Source : www.juridoc.gouv.nc - droits réservés de reproduction et réutilisation des données

Arrêté n° 10-2006/AM du 15 mai 2006
relatif au règlement du pilotage maritime en Nouvelle-Calédonie

Historique :

Créé par :	*Arrêté n° 10-2006/AM du 15 mai 2006 relatif au règlement du pilotage maritime en Nouvelle-Calédonie.*	*JONC du 23 mai 2006 Page 3340*
Modifié par :	*Arrêté n° 2014-423/GNC du 25 février 2014 modifiant l'arrêté n° 10-2006/AM du 15 mai 2006 […].*	*JONC du 6 mars 2014 Page 2269*
Modifié par :	*Arrêté n° 2014-2297/GNC du 2 septembre 2014 modifiant l'arrêté modifié n° 10-2006/AM du 15 mai 2006 […].*	*JONC du 11 septembre 2014 Page 7972*
Modifié par :	*Arrêté n° 2016-2033/GNC du 20 septembre 2016 modifiant l'arrêté modifié n° 10-2006/AM du 15 mai 2006 […].*	*JONC du 29 septembre 2016 Page 10365*
Modifié par :	*Arrêté n° 2025-1418/GNC-Pr du 19 mars 2025 modifiant l'arrêté n° 10-2006/AM du 15 mai 2006 relatif au règlement du pilotage maritime en Nouvelle-Calédonie*	*JONC du 27 mars 2025 Page 3898*

TITRE 1 : OBLIGATIONS ET EXEMPTIONS .....art. 1er à 4
TITRE 2 : DEFINITIONS.....art. 5 à 12
TITRE 3 : ORGANISATION DE LA STATION DE PILOTAGE.....art. 13 à 19
TITRE 4 : STATUT DES PILOTES.....art. 20 à 32
TITRE 5 : REGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL - RESPONSABILITE CIVILE .....art. 33 à 38
TITRE 6 : OBLIGATION DES PILOTES .....art. 39 à 49
TITRE 7 : OBLIGATIONS DES NAVIRES.....art. 50 à 55
TITRE 8 : DISPOSITIONS DIVERSES.....art. 56 à 59

TITRE 1 : OBLIGATIONS ET EXEMPTIONS

Article 1er: Définition du pilotage

Le pilotage consiste en l'assistance donnée au capitaine par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite et la manœuvre des navires à l'intérieur des zones de pilotage obligatoire de Nouvelle-Calédonie.

Article 2 : Zones de pilotage obligatoire

Le pilotage est obligatoire dans les eaux intérieures, telles que définies par le décret n° 2002-827 du 3 mai 2002 définissant les lignes de base droite, sauf navigation sans escale par le Grand Passage et entre les Iles Loyauté. Il concerne cinq zones distinctes :

1. Zone Sud : de la passe de la Havannah à la passe de Saint Vincent

2. Zone Ouest : de la passe de Saint Vincent à la passe de Poum

3. Zone Nord : de la passe de Poum à la passe de Hienghène

4. Zone Est : de la passe de Hienghène à la passe de la Havannah

5. Zone îles : les Iles Loyauté, l'Ile des Pins et les îles extérieures aux lignes de base droites de la Grande Terre.

Article 3 : Navires soumis à l'obligation de pilotage

Le pilotage est obligatoire pour tous les navires français et étrangers, sauf pour les cas prévus à l'article 4.

Ne peuvent être exemptés de l'obligation de pilotage ou de celle de prendre un pilote, les navires ou barges citernes, quelle que soit leur longueur et leur nationalité, transportant des hydrocarbures dont la liste figure à l'appendice I, annexe I, de la convention Marpol 73/78, et pour tous les navires transportant des substances dangereuses telles que définies par le décret n° 79-703 du 7 août 1979.

Toutefois, en fonction de la configuration et de la nature du trafic de certains ports, et après avis favorable de la commission locale, un certificat d'exemption au pilotage peut être délivré par le chef du service des affaires maritimes au capitaine d'un navire de soutage ou d'avitaillement de moins de 80 mètres, dans les conditions du paragraphe 3 de l'article 4 du présent arrêté.

Article 4 : Exemptions

Modifié par l'arrêté n°2016-2033/GNC du 20 septembre 2016 – Art. 2
Modifié par l'arrêté n° 2025-1418/GNC-Pr du 19 mars 2025 –Art. 1er

1 - Sont exemptés de l'obligation de pilotage :

- les navires français d'une longueur inférieure à 60 mètres ;

- les navires français d'une longueur hors tout comprise entre 60 et 80 mètres, immatriculés en Nouvelle-Calédonie ;

- les navires affectés à l'amélioration et l'entretien des plans d'eau, ou au dragage des chenaux d'accès et ports de Nouvelle-Calédonie, pendant la durée de leurs opérations uniquement ;

- les navires de plaisance et de grande plaisance étrangers d'une longueur hors tout inférieure à 60 mètres ;

- les navires de guerre français ;

- les navires de guerre étrangers, lorsqu'ils effectuent des exercices conjointement avec la marine nationale et qu'ils naviguent de conserve avec un ou plusieurs navires de guerre français, le pilotage restant obligatoire à l'arrivée et au départ de ces navires dans les eaux intérieures de la Nouvelle-Calédonie.

2 - Sont exemptés de l'obligation de prendre le pilote, sous réserve de réunir les deux conditions définies au paragraphe 3 du présent article et selon les conditions tarifaires fixées à l'article 57 du présent arrêté :

- les navires français d'une longueur hors tout supérieure à 60 mètres, affectés exclusivement, sans interruption de plus d'un mois, carénage excepté, à un trafic de navigation côtière ou de cabotage territorial depuis une période minimale de quatre mois ;

- les navires étrangers d'une longueur inférieure à 60 mètres, exerçant une activité dans la zone économique de la Nouvelle-Calédonie.

