obstacle au recrutement d'un pilote, cette limite pourra être portée exceptionnellement à 40 ans sur décision du chef de l'unité territoriale de la direction de la mer Sud océan Indien de Mayotte.
3. Ils doivent en outre réunir les conditions particulières suivantes : être titulaire, du brevet de capitaine de 1^{ère} classe (C1NM) ou de 2^{ème} classe de la navigation maritime (C2NM).
4. Les pilotes nouvellement admis sont soumis à un stage de pilotage qui ne donne pas lieu à rémunération. Toutefois, le pilote stagiaire doit être embarqué sur le rôle du pilotage. Le certificat de stage de pilotage est obtenu aux conditions suivantes :
 - durée de stage de quatre mois minimum, six mois maximum ;
 - avoir assisté au pilotage effectif d'entrée et de sortie des principales routes à l'intérieur du lagon, et d'entrée et de sortie des principales passes du lagon de Mayotte.

ARTICLE 14 – SIEGE DE LA STATION

Le siège de la station de pilotage de Mayotte est établi à l'adresse suivante :
Syndicat professionnel des pilotes maritimes
JIFMAR offshore services
1, rue du Cinéma
13016 MARSEILLE

ARTICLE 15 – DIRECTION DU SERVICE

Les pilotes de Mayotte sont organisés en syndicat professionnel, conformément à la réglementation en vigueur.

Le règlement intérieur de service de la station de pilotage de Mayotte détermine les règles de fonctionnement et d'organisation du service.

Un chef de la station de pilotage est désigné par les pilotes.

Le chef du pilotage assure la direction du service du pilotage, il en est responsable vis à vis de l'autorité de tutelle. Il est habilité à ester en justice.

L'autorité du chef du pilotage s'exerce sur tous les détails du service. Il assure l'application des règlements.

Le chef du pilotage est le responsable des liaisons entre le syndicat maritime des pilotes professionnels et le service des affaires maritimes de l'unité territoriale de la direction de la mer Sud océan Indien.

ARTICLE 16 – COMPOSITION DU MATERIEL

Le matériel de la station comprend l'ensemble des biens meubles et immeubles nécessaires pour assurer le service du pilotage, ainsi qu'une participation dans le simulateur de l'Atlantique de Bretagne et d'outre-mer (SPSA).

Le matériel nécessaire au service du pilotage doit être en quantité suffisante pour assurer la bonne marche du service.

Le matériel de la station comprend au moins deux vedettes, au moins trois véhicules de service, des locaux d'attente, des ateliers et bureaux avec les équipements nécessaires au fonctionnement du service.

Les moyens nautiques doivent être conformes aux normes de sécurité conformément aux textes en vigueur. Ils doivent porter les feux et marques prévus par les règlements internationaux.

ARTICLE 17 – PROPRIETE DU MATERIEL

Les pilotes de la station de MAYOTTE sont propriétaires à un 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 de Mayotte.

ARTICLES 18 – EXPLOITATION ET GESTION DU MATERIEL

Afin d'assurer le fonctionnement du service du pilotage, les pilotes de Mayotte :

- mettent l'ensemble du matériel de la station à la disposition du syndicat professionnel des pilotes de Mayotte ;
- confient la gestion et l'exploitation de ce matériel audit syndicat, en vertu d'un mandat permanent, conformément aux articles L. 5341-10 du code des transports et sous contrôle de l'autorité de tutelle de Mayotte.

ARTICLE 19 – CAISSE DE PENSIONS ET DE SECOURS

En application des articles L5341-8, L5341-10 et D5341-63 du code des transports, il est institué une caisse des retraites et de secours de la station de Mayotte. Cette caisse assure aux pilotes et à leurs veuves et orphelins, le versement de pensions et secours dont le taux et les modalités sont prévus par l'arrêté préfectoral du 1^{er} mars 2001 portant règlement de la caisse de pensions et de secours de la station de pilotage de Mayotte.

ARTICLE 20 – ORGANISATION FINANCIERE

Le règlement intérieur financier et le règlement de la caisse des pensions et secours encadrent l'organisation financière de la station.

