



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA REUNION

Direction de la mer Sud océan Indien

Arrêté préfectoral n° 132
du 21 JAN. 2020

portant règlement local de la station de pilotage de La Réunion

Le PRÉFET DE LA RÉUNION
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'ordre national du Mérite

- VU le code des transports ;
- VU le décret 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs du préfet, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;
- 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° 2014-1670 du 30 décembre 2014 relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du code des transports et à leur adaptation à l'outre-mer ;
- VU le décret du 29 mai 2019 portant nomination de M. Jacques Billant, préfet de la région Réunion, préfet de La Réunion ;
- VU l'arrêté préfectoral n°4035 du 7 décembre 2000 modifié portant règlement local de la station de pilotage de la Réunion ;
- VU l'avis de l'assemblée commerciale du pilotage de la Réunion du 29 octobre 2019 ;
- VU l'avis de la direction des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi en date du 10 janvier 2020 ;
- SUR proposition du directeur de la mer Sud océan indien ;

ARRETE

ARTICLE 1^{er} : Zone de pilotage obligatoire

La zone de pilotage obligatoire de la station de La Réunion comprend :

- 1.- La zone comprise entre la Pointe de la Ravine à Malheur au Nord et la Pointe de la Rivière des Galets au Sud, dans une limite de 2 milles vers le large.
- 2.- La rade de Saint-Paul lorsqu'un navire s'y rend pour procéder à des opérations commerciales.

La prise du pilote s'effectue pour le Port Est, dans le 342° à 2 milles nautiques des jetées et pour le Port Ouest dans le 282,5° à 1,5 milles nautiques des jetées.

ARTICLE 2 : Obligation du pilotage

Le pilotage est obligatoire pour tous navires français et étrangers dans les limites fixées à l'article 1 du présent règlement.

Toutefois sont exclus de l'obligation de pilotage :

- quelle que soit leur longueur, les navires affectés exclusivement à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance du port et de ses accès ainsi qu'au sauvetage et les navires du service des phares et balises.

- les navires d'une longueur inférieure à 50 mètres, à l'exception des navires transportant :

- 1) des hydrocarbures dont la liste figure à la convention MARPOL annexe 1,
- 2) des substances dangereuses telles que définies par le décret n° 79-703 du 8 juillet 1979 et par l'annexe 2 de la convention MARPOL.

Les navires dont le capitaine est titulaire d'une licence capitaine-pilote sont affranchis de l'obligation de prendre un pilote.

ARTICLE 3 : Tarification du pilotage

Les tarifs appliqués pour les différentes opérations de pilotage sont définis par l'annexe 1 du présent règlement.

Le capitaine d'un navire soumis à l'obligation de pilotage est tenu de payer le pilote même s'il n'utilise pas ses services, dès lors que le pilote peut justifier qu'il s'est présenté, ou s'il ne s'est pas présenté, parce qu'il n'a pas été commandé dans les délais requis.

A cette fin, le capitaine remet au pilote un certificat donnant toutes les indications nécessaires à la taxation du service effectué, faute de quoi le pilote sera cru dans ses déclarations. Ce certificat est remis ensuite au courtier ou au consignataire du navire.

Pour les navires qui n'ont ni courtier, ni consignataire, le montant acquis par le pilote est remis immédiatement au pilote. Ce montant peut, à la demande du pilote, être consigné d'avance entre les mains d'une personne qu'il a agréée.

Les courtiers et les consignataires sont personnellement responsables du paiement des taxes et indemnités de pilotage.

Tout litige entre le pilote et le capitaine ou entre le pilote et le courtier ou le consignataire est de la compétence du Tribunal de Commerce de Saint-Denis.

Le montant des factures de pilotage est surtaxé de 10 % lorsque le recrutement d'un pilote stagiaire résulte d'une augmentation de l'effectif validé par un arrêté préfectoral, et ce jusqu'au recouvrement total des frais occasionnés par ce recrutement.

