

ARRETE N° 102/04/AM

portant règlement du pilotage maritime à Mayotte.

LE PREFET,

CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR

- VU la loi du 17 décembre 1926 modifiée portant Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande ;
- VU la loi n° 67-545 du 07 juillet 1967 relative aux événements de mer ;
- VU la loi n° 69-8 du 03 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes ;
- VU la loi n° 2001/616 du 11 juillet 2001.
- VU le décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes ;
- VU le décret n° 79-703 du 07 août 1979 définissant les substances dangereuses visées aux articles 2 et 3 de la loi n°79-1 du 02 janvier 1979 relative à certaines infractions en matières de circulation maritime et, complétant la loi du 17 décembre 1926 portant Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande.
- VU le décret n° 83-874 du 27 septembre 1983 portant publication de la Convention Internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ensemble deux protocoles et une annexe), faite à Londres le 02 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole de 1978 relatif à la dite Convention (ensemble une annexe), fait à Londres le 17 février 1978 .
- VU le décret n° 87-786 du 24 septembre 1987 portant publication de l'annexe II de la Convention de 1973 pour la prévention de la pollution par des navires et, amendements à cette annexe du 05 décembre 1985.
- VU le décret du 04 juillet 2002 de Monsieur le Président de la République nommant Monsieur Jean-Jacques BROT, Préfet de Mayotte.
- VU le décret du 02 janvier 2003 de Monsieur le Président de la République nommant Monsieur Philippe GUSTIN, Sous- Préfet, secrétaire général de la préfecture de Mayotte.
- VU l'arrêté ministériel du 3 septembre 1986 relatif au cautionnement des pilotes.
- VU l'arrêté ministériel du 1 juillet 1999 fixant le montant du cautionnement des pilotes.
- VU l'arrêté ministériel du 26 septembre 1990 portant organisation et programme des concours de pilotage.
- VU l'arrêté préfectoral n° 50/SG/DE portant création du règlement de police du port de Mayotte

VU L'arrête n° 232 bis modifié du 08 avril 1989 portant règlement du pilotage maritime à Mayotte

VU L'arrêté N°24/SG/DRH/2003 du 6 janvier 2003 portant délégation de signature au profit de M.GUSTIN

VU les nécessaires modifications d'actualisation, apportées par les arrêtés préfectoraux au présent arrêté :

- *L'arrêté N° 740 du 28 octobre 1997 modifiant les annexes tarifaires de l'arrêté 232 bis du 08 avril 1989.*
- *L'arrêté N° 121 du 12 juin 1998 créant une commission portuaire d'alerte sur l'état des navires.*
- *L'arrêté N° 635 du 13 octobre 1998 modifiant les annexes tarifaires de l'arrêté 232 bis du 08 avril 1989.*
- *L'arrêté N° 180 du 16 mai 2000 modifiant les articles 1 à 12 de l'arrêté 232 bis du 08 avril 1989.*
- *L'arrêté N° 18 du 17 janvier 2001 modifiant les annexes tarifaires de l'arrêté 232 bis du 08 avril 1989.*
- *L'arrêté N° 18 du 17 janvier 2001 portant agrément d'un pilote professionnel maritime.*
- *L'arrêté N° 1230 du 27 décembre 2001 modifiant les annexes tarifaires de l'arrêté 232 bis du 08 avril 1989.*
- *L'arrêté N° 38 du 30 janvier 2002 modifiant les annexes tarifaires de l'arrêté 232 bis du 08 avril 1989.*

VU la nécessité de préserver le lagon contre les risques représentés par la navigation maritime;

VU l'avis émis par le Chef du Service des Affaires Maritimes de Mayotte;

SUR proposition du Secrétaire Général ;

ARRETE :

TITRE I

Définition - Obligation - Exemptions

Article 01 : **Définition du pilotage**

Le pilotage consiste en l'assistance apportée au capitaine par un personnel agréé par le Préfet, pour la conduite et la manœuvre des navires à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du lagon de Mayotte.

Le personnel en charge de cette mission est constitué de pilotes professionnels maritimes regroupés en une station de pilotage.

Toute modification des limites de la zone de pilotage obligatoire est soumise, pour avis à l'assemblée commerciale du pilotage prévue à l'article 43 ci-dessous.

Article 02 : **Obligation de pilotage**

Le pilotage est obligatoire pour tous les navires français et étrangers d'une longueur hors-tout supérieure à trente mètres.