Sont également exemptés de l'obligation de prendre un pilote, les navires de grande plaisance d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 60 mètres et inférieure à 80 mètres, dans les conditions définies au paragraphe 7 du présent article et selon les conditions tarifaires fixées à l'article 56 du présent arrêté.

Toutefois, le pilotage de ces navires de grande plaisance demeure obligatoire, aux points d'embarquement tels que définis à l'article 19 du présent arrêté, lorsque le navire est en provenance d'un port étranger. Durant le trajet, le pilote en charge du service délivre au capitaine des informations portant notamment sur :

– Les routes des grands navires ;

– Les positions des mouillages obligatoires ;

– La réglementation relative à la circulation maritime ;

– Les spécificités maritimes et météorologiques locales.

3 - Conditions que doit remplir le navire pour être exempté de l'obligation de prendre le pilote :

- être conduit personnellement par le capitaine titulaire d'un certificat d'exemption de pilotage ou par le second capitaine lui-même titulaire de ce certificat, la présence du capitaine à la passerelle restant obligatoire à l'entrée comme à la sortie des ports, passes et chenaux étroits ;

- être soumis aux limites usuelles fixées par le syndicat des pilotes maritimes de Nouvelle-Calédonie et liées aux voies d'accès, ports et rades des zones de navigation pour lesquelles est délivré le certificat d'exemption.

4 - Certificat d'exemption de pilotage

Le certificat d'exemption de pilotage peut être délivré au capitaine ou au second capitaine :

- pour un navire donné, en tenant compte de ses caractéristiques, de son équipement et de ses qualités manœuvrières ;

- pour les voies d'accès, ports et rades d'une ou plusieurs zones de navigation données, selon les routes recommandées par le syndicat professionnel des pilotes maritimes de Nouvelle-Calédonie.

Le certificat d'exemption de pilotage est délivré au capitaine ou au second capitaine réunissant les conditions ci-dessous et ayant satisfait, devant la commission locale, à un examen dont le programme figure en annexe V du présent arrêté.

Les candidats doivent réunir les conditions suivantes :

- être titulaires du brevet requis pour commander le navire auquel s'appliquera l'exemption à l'obligation de pilotage ;

- être aptes physiquement suivant les conditions prévues à l'article 29 du présent arrêté (capitaine pilote) ;

- avoir pratiqué en qualité de capitaine ou de second capitaine du navire considéré, trois fois au cours des douze derniers mois, à l'entrée et à la sortie, les voies d'accès, ports et rades des zones de navigation pour lesquelles l'exemption est sollicitée ;

- être aptes à communiquer d'une manière satisfaisante avec les officiers de port ou tout autre autorité avec laquelle ils seraient en rapport au cours de la navigation ou des opérations considérées.

Le certificat d'exemption de pilotage est délivré pour deux ans par le chef du service des affaires maritimes, après avis de la commission locale. Il peut être renouvelé, dans les mêmes formes, sans examen, dès lors que les conditions requises pour la délivrance demeurent réunies.

5 - Dossier de candidature

Le candidat au certificat d'exemption de pilotage doit adresser au chef du service des affaires maritimes un dossier comprenant :

- une demande sur papier libre portant l'avis favorable de l'armateur ;

- une copie du brevet requis pour exercer les fonctions de capitaine sur le navire pour lequel le certificat d'exemption de pilotage est sollicité ;

- un certificat médical d'aptitude physique délivré par un médecin des gens de mer ou par un médecin agréé par le service des affaires maritimes ;

- un état récapitulatif des voies d'accès, ports et rades pratiqués par le candidat en tant que capitaine ou second capitaine, pour un navire donné et dans les zones de navigation pour lesquelles l'exemption de pilotage est demandée.

Les informations relatives aux limites usuelles et aux routes recommandées par le syndicat des pilotes maritimes de Nouvelle-Calédonie sont déposées au service des affaires maritimes et communiquées aux capitaines de navires lors du dépôt de leur candidature au certificat d'exemption de pilotage.

6 - Commission locale

La commission locale, chargée de procéder à l'examen des candidats au certificat d'exemption du pilotage est composée comme suit :

- le chef du service des affaires maritimes ou son représentant, président ;

- le capitaine du port de Nouméa ;

- le commandant de la marine et de l'aéronautique en Nouvelle-Calédonie ou son représentant ;

- un pilote en service dans la station de Nouvelle-Calédonie, désigné par le chef du service des affaires maritimes sur proposition du président du syndicat des pilotes maritimes.

La commission locale chargée d'examiner les candidats au certificat d'exemption de pilotage doit s'assurer que ceux-ci possèdent les connaissances et les capacités suffisantes pour conduire, sans l'assistance d'un pilote, le navire objet de l'exemption dans les zones de navigation pour lesquelles celle-ci est accordée.

La commission locale est également consultée sur les modifications éventuelles à apporter aux modalités d'exemptions prévues au présent article.

7 – Conditions d'exemption des navires de grande plaisance d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 60 mètres et inférieure à 80 mètres :

– le navire doit être équipé d'un émetteur / récepteur AIS (automatic identification system) permettant un suivi du navire en temps réel ;

– un plan de route prévisionnel ainsi que les différents numéros ou adresses de contact du navire doivent être transmis au centre opérationnel de surveillance et de sauvetage (COSS NC – Nouméa traffic), ainsi qu'à la station de pilotage de Nouméa avec un préavis de 72 heures ;

– le navire assure une veille permanente sur les canaux VHF 16 et 12 du service mobile maritime ;

– les points de mouillage et les changements de route, non-inscrits au plan de route prévisionnel, ainsi que toutes avaries sont immédiatement communiqués au centre opérationnel de surveillance et de sauvetage (COSS NC – Nouméa traffic) et à la station de pilotage. Par ailleurs, le navire transmet également au centre opérationnel de surveillance et de sauvetage (COSS NC – Nouméa traffic) et à la station de pilotage sa position géographique toutes les 8 heures (position en longitude / latitude – système géodésique WGS 84) ;

– les mouvements du navire, dans l'enceinte du port autonome, doivent être effectués en conformité avec le règlement du port, notamment en matière de signalement, de remorquage et de lamanage. Le premier mouvement d'entrée est effectué avec un pilote à bord, en conformité avec l'article 51 du présent arrêté. Les mouvements suivants peuvent être effectués sans pilote.

TITRE 2 : DEFINITIONS

Article 5 : Pilotage proprement dit - Mouvement – Manœuvre

Dans chacune des zones définies à l'article 2 du présent arrêté, l'opération de pilotage se compose :

1 - du pilotage proprement dit qui consiste en la conduite d'un navire :

- de la mer à un port ou inversement,

- d'une passe à un port ou inversement,

- d'un port à un autre port, jusqu'à son point de mouillage ou jusqu'à proximité de son poste d'amarrage ;

2 - du mouvement d'un navire qui consiste en un déplacement à l'intérieur d'un même port ou d'une même rade, à l'exclusion du déhalage le long d'un quai ;

3 - de la manœuvre d'un navire qui consiste en l'accostage ou l'appareillage d'un quai, la prise ou le largage d'un coffre d'amarrage.

Article 6 : Navire à ordre

Un navire est considéré à ordre lorsqu'il mouille ou accoste dans le port de Nouméa uniquement pour les formalités d'arraisonnement (police, douane ...).

Article 7 : Relâche forcée

Un navire est considéré en relâche forcée lorsqu'il est en avarie ou lorsqu'il a à son bord un malade ou un blessé ou lorsque les conditions météorologiques lui imposent de se mettre à l'abri.

Source : www.juridoc.gouv.nc - droits réservés de reproduction et réutilisation des données

Article 8 : Service de nuit

Modifié par l'arrêté n°2016-2033 du 20 septembre 2016 – Art.3

Sont considérés comme pilotage, mouvement ou manœuvre d'un navire de nuit, tout ou partie de pilotage, mouvement ou manœuvre qui débutent, se déroulent ou se terminent entre 18 heures et 5 heures 30, heure locale de la Nouvelle-Calédonie.

Article 9 : Congédiement

Le pilote est considéré comme congédié lorsque, après avoir été dûment convoqué par le capitaine, le consignataire ou l'agent du navire pour effectuer un mouvement, une manœuvre ou un pilotage proprement dit, son service est décommandé en dehors des heures d'ouverture officielles du bureau du pilotage.

Pendant les heures d'ouverture officielles du bureau du pilotage, le pilote est considéré comme congédié s'il est décommandé alors qu'il a entrepris de rejoindre le navire.

Article 10 : Attente et séjour

L'attente est :

1 - soit l'intervalle de temps qui sépare l'heure annoncée d'arrivée du navire au point d'attente et l'heure effective de son arrivée à ce point, le pilote étant en station. Elle devient vaine attente si le navire ne se présente pas au point d'attente.

2 - soit l'intervalle de temps qui sépare l'heure de départ prévue par le capitaine, l'agent ou le consignataire, et notifiée au bureau du pilotage en temps voulu, et le départ réel du navire.

3 - soit l'intervalle de temps qui sépare l'heure d'arrivée du navire dans un port ou une rade de Nouvelle-Calédonie et l'heure de son départ de ce port ou de cette rade si le capitaine conserve le pilote à bord après les opérations de pilotage.

4 - soit l'intervalle de temps qui sépare deux opérations de pilotage, lorsque le capitaine conserve le pilote à bord au cours d'un transit extérieur à la zone de pilotage obligatoire.

L'attente devient séjour au-dessus de six heures d'attente. Le séjour se décompte par tranches de 24 heures.

Article 11 : Déplacement du pilote

Remplacé par l'arrêté n° 2025-1418/GNC-Pr du 19 mars 2025 –Art. 2

Le déplacement s'entend par tout voyage entre deux ports ou rades de Nouvelle-Calédonie.

Durant son déplacement, le pilote a droit à une indemnité de déplacement.

Le syndicat détermine les moyens de déplacement des pilotes. Ces moyens de déplacement sont agréés par le système de gestion de la qualité ISO de la station.

Si le temps total de l'opération de pilotage est inférieur au temps total de transport routier du pilote, le syndicat peut exiger un acheminement aérien.

Les tarifs et indemnités de ces déplacements sont fixés par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

Article 12 : Frais de voyage

Les frais de voyage induits par le déplacement du pilote, tel que défini à l'article 11 du présent arrêté, sont à la charge du navire.

TITRE 3 : ORGANISATION DE LA STATION DE PILOTAGE

Article 13 : Station

Le pilotage de Nouvelle-Calédonie est organisé en une seule station dont le siège est Nouméa.

Article 14 : Syndicat des pilotes

Pour l'exploitation collective du matériel du pilotage et de leurs brevets de pilote, les pilotes de Nouvelle-Calédonie sont organisés en syndicat professionnel, conformément à la réglementation en vigueur.

Les statuts du syndicat des pilotes, compatibles avec les nécessités du service du pilotage, sont définis par l'assemblée plénière des pilotes et soumis à l'approbation du haut- commissaire de la République, après avis du chef du service des affaires maritimes. Il en est de même pour toute modification des statuts.

Ces statuts devront prévoir le renouvellement annuel du bureau du syndicat, dont les membres seront élus en assemblée plénière.

Il est établi un règlement intérieur du syndicat, déposé au greffe du tribunal de commerce et communiqué au service des affaires maritimes.

Les biens meubles et immeubles, ainsi que le matériel nécessaire à la bonne marche du pilotage sont propriété de la collectivité des pilotes qui sont caution solidaire.

Le syndicat entretient un système de gestion de la qualité conforme aux normes ISO.

Article 15 : Effectif

Modifié par l'arrêté n°2014-423/GNC du 25 février 2014 – Art. 1er
Modifié par l'arrêté n°2014-2297/GNC du 2 septembre 2014 – Art. 1er

Le pilotage est assuré par des pilotes maritimes professionnels, titulaires du brevet de pilote maritime professionnel de Nouvelle-Calédonie et assermentés.

Le nombre de pilotes de la station est compris entre 8 et 16.

Dans cet intervalle, l'effectif exact est déterminé par arrêté du haut-commissaire, après avis de l'administrateur des affaires maritimes, sur proposition du président du syndicat des pilotes.

Une réduction d'effectif ne peut intervenir qu'au fur et à mesure des vacances de poste.

Article 16 : Rôle du président

Le président du syndicat des pilotes assure la direction du service du pilotage, il en est le responsable vis à vis de l'autorité de tutelle et la représente dans toutes les assemblées, conseils ou commissions.

Le syndicat, représenté par son président, est subrogé dans tous les droits des pilotes en dehors de leur exercice des fonctions maritimes, en particulier, il perçoit les recettes du pilotage, tient la comptabilité matérielle et matière et la comptabilité générale du pilotage.

Il est habilité à ester en justice.

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

Le président du syndicat des pilotes est le responsable des liaisons entre le syndicat des pilotes et le service des affaires maritimes.

Il rend compte au chef de ce service de tous les incidents relatifs au service ; il lui transmet d'urgence, avec son avis, les rapports des pilotes relatifs aux accidents de mer et lui signale les fautes d'ordre professionnel commises par les pilotes. Il prend s'il y a lieu, d'accord avec les pilotes, toutes les mesures conservatoires utiles dans l'intérêt de la station.

Article 17 : Autorité de tutelle du pilotage

L'administrateur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes, sous l'autorité du haut-commissaire de la République, exerce la tutelle du pilotage en conformité avec les textes en vigueur et plus particulièrement le présent arrêté.

Article 18 : Matériel du pilotage

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

Les moyens nautiques doivent être conformes aux mesures de sécurité édictées par les règlements sur la sécurité et la sauvegarde de la vie humaine en mer, en particulier la loi n° 83 581 du 5 juillet 1983 et ses décrets et arrêtés d'application.

Le matériel naval du pilotage ne doit être affecté à aucune autre activité que celle du pilotage, sauf dérogation spéciale accordée par le chef du service des affaires maritimes.

Les bateaux pilotes doivent porter les marques prévues par les règlements internationaux.

Source : www.juridoc.gouv.nc - droits réservés de reproduction et réutilisation des données

Article 19 : Points officiels d'embarquement ou de débarquement des pilotes maritimes

Modifié par l'arrêté n°2016-2033/GNC du 20 septembre 2016 – Art. 4
Remplacé par l'arrêté n° 2025-1418/GNC-Pr du 19 mars 2025 –Art. 3

La passe de Dumbéa est le seul point d'entrée et de sortie de la Nouvelle-Calédonie, desservi en permanence. Toutefois, selon les ports et rades à desservir, d'autres points d'embarquement et de débarquement des pilotes peuvent être utilisés après accord du pilotage maritime.

Les positions des différents points d'embarquement et de débarquement des pilotes sont définies dans l'annexe VI du présent arrêté.

En cas d'urgence ou de nécessité absolue, d'autres points d'embarquement et de débarquement des pilotes peuvent être utilisés par le pilotage maritime, après validation de l'autorité maritime.

Sauf avis contraire du pilote chargé du navire, notamment en cas de mauvaises conditions météorologiques ou de conditions particulières dégradées présentant un risque pour le pilote, le respect de ces positions d'embarquement et de débarquement des pilotes est obligatoire. En cas de modification de la position du point d'embarquement ou de débarquement, le pilote en informe, au préalable, le centre opérationnel de surveillance et de sauvetage (COSS-NC - Nouméa Traffic).

Le bureau du pilotage répartit les entrées et sorties entre les passes en fonction des conditions météorologiques, de la provenance et de la destination des navires, de la densité du trafic, des moyens disponibles pour l'embarquement et le débarquement et des règlements en vigueur.

TITRE 4 : STATUT DES PILOTES

Article 20 : Brevet de pilote professionnel maritime

Le brevet de pilote est délivré par la haut-commissaire de la République sur proposition du chef du service des affaires maritimes, après avis du président du syndicat des pilotes.

Pour prendre plein effet, le brevet de pilote doit être visé par le juge du tribunal de première instance de Nouméa devant lequel le pilote devra prêter serment ; mention en sera portée sur le brevet.

Article 21 : Conditions requises pour l'obtention du brevet de pilote

Pour obtenir le brevet de pilote, le candidat doit :

1 - être déclaré admis au concours de pilotage en Nouvelle-Calédonie ;

2 - avoir obtenu un certificat de stage de pilotage délivré par le président du syndicat des pilotes.

Source : www.juridoc.gouv.nc - droits réservés de reproduction et réutilisation des données

Article 22 : Stage de pilotage

Le stage de pilotage ne donne lieu à aucune rémunération mais le pilote stagiaire doit être embarqué sur le rôle collectif du pilotage.

Le certificat de stage de pilotage est obtenu aux conditions suivantes :

1 - durée du stage trois mois minimum, six mois maximum ;

2 - avoir assisté au pilotage effectif d'entrée ou de sortie des principaux ports et rades du territoire, ainsi qu'à celui des principales routes à l'intérieur du lagon.

Article 23 : Serment

Le serment prévu à l'article 20 est :

“Je jure de me conduire strictement dans mon service de pilotage selon les dispositions des conventions internationales, des lois et règlements de l'Etat et de la Nouvelle-Calédonie. Je jure de me conduire, en dehors du service, ainsi qu'est tenu de le faire un bon pilote, avec dignité et conscience, pour le bien de l'Etat, de la Nouvelle-Calédonie, de la navigation et de ma corporation.”

Article 24 : Carte d’identité des pilotes

Durant la validité du brevet de pilote, le titulaire doit être en possession d'une carte d'identité de pilote conforme au modèle joint en annexe II au présent arrêté et délivrée par le service des affaires maritimes. La carte est délivrée à la date de nomination en qualité de pilote.

En cas de perte ou de vol, le titulaire doit en rendre compte immédiatement à l'autorité signataire ; celle-ci délivrera alors une nouvelle carte.

La durée de validité de la carte est de 10 ans. La carte est retirée à la date de cessation définitive de l'activité du pilote.

Article 25 : Suspension des prérogatives du brevet de pilote

La suspension des prérogatives du brevet de pilote est prononcée par décision du haut-commissaire de la République, sur proposition du chef du service des affaires maritimes, soit pour inaptitude physique temporaire, soit par mesure disciplinaire.

Article 26 : Retrait du brevet de pilote

Le brevet de pilote est retiré par décision du haut-commissaire de la République, sur proposition du chef du service des affaires maritimes, après avis du président du syndicat des pilotes.

Le retrait du brevet de pilote intervient lorsque la limite d'âge est atteinte, à la suite de la démission, de l'inaptitude physique totale et définitive ou de la révocation disciplinaire du pilote.

Article 27 : Congés

Les autorisations pour congés sont données par le président du syndicat des pilotes, sous réserve que les nécessités du service le permettent, que le nombre de pilotes restant embarqués ne soit pas inférieur à 6. Lorsque l'effectif est de six, l'un au moins des pilotes en congés reste présent sur le territoire sauf dérogation exceptionnelle accordée par le chef du service des affaires maritimes. Le pilote devra, sur sa demande de congé, préciser son adresse en congé.

Le chef du service des affaires maritimes peut rappeler le pilote en congé, soit sur demande du président du syndicat des pilotes, soit de sa propre initiative si les nécessités l'exigent. Le syndicat des pilotes sera informé des rappels éventuels de pilote.

Article 28 : Dossier personnel des pilotes

Il est constitué au service des affaires maritimes un dossier personnel pour chaque pilote. Ce dossier comporte :

1 - toutes les pièces jointes à sa candidature et ses notes à l'examen ;

2 - tous les rapports, favorables ou non, plaintes, dossiers d'enquête, récompenses ou distinctions honorifiques, congés, permissions et tous autres documents relatifs à la manière de servir, à la conduite en service et en dehors du service des pilotes ;

3 - les résultats des examens physiques périodiques ou exceptionnels des pilotes.

Tout pilote proposé pour une sanction, sauf la réprimande, a droit de prendre connaissance de son dossier.

Il devra en faire la demande au président du conseil d'enquête prévu à l'article 36 du présent arrêté.

Article 29 : Aptitude physique du pilote en cours de carrière

Les pilotes en cours de carrière subissent annuellement, mais aussi à la suite d'un arrêt de travail supérieur à 21 jours ou à la suite d'un accident du travail, une visite médicale devant un médecin des gens de mer ou un médecin commissionné par le service des affaires maritimes. Cette visite médicale est destinée à vérifier qu'ils remplissent les conditions d'aptitude physique prévues à l'arrêté du 16 avril 1986 relatif aux conditions d'aptitude physique à la profession de marin à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance, à l'exception des normes sensorielles prévues aux annexes 1, 2 et 3 du dit arrêté qui sont remplacées par celles définies en annexe I du présent arrêté.

Si, à l'occasion de l'une de ces visites ou en toute autre circonstance, le médecin des gens de mer ou le médecin commissionné par le service des affaires maritimes décèle une cause d'inaptitude physique à la fonction, le pilote est renvoyé devant une commission locale de visite.

La décision de la commission locale de visite est notifiée dans les 48 heures au pilote qui peut faire appel de la décision dans les 8 jours suivant la notification de celle-ci, sous réserve de produire un rapport médical contradictoire établi par le médecin de son choix. La décision définitive et sans appel est alors prise par la commission médicale régionale d'aptitude de la direction régionale des affaires maritimes de Bordeaux.

Soit après les délais prévus d'appel de la décision de la commission locale de visite, soit après la décision de la commission médicale régionale d'aptitude, le haut-commissaire de la République décide de l'aptitude

physique du pilote, et du maintien, de la suspension ou du retrait de son brevet, conformément aux articles 25 et 26 du présent arrêté.

Article 30 : Commission locale de visite

La commission locale de visite prévue à l'article 40 est composée du médecin des gens de mer ou d'un médecin agréé par le service des affaires maritimes, et de deux médecins désignés par le chef du service des affaires maritimes parmi les médecins agréés par le haut-commissaire pour les examens médicaux des fonctionnaires de l'Etat.

Article 31 : Régime social

Le pilote est soumis au code du travail maritime et particulièrement aux articles 79 et suivants vis à vis de son syndicat.

Le pilote est soumis aux textes et règlements en vigueur concernant la caisse de retraite des marins et la caisse générale de prévoyance. Il ne pourra, au cours de sa carrière de pilote, changer de régime social.

Article 32 : Retraite du pilote

La limite d'âge à laquelle tout pilote devra se retirer définitivement du service est fixée à soixante-cinq ans.

TITRE 5 : REGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL - RESPONSABILITE CIVILE

Article 33 : Régime disciplinaire et pénal

Les pilotes sont soumis :

- au code disciplinaire et pénal de la marine marchande, en particulier aux articles 79, 80 et 81 du 17 décembre 1926 ;

- au pouvoir disciplinaire du ministre chargé de la marine marchande ;

- au pouvoir disciplinaire général du haut-commissaire de la République.

Lorsqu'ils assurent leurs fonctions à bord d'un navire, ce pouvoir s'exerce à leur égard dans les conditions fixées par les textes réglementaires relatifs à la discipline à bord des navires de la marine marchande.

Dans le cadre général du pilotage, lorsqu'ils ne sont pas en service à bord d'un navire, ce pouvoir est exercé par le chef de service des affaires maritimes. Celui-ci effectue une enquête au cours de laquelle il entend le pilote dans ses explications sur les faits qui lui sont reprochés.

Les peines disciplinaires sont :

1 -la réprimande ;

2 -le blâme ;

3 -la suspension temporaire de l'exercice de ses fonctions ;

4 -la révocation.

La réprimande et le blâme sont prononcés par le chef du service des affaires maritimes, sur rapport du président du syndicat des pilotes, après avoir entendu le pilote incriminé.

La suspension et la révocation du pilote sont prononcées par le haut-commissaire de la République.

La suspension de plus d'un mois et la révocation ne peuvent être prononcés qu'après avis du conseil d'enquête.

Article 34 : Fautes graves

Sont notamment considérées comme fautes graves entraînant sa révocation, le fait pour un pilote :

1 - d'avoir, étant en état d'ivresse, entrepris de conduire un bâtiment ;

2 - de ne pas prêter assistance à un bâtiment en danger ;

3 - de piloter ou de manœuvrer, sans l'avis de l'administrateur des affaires maritimes ou du capitaine de port, et en toute connaissance de cause, un navire qui n'est pas conforme à la réglementation internationale, nationale et locale.

Article 35 : Pilotage sans brevet

Sera punie des peines prévues par l'article 70 de la loi du 17 décembre 1926 toute personne qui, sans être titulaire du brevet de pilote, aura entrepris ou tenté d'entreprendre la conduite d'un navire en qualité de pilote breveté.

Article 36 : Conseil d’enquête

Le conseil d'enquête est composé :

1 - de l'administrateur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes, président ;

2 - du capitaine de port de Nouméa, membre ;

3 - d'un capitaine de navire sans limitation ou d'un capitaine de 1re classe de la navigation maritime ayant au moins 4 ans de commandement ou, à défaut, d'un capitaine 15000 ayant le même temps de commandement, membre ;

4 - de deux pilotes ayant quatre ans au moins d'ancienneté, membres.

Le pilote qui est envoyé devant le conseil d’enquête est suspendu jusqu'à ce qu'il ait été statué à son égard, sauf décision spéciale du haut-commissaire de la République, en cas de nécessité de service.

Devant le conseil d'enquête, la procédure est identique à celle prévue pour le conseil de discipline par le code disciplinaire et pénal de la marine marchande et ses règlements annexes (décret du 7 novembre1960 sur la discipline à bord, articles 20 à 35).

Le pilote peut se faire assister par un défenseur.

Article 37 : Responsabilité civile des pilotes

La responsabilité civile des pilotes s'exerce conformément aux dispositions de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et à la vente des navires et ses textes d'application.

Article 38 : Cautionnement

Tout pilote doit fournir un cautionnement dont le montant est fixé à 4571 Euros (545.455 F CFP) pour la station de pilotage de Nouvelle-Calédonie.

TITRE 6 : OBLIGATION DES PILOTES

Article 39 : Assistance

Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord son assistance au navire en danger, même s'il n'en a pas été requis, dès l'instant où il a pu constater le péril dans lequel se trouve ce navire.

Le syndicat professionnel des pilotes a droit, dans ce cas, à une indemnité spéciale d'assistance.

Article 40 : Présentation des pilotes

Sauf le cas d'assistance, le pilote est tenu de servir le premier navire, soumis à l'obligation de pilotage, qui se présente dans le périmètre de la station.

Les navires sont pris en charge dès leur arrivée au point d'attente, sauf indisponibilité due à un nombre de navires supérieur à l'effectif réglementaire des pilotes embarqués au rôle collectif.

Article 41 : Résidence des pilotes

Le lieu de résidence des pilotes doit leur permettre de rejoindre la station dans les délais qu'exigent les nécessités du service. Leurs déplacements sont soumis au règlement intérieur de la station.

Source : www.juridoc.gouv.nc - droits réservés de reproduction et réutilisation des données

Article 42 : Obligations générales

Modifié par l'arrêté n° 2025-1418/GNC-Pr du 19 mars 2025 –Art. 4

Les pilotes doivent se tenir au courant, par tous les moyens à leur disposition, des modifications qui peuvent survenir sur les routes parcourues par les navires : balisage, feux, épaves, courants, bancs et hauts fonds, ainsi que des prévisions météorologiques en cours.

Ils doivent piloter les navires sur les routes approuvées ou en cours d'approbation par le système de gestion de la qualité ISO du syndicat et conformément à ses exigences.

Les pilotes constatent la bonne observation des règlements nationaux et internationaux : conventions OMI et SOLAS, codes ISM et ISPS, réglementation sur les lignes de charge, et réglementation de la circulation maritime. Ils informent immédiatement l'autorité maritime compétente (capitainerie du port, direction des affaires maritimes, centre opérationnel de surveillance et de sauvetage ou commandement de la marine nationale) de toute infraction ou anomalie du navire piloté ou de tout autre usager de la mer, à ces règlements. Ils rendent compte en particulier :

- des renseignements, contenus dans la "Déclaration d'arrivée" mentionnée à l'article 43, susceptibles d'entraîner des mesures particulières de la part de l'autorité portuaire ou maritime et, de l'état des navires pilotés lorsqu'ils présentent un risque pour les personnes, les autres navires, la cargaison, les installations portuaires ou l'environnement ;

- des accidents et incidents qui surviennent pendant l'opération de pilotage ;

- des accidents et incidents parvenant à leur connaissance et qui peuvent avoir des répercussions sur la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement ou l'état des ouvrages portuaires ;

- des observations qu'ils peuvent faire pendant leur service, concernant les changements de configuration des côtes et des récifs, l'état des fonds, du balisage et des ouvrages portuaires.

Ces comptes rendus sont effectués dans les délais et les formes compatibles avec l'exploitation optimale des informations par les services intéressés et font, lorsque les intérêts du pilote ou de la station doivent être sauvegardés, l'objet d'un rapport au président du syndicat.

Article 43 : Obligations maritimes

Modifié par l'arrêté n° 2025-1418/GNC-Pr du 19 mars 2025 –Art. 5

En montant à bord, le pilote :

- fait amener le pavillon G d'appel du pilote,

- fait arborer le pavillon national et le pavillon H "pilote à bord",

- fait mettre les ancres au poste de mouillage,

- fait doubler les moteurs auxiliaires et les pompes de barre,

- fait assurer la veille VHF sur les canaux 16 et 12.

Dès l'arrivée à bord du pilote, le capitaine est tenu de lui déclarer tous renseignements utiles sur les caractéristiques, l'état et les qualités évolutives de son navire. Ces renseignements sont consignés sur la “Fiche Pilote”.

A la fin de son entretien avec le capitaine, le pilote informe immédiatement le centre opérationnel de surveillance et de sauvetage (COSS NC - Nouméa traffic) de sa présence à bord et de la situation générale du navire.

Pendant qu'il fait route vers le port et dès que la sécurité du navire le permet, le pilote se fait remettre la “Déclaration d'arrivée”, signée du capitaine et conforme au modèle prévu par le port autonome de la Nouvelle-Calédonie. Il en prend connaissance et la remet, à l'arrivée, à l'officier de port.

Le pilote doit communiquer au capitaine ses intentions de pilotage et l'avertir formellement des difficultés qu'il prévoit, suivant les circonstances de temps et de lieu, au cours des franchissements de passes, chenalages, manœuvres d'accostage, d'appareillage, de prise de coffres etc. Il fait preuve lui-même de la plus grande prudence.

Le pilote fera les réserves qui s'imposent si le capitaine décide de passer outre à ses avertissements. Ces réserves seront formalisées par un rapport au président du syndicat.

Article 44 : Obligations sanitaires à l’entrée

Avant d'entreprendre les opérations de pilotage, le pilote doit s'informer de l'état sanitaire du navire conformément au décret du 27 décembre 1928 portant règlement sur la police sanitaire maritime, ainsi qu'aux règlements particuliers édictés par la Nouvelle-Calédonie (direction des affaires sanitaires et sociales).

Il s'assure, par consultation de la demande de pilotage prévue à l'article 51 du présent arrêté, que la patente de santé est nette et qu'il n'existe aucune maladie contagieuse à bord, le pilote peut alors entreprendre les opérations de pilotage.

Dans le cas contraire, il convoie le navire, à partir de la pilotine, jusqu'au mouillage de quarantaine et fait arborer les pavillons sanitaires réglementaires Q ou L. Il en informe immédiatement le capitaine de port.

Dans le cas où le pilote, pour des raisons de sécurité maritime, est tenu de monter à bord d'un navire contaminé, il doit respecter les mesures édictées au navire par les autorités sanitaires.

Article 45 : Armes et explosifs - Matières dangereuses

Dans le cas où le navire piloté transporte des armes, poudres, explosifs ou matières dangereuses ou radioactives, le pilote doit informer le capitaine du navire de la réglementation locale en vigueur, en particulier du décret du 4 juillet 1936 portant réglementation de la police des ports et rades de Nouvelle-Calédonie, prévoyant une déclaration obligatoire et une autorisation préalable à tout débarquement.

Le pilote s'assure, par consultation de la “Déclaration d'arrivée” prévue à l'article 43 du présent arrêté, que le navire est en conformité avec l'arrêté du 25 septembre 1970, modifié le 8 décembre 1980, relatif au règlement du Port de Nouméa et rend compte dans les meilleurs délais au capitaine de port de la nature et quantité des matières dangereuses à bord du navire piloté.

Source : www.juridoc.gouv.nc - droits réservés de reproduction et réutilisation des données

Article 46 : Pollution

Les pilotes doivent informer les capitaines des réglementations générales et particulières concernant la pollution. Ils doivent rendre compte immédiatement au commandement de la marine ou à la capitainerie du port, suivant le lieu de l'incident, de toute pollution constatée en cours de pilotage.

Article 47 : Navigatoin de nuit

Il est interdit aux pilotes de faire naviguer à l'intérieur des récifs les navires confiés à leurs soins, à partir de quinze minutes après le coucher du soleil, jusqu'à quinze minutes avant son lever. Toutefois, il est fait exception à cette règle :

1 - sur les routes éclairées par des feux homologués et approuvées ou en cours d'approbation par le système de gestion de la qualité ISO ;

2 - lorsqu'il y a danger à mouiller le navire ou à le laisser au mouillage durant ces heures.

Article 48 : Permis de départ

Le pilote doit s'assurer, avant de procéder à l'appareillage d'un navire pour un port étranger, que le capitaine est en possession du permis de départ délivré par la capitainerie.

Article 49 : Certificat de pilotage

Avant de quitter le navire, le pilote fait remplir et signer par le capitaine un certificat de pilotage.

TITRE 7 : OBLIGATIONS DES NAVIRES

Article 50 : Embarquement et débarquement des pilotes maritimes

Remplacé par l'arrêté n° 2025-1418/GNC-Pr du 19 mars 2025 –Art. 6

Les pilotes doivent être embarqués et débarqués conformément aux dispositions de l'article 19 du présent arrêté.

En dehors de la passe de Dumbéa, l'embarquement ou le débarquement des pilotes ne peut avoir lieu qu'avec l'accord du syndicat des pilotes pour l'emploi ou l'usage d'un matériel naval ou aérien dont il n'est pas propriétaire.