Le montant des factures de pilotage est surtaxé de 5 % lors du recrutement d'un pilote stagiaire remplaçant un autre pilote, et ce jusqu'au recouvrement de 45 % des frais occasionnés par ce recrutement.

Les modalités d'application de cette surtaxe sont précisées dans le règlement intérieur financier joint au présent règlement . Afin de permettre que le produit de la surtaxe soit suivi au jour le jour, les pilotes devront ouvrir dans leur comptabilité un compte spécial où la recette correspondante sera constatée.

ARTICLE 4 : Effectif-Formation

Le nombre de pilotes est fixé à quatre.

Les candidats au concours doivent être âgés de vingt-quatre ans au moins et de trente-six ans au plus.

Ils doivent être titulaires de l'un des brevets suivants :

- Capitaine de 1ère classe de la navigation maritime,
- Diplôme d'études supérieures de la marine marchande et d'un brevet de capitaine.

A l'issue du concours, le ou les pilotes nouvellement recrutés, doivent effectuer un stage de pilotage comme défini dans le règlement intérieur du service.

Le programme de l'épreuve de pilotage propre à la station de La Réunion est fixé en annexe 3.

ARTICLE 5 : Licences de capitaine-pilote

Les conditions de délivrance de licences de capitaines-pilotes sont définies dans l'annexe 4 du présent règlement.

ARTICLE 6 : Matériel

Les pilotes de la station doivent posséder, pour l'exercice de leur profession, deux vedettes de pilotage ainsi que les biens nécessaires à l'exécution du service du pilotage. Ils doivent disposer des locaux adaptés à leur activité.

Les pilotes sont propriétaires à titre collectif et à parts égales du matériel ainsi défini.

ARTICLE 7: Réglementation du service des pilotes

Les horaires et commandes du service des pilotes sont définis par l'annexe 2 du présent règlement. Un règlement intérieur du service approuvé par le Préfet fixe le détail du fonctionnement du service.

ARTICLE 8: Caisse des pensions

Une caisse dénommée « caisse des pensions et secours de la station de pilotage de La Réunion » est constituée. Elle adopte ses propres statuts qui régissent ses modalités d'administration.

ARTICLE 9 : Organisation financière

Un règlement intérieur financier approuvé par le Préfet et un règlement de la caisse des pensions et secours pris par arrêté du Préfet fixent l'organisation générale financière de la station.

Ces règlements précisent :

- le principe de la mise en commun de la recette de la station,
- la définition des recettes brutes qui est la recette totale hors taxes, déduction faite des indemnités éventuelles personnelles à chaque pilote,
- la ventilation des retenues effectuées sur les recettes brutes,
- la définition de la masse partageable qui est la différence entre les recettes brutes et les retenues ci-dessus définies,
- les modalités de répartition de la masse partageable entre les pilotes actifs et les pensionnés.

ARTICLE 10 :

L'arrêté préfectoral n° 4035 du 7 décembre 2000 modifié, portant règlement local de la station de pilotage de La Réunion est abrogé et remplacé par le présent arrêté, à compter du 1^{er} janvier 2020.

ARTICLE 11 :

Le secrétaire général pour les affaires régionales, le directeur de la mer Sud océan Indien, le directeur des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi de La Réunion sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la préfecture.

Le Préfet,

Pour le Préfet
le Secrétaire Général
pour les Affaires Régionales

Pascal GAUCI

ARTICLE 1 : PRINCIPE DE TARIFICATION

La taxe de pilotage est fonction pour chaque type d'opération, de la prise en charge, de la catégorie du navire, du tarif au mètre cube et du volume taxable du navire tel qu'il est défini par l'arrêté N°4318 GM-2 du 12 octobre 1976.

Des indemnités et des pénalités peuvent s'ajouter à la taxe de pilotage.

ARTICLE 2 : CATÉGORIE DU NAVIRE

La catégorie du navire est définie de manière unique pour chaque navire par la marchandise principale que celui-ci embarque ou débarque à La Réunion.

Les navires sont classés parmi les six catégories suivantes : « Croisière, Conteneur, Voiture, Vrac sec ou liquide, Pêche, Autre ».

ARTICLE 3 : VOLUME TAXABLE

Le volume taxable de chaque navire est établi, en fonction de ses caractéristiques physiques, par la formule :

$$V_{\text{tax}} = L \times b \times T_e$$

Dans laquelle :

V_{tax} est exprimé en m³; L, b et T_e représentant respectivement la longueur hors-tout du navire, sa largeur maximale et son tirant d'eau maximal d'été, et sont exprimés en mètres et décimètres.

Le tirant d'eau maximal d'été du navire ne peut en aucun cas être inférieur à une valeur théorique:

$$T_{\text{E plancher}} = 0,14 \times \sqrt{L \times b}$$

Le volume taxable minimum est fixé à :

$$V_{\text{min}} = 11\,399 \text{ m}^3$$

ARTICLE 4 : TARIF – PRISE EN CHARGE DE BASE À COMPTER DU 1^{ER} FÉVRIER 2020

Le tarif de base est fixé à :

$$T_{\text{base}} = 1,5608 \text{ centimes d'€ / m}^3$$

La prise en charge de base est fixée à :

$$PrCh_{\text{base}} = 208,14 \text{ €}$$

Le tarif et la prise en charge appliqués à chaque catégorie de navires telle que définies à l'article 2 sont calculés par l'application d'un coefficient tel que défini dans le tableau suivant :

Catégorie	Coefficient	Tarif en c€ / m ³	Prise en charge en €
Croisière	0,95	1,4828	197,73
Conteneur	0,95	1,4828	197,73
Pêche	1,29	2,0134	268,50
Voiture	0,95	1,4828	197,73
Vrac sec ou liquide	1,29	2,0134	268,50
Autre	1	1,5608	208,14

ARTICLE 5 : PROCÉDURE DE RÉVISION ANNUELLE

La prise en charge de base et le tarif de base sont recalculés au 1^{er} janvier de chaque année par l'application du taux de révision suivant :

$$T_{\text{Rev}} = -\left(\frac{1}{2}\right) \times \left(\frac{VolEq_1}{VolEq_2} - 1\right) + 0,80 \times Ind . INSEE$$

Réunion
Hors tabac
Novembre

Où VolEq1 est le rapport de la recette et du tarif de base au 31 décembre de l'année écoulée ;

et VolEq2 est la moyenne des rapports des recettes sur le tarif de base pour l'année écoulée et les trois années précédentes.

Les données chiffrées servant au calcul de la prise en charge de base et du tarif de base sont constatés par la Direction de la Mer Sud Océan indien.

ARTICLE 6 : ENTRÉES ET SORTIES

La taxe de pilotage est égale à la somme de la Prise en charge et du produit du volume taxable du navire par le Tarif.

$$\text{TaxPil} = \text{PrCh} + \text{Vtax} \times \text{Tarif}$$

ARTICLE 7 : MOUVEMENTS SUR RADE

Pour toute opération au cours de laquelle un navire franchit les jetées d'un port, sans que son escale soit considérée comme terminée, la taxe de pilotage est égale à la taxe prévue à l'article 6.

ARTICLE 8 : DÉHALAGES

Pour toute opération à l'intérieur d'un même port au cours de laquelle un navire doit se déplacer le long d'un même quai, la taxe de pilotage est égale à la moitié du produit du volume taxable du navire par le tarif.

$$\text{TAXPIL} = \text{VTAX}/2 \times \text{TARIF}$$

ARTICLE 9 : MOUVEMENTS

Pour toute opération à l'intérieur d'un même port au cours de laquelle un navire doit changer de poste vers un autre poste qui n'est pas situé sur le même linéaire de quai, la taxe de pilotage est égale au produit du volume taxable par le Tarif.

$$\text{TaxPil} = \text{Vtax} \times \text{Tarif}$$

ARTICLE 10 : MOUVEMENTS ENTRE PORTS SANS UTILISATION DE LA VEDETTE

Pour toute opération au cours de laquelle un navire est transféré du Port Est au Port Ouest ou du Port Ouest au Port Est sans débarquement du pilote, la taxe de pilotage est égale au double de la taxe prévue à l'article 9.

$$\text{TaxPil} = 2 \times \text{Vtax} \times \text{Tarif}$$

ARTICLE 11 : MOUILLAGES - DÉRAPAGES

Pour toute opération au cours de laquelle un navire utilise les services du pilote pour mouiller ou relever son ancre, la taxe de pilotage est égale à la somme de la Prise en charge et de la moitié du produit du volume taxable du navire par le Tarif.

$$\text{TaxPil} = \text{PrCh} + \frac{\text{Vtax}}{2} \times \text{Tarif}$$

Toutefois, si le pilote se trouve à bord pour une opération pour laquelle la prise en charge est déjà due, celle-ci ne sera facturée qu'une fois.

ARTICLE 12 : RADE SANS OPÉRATIONS COMMERCIALES

Pour tout navire soumis à l'obligation de pilotage qui pénètre dans la zone de pilotage obligatoire, mais n'y effectue pas d'opérations commerciales, la taxe de pilotage est égale au seul montant de la taxe d'entrée due pour le volume taxable minimum défini à l'article 3.

$$\text{TaxPil} = \text{PrCh} + \text{Vmin} \times \text{Tarif}$$

Cette taxe ne sera pas due lorsque le navire pénètre dans la zone de pilotage dans le cadre d'une assistance urgente aux personnes, ni lorsqu'il s'agira d'une évacuation sanitaire effectuée sans utiliser le service d'un pilote pour le guider.

ARTICLE 13 : RADE AVEC OPÉRATIONS COMMERCIALES

Pour tout navire soumis à l'obligation de pilotage effectuant des opérations commerciales dans la zone de pilotage obligatoire, il sera facturé une taxe d'Entrée et une taxe de Sortie.

ARTICLE 14 : INDEMNITÉS

NUIT : lorsque une opération de pilotage débute après 22h00 ou avant 05h00, le volume taxable est majoré de 100%.

Pour l'application de cette indemnité, l'opération de pilotage débute au moment où le pilote est à la disposition du navire et se termine au moment où le pilote quitte le navire .

SANS-MACHINE : lorsque une opération de pilotage est effectuée sur un navire dépourvu de force motrice pendant toute ou partie de la manœuvre, le volume taxable est majoré de 50%.

SERVICE VEDETTE : une indemnité de 250€ est demandée dès lors qu'une vedette de pilotage est utilisée pour effectuer la mise à bord d'une personne ou d'un colis.

NON-ASTREINT : lorsque une opération de pilotage est effectuée sur un navire non astreint à l'obligation de pilotage, le volume taxable est majoré de 10%.

ENLÈVEMENT : lorsque le Pilote est enlevé de la station, le navire devra payer une indemnité journalière de 601,70 €. (sans préjudice de la prise en charge des frais d'hébergement, de nourriture et de rapatriement du pilote.)

DIMANCHES ET JOURS FÉRIÉS : lorsqu'une opération de pilotage débute ou finit un dimanche ou un jour férié, le volume taxable du navire est majoré de 30% Pénalités.

ARTICLE 15 : MOUVEMENT RENVOYÉ

Pour toute opération de pilotage commandée ou annulée hors délai, ou qui est retardée ou avancée de plus de quinze minutes, il sera perçu une pénalité égale au tiers de la taxe d'entrée due par un navire de volume égal au volume taxable minimum défini à l'article 3.

$$MR = \frac{PrCh + (Vmin \times Tarif)}{3}$$

Cette pénalité n'est pas due lorsque le navire est prêt à manœuvrer à l'heure convenue mais qu'il en est empêché par des circonstances extérieures telles que conditions météorologiques défavorables ou poste occupé par un autre navire ou encore impossibilité de manœuvrer du fait de l'encombrement du port et que le pilote ne s'est pas présenté à bord.

ARTICLE 16 : RÉDUCTIONS

CAPITAINES-PILOTES : S'il n'utilise pas les services du Pilote, tout navire dont le Capitaine est titulaire d'une licence de capitaine-pilote bénéficie d'une réduction de 80% sur la tarification des opérations de pilotage et n'est pas assujéti aux indemnités prévues à l'article 15.

PROMOTION DU PORT : Lorsqu'un contrat de promotion du port est signé entre le pilotage et les autres intervenants du port, une réduction de 10 % du volume taxable sera appliquée aux navires définis dans ce contrat.

fixant les horaires et les commandes des prestations de pilotage

ARTICLE 1 : HORAIRES DES PRESTATIONS

Hormis le cas de navire en danger, le service du pilotage intervient dans les limites horaires suivantes:

Port-Est	
TOUTES manœuvres TOUS navires	24h / 24h et 7j / 7j
Port-Ouest Darse Sud	
ENTREE d'un navire de longueur < 101m (sauf navire gazier ou pétrolier)	24h / 24h et 7j / 7j
MVT dans la darse sans passage dans la zone d'évitage	
MVT dans la darse avec passage dans la zone d'évitage d'un navire de longueur < 131m	
SORTIE de navire de longueur < 121m	
AUTRES MANOEUVRES:	mise à bord du pilote entre : lever et coucher du soleil
Port-Ouest Darse Nord et Darse de Pêche	
MOUVEMENT dans la darse (sauf navire dérogameire)	24h / 24h et 7j / 7j
AUTRES MANOEUVRES:	mise à bord du pilote entre : 20' avant lever du soleil et 20' avant coucher du soleil

ARTICLE 2 : COMMANDES DES PRESTATIONS

Les consignataires des navires astreints à l'obligation de pilotage suivant l'article 2 du règlement local, sont tenus de commander le pilote dans les délais suivants:

Opérations entre 00h00 et 11h59	Commande la veille avant 17h00
Opérations entre 12h00 et 15h00	Commande avant 9h00
Opérations entre 15h00 et 20h00	Commande avant 11h00
Opérations entre 20h00 et 23h59	Commande avant 15h00

Tout retard survenu pour une opération de pilotage qui n'aurait pas été commandée dans les délais ci-dessus ou sous la forme ci-après, ne saurait être imputé à la station.

Il est recommandé aux consignataires de commander le pilote par les moyens de communication les plus fiables en ce qui concerne l'enregistrement de l'heure de dépôt de la commande (courriel : operations@sppmr.re).

COMMANDE d'OPERATION NAVIRE***Les rubriques en gras sont obligatoires***

DESTINATAIRES <i>(Décocher si nécessaire)</i>	PILOTAGE	X	operations@sppmr.re
	REMORQUAGE	X	Lamanage-commande@boluda.fr
	LAMANAGE	X	Lamanage-commande@boluda.fr
COPIES <i>(Cocher si nécessaire)</i>	CAPITAINERIE	X	off-port@reunion.port.fr
	Service de SANTE		
	Service PHYTOSANITAIRE		

NAVIRE : _____

N° I.M.O. : _____ Ligne : _____

Longueur : _____ Largeur : _____

CONSIGNATAIRE : _____ Capitaine : _____

Armateur / Affréteur : _____ Ech. L.C.P. : _____

Cadre réservé

ENTREE**MOUVEMENT****SORTIE**

Date : _____

Heure : _____

Poste : _____ ⇒ _____ ⇒ _____ ⇒ _____

Bord à quai demandé : _____ ⇒ _____ ⇒ _____ ⇒ _____

AR au Bollard / Marque Remorqueur(s) demandé(s) : _____ ⇒ _____ ⇒ _____ ⇒ _____

: _____

Vedette(s) demandée(s) : _____

T.E. Av annoncé : _____

T.E. Ar annoncé : _____

Tirant d'Air annoncé : _____

Propuls. Transvers. Av : _____

Propuls. Transversal Ar : _____

Observations : _____

DESCRIPTION – MANOEUVRE

1. Description du Port-Est ;
2. Description du Port-Ouest ;
3. Description de la côte ouest de La Réunion ;
4. Description de la côte est de La Réunion ;
5. Approche – accès aux ports de la côte ouest ;
6. Approche – accès aux ports de la côte est.
7. Manœuvre au Port-Est ;
8. Manœuvre au Port-Ouest ;
9. Moyens nautiques du pilotage et du lamanage ;
10. Moyens nautiques du remorquage ;

REGLEMENTATION

11. Intégration du pilote dans une équipe passerelle ;
12. Devoir du pilote ;
13. Devoir du commandant ;
14. Action de l'Etat en mer – équipe d'évaluation ;
15. Zones de mouillage ;
16. Règlement local : répartition du service – Comportement – Discipline ;
17. Règlement local : approche d'un cyclone ;
18. Règlement local : approche d'un épisode de houle ;
19. Règlement local : tsunami ;
20. Règlement local : commande du pilote ;
21. Règlement local : procédure d'approche ;
22. Règlement local : licences de Capitaine-Pilote ;
23. Règlement d'exploitation: dimensions admissibles ;
24. Règlement d'exploitation: navires dérogatoires.

définissant le régime des licences de Capitaine-Pilote pour La Réunion

ARTICLE 1 : CHAMP D'APPLICATION

Une licence de Capitaine-Pilote conforme au modèle précisé à l'annexe 4-3 peut être délivrée pour deux ans aux capitaines des navires soumis à l'obligation de pilotage fréquentant Port Réunion :

- pour un navire donné en tenant compte de ses caractéristiques, de son équipement et de ses qualités manœuvrières ;
- pour un port ou une partie de port en tenant compte des conditions de navigation et des difficultés techniques de l'opération de pilotage ;
- pour un capitaine réunissant les conditions définies ci-après et ayant subi avec succès un examen devant la commission locale définie par l'arrêté n°1676 du 17 juin 1992.

Il ne pourra être délivré de licence de Capitaine-Pilote au capitaine d'un navire transportant:

- des hydrocarbures dont la liste figure dans l'annexe 1 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL) ;
- des substances dangereuses telle que définies par le décret n°79-703 du 07 août 1979 et par l'annexe 2 de la convention MARPOL.

ARTICLE 2 : CONDITIONS DE DÉLIVRANCE

Des licences de Capitaine-Pilote peuvent être délivrées pour:

- le Port-Est;
- le Port-Est et la Darse Sud du Port-Ouest;
- l'ensemble Port-Est et Port-Ouest;
- les navires de guerre, de pêche ou de commerce d'une longueur inférieure ou égale à 110 mètres lorsqu'ils ne font pas appel au service du remorquage et s'ils utilisent au minimum:
 - soit deux lignes d'arbre et deux safrans;
 - soit une ligne d'arbre, un safran et un propulseur d'étrave.

Les capitaines de ces navires devront avoir effectué en tant que capitaine un minimum de six touchées de la partie de port considérée au cours des six derniers mois.

Conditions pour être candidat :

Le candidat doit être titulaire du brevet requis pour exercer les fonctions de capitaine. Le brevet exigé d'un candidat étranger est celui prévu par la réglementation de l'Etat dont il est ressortissant.

Le candidat doit remplir les conditions d'aptitude physique des pilotes français en cours de carrière.

Le candidat doit avoir effectué comme capitaine du navire considéré le nombre de touchées dans la période tels que définis ci-dessus.

Le candidat doit s'exprimer correctement en français.

ARTICLE 3 : CONDITIONS POUR ÊTRE CANDIDAT

Le candidat doit être titulaire du brevet requis pour exercer les fonctions de capitaine. Le brevet exigé d'un candidat étranger est celui prévu par la réglementation de l'Etat dont il est ressortissant.

Le candidat doit remplir les conditions d'aptitudes physiques des pilotes français en cours de carrière.

Il doit avoir effectué comme capitaine du navire considéré le nombre de touchées dans une période définie par la présente décision.

Il doit enfin s'exprimer correctement en français.

ARTICLE 4 : VALIDITÉ ET RENOUELEMENT

Après avis de la commission locale, la licence pourra :

- être étendue à un ou plusieurs navires de caractéristiques équivalentes,
- être restreinte en sa validité, en temps et en lieu,
- être retirée, lorsque son titulaire a été condamné à une peine disciplinaire ou pénale liée à l'exercice des fonctions de marin,
- être provisoirement suspendue jusqu'au prononcé du jugement, lorsqu'une enquête effectuée après un accident de mer a mis en évidence des faits de nature à justifier la mise en examen du titulaire d'une licence au titre de l'article R-5341-9 du code des Transports.

Une licence cesse d'être valable dès que son titulaire ne remplit plus l'une des conditions fixées pour sa délivrance.

Une licence peut être renouvelée sans examen, après avis de la commission locale, sous réserve que son titulaire satisfasse aux conditions fixées pour sa délivrance.

ARTICLE 5 : PROCÉDURE / INSTRUCTION DES DOSSIERS

Le capitaine de navire candidat à la délivrance d'une licence de capitaine pilote devra fournir à la direction de la mer Sud océan Indien un dossier comprenant :

- Une demande sur papier libre accompagnée de l'avis favorable de l'armateur et mentionnant le navire pour lequel la licence est demandée,
- Une copie du brevet requis pour exercer les fonctions de capitaine sur le navire pour lequel la délivrance de la licence est sollicitée. S'il s'agit d'un brevet étranger, et à moins que le diplôme ne le précise, une attestation des autorités du pays ayant délivré le brevet précisant que le brevet permet le commandement du navire sans dérogation,
- Un certificat d'aptitude physique délivré par un médecin des gens de mer depuis moins de trois mois,
- Un état récapitulatif des touchées effectuées par le candidat en tant que capitaine pour un navire, pour le port ou partie de port de Port Réunion concernés, certifié par le Commandant de port, sous la forme jointe en annexe 4-1 du présent arrêté.

ARTICLE 6 : NATURE DE L'EXAMEN

L'examen destiné à vérifier les capacités du candidat à la délivrance du capitaine pilote est assuré par un jury composé de :

- Un pilote en service dans la station,
- Le directeur de la mer Sud océan Indien, ou l'un de ses adjoints, inspecteur ou officier des affaires maritimes,
- Le directeur du port, ou le commandant du port.

L'examen comprend une partie théorique et une partie pratique.

1- La partie théorique comprend une interrogation orale d'une durée d'une heure maximum, portant sur deux volets :

- les caractéristiques physiques du port et de ses accès (chenaux d'accès, balisage, courants, vents, fonds, postes d'amarrage, etc),
- la réglementation propre au port (réglementation de circulation, de police et d'organisation portuaire, d'immigration, douanière, sanitaire et de santé, liaisons radiotéléphoniques, auxiliaires portuaires etc).

2- La partie pratique consiste en la vérification par le pilote, en présence d'au moins un autre membre du jury, de la capacité pratique du candidat à piloter son navire dans le port ou pour la partie port pour laquelle il sollicite la licence.

ARTICLE 7 : MISE EN ŒUVRE ET EFFETS DE LA LICENCE

Le résultat de l'examen fait l'objet d'un procès-verbal signé de l'ensemble des membres du jury, sous la forme jointe en annexe 4-2 du présent arrêté.

Le candidat sera immédiatement informé de la décision de principe de la commission, dont les membres signeront un procès-verbal de leur visite à bord.

La licence, délivrée sous la forme jointe en annexe 4-3 du présent arrêté, prendra effet à compter du moment où le président du syndicat des pilotes aura confirmé à la direction de la mer Sud océan Indien que tous les mouvements prévus par la réglementation sont effectués, sans qu'il ait de fait nouveau à signaler. La prorogation de la licence sera accordée au vu document délivré par la capitainerie, certifiant que le capitaine du navire a effectué le minimum de mouvements exigés durant les six derniers mois et qu'il n'a pas éprouvé de difficulté anormale durant les manœuvres.

Dans le cas exceptionnel où la commission n'a pu se réunir avant que l'ensemble des mouvements obligatoires aient pu être effectués, par exemple à l'occasion d'un jour férié, la licence, si elle est accordée, prendra rétroactivement effet à compter de la fin des mouvements assistés par un pilote, si l'épreuve pratique et le dossier sont jugés satisfaisants par la commission.

État récapitulatif des touchées en vue de l'obtention ou du renouvellement d'une licence de Capitaine-Pilote

Je soussigné Commandant de Port de Port Réunion, atteste de l'exactitude des touchées récapitulées dans le tableau ci-après.

Incidents concernant le capitaine signalés par les officiers de port:

NAVIRE			
CAPITAINE		DATE INITIALE	NOMBRE
PORT-EST			
DARSE SUD DU PORT-OUEST			
DARSE NORD DU PORT-OUEST			

Le Port le

Procès verbal d'examen d'aptitude en vue de l'obtention d'une licence de Capitaine-Pilote

Capitaine:

.....

Navire:

.....

La commission locale du pilotage de La Réunion, composée de:

M....., directeur de la mer Sud océan Indien, ou son représentant, Président;

M....., représentant le commandant du Grand Port Maritime de La Réunion, ou son représentant;

M....., président du syndicat professionnel des pilotes de la station de pilotage de La Réunion, ou son représentant;

s'est rendue à bord le et a constaté:

- la conformité des pièces du dossier avec la situation réelle du capitaine;
- la capacité du capitaine à procéder à une manœuvre d'approche et une manœuvre d'accostage, prouvant son aptitude à opérer dans la partie du port où il sera habilité;
- le nombre de touchées déjà effectuées en tant que capitaine avec un pilote à bord, et l'échéance prévisible de la fin de l'obligation de prendre un pilote le à heures.
- La connaissance par le candidat des règlements nautiques internationaux, nationaux et locaux relatifs au balisage et aux règlements portuaires;
- l'aptitude du capitaine du navire à comprendre la langue française.

Le Port, le

**Le directeur de la mer
Sud-océan indien**

**Le commandant du Grand Port
Maritime de La Réunion**

**Le Président du syndicat
professionnel des pilotes
maritimes de La Réunion**

Licence de Capitaine-Pilote Port-Réunion

En application des articles L5341-1 et suivants, des articles R5341-1 et suivants du code des transports, du décret n°69-515 du 19 mai 1969 modifié relatif au pilotage dans les eaux maritimes et de l'arrêté ministériel du 18 avril 1986 fixant les compétences et la composition de la commission locale et les modalités de délivrance de la licence de Capitaine-Pilote,

M.....

Né (e) le : à

de nationalité:.....

Pilote, est reconnu apte au pilotage:

NAVIRE	
PAVILLON	
PORT D'ATTACHE	
LONGUEUR HT	
CARACTÉRISTIQUES MINIMUM	
PARTIE DE PORT-RÉUNION	

La présente licence prend effet au jusqu'au.....

Le

Le Préfet
pour le Préfet et par délégation,
le Directeur de la mer Sud océan indien

RENOUVELLEMENTS		PARTIE DU PORT	VISA
DU	AU		
DU	AU		
DU	AU		

*Partie du Port
possibles:*

Port-Est seul

*Port-Est et Darse Sud du
Port-Ouest*

*Port-Est et Port-
Ouest*