Article 03 : **Exemptions**

1. Sont affranchis de l'obligation du pilotage :

- les navires assurant un service de transbordement régulier entre Petite et Grande Terre ;
- les navires et engins de batellerie et de servitude portuaire ;

- les navires affectés exclusivement à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des plans d'eau et zones portuaires du lagon de Mayotte et de ses accès ;

- les bâtiments de guerre français;

2. Peuvent être affranchis de l'obligation de pilotage , s'ils justifient d'aides à la navigation, de liaisons VHF et d'appareils de mouillage en bon état, sans pouvoir prétendre à un quelconque caractère de priorité dans leurs opérations commerciales :

- Pour leurs opérations de chenalage jusqu'aux installations portuaires de Longoni (balise cardinale ouest), les navires d'une longueur hors-tout inférieure à cinquante mètres.
- Pour la totalité des opérations y compris les manœuvres de port:

- les navires d'une longueur hors-tout inférieure à soixante-cinq mètres commandés par un capitaine parlant couramment le français et ayant effectué, en qualité de capitaine de ce même navire, un minimum de six touchées au cours des douze mois précédent ou douze touchées au cours des vingt-quatre mois précédent.

3 - Ces exemptions ne peuvent être accordées :

- aux navires transportant, en tant que cargaison, des hydrocarbures dont la liste figure à la Convention MARPOL 73, annexe 1;
- aux navires transportant des substances dangereuses telles que définies par le décret n° 79-703 du 07 août 1979 ;
- aux navires dérogeant aux dispositions du code International Safety management (ISM) adopté par l' OMI résolution A741 (18) du 04 octobre 1993, et ne disposant pas à bord du Safety Management Certificate.

TITRE II

Personnel du pilotage

Article 04 : Effectif

Le pilotage est assuré par un ou plusieurs pilotes professionnels maritimes agréés par le Préfet, sur proposition du chef du service des Affaires Maritimes.

En fonction de l'évolution du trafic portuaire, l'effectif est déterminé sur proposition du chef du pilotage par le préfet, l'assemblée commerciale prévue à l'article 43 ci-dessous entendue.

Article 05 : Agrément

Pour être agréé en qualité de pilote, il est requis au candidat :

1. d'être déclaré admis au concours de pilotage à Mayotte.
2. d'avoir obtenu une attestation de stage de pilotage, délivrée par le chef du pilotage
3. d'intégrer l'organisation locale du pilotage.

Article 06 : Stage de pilotage

L'attestation de stage de pilotage est obtenue après avoir assisté au pilotage effectif d'entrée ou de sortie par les principales passes du lagon ainsi que sur les principales routes à suivre à

l'intérieur du lagon pendant une période de quatre mois, après avoir été déclaré admis au concours de pilotage.

Article 07 : Retrait de l'agrément

Le retrait de l'agrément intervient à la suite de la démission, de l'inaptitude physique totale ou définitive ou par mesure disciplinaire.
L'agrément est retiré par décision du Préfet, après avis du conseil d'enquête prévu à l'article 22.

Article 08 : Suspension de l'agrément

L'agrément peut être suspendu par décision du Préfet, après avis du conseil d'enquête prévu à l'article 22, soit pour inaptitude physique temporaire, soit par mesure disciplinaire.

Article 09 : Agrément temporaire

En cas d'empêchement prolongé du pilote (suspension ou retrait de l'agrément, congés, maladie, accident, etc ...) et afin d'assurer la continuité du service un agrément temporaire pourra être délivré par décision du Préfet, sur proposition du chef du service des Affaires Maritimes dans des conditions dérogeant aux mesures édictées par le présent arrêté.

Article 10 : Carte d'identité professionnelle

Pour lui permettre de se faire reconnaître en sa qualité, il est remis au pilote professionnel maritime une carte d'identité professionnelle avec photographie conforme au modèle joint
e n a n n e x e .
Cette carte est délivrée par le Préfet, et validée annuellement par le chef du service des Affaires Maritimes.

TITRE III

Concours de pilotage

Article 11 : Ouverture du concours

Tout pilote désirant cesser son activité de pilotage doit en avertir le chef du service des Affaires Maritimes, au moins six mois à l'avance.
Sur proposition du chef du service des Affaires Maritimes, un concours pour recrutement d'un pilote est ouvert par le Préfet.

La date du concours, le nombre de places, sont annoncés par affichage et insertion dans la presse écrite au moins deux mois à l'avance.

Les frais afférents à l'organisation et au déroulement des concours de pilotage sont à la charge de la station de pilotage.

Article 12 : Jury du concours

Le jury du concours de pilotage est composé comme suit :

- un officier supérieur de Marine, Président ;
- un inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime;
- un capitaine au long cours ou un capitaine de première classe de navigation maritime choisi, autant que possible, parmi les capitaines de navires en activité.
- deux pilotes désignés parmi les plus anciens pilotes en activité de la station de Mayotte.

Le président du jury est désigné par le Commandant de la Marine pour le sud de l'Océan Indien (sous-zone 52) sur la demande du chef du service des Affaires Maritimes, qui désigne les autres membres du jury.

Pour l'épreuve de langue anglaise, le jury se fait assister par un professeur ou par un courtier interprète ou par un officier de marine breveté interprète.

L'organisation et le secrétariat du concours est assuré par le service des Affaires Maritimes.

Le chef du service des Affaires Maritimes peut assister à tout ou partie des opérations du concours.

Article 13 : Conditions de candidature au concours

Les candidats au concours de pilotage doivent répondre aux conditions suivantes :

- posséder la nationalité française.
- être âgé de vingt-quatre ans au moins et de quarante-cinq ans au plus.
- Les conditions d'âge se comptent à la date du jour d'ouverture du concours ;
- Etre identifié en qualité de marin de la Marine Marchande ;
- Etre titulaire d'un brevet de commandement suivant : Capitaine de première ou de deuxième classe de la navigation maritime, brevet de capitaine STCW 95 ;
- Etre apte physiquement aux fonctions d'officier de pont à bord des navires dans les conditions fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande ;
- Réunir six ans de navigation effective sur des bâtiments de l' Etat ou dans la Marine Marchande, dont quatre ans au moins au service "pont" à bord de bâtiments de l' Etat ou de navires armés au long cours, au cabotage, à la grande pêche ou à la pêche au large.

Article 14 : Dossier de candidature au concours

Les demandes de candidature doivent être déposées quinze jours au moins avant la date du concours au service des Affaires Maritimes de Mayotte, le candidat doit indiquer si il désire subir une épreuve facultative de langue étrangère portant sur l'une des langues allemande, espagnole ou italienne.

A la demande de chaque candidat, doivent être joints :

1. Une copie des pièces justificants des conditions requises à l'article 13 précité.
2. Un relevé détaillé de navigation établi de manière à permettre de vérifier que les conditions imposées sont remplies.
Les embarquements sur des navires armés sous pavillon étranger sont validés en totalité dans le décompte des temps de navigation exigés, pourvu qu'ils présentent le même caractère actif et professionnel que les embarquements sur des navires français.
3. Un extrait de casier judiciaire (bulletin n° 3) n'ayant pas plus de trois mois de date.
4. Les certificats qu'ils ont obtenus à leur débarquement des bâtiments de l'Etat ou du commerce sur lesquels ils ont navigué. Ces certificats doivent indiquer exactement la nature des fonctions remplies à bord. Ces diverses pièces constituent le dossier de navigation du candidat permettant d'apprécier sa carrière professionnelle dans les conditions fixées par les articles 16 à 18 du présent arrêté.
5. Un certificat médical délivré par un médecin des gens de mer ou par tout médecin commissionné par le Service des Affaires Maritimes, attestant l'aptitude à la fonction de pilote, et n'ayant pas plus de trois mois de date.

Article 15 : Convocation des candidats

Le chef du service des Affaires Maritimes procède immédiatement à l'examen des pièces fournies par les candidats au point de vue des conditions d'âge et de navigation, prévues à l'article 13 et 14 et arrête la liste des candidats, lesquels peuvent être admis à concourir, le cas échéant, sous réserve des vérifications ultérieures qui paraîtraient s'imposer. Cette liste est affichée, cinq jours au moins avant la date de l'ouverture du concours, au service des affaires maritimes de Mayotte.

Article 16 : Programme du concours

Le concours comporte:

- A. - Des épreuves écrites.
- B. - Des épreuves orales.

Le programme de ces épreuves est annexé au présent arrêté.

- C. - L'appréciation du dossier de navigation.

Les candidats sont appelés à passer l'ensemble des épreuves écrites et orales.

- A. - Epreuves écrites:
 - a) Rapport de mer (durée: trois heures; coefficient 4);
 - b) Problèmes pratiques de stabilité (durée: une heure trente; coefficient 2);
 - c) Problèmes sur l'annuaire des marées (durée: une heure; coefficient 2);
 - d) Anglais (durée: une heure trente; coefficient 2).
- B. - Epreuves orales:
 - a) Connaissances générales sur la navigation maritime (coefficient 2);
 - b) Réglementation relative à la navigation maritime (coefficient 2);
 - c) Réglementation relative au pilotage (coefficient 2);
 - d) Manoeuvre des bâtiments (coefficient 3);
 - e) Pilotage (coefficient 14);
 - f) Anglais (coefficient 2);
 - g) Autre langue étrangère (facultative).

- C. - Dossier de navigation:

Le dossier de navigation est affecté du coefficient 5.

Article 17 : Correction des épreuves du concours

Le jury arrête en séance les sujets des épreuves écrites. Les épreuves écrites ont lieu sous la surveillance de deux membres du jury.

Les épreuves orales ont lieu immédiatement après les épreuves écrites et sont publiques. Pour ces épreuves, des séries de questions sont préparées avant chaque séance par le jury. Chaque série complète est placée dans une enveloppe que les candidats tireront au sort au moment d'être interrogés.

Le nombre de séries de questions est égal à celui des candidats plus un.

Chaque série, affectée d'un numéro d'ordre, comprend:

- deux questions portant sur a;
- deux questions portant sur b;
- deux questions portant sur c;

- deux questions portant sur d;
- huit questions portant sur e.

Ces séries doivent être, autant que possible, dans leur ensemble, du même niveau et présenter sensiblement les mêmes difficultés. Le jury interroge les candidats dans l'ordre indiqué par un tirage au sort. L'épreuve d'anglais fait l'objet d'une interrogation distincte.

- A. - Ecrit:

Tous les membres du jury notent les épreuves a, b et c de l'article 6, ainsi que le dossier de navigation. Le président et l'examineur d'anglais notent l'épreuve d'anglais d.

- B. - Oral:

Le président, l'inspecteur de la navigation et du travail maritime ou le technicien expert du service de la sécurité de la navigation maritime et le capitaine de navire notent les réponses aux questions relatives aux paragraphes a, b, c et d.

Le président et les deux pilotes notent les réponses aux questions de pilotage du paragraphe e.

Le président et l'examineur d'anglais notent cette épreuve.

L'examineur de langue étrangère facultative note seul cette épreuve.

C. - Notes:

Chaque membre du jury appelé à noter une épreuve l'apprécie par une note de 0 à 20, sans décimale. Les notes ainsi données à une même épreuve sont additionnées et leur total est multiplié par le coefficient dont elle est affectée, puis divisé par le nombre des membres du jury ayant noté. Ainsi est obtenue, pour chaque matière, la note moyenne avec ou sans décimale comptant pour le classement du candidat. Il n'est donné qu'une note pour chaque matière, même si cette matière comporte plusieurs questions.

Article 18 : Classement du concours

1- Classement :

Une fois terminées les épreuves écrites et les interrogations orales, le jury, en séance plénière, en présence du chef du service des Affaires Maritimes, et hors du public, procède au classement des candidats, d'après le nombre de points obtenus par chacun d'eux.

Nul ne peut être nommé pilote à la suite du concours s'il n'a obtenu une moyenne de 12 sur 20 pour l'ensemble des épreuves écrites et orales ou s'il a obtenu une note inférieure à 5 pour l'une quelconque des épreuves, exception faite des épreuves facultatives.

Il n'est pas tenu compte, pour le calcul de la moyenne des points exigibles, des points obtenus dans les épreuves facultatives. Ces points n'entrent en compte que pour le classement définitif et seulement pour le nombre de points supérieur à 12 (épreuves facultatives de langues vivantes.).

Si plusieurs candidats réunissent le même nombre de points, la préférence est donnée à celui qui a obtenu la note la plus élevée pour le dossier de navigation et, éventuellement, pour l'épreuve de pilotage.

2 – Procès verbal :

Le jury établit un procès-verbal de ces opérations, en y relatant, s'il y a lieu, les divers incidents qui ont pu se produire au cours des épreuves et ses décisions concernant les réclamations présentées par les candidats. Ce procès-verbal est signé de tous les membres du jury et remis avec toutes les pièces au chef du service des Affaires Maritimes.

3 – Publication :

Le chef du service des Affaires Maritimes donne ensuite connaissance à tous les candidats du total des points qu'ils ont obtenus ainsi que de leur classement et transmet au préfet de Mayotte le dossier appuyé de ses observations, s'il y a lieu. Les résultats des épreuves sont ensuite affichés au service des affaires maritimes de Mayotte.

4 – Désistement :

Au cas où un candidat déclaré reçu se désisterait avant d'être nommé pilote, la place devenue vacante pourrait être attribuée au premier des candidats non reçus sous réserve de satisfaire aux conditions prévues à l'article 18 du présent arrêté.

Toute vacance se produisant dans l'effectif de la station après affichage du concours ne peut être comblée que par l'ouverture d'un nouveau concours.

TITRE IV

Carrière du pilote

Article 19 : Congés

Les autorisations pour congés des pilotes sont données par le chef du pilotage. Ces congés devront être prévus avec un délai suffisant pour permettre, si nécessaire, la recherche et l'agrément temporaire d'un remplaçant.

Article 20 : Aptitude physique du pilote

Le pilote passe annuellement ainsi qu'à la suite, soit d'un arrêt de travail supérieur à vingt et un jours, soit d'un accident du travail, une visite médicale destinée à vérifier qu'il remplit les conditions d'aptitude physique à la profession de marin et à la fonction de pilote, fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

TITRE V

Régime disciplinaire et pénal - Responsabilité civile

Article 21 : Régime disciplinaire et pénal

Pour fautes graves dans l'exercice de la fonction de pilote, le Préfet, peut suspendre temporairement ou retirer son agrément.
La suspension et le retrait de l'agrément ne peuvent être prononcés qu'après avis d'un conseil d'enquête.

Article 22 : Conseil d'enquête

Le conseil d'enquête est composé :

- du chef du service des Affaires Maritimes, Président ;
- du capitaine du port de Longoni ;
- d'un inspecteur de la sécurité de la navigation et du travail maritime ;
- d'un capitaine de première ou de deuxième classe de la navigation maritime ;
- d'un pilote de la station.

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. Le pilote peut se faire assister d'un défenseur.

Le conseil d'enquête peut proposer un blâme ou une réprimande qui sont alors prononcés par le chef du service des Affaires Maritimes, et donne avis sur la suspension ou le retrait de l'agrément.

Article 23 : Responsabilité civile du pilote

Conformément à la loi n° 69-8 du 03 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, les dispositions suivantes sont applicables :

Extrait Chapitre III Section 2 Des pilotes

art. 18 : Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage. Il doit contribuer à la réparation, dans ses rapports avec l'armateur du navire piloté, dans la mesure où celui-ci établit que le dommage est dû à une faute du pilote.

art. 19 : Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus au pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

Au cours des mêmes opérations, les avaries causés au bateau- pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute lourde du pilote.

Au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus à l'équipage du bateau-pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'ils n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

art.20 : Tout pilote doit fournir un cautionnement.

art. 21 : Le pilote, par l'abandon de ce cautionnement, peut s'affranchir de la responsabilité civile résultant des articles précédents, sauf dans le cas où la faute par lui commise constitue une infraction à l'article 79 du code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande.

art. 22 : Le cautionnement est affecté par premier privilège à la garantie des condamnations qui pourraient être prononcées contre le pilote pour fautes commises dans l'exercice de ses fonctions. Le cautionnement est affecté par second privilège au remboursement des fonds qui auraient été prêtés pour la constitution totale ou partielle de ce cautionnement.

art. 23 : Les fonds constitués en cautionnement ne peuvent, pendant la durée des fonctions du pilote, être saisis pour d'autres créances que celles en faveur desquelles l'article précédent institue un privilège.

art. 24 : Les modalités d'application des articles 20 à 23 sont fixées par décret.

art. 25 : Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites deux ans après l'achèvement des opérations de pilotage.

Conformément au décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes, les dispositions suivantes sont applicables :

Extrait Chapitre III Section 2 Du cautionnement .

art. 21 : Le cautionnement prévu à l'article 20 de la loi susvisée du 03 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes peut être constitué soit en numéraire, soit en rentes sur l'Etat ou autres titres garantis par l'Etat, soit sous forme d'une garantie fournie par une banque ou par une caisse privée agréé par l'Etat. Cet agrément est donné par le ministre chargé de la Marine Marchande.

art. 22 : Les fonds et les valeurs mobilières qui constituent le cautionnement sont déposés à la caisse des dépôts et consignations et soumis au régime applicable aux consignations.

art. 23 : Les rentes sur l'Etat français ou autres valeurs mobilières affectées au cautionnement sont évaluées au cours moyen de la veille du jour où le dépôt de titres est effectué, sans toutefois que cette valeur puisse dépasser le pair.

art. 24 : En vue d'obtenir son agrément, la caisse privée qui constitue le cautionnement sous forme d'une garantie doit adresser au ministre chargé de la Marine Marchande une demande indiquant les noms des pilotes pour lesquels elle entend se porter garante ainsi que la nