

## **ANNEXE I**

### ***Normes sensorielles exigibles à l'admission au concours de pilotage et pendant les trois premières années de fonction***

Acuité visuelle :

- 10/10 de chaque œil sans correction. Le strabisme et la diplopie sont éliminatoires ;
- Standard de perception des couleurs : aucune erreur à la lecture des tables d'Ishihara.

Acuité auditive :

- Perception de la voie chuchotée à 1 m, de chaque oreille ;
- Perception de la voie haute à 10 m, de chaque oreille.

#### **Normes sensorielles exigibles après 3 ans de fonction**

Acuité visuelle :

- 8/10 pour un œil, 7/10 pour l'autre ; ou bien 9/10 pour un, 6/10 pour l'autre ;
- Correction admise sous réserve d'un minimum d'acuité visuelle sans correction de 5/10 pour un œil, 3/10 pour l'autre, ou 4/10 pour chaque œil ;
- Le strabisme et la diplopie sont éliminatoires ; - Standard de perception des couleurs : erreurs à la lecture des tables d'Ishihara tolérées, aucune erreur à la lecture des feux colorés, lors de l'examen à la lanterne.

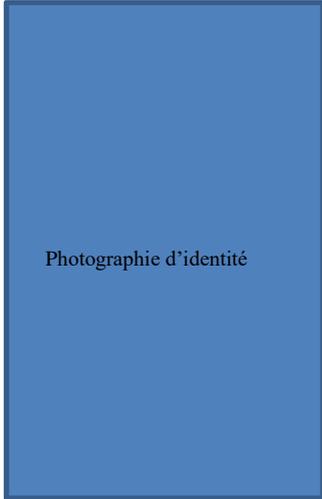
Acuité auditive :

- Perception de la voie chuchotée à 0,50 m pour chaque oreille ;
- Perception de la voie haute à 5 m pour chaque oreille.

## ANNEXE II CARTE D'IDENTITE DE PILOTE MARITIME

Remplacée par l'arrêté n° 2016-2033/GNC du 20 septembre 2016 – Art. 5

Recto :

<b>REPUBLIQUE FRANCAISE</b> Piloteage Maritime de la Nouvelle-Calédonie	
<p>Carte délivrée par les autorités maritimes de la Nouvelle-Calédonie pour se faire reconnaître en qualité de pilote maritime.</p> <p>Card issued by the New Caledonia maritime authorities to certify that the bearer is licensed maritime pilot.</p> <p style="text-align: right;">Delivrée le : Issued</p> <p style="text-align: right;">Cachet et signature de l'autorité Stamp and authority's signature</p> <p>Signature du titulaire Holder's signature</p>	 <p>Photographie d'identité</p>

Verso :

<b>Direction des affaires maritimes de la Nouvelle-Calédonie</b>		 <p>GOUVERNEMENT DE LA <b>NOUVELLE CALÉDONIE</b></p>
Carte N° : Carte Number		
Station de pilotage Pilot station :		
NOM/Prenom : Name/First Name		
Date/lieu de naissance Date/place of birth		
N°identification maritime : Maritime register number		
N° de brevet de pilote : Pilot License number		
Restrictions de navire : Ship limitation applying		

### **ANNEXE III**

#### ***Rappel des dispositions tarifaires et des dispositions relatives à la commission du pilotage applicables en vertu de l'arrêté n° 3148 du 2 décembre 1988 modifié, relatif au règlement du pilotage maritime en Nouvelle-Calédonie***

##### **“Art. 65. - Fixation des tarifs**

Les droits, indemnités et pénalités divers perçus par le syndicat des pilotes sont fixés par la Nouvelle-Calédonie.

Le syndicat des pilotes peut passer des conventions de tarifs réduits révisables annuellement avec :

1°/ des compagnies qui arment des navires battant pavillon français ou affrètent des navires ayant obtenu une dérogation au monopole du pavillon, pour effectuer un trafic de navigation côtière ou de cabotage territorial ;

2°/ des compagnies armant des navires à passagers ou touristiques.

Ces conventions devront, préalablement à leur entrée en service, être visées par le chef de service des affaires maritimes. Elles ne pourront prévoir des tarifs inférieurs à 50 % de ceux fixés par la Nouvelle-Calédonie. Ces tarifs ne pourront être inférieurs au minimum de perception.

Les navires dont les capitaines sont titulaires d'un certificat d'exemption de pilotage ne paient que 50 % du tarif de leur catégorie. Toutefois, ceux d'entre eux qui feraient appel aux services d'un pilote seraient, à l'occasion de l'intervention considérée, soumis à l'application du tarif normal. Le tarif réduit pourra éventuellement être inférieur au minimum de perception.

##### **Art. 66. - Assiette des droits de pilotage**

L'assiette des droits de pilotage est un volume du navire exprimé en mètres cubes.

Par volume du navire ci-dessus, il faut entendre : le produit de sa longueur hors tout (L), de sa largeur hors tout (l) et du tirant d'eau maximal tropical, tel que défini par les documents internationaux officiels.

Si le tirant d'eau maximal tropical défini par les documents internationaux officiels est inférieur à la valeur  $0,15\sqrt{L} \times l$ , cette dernière se substitue au tirant d'eau maximal tropical dans le calcul du volume du navire.

##### **Art. 67. - Paiement du pilotage**

Les courtiers, les consignataires, les agents des navires et, à défaut, les capitaines sont personnellement responsables du paiement des droits pour toutes opérations de pilotage. Ils répondent également des indemnités supplémentaires dues au pilote à la condition d'en avoir été prévenus dans le délai de soixante douze heures après la sortie du navire.

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

Tout navire, même non soumis à l'obligation de pilotage, requérant les services d'un 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.

Les tarifs de pilotage ainsi que les indemnités et pénalités fixés dans le présent règlement s'appliquent lorsque leur paiement intervient dans le délai d'un mois qui suit la facturation.

Tout paiement effectué au-delà de ce délai donne lieu à majoration du prix du pilotage dans les conditions suivantes :

- 5 % pour un paiement effectué dans le mois suivant l'expiration du délai ;
- 2 % supplémentaires pour chacun des mois suivants.

#### **Art. 68. – Litige**

Toutes contestations entre le syndicat professionnel des pilotes et le capitaine, les courtiers, les agents et les consignataires de navire au sujet des sommes dues en vertu des tarifs ou des dommages et intérêts prévus par le règlement sont de la compétence du tribunal de commerce de Nouméa, ainsi que l'indemnité spéciale d'assistance qui pourra être réclamée par le syndicat professionnel des pilotes.

#### **Art. 69. – Procédures**

La modification du présent règlement peut être sollicitée soit par le président du syndicat des pilotes dûment mandaté à cet effet par une assemblée générale extraordinaire du syndicat, soit par le chef du service des affaires maritimes qui doit consulter pour avis le président du syndicat des pilotes.

Le syndicat professionnel des pilotes peut solliciter la révision des tarifs fixés en annexe, sous réserve de joindre à sa demande toutes justifications.

#### **Art. 70. - Consultation de la commission du pilotage**

Une commission dite du pilotage peut être consultée sur les demandes importantes, en particulier pour des modifications des tarifs, et pour toutes modifications des articles 2 et 3 du présent règlement.

#### **Art. 71. - Commission du pilotage :**

La commission du pilotage prévue à l'article 70 présent arrêté est désignée par le haut-commissaire de la République selon la composition suivante :

- 1 - le chef du service des affaires maritimes, président ;

- 2 - le capitaine du port de Nouméa, membre ;
- 3 - le directeur des affaires économiques, membre ;
- 4 - le commandant de la marine et de l'aéronautique en Nouvelle-Calédonie ou son représentant, membre ;
- 5 - un membre du congrès du territoire, membre ;
- 6 - le président du conseil d'administration du port autonome de Nouméa ou son représentant, membre ;
- 7 - un représentant des compagnies maritimes françaises desservant la Nouvelle-Calédonie, membre ;
- 8 - un représentant des consignataires de navires, membre ;
- 9 - un représentant de la chambre de commerce, membre ;
- 10 - le président et un membre du bureau du syndicat des pilotes, membre.”

## ANNEXE IV

Modifiée par l'arrêté n°2016-2033/GNC du 20 septembre 2016 – Art. 6

### Application des tarifs

#### A. Navire entrant, sortant ou naviguant dans une zone de pilotage obligatoire

TRAJET	DE JOUR.	DE NUIT.
Passe à Port ou inversement, distance inférieure à 12 milles,	1 tarif simple + 1 manœuvre.	1,5 tarif simple + 1,5 manœuvre.
Port à Port, distance inférieur à 12 milles	1 tarif simple + 2 manœuvres.	1,5 tarif simple + 3 manœuvres.
Passe à Port, ou inversement, distance supérieure à 12 milles	1,5 tarif simple + 1 manœuvre.	2,25 tarifs simples + 1,5 manœuvre.
Port à Port, distance supérieure à 12 milles	1,5 tarif simple + 2 manœuvres.	2,25 tarifs simples + 3 manœuvres.

#### B. Navires entrant dans une zone de pilotage obligatoire ou en sortant, à ordre ou en relâche forcée

TRAJET	DE JOUR.	DE NUIT.
Passe à Port ou inversement, distance inférieure à 12 milles	0,5 tarif simple + 0,5 manœuvre.	0,75 tarif simple + 0,75 manœuvre
Passe à Port, ou inversement, distance supérieure à 12 milles	0,75 tarif simple + 0,5 manœuvre.	1,12 tarif simple + 0,75 manœuvre

#### C. Navires traversant une zone de pilotage obligatoire sans escale

TRAJET	DE JOUR.	DE NUIT.
Pointe d'attente à passe ou inversement	2 tarifs simples	3 tarifs simples

**NB :** le tarif de manœuvre ne s'applique pas pour une prise de mouillage.

#### D. Cas particuliers

##### 1 - Navires remorqués ou convoyés

Le navire est dit convoyé si le mauvais temps ou les circonstances prévues à l'article 41 ( maladie, patente brute, etc.) ne permettent pas au pilote de monter à bord d'un bâtiment et si de la pilotine il a piloté le navire.

Les droits de pilotage et indemnités sont perçus pour les navires remorquant ou remorqués ou en pilotage convoyé au tarif normal de leur catégorie.

##### 2 - Pilotage de deux navires par un seul pilote

Lorsque le pilotage de deux navires est effectué par un seul pilote, le navire sur lequel se trouve le pilote paie le tarif normal de sa catégorie, et le navire assisté ne paie que 50 % du tarif normal de sa catégorie.

##### 3 - Bâtiments de guerre français

Lorsqu'ils utilisent le service du pilote, les bâtiments de guerre français bénéficient d'une réduction de 50% sur le tarif normal de leur catégorie avec application des minimums de perception prévus à l'arrêté fixant les tarifs du pilotage.

*4 - Navires autorisés à être arraisonnés en dehors de Nouméa*

L'indemnité de prise en charge pour un navire se rendant directement dans un port de la côte, sans passer par Nouméa, est fixée à 1,55 tarif simple pour un port de la côte ouest et à 1,75 tarif simple pour un port de la côte Est.

*5 – Débarquement du pilote à l'île des Pins.*

L'indemnité pour un navire qui débarque le pilote à l'île des Pins pour sortir des eaux territoriales, est fixée à 3 tarifs simples.

**ANNEXE V**  
**PROGRAMME DE L'EXAMEN POUR L'OBTENTION DU CERTIFICAT**  
**D'EXEMPTION AU PILOTAGE**

Le candidat à l'examen pour l'obtention du certificat d'exemption au pilotage sera interrogé oralement sur les points suivants, conformément à la résolution A 960 de l'OMI :

1. limites de la zone de pilotage obligatoire en Nouvelle-Calédonie ;
2. Règlement international pour prévenir les abordages en mer ;
3. Règlement du pilotage en Nouvelle-Calédonie ;
4. réglementation internationale pour la prévention de la pollution en mer - convention MARPOL 73/78 ;
5. réglementation de la navigation des navires citernes dans les eaux territoriales et intérieures de la Nouvelle-Calédonie - arrêté n° 1042 du 13 septembre 2001 ;
6. règlement du port de Nouméa ;
7. système de balisage en Nouvelle-Calédonie ;
8. régime des marées en Nouvelle-Calédonie - courants ;
9. météorologie tropicale, en particulier en Nouvelle-Calédonie :
  - adaptation aux ports et rades de Nouvelle-Calédonie ;
  - régime des vents et courants en Nouvelle-Calédonie ;
10. routes recommandées dans la zone à laquelle s'appliquera le certificat d'exemption au pilotage et en particulier :
  - les caps à suivre et les changements de route ;
  - les distances à parcourir, partielles et totales ;
  - les dispositifs de séparation du trafic et règles locales de priorité ;
  - les points de mouillage ;
  - les caractéristiques des feux et leurs secteurs de visibilité ;
  - les noms, positions et caractéristiques des bouées, balises, alignements et amers remarquables ;
  - les noms et caractéristiques des chenaux, récifs, baies, caps et points remarquables ;
  - les profondeurs d'eau disponible et seuils de profondeur sur et en abord des routes ;
  - les courants généraux et courants de marée ;

11. manœuvre pratique dans les ports de la zone à laquelle s'appliquera le certificat d'exemption au pilotage : prise de mouillage, accostage, départ, avec ou sans remorqueur, suivant la réglementation locale ;
12. pratique de la langue française à un niveau permettant la communication avec l'autorité maritime et les différents services portuaires ;
13. connaissance du vocabulaire anglais maritime standardisé IMO ;
14. prise de connaissance de l'information nautique et météorologique ;
15. équipements de passerelle et aides à la navigation ;
16. utilisation du radar et des équipements électroniques ; leurs potentiel et limites d'utilisation ;
17. prévention de la pollution.