Par le fait de son emploi en tant que matériel de pilotage, le matériel qui ne relève pas de la propriété des pilotes doit être considéré, au cours de l'opération de pilotage, comme appartenant au syndicat des pilotes.

Le pilote a toujours le droit d'exiger le retour du navire à un point, défini dans l'annexe VI du présent arrêté, lui permettant de débarquer en toute sécurité.

Source : www.juridoc.gouv.nc - droits réservés de reproduction et réutilisation des données

Article 51 : Demande de pilotage

La demande d'intervention du pilote, sauf mesures de sécurité édictées par les services compétents, doit être effectuée dans les conditions ci-dessous :

1 - entrées dans la zone de pilotage obligatoire par la passe de la Havannah, de Boulari ou de Dumbéa : 24 heures au moins avant l'heure probable d'arrivée ou au plus tard lors du départ du navire du port précédent ;

2 - sorties du port de Nouméa ou mouvements dans ce port : 6 heures avant le départ ou le mouvement prévu ;

3 - sorties des ports autres que Nouméa ou mouvements dans ces ports : 24 heures avant le départ ou le mouvement prévu.

La demande de pilotage doit être obligatoirement adressée au bureau du pilotage pendant les heures d'ouverture officielles du bureau du pilotage :

- pour les entrées : soit directement par le navire par télécopie, soit par son agent local, par message téléphoné confirmé par télécopie ;

- pour les sorties et mouvements : par l'agent local du navire, par message téléphoné confirmé par télécopie, après avis du capitaine de port.

Le délai de préavis court à partir de l'heure de réception de la télécopie au bureau du pilotage pendant les heures ouvrables. Hors ces heures, le délai de préavis commence à l'heure d'ouverture du bureau du pilotage.

Toute demande de pilotage doit être accompagnée d'une attestation établissant que la patente de santé est nette et qu'il n'existe aucune maladie contagieuse à bord.

Tout navire autorisé à prendre le pilote en dehors des points d'embarquement officiels de Boulari, Dumbéa et Havannah doit signaler son arrivée 48 heures à l'avance, dans les conditions fixées ci-dessus pour les entrées s'effectuant par ces points officiels.

Tout capitaine, ou son agent local, convaincu de ne pas avoir annoncé dans les délais l'heure prévue d'arrivée du navire au point d'embarquement du pilote, est tenu au paiement du tarif de pilotage effectué, majoré de 10 %.

Toute modification à l'heure prévue de départ ou de mouvement d'un navire ne pourra être satisfaite qu'en fonction de la disponibilité des pilotes et du matériel naval. Le pilote ne peut être rendu responsable du retard subi par le navire en cas de défaut ou de non respect des préavis.

Article 52 : Présentation des navires

L'embarquement ou le débarquement des pilotes s'effectue dans les ports et rades de stationnement des navires et aux points définis par l'article 19 du présent arrêté.

Les capitaines de navires, sauf par mesures de sécurité pour leur navire ou leur équipage, ne peuvent s'engager sans pilote dans la zone de pilotage obligatoire définie à l'article 2 du présent arrêté.

Les capitaines de navires doivent se conformer aux règlements internationaux en vigueur concernant les procédures d'appel des pilotes, ainsi que les mesures de sécurité durant leur embarquement et débarquement.

Le capitaine du navire qui a demandé le pilote doit prendre le premier pilote qui se présente, ou celui désigné par le tour de liste établi, et l'informer de l'état sanitaire de son navire.

Article 53 : Attitude des équipages à l'égard des pilotes

Les capitaines et leurs équipages sont tenus de traiter les pilotes avec égard. Le pilote en service est reçu gratuitement :

- sur les navires à passagers, à la table des officiers ;

- sur les autres navires de commerce, à la table du capitaine ;

- sur les navires de guerre, au carré des officiers.

Dans le cas où le pilote doit passer la nuit à bord, il lui est fourni le logement correspondant à la table.

Article 54 : Débarquement du pilote à l'étranger

Si le pilote est débarqué hors du territoire, le capitaine pourvoira à tous les frais de séjour à l'étranger et à son rapatriement dans les conditions prévues par les règlements maritimes pour les capitaines de navires. Il paiera en outre l'indemnité de déplacement prévue à l'article 11, jusqu'au jour inclus du retour du pilote à Nouméa.

Article 55 : Infraction à l'obligation du pilotage

Le capitaine qui ne s'est pas soumis à l'obligation de pilotage telle que définie aux articles 2 et 3 du présent arrêté, est passible de l'une ou l'autre des peines prévues à l'article 63 de la loi du 17 décembre 1926 modifiée.

TITRE 8 : DISPOSITIONS DIVERSES

Article 56

Les articles 65 à 73 de l'arrêté n° 3148 du 2 décembre 1988 modifié, relatif au règlement du pilotage maritime en Nouvelle-Calédonie restent applicables. Ils sont repris pour information en annexe III du présent arrêté.

Les dispositions tarifaires des articles 65 à 68 mentionnés ci-dessus sont appliquées en vertu de la grille des prestations indiquée à l'annexe IV du présent arrêté.

NB : Bien que l'article 73 n'existe pas, la consolidation cet article ne prend pas en compte cette erreur matérielle

Source : www.juridoc.gouv.nc - droits réservés de reproduction et réutilisation des données

Article 57

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.

Article 58

L'arrêté n° 3148 du 2 décembre 1988 modifié, relatif au règlement du pilotage maritime en Nouvelle-Calédonie est abrogé, à l'exception des articles 65 à 73.

NB : Bien que l'article 73 n'existe pas, la consolidation de cet article ne prend pas en compte cette erreur matérielle

Article 59

Le présent arrêté sera enregistré et publié au *Journal officiel* de la Nouvelle-Calédonie.