

Direction de la Mer du Sud
Océan Indien Réunion
et Iles Éparses

Unité Territoriale

**ARRETE N° 2020-DMSOI-UTM-937 du 23 novembre 2020
portant règlement local de la station de pilotage de Mayotte**

**Le Préfet de Mayotte
Délégué du Gouvernement
Chevalier de l'ordre national du mérite**

- VU le code des transports ;
- VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;
- VU le décret n°2005-1514 du 06 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'État en mer ;
- VU le décret n° 2010-1582 du 17 décembre 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'État dans les départements et les régions d'outre-mer, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon ;
- VU le décret n° 2013-1177 du 17 décembre 2013 définissant les lignes de base droite à partir desquelles est mesurée à la largeur de la mer territoriale française adjacente au Département de Mayotte ;
- VU le décret du 10 juillet 2019 portant nomination M. Jean-François COLOMBET, préfet de Mayotte, délégué du Gouvernement ;
- VU l'arrêté ministériel n°16DG10149500005 du 14 juin 2016 portant affectation de M. Michel GORON en qualité de chef de l'unité territoriale de Mayotte de la direction de la mer Sud océan Indien ;
- VU l'arrêté ministériel 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 ministériel du 26 septembre 1990 modifié, portant organisation et programme des concours de pilotage ;
- VU l'arrêté ministériel du 23 janvier 2018 relatif aux conditions d'aptitude médicale aux fonctions de pilote, de capitaine pilote et de pilote hauturier et de patron pilote ;
- VU l'arrêté ministériel du 05 juin 2000 modifié, relatif à l'organisation et au fonctionnement des assemblés commerciales ;
- VU l'arrêté préfectoral 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 application de la résolution A,851(20) de l'OMI du 27 novembre 1997 concernant le système des comptes rendus des navires en vue de prévenir les pollutions ;

- VU l'arrêté préfectoral n° 213 du 5 novembre 2009 du préfet de Mayotte portant création délimitation du port de Mayotte ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2010-988 du 29 octobre 2010 portant réglementation de la circulation, du stationnement et du mouillage des navires dans les eaux intérieures et territoriales bordant Mayotte ;
- VU l'arrêté préfectoral n°09/UTM/2014 du 1^{er} août 2014 portant délimitation de la zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR) du port de Mayotte ;
- VU l'arrêté préfectoral n° 2679 du 29 juillet 2019 du préfet de la Réunion, déléguée du gouvernement pour l'action de l'état en mer, portant délégation de pouvoir à M. Jean-François COLOMBET, préfet de Mayotte, délégué du Gouvernement, en matière d'action de l'Etat en mer ;
- VU la demande formulée par la station de pilotage de Mayotte ;
- VU l'avis de l'assemblée commerciale de la station de pilotage de Mayotte en date du 16 septembre 2019 ;
- 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 ;

A R R E T E

ARTICLE 1- ZONE DE PILOTAGE

Le lagon dans son ensemble constitue la zone de pilotage. Cette zone de pilotage comprend les eaux intérieures de Mayotte, l'entrée des passes de M'Zamboro et de Bandrélé (principales passes utilisées), jusqu'au lieu d'embarquement du pilote.

Les passes précitées sont délimitées par les marques d'entrée latérales de M'Zamboro et de Bandrélé.

ARTICLE 2- OBLIGATION DE PILOTAGE

A l'intérieur de la zone de pilotage, le pilotage est obligatoire pour tous les navires conformément aux dispositions de l'article R 5341-1 du code des transports, français et étrangers, à l'exception de ceux visés à l'article R 5341-2.

Ne sont pas soumis à l'obligation de pilotage :

- Les navires dont la longueur hors-tout est inférieure ou égale à 30 mètres.
- les navires assurant un service de transbordement régulier entre petite et grande terre.
- Les navires d'une longueur hors-tout inférieur à 65 mètres, à l'exclusion des navires citernes affectés au transport de produits pétroliers, chimiques ou de gaz dont la liste figure à la convention MARPOL. Le capitaine doit parler couramment le français et doit avoir effectué, en qualité de capitaine de ce même navire, un minimum de six touchés au cours des douze mois précédents ou douze touchés cours des vingt-quatre mois précédents.

ARTICLE 3 – ZONE D'EMBARQUEMENT

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

ARTICLE 4 – DEBARQUEMENT DU PILOTE HORS DE MAYOTTE

Si le pilote est débarqué hors de Mayotte, le capitaine pourvoira à tous les frais de séjours et à son rapatriement.

Le pilote aura droit aux indemnités prévues à l'article D 5341-42 du code des transports.

ARTICLE 5 - 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 de pilotage est obligatoire.

En outre, il est tenu de faire connaître son heure probable d'arrivée vingt-quatre 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 indiqués ci-avant l'heure probable d'arrivée du navire, est tenu au paiement du tarif de pilotage, prévu en annexe I, et majoré de dix pour cent.

ARTICLE 6- 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 à la station de pilotage, soit directement par le capitaine du navire, soit par l'intermédiaire de l'agent consignataire.

ARTICLE 7 – ASSISTANCE RADAR :

Lorsque les conditions nautiques et météorologiques et/ou la situation du trafic ne permettent pas l'embarquement ou le débarquement du pilote à la mer, le navire peut bénéficier d'une assistance radar, en vue de l'embarquement du pilote ou après le débarquement de ce dernier, après accord de l'autorité portuaire.

Les droits de pilotage des navires bénéficiant de l'assistance radar sont identiques à ceux des navires pilotés.

ARTICLE 8 – TARIFS DE PILOTAGE

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

L'annexe I du présent arrêté constitue l'annexe tarifaire. Elle fixe les tarifs de pilotage et les indemnités applicables.

ARTICLE 9- EFFECTIF DE LA STATION

L'effectif de la station de Mayotte est de trois pilotes maximums.

L'organisation du service du pilotage est définie par l'Arrêté portant règlement intérieur de service de la station de pilotage de Mayotte tel que prévu à l'Article R.5341-55 du Code des Transports.

ARTICLE 10 – CONDITIONS DE RECRUTEMENT ET D'AFFECTION DES PILOTES :

1. Les candidats aux fonctions de pilote de la station de Mayotte doivent réunir les conditions générales prévues à l'article R 5341-24 du code des transports.

2. La limite d'âge des candidats aux fonctions de pilotes maritimes est fixée à 40 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 45 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 être titulaires du brevet de capitaine de 1^{ère} classe de la navigation maritime(C1NM) ou de capitaine illimité.

4. Les pilotes nouvellement admis sont soumis à une formation.

Le certificat de fin de formation de pilotage, délivré par le Chef du pilotage de la station de pilotage de Mayotte après avis des pilotes actifs de la station est obtenu aux conditions suivantes :

- Avoir suivi une formation d'une durée de six mois à compter de la date de nomination du pilote nouvellement reçu.
- Avoir assisté à des opérations de pilotage d'entrées et sorties des principales routes à l'intérieur du lagon, et d'entrée et de sortie des principales passes du lagon de Mayotte.

ARTICLE 11 – SIEGE DE LA STATION

Le siège de la station de pilotage de Mayotte est établi à l'adresse suivante :

Syndicat professionnel des pilotes maritimes de Mayotte
61, boulevard de Bilgroix
56640 ARZON.

ARTICLE 12 – 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 du pilotage.

Le chef du pilotage de la station de Mayotte est le président du syndicat professionnel des pilotes de Mayotte.

Le chef du pilotage assure la direction du service du pilotage conformément à l'article D 5341-60 du code des transports.

ARTICLE 13 – 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 à l'exécution du service du pilotage de la station comprend au moins :

- deux vedettes de pilotage,
- trois véhicules de service,
- des locaux d'attente,
- des ateliers et bureaux avec équipements nécessaires au fonctionnement du service.

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

ARTICLE 14 – PROPRIETE DU MATERIEL

Les pilotes de Mayotte sont propriétaires, à titre collectif et à parts égales, du matériel nécessaire à l'exécution du service au sein de la collectivité des pilotes de Mayotte

ARTICLE 15 – EXPLOITATION ET GESTION DU MATERIEL

Afin d'assurer le fonctionnement du service du pilotage, le syndicat professionnel des pilotes de Mayotte gère d'ordre et pour compte de la collectivité des pilotes de Mayotte, l'ensemble du matériel de la station de pilotage.

ARTICLE 16– CAISSE DES PENSIONS ET SECOURS :

En application des articles L 5341-8, L 5341-10 et D 5341-63 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 Mayotte.

ARTICLE 17 – ORGANISATION FINANCIERE

Le règlement intérieur financier et le règlement de caisse des pensions et secours encadrent l'organisation financière de la station conformément à l'article L 5341-10 du code des Transports.

ARTICLE 18

L'arrêté préfectoral n° 164/UTM-DMSOI/2019 en date du 10 avril 2019 portant règlement local de la station de Mayotte, est abrogé.

ARTICLE 19

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.

Le préfet,
délégué du Gouvernement



ANNEXE I: TARIFS DE PILOTAGE

ARTICLE 1 -Définitions :

L'opération de pilotage commence à partir du moment où le pilote se présente ou monte à bord dans la limite de la station et se termine lorsque le navire est arrivé à destination, au mouillage, à quai ou à la limite de la station.

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 y a, à son bord un malade ou un blessé à débarquer.

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 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 : définition du volume d'un navire :

Par volume du navire, il faut entendre le produit de sa longueur hors-tout par la largeur hors-tout son tirant d'eau maximal Eté, tels que définis sur les documents officiels internationaux. Si le tirant d'eau maximal Eté est inférieur à la valeur 0,14 G-LB, cette dernière se substitue au tirant maximal Eté dans le calcul du volume du navire.

ARTICLE 3 : formation d'un pilote recruté :

Lorsqu'un nouveau pilote est nommé par un arrêté préfectoral, le montant des factures de pilotage est revalorisé de 10% pendant toute la durée de sa formation sans excéder six mois. Les modalités d'application de cette majoration sont précisées dans le règlement intérieur financier de la station.

ARTICLE 4 : Facturation :

Les courtiers, les consignataires, les agents des navires 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 prévu 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, quand celui-ci justifie qu'il a fait la manœuvre pour se rendre au-devant du navire.

ARTICLE 5 : pilotage les dimanches et jours fériés :

Les dimanches et les jours fériés, toutes les prestations de pilotage mentionnées à l'article 6 de la présente annexe sont majorés de 50%.

ARTICLE 6 : grilles tarifaires :

1. Tarifs des manœuvres et des chenalages :

Du 1er juin 2019 au 30 novembre 2020 : + 10%. A partir du 1er décembre 2020 : + 5%.

CATEGORIE	LONGUEUR	TARIF SIMPLE par mètre cube	TARIF MANŒUVRE	
			JOUR	NUIT
1	Navires de 60 m ou moins	0,1794	156,53 €	234,79 €
2	De 60,01 m à 90,00 m	0,0906	192,25 €	288,37 €
3	De 90,01 m à 115,00 m	0,0756	236,41 €	354,61 €
4	De 115,01 m à 130,00 m	0,0393	278,79 €	418,19 €
5	De 130,01 m à 160,00 m	0,0287	322,91 €	484,37 €
6	De plus de 160,01 m	0,0313	356,91 €	535,36 €
7	Navires à passagers (plus de 12) et/ou transportant des matières dangereuses			
	Navires de 60 m ou moins	0,179	559,30 €	838,97 €
	De 60,01 m à 90,00 m	0,091		
	De 90,01 m à 115,00 m	0,075		
	De 115,01 m à 130,00 m	0,039		
	De plus de 130,01 m	0,038		

B) Attentes et coefficients de trajets :

Navire en escale commerciale :

INDEMNITES D'ATTENTE tarif horaire	JOUR	NUIT
Attente de 1 heure à 3 heures	139,37 €	209,06 €
Attente de 3 heures à 6 heures	209,10 €	313,65 €

COEFFICIENT DE TRAJET	JOUR	NUIT
DE M'ZAMBORO A LONGONI	1,35	2,1
DE M'ZAMBORO A DZAOUZDI	1,5	2,25
DE LONGONI A DZAOUZDI	1,35	2,10
DE LONGONI A BANDELE	1,60	2,40

DE DZAOUDZI A BANDELE	1,35	2,10
DE M'ZAMBORO A BANDRELE	2,00	3,00

Navire à ordre ou relâche forcée :

COEFFICIENT DE TRAJET RELACHE FORCEE	JOUR	NUIT
DE M'ZAMBORO A DZAOUDZI ou inversement	1,38	2,06
DE DZAOUDZI A BANDELE ou inversement	1,10	1,65
DE M'ZAMBORO A LONGONI ou inversement	1,32	1,98
DE LONGONI A BANDELE ou inversement	1,38	2,06
DE LONGONI A DZAOUDZI ou inversement	1,32	1,98

Navire en transit du nord au sud sans escale

TRAJET	DE JOUR	DE NUIT
PASSE DE M'ZAMBORO ou inversement	2,200	4,95

Manoeuvre 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	627,71 €	941,56 €
Passe M'ZAMBORO à rade de LONGONI ou inversement	527,65 €	794,48 €
Passe de BANDELE à rade de DZAOUDZI ou inversement	381,00 €	571,50 €
Passe de BANDELE à rade de LONGONI ou inversement	711,19 €	1 066,79 €
Rade de LONGONI à rade de DZAOUDZI ou inversement	527,65 €	791,48 €

ARTICLE 7 : Cas particuliers :

Il est appliqué sur la facture les majorations suivantes dans les cas particuliers ci-dessous :

- Manœuvre dite « pénible » : + 30%.
- Navire servi sans pression : + 100 %.
- Navire servi sous voile : + 50%.
- Service reporté de plus d'une heure : + 50%.

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 de 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 DZAOUZDI ;
- 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'appontement pétrogazier, des canalisations sous- marines servant au transport des hydrocarbures, des mouillages de Dzaoudzi, des coffres ;
- Tour de l'île.