

Etat	11.664.576 F.CFP	soit 97.749,15 E (70 %)
Province nord	4.999.104 F.CFP	(30 %)
<hr/>		
S/Total	16.663.680 F.CFP	(100 %)
Commune	4.165.920 F.CFP	
<hr/>		
Total	20.829.600 F.CFP	

~~Art. 5. - L'Etat rembourse la province nord au taux de 70 % des montants justifiés jusqu'à concurrence de la somme de 11.664.576 F.CFP (97.749,15 E). La subvention de l'Etat sera versée au budget de la province nord selon les modalités suivantes :~~

- ~~- 50 % soit 5.832.288 F.CFP (48.874,57 E), sur présentation d'une attestation de début d'exécution du programme, du marché de travaux et de la convention signée des 2 parties relative au co-financement par la province nord des travaux d'assainissement collectif dans la commune de Koné,~~
- ~~- 48 % soit 5.598.996 F.CFP (46.919,59 E) au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation des états de mandatement visés de son trésorier,~~
- ~~- le solde de 2 % soit 233.292 F.CFP (1.954,99 E) à l'achèvement des travaux décrit à l'article 3 sur présentation :~~
 - ~~- d'un état récapitulatif global des dépenses effectuées par la province nord dans le cadre du programme décrit à l'article 3, visé par son trésorier,~~
 - ~~- d'un certificat d'achèvement du programme de travaux décrit à l'article 3 établi par la province nord,~~
 - ~~- d'un état récapitulatif global des dépenses réalisées par la commune de Koné et visé de son trésorier, d'un montant au moins égal à 20.829.600 F.CFP,~~
 - ~~- des plans de récolement des réseaux d'assainissement des eaux usées.~~

~~Art. 6. - En cas d'inexécution partielle ou totale du programme des travaux prévus, un ordre de reversement sera émis à l'encontre de la province nord, pour la restitution des sommes indûment perçues, de telle sorte que la subvention corresponde au taux de participation de l'Etat prévu à l'article 4, appliqué aux dépenses effectivement mandatées et justifiées.~~

~~Art. 7. - La dépense est imputable au chapitre 123 du ministère de l'outre-mer.~~

~~Art. 8. - Dans le cas où, dans un délai de deux ans, il n'y aurait pas eu de commencement d'exécution du présent arrêté, l'arrêté sera déclaré caduc.~~

~~Art. 9. - Le secrétaire général du haut-commissariat de la République en Nouvelle-Calédonie, le trésorier-payeur général et le directeur du service d'Etat de l'agriculture, de la forêt et de l'environnement sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie.~~

Pour le haut-commissaire de la République
en mission et par délégation :
Le secrétaire général
du haut-commissariat,
LOUIS LE FRANC

Arrêté n° 20/2006 du 24 août 2006 réglementant la navigation des navires citernes dans les eaux territoriales et intérieures de la Nouvelle-Calédonie

Le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie, officier de la légion d'honneur, officier de l'ordre national du mérite,

Vu la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969, publiée par le décret n° 75-553 du 26 juin 1975 ;

Vu la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires adoptée à Londres le 2 novembre 1973 (MARPOL 73) modifiée par le protocole de 1978 ;

Vu la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 modifiée relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu l'article 63 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;

Vu la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 relative à la répression de la pollution marine par des opérations d'immersion effectués par les navires et aéronefs, et à la lutte contre la pollution marine accidentelle ;

Vu la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires ;

Vu le décret n° 78-421 du 24 mars 1978 relatif à la lutte contre la pollution marine accidentelle ;

Vu le décret n° 2002-827 du 3 mai 2002 définissant les lignes de base droite et les lignes de fermeture des baies servant à la définition des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur des eaux territoriales françaises adjacentes à la Nouvelle-Calédonie ;

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 la circulaire (premier ministre) du 24 mars 1978 relative à la circulation dans les eaux territoriales françaises des navires transportant des hydrocarbures ;

Vu l'instruction interministérielle du 28 mai 1936 concernant les droits de l'Etat sur les bâtiments et les aéronefs étrangers dans les eaux françaises ;

Instruction du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (documentation nationale POLMAR) ;

Vu l'arrêté n° 10-2006/AM du 15 mai 2006 relatif au règlement du pilotage maritime en Nouvelle-Calédonie ;

Vu l'avis de la commission nautique de Nouvelle-Calédonie en date du 7 août 2006 ;

Sur la proposition conjointe du commandant de la marine et de l'aéronautique navale en Nouvelle-Calédonie et du chef du service des affaires maritimes,

A r r ê t e :

Art. 1^{er}. - Définitions

Dans le présent arrêté :

"Hydrocarbures" désigne le pétrole sous toutes ses formes suivant la définition de la règle 1 (1) de l'annexe n° 1 de la convention MARPOL 73/78, dont la liste est reprise à l'annexe 4 du présent arrêté.

"Substance liquide nocive" désigne les substances auxquelles se réfère l'annexe n° 2 appendice 2 de la convention MARPOL 73/78 : il s'agit des substances classées dans la catégorie A, B, C ou D indiquées au chapitre 17 ou 18 du recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques et signalées comme soumises aux

dispositions de cette annexe dans la colonne "catégorie de pollution".

"Produits noirs" désigne les hydrocarbures persistants tels que les bitumes, pétrole brut, fuel, diesel lourd et huiles, répertoriés sous les rubriques "Asphalte" et "Hydrocarbures" à l'appendice 1 de l'annexe n° 1 de la convention MARPOL 73/78.

"Produits blancs" désigne les hydrocarbures raffinés non persistants répertoriés sous les autres rubriques de l'appendice 1 de l'annexe n° 1 de la convention MARPOL 73/78, ainsi que les gaz liquéfiés.

"Navire-citerne" désigne un navire construit ou adapté principalement pour le transport de vracs liquides et inclut le pétrolier tel que défini aux règles 1 (4) et 2 (2) de l'annexe n° 1 de la convention MARPOL 73/78, le navire citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle 1 (1) de l'annexe 2 de cette même convention, ainsi que le navire gazier tel que prévu au code IMO pour la construction et l'équipement de navires transportant des gaz liquides en vrac (1983).

"Eaux intérieures" désigne toutes les eaux situées entre la côte et les lignes de base définies par le décret du mai 2002 susvisé (voir carte en annexe 5).

"Eaux territoriales" désigne les eaux mesurées depuis les lignes de base jusqu'à 12 milles marins au large de celles-ci.

"de jour seulement" désigne la période de temps qui débute quinze minutes avant le lever du soleil et s'achève quinze minutes après le coucher du soleil.

Art. 2. - Champ d'application

Le présent arrêté s'applique aux navires-citernes transportant des hydrocarbures, du gaz liquéfié ou des substances liquides nocives.

Art. 3. - Passage des navires citernes dans les eaux territoriales

Lorsqu'ils naviguent dans les eaux territoriales sans intention de rallier un point d'embarquement du pilote, les navires visés à l'article 2 doivent se tenir en permanence à plus de 7 milles à l'extérieur des lignes de base délimitant les eaux intérieures de la Grande Terre et des îles ou récifs isolés.

Toutefois, lorsque la traversée des eaux intérieures définies pour les îles loyauté est nécessaire, ces navires sont autorisés à passer entre les îles Ouvéa et Lifou exclusivement, à condition de se tenir en permanence à 7 milles des côtes et des récifs.

Art. 4. - Système obligatoire de comptes rendus de navires :

Pendant toute la durée de leur transit dans les eaux territoriales ou intérieures de la Nouvelle-Calédonie, les navires visés à l'article 2 du présent arrêté sont tenus de veiller en permanence les fréquences radio internationales en ondes métriques (VHF 16 et ASN 70). Ils doivent répondre à tout appel des navires de l'Etat, de la station côtière Nouméa Radio et du MRCC Nouméa.

Ces navires sont soumis à une obligation de signalement auprès du MRCC Nouméa par message acheminé directement par télécopie (687.29.23.03) ou par l'intermédiaire de la station côtière Nouméa Radio (FJP), ou par l'intermédiaire de l'agent maritime, dans les cas suivants.

4.1. Mouvement dans les eaux territoriales ou intérieures

Vingt-quatre heures avant son entrée dans les eaux intérieures de la Nouvelle-Calédonie ou, lorsque le voyage est d'une durée inférieure à ce préavis, au plus tard lorsqu'il appareille du port étranger précédent, le capitaine d'un navire visé à l'article 2 est tenu d'adresser un message précisant, suivant le modèle en annexe 1 du présent arrêté :

- a. ses intentions de mouvement dans les eaux territoriales ou intérieures ;
- b. ses capacités de manœuvre ;
- c. son état de navigabilité ;
- d. les coordonnées téléphoniques et adresse électronique de son armateur.

Le même message doit être adressé par le capitaine ou son agent, six heures avant l'appareillage de tout port ou mouillage d'attente de Nouvelle-Calédonie.

En cas de modification de ses intentions de mouvement survenant après l'envoi du message prévu au présent article, le navire est tenu d'envoyer aussitôt et dans les mêmes conditions, un nouveau message corrigeant le premier.

4.2. Avarie ou événement de mer

4.2.1. Le capitaine de tout navire visé à l'article 2 qui, se trouvant dans les eaux intérieures, les eaux territoriales ou à moins de 50 milles de la limite extérieure de celles-ci, subit une avarie, une défaillance due à un événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui affecte sa manoeuvrabilité, sa sécurité ou l'intégrité de l'environnement, est tenu d'en aviser immédiatement le MRCC Nouméa. D'un format conforme à l'annexe 2 du présent arrêté, ce compte-rendu est acheminé selon les conditions mentionnées supra.

4.2.2. Le capitaine de tout navire appelé à porter assistance ou à remorquer un navire citerne visé à l'alinéa 2.1 du présent article, est tenu d'en informer immédiatement le MRCC Nouméa par message conforme au modèle en annexe 3 du présent arrêté.

4.2.3. En outre, le capitaine du navire assisté et le capitaine du navire assistant sont tenus :

- a. d'informer le MRCC Nouméa de l'évolution de la situation par messages conformes aux modèles figurant en annexes 2 ou 3 du présent arrêté ;
- b. de répondre à tout appel de la station côtière Nouméa - Radio FJP, du MRCC Nouméa ou d'un navire de l'État français ;
- c. de prendre toute mesure prescrite par l'autorité maritime en Nouvelle-Calédonie en vue d'écarter ou de faire cesser les dangers pour la navigation et les menaces de pollution.

4.2.4. Les messages adressés au MRCC Nouméa sont destinés à l'information des autorités et ne constituent en aucune façon des demandes de secours ou d'assistance. Si les capitaines des navires concernés estimaient nécessaire de demander secours ou assistance, il leur appartiendrait de le faire, par ailleurs, auprès du MRCC Nouméa, dans les conditions prévues par la réglementation internationale.

Art. 5. - Transits et escales des navires citernes dans les eaux intérieures de la Nouvelle-Calédonie

5.1. Dispositions générales

La circulation des navires visés à l'article 2 est interdite dans les eaux intérieures de la Nouvelle-Calédonie, sauf dérogations visées au paragraphe 5.2 ci-dessous et sauf ordre particulier émanant de l'autorité maritime.

5.2. Dispositions particulières

5.2.1. Port de Nouméa

L'accès au port de Nouméa est autorisé, de jour seulement, aux navires citernes visés à l'article 2, dans la limite des tirants d'eau admissibles dans le chenal d'accès et à leur poste de destination.

Après avoir embarqué le pilote, ces navires doivent se diriger vers la passe de Dumbéa et emprunter le chenal des pétroliers par le nord de l'îlot Signal.

Les navires visés à l'article 2, transportant moins de 1 800 tonnes de produits noirs ou de substances liquides nocives, ou moins de 20 000 tonnes de produits blancs, sont autorisés à effectuer leur transit et leur manœuvre de nuit.

5.2.2. Port de Prony

L'accès au port de Prony est autorisé, de jour seulement, aux navires visés à l'article 2 transportant moins de 55 000 tonnes de cargaison, dans la limite des tirants d'eau admissibles dans les chenaux d'accès et à leur poste de destination.

Après avoir embarqué le pilote, ils doivent se diriger vers la passe centrale de Boulari et emprunter la route recommandée par le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM), via le canal Woodin.

Toutefois, s'ils ont un tirant d'eau inférieur ou égal à 10 mètres, ces navires sont autorisés à transiter de jour seulement, par le canal de La Havannah.

Les navires visés à l'article 2 transportant moins de 1 800 tonnes de produits noirs ou de substances liquides nocives, ou moins de 20 000 tonnes de produits blancs, sont autorisés à effectuer leur transit et leur manœuvre de nuit.

5.2.3. Transit dans le lagon sud entre Nouméa, la baie de Prony et la passe de La Havannah

Les navires - citernes transportant moins de 55 000 tonnes d'hydrocarbures sont autorisés à transiter dans le

lagon, entre Nouméa et la baie de Prony, de jour seulement, dans la limite des tirants d'eau admissibles dans les chenaux d'accès et à leur poste de destination, et à condition d'emprunter la route directe recommandée par le SHOM.

La navigation dans le canal de La Havannah est réservée, de jour seulement, aux navires d'un tirant d'eau inférieur ou égal à 10 mètres, et transportant moins de 55 000 tonnes d'une ou des cargaisons visées à l'article 2.

Les navires citernes transportant moins de 1800 tonnes de produits noirs ou de substances liquides nocives, ou moins de 20 000 tonnes de produits blancs, sont autorisés à effectuer leur transit et leur manœuvre de nuit.

5.2.4. Port de Népoui

L'accès au port de Népoui est autorisé, de jour seulement, aux navires citernes visés à l'article 2, par la passe de Mueo, dans les conditions suivantes :

- a. longueur maximum de 140 mètres ;
- b. tirant d'eau inférieur ou égal à 8 mètres ;
- c. port en lourd maximal de 15 000 tonnes ;
- d. emport inférieur ou égal à 10 000 tonnes d'hydrocarbures.

Ces navires doivent obligatoirement embarquer le pilote au large de la passe de Dumbéa ou si les moyens d'embarquement du pilote sont satisfaisants, au large de la passe de Mueo.

Au départ, le débarquement du pilote s'effectue à l'extérieur de la passe.

S'agissant des navires citernes transportant des produits noirs, la présence d'un remorqueur portuaire est obligatoire pendant l'opération de pilotage.

5.2.5. Îles loyauté

Dans le cadre de la desserte d'intérêt territorial en hydrocarbures au départ d'un port de la Grande Terre, les navires citernes transportant moins de 1 800 tonnes d'hydrocarbures sont autorisés à transiter dans les eaux intérieures des îles loyauté.

Cependant, la navigation dans le lagon d'Ouvéa et les manœuvres dans les ports des îles loyauté ne peuvent s'effectuer que de jour.

5.3. Règles particulières de pilotage

5.3.1. Arrivée dans les eaux intérieures

Les navires visés à l'article 2 du présent arrêté doivent obligatoirement embarquer le pilote à 3 milles au large des passes de Dumbéa, Boulari, Havannah. Cependant, lorsque les moyens locaux de transfert du pilote sont satisfaisants et d'un type agréé par le service des affaires maritimes, ces navires peuvent embarquer et débarquer le pilote à 3 milles au large de la passe par laquelle l'entrée dans les eaux intérieures est autorisée.

Dans le cas où les conditions météorologiques ne permettent pas la prise du pilote à 3 milles au large, celui-ci guide le navire citerne depuis la pilotine et embarque dès que possible, au besoin après le franchissement de la passe.

5.3.2. Appareillage :

Le départ du port et le transit vers la passe sont soumis aux mêmes conditions qu'à l'arrivée. Toutefois, après s'être assuré que le navire sortant possède ses pleines capacités de manœuvre, le pilote peut débarquer avant le franchissement de la passe.

5.3.3. Obligation de signalement :

Le pilote informe le MRCC Nouméa de son embarquement à bord de tout navire visé à l'article 2, puis de son débarquement à l'issue de l'opération de pilotage. Il doit en outre rendre compte à l'autorité compétente de tout événement pouvant affecter la sécurité des personnes ou de la navigation et l'intégrité de l'environnement.

Art. 6. - Les contrevenants aux dispositions du présent arrêté sont passibles des peines prévues par l'article 63 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Art. 7. - L'arrêté n° 1042 du 13 septembre 2001 réglementant la navigation des navires-citernes dans les eaux territoriales et intérieures de la Nouvelle-Calédonie est abrogé.

Art. 8. - Le commandant de la marine et de l'aéronautique navale en Nouvelle-Calédonie, le chef du service des affaires maritimes, les officiers et agents habilités en matière de police de la navigation sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré et publié au *Journal officiel* de la Nouvelle-Calédonie.

*Le haut-commissaire de la République
en Nouvelle-Calédonie,
MICHEL MATHIEU*

ANNEXE 1

Modèle de message de préavis d'entrée dans les eaux territoriales ou d'appareillage du dernier port de Nouvelle Calédonie

Nota : si le navire touche plusieurs ports, il est piloté et le pilote a le devoir de signaler le début et la fin des opérations de pilotage (manœuvre et transit). Inutile donc d'envoyer chaque fois ce message.

DESTINATAIRES :

COMAR Nouvelle-Calédonie (comaraem@lagoon.nc)
MRCC NOUMEA (mrcc.nc@lagoon.nc)

TEXTE

ALFA Nom et nationalité du navire
BRAVO Provenance / Destination
CHARLIE Tirant d'eau

DELTA Cargaison : quantités en tonnes métriques par catégories d'hydrocarbures ou de produits chimiques suivant les définitions de l'annexe I, appendice I de la convention MARPOL de 1973 et de l'annexe II, appendice II de ladite convention (la liste des hydrocarbures et des produits chimiques est donnée en annexes 4 et 5)

ECHO Date / heure UT et point d'entrée dans les eaux territoriales de Nouvelle-Calédonie ou date/heure et lieu d'appareillage du dernier port néo-calédonien date/heure et lieu d'appareillage (en cas de sortie)

FROX TROTT Date / heure UT d'arrivée au port ou au mouillage, ou Date / heure UT et point de sortie des eaux territoriales de Nouvelle-Calédonie

GOLF Capacité de manœuvre et de navigation normales ou capacité diminuée par suite d'avarie totale ou partielle :
a) de l'appareil propulsif,
b) de l'appareil à gouverner,
c) des appareils de mouillage,
d) du radar de navigation,
e) des moyens de transmissions radio électriques nécessaires au titre des articles 4 et 5 du présent arrêté

HOTEL nom et coordonnées téléphoniques et électroniques de l'armateur

Nota. - Ce message doit comporter toutes les rubriques prévues. Pour les rubriques non renseignées, inscrire : NÉANT.

ANNEXE 2

Modèle de message de compte rendu d'avarie ou d'événement de mer à envoyer par le navire citerne en difficulté

DESTINATAIRES :

COMAR Nouvelle-Calédonie (comaraem@lagoon.nc)
MRCC NOUMEA (mrcc.nc@lagoon.nc)

TEXTE

ALFA Nom et nationalité du navire en difficulté
BRAVO Date, heure UT et position
CHARLIE Route et vitesse
DELTA Cargaison : quantités en tonnes métriques par catégories d'hydrocarbures ou de produits chimiques suivant les définitions de l'annexe I, appendice I de la convention MARPOL de 1973 et de l'annexe II, appendice II de ladite convention (la liste des hydrocarbures et des produits chimiques est donnée en annexes 4 et 5)
ECHO Nature des avaries et, le cas échéant, nature et ampleur de la pollution ou évolution de la situation
FOX TROTT Heure UT d'envoi d'un éventuel appel d'assistance ou de remorquage

GOLF	Présence éventuelle d'un navire d'assistance ou heure UT prévue de ralliement d'un éventuel navire d'assistance
HOTEL	Nom, coordonnées téléphoniques et électroniques du propriétaire du navire, de son affréteur et d'un éventuel consignataire à Nouméa
INDIA	Divers (rédaction libre)

Nota: Le message doit comporter toutes les rubriques prévues. Pour les rubriques non renseignées, inscrire :
NÉANT

ANNEXE 3

Modèle de message de compte rendu d'avarie ou d'événement de mer à envoyer par les remorqueurs ou navires assistants

DESTINATAIRES :

COMAR Nouvelle-Calédonie (comaraem@lagoon.nc)
MRCC NOUMEA (mrcc.nc@lagoon.nc)

TEXTE

ALFA	Nom et nationalité de l'assistant
BRAVO	Date, heure UT et position de l'assistant
CHARLIE	Route et vitesse de l'assistant
DELTA	Nom et adresse télégraphique et électronique du propriétaire de l'assistant, de son affréteur et d'un éventuel consignataire à Nouméa
ECHO	Nom et nationalité du navire en difficulté
FOX TROTT	Date, heure UT et position du navire en difficulté
GOLF	Route et vitesse du navire en difficulté
HOTEL	Avarie du navire en difficulté si elle est connue et, le cas échéant, nature et ampleur de la pollution, ou évolution de la situation
INDIA	Divers (rédaction libre)

Nota : Le message doit comporter toutes les rubriques prévues.

ANNEXE 4

Liste des hydrocarbures figurant à l'appendice I de l'annexe I de la convention internationale MARPOL

Asphalte (bitume)
Base pour mélanges
Asphalte pour étanchéité
Bitume direct

Hydrocarbures

Huile clarifiée
Pétrole brut
Mélanges contenant du pétrole brut
Gas oil moteur
Fuel OÙ N° 4 Suivant
Fuel Oil N° 5 spécifications
Fuel Oil N° 6 américaines
Fuel léger Suivant
Fuel lourd N° 1 spécifications
Fuel lourd N° 2 françaises
Fuel direct
Bitume routier
Huile pour transformateur
Produits à caractère aromatique (à l'exclusion des huiles végétales)
Huile de graissage et huiles de base
Huile minérale
Huile moteur
Huile d'imprégnation
Huile à broches (spindle)
Huile turbine

Gasoils atmosphériques

Directs
Séparation flash

Distillats paraffineux

Gasoil de craquage

Bases pour carburants

Alkylats pour carburants
Réformais
Polymère pour essence

Essences

Carburant auto
Essence aviation
Fuel-oil N° 1 (Kérosène) Suivant
N° 1 - D spécifications américaines
Fuel oil N° 2
Fuel oil N° 2 D
Pétrole lampant
Pétrole lampant désodorisé Suivant
Fuel domestique spécifications
Fuel domestique désodorisé françaises

Carburéacteurs

JP 1 (Kérosène)
JP 3 Suivant
JP 4 spécifications
JP 5 (Kérosène, Heavy) américaines
Turbo fuel

Pétrole
Essence minérale (White Spirit)

Naphta

Solvant léger
Solvant lourd
Coupe étroite

Lignes de bases et eaux territoriales déduites (d'après Journal Officiel du 5 mai 2002)