ARTICLE 21

L'arrêté préfectoral n°102/04/AM du 10 février 2004 portant règlement local de la station de pilotage de Mayotte, est abrogé.

ARTICLE 22

Le chef de l'unité territoriale de Mayotte de la direction de la mer Sud océan Indien est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Mayotte.

Fait à Mamoudzou, le 21 avril 2015



Destinataires :

Recueil des actes administratifs – Mayotte ;
Ministère l'écologie, du développement durable et de l'énergie : DGITM (direction des services de transport, sous-direction des ports et du transport fluvial, bureau de l'organisation et de la réglementation portuaire) ;
Station de pilotage de Mayotte ;
Membre titulaires et suppléants de l'assemblée commerciale de la station de pilotage de Mayotte ;
Préfecture de Mayotte (secrétariat général) ;
Conseil général ;
Capitainerie ;
DMSOI

ANNEXE I : TARIF DE PILOTAGE

Article 1 : définition du volume d'un navire.

Par volume du navire, il faut entendre le produit de sa longueur hors-tout par sa largeur hors-tout par son tirant d'eau maximal tropical, tels que définis sur les documents officiels internationaux. Si le tirant d'eau maximal tropical est inférieur à la valeur $0.14 \sqrt{LB}$, cette dernière se substitue au tirant maximal tropical dans le calcul du volume du navire.

Article 2 : formation d'un pilote stagiaire.

Lorsqu'un pilote stagiaire est nommé par un arrêté préfectoral, le montant des factures de pilotage est revalorisé de 10% et ce jusqu'au recouvrement total des frais occasionnés par ce recrutement. Les modalités d'application de cette majoration sont précisées dans le règlement intérieur financier de la station. Afin de permettre que son produit soit suivi au jour le jour, un compte spécial est ouvert dans la comptabilité des pilotes afin d'enregistrer la recette correspondante.

Article 3 : paiement du pilote.

Les courtiers, les consignataires, les agents des navires et à défaut les capitaines sont personnellement responsables du paiement des droits pour toute opération de pilotage. Ces droits sont payables au plus tard huit jours après l'exécution du service de pilotage. Ils répondent également des indemnités supplémentaires dues au pilote à la condition d'en avoir été prévenu dans le délai de soixante douze heures après la sortie du navire.

Les courtiers, les consignataires, les agents des navires et à défaut les capitaines ne sont tenus, au règlement des droits de pilotage et aux frais, que sur présentation d'un document dûment signé, par le capitaine du navire piloté constatant le service effectivement rendu.

Tout navire, même non soumis à l'obligation du pilotage, requérant les services du pilote est tenu d'acquitter les droits, indemnités et pénalités afférents à sa catégorie. Tout navire soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote même s'il n'utilise pas ses services, dès lors que celui-ci justifie qu'il était en mesure de le servir.

Article 4 : pilotage les dimanches et jours fériés.

Les dimanches et les jours fériés, toutes les prestations de pilotage mentionnées à la grille tarifaire de l'article 6 de l'annexe I, sont majorées de 50%.

Article 5 : pilotage des bâtiments de guerre français.

Les bâtiments de guerre sous pavillon français bénéficient d'une réduction de 50% des tarifs dont le détail est fixé aux grilles tarifaires ci-dessous.

Les bâtiments de guerre sous pavillon français sont exonérés des frais de pilotage pour les manœuvres portuaires.

Article 6 : grilles tarifaires

A) Tarif des manœuvres et des chenalages :

CATEGORIE	LONGUEUR	TARIF SIMPLE par mètre cube	TARIF MANŒUVRE	
			JOUR	NUIT
1	Navires de 60 m ou moins	0,1523	135,52	203,28
2	De 60,01 m à 90,00 m	0,0769	166,45	249,68
3	De 90,01 m à 115,00 m	0,0642	204,68	307,03
4	De 115,01 m à 130,00 m	0,0334	241,38	362,07
5	De 130,01 m à 160,00 m	0,0244	279,58	419,37
6	De plus de 160,01 m	0,0266	309,01	463,52
7	Navires à passagers (plus de 12) et/ou transportant des matières dangereuses			
	Navires de 60 m ou moins	0,152	484,24 €	726,38 €
	De 60,01 m à 90,00 m	0,077		
	De 90,01 m à 115,00 m	0,064		
	De 115,01 m à 130,00 m	0,033		
De plus de 130,01 m	0,032			
TRAJET TARIF MINIMUM			JOUR	NUIT
Passe M'ZAMBORO à rade de DZAOUDZI ou inversement			543,47 €	646,32 €
Passe M'ZAMBORO à rade de LONGONI ou inversement			456,84 €	596,52 €
Passe de BANDELE à rade de DZAOUDZI ou inversement			329,87 €	484,38 €
Passe de BANDELE à rade de LONGONI ou inversement			615,75 €	894,04 €
Rade de LONGONI à rade de DZAOUDZI ou inversement			456,84 €	596,52 €

B) Attentes et coefficients de trajets :

⇒ Navire en escale commerciale :

INDEMNITES D'ATTENTE tarif horaire	JOUR	NUIT
Attente de 1 heure à 3 heures	120,67 €	181,04 €
Attente de 3 heures à 6 heures	181,04 €	241,38 €
COEFFICIENT DE TRAJET	JOUR	NUIT
DE M'ZAMBORO A LONGONI	1,35	2,1
DE M'ZAMBORO A DZAOUDZI	1,5	2,25
DE LONGONI A DZAOUDZI	1,35	2,1
DE LONGONI A BANDELE	1,6	2,4
DE DZAOUDZI A BANDELE	1,35	2,1

⇒ Navire à ordre ou relâche forcée :

TRAJET	DE JOUR	DE NUIT
Passe de M'ZAMBORO à DZAOUDZI ou inversement	1,25	2,00
Passe de BANDELE à DZAOUDZI ou inversement	1,00	1,50
Passe de M'ZAMBORO à LONGONI ou inversement	1,20	1,80
Passe de BANDELE à LONGONI ou inversement	1,25	2,00
PORT de LONGONI à DZAOUDZI ou inversement	1,20	1,80

⇒ Navire en transit du nord au sud sans escale :

TRAJET	DE JOUR	DE NUIT
Passe de M'ZAMBORO à BANDELE ou inversement	2,00	3,00

⇒ Manœuvre du navire :

DE JOUR	DE NUIT
1 TARIF MANOEUVRE	1,5 TARIF MANOEUVRE

⇒ Minimum de perception :

Il est prévu un tarif minimum pour le pilotage proprement dit :

TRAJET TARIF MINIMUM	JOUR	NUIT
Passe M'ZAMBORO à rade de DZAOUDZI ou inversement	543,47 €	646,32 €
Passe M'ZAMBORO à rade de LONGONI ou inversement	456,84 €	596,52 €
Passe de BANDELE à rade de DZAOUDZI ou inversement	329,87 €	484,38 €
Passe de BANDELE à rade de LONGONI ou inversement	615,75 €	894,04 €
Rade de LONGONI à rade de DZAOUDZI ou inversement	456,84 €	596,52 €

INDEMNITES D'ATTENTE tarif horaire	JOUR	NUIT
Attente de 1 heure à 3 heures	120,67 €	181,04 €
Attente de 3 heures à 6 heures	181,04 €	241,38 €

ANNEXE II : PROGRAMME DES CONNAISSANCES SPECIALES EXIGÉES POUR LES CANDIDATS AUX CONCOURS DE PILOTAGE DE MAYOTTE

- Atterrissage de la côte de Mayotte ;
- Généralités, sondes, fonds, nature des fonds, balisage et données météorologiques ;
- Caractéristiques des courants et des marées ;
- Chenaux d'accès : connaissance des différentes passes pour accéder au port de Longoni, à la zone des Badamiers, aux mouillages de Dzaoudzi ;
- Atterrissage et instructions pour entrer dans le bassin de Longoni ;
- Atterrissage et instructions pour entrer dans le bassin de Dzaoudzi ;
- Description des quais, de l'apportement pétrogazier, des canalisations sous-marines servant au transport des hydrocarbures, des mouillages de Dzaoudzi, des coffres ;
- Tour de l'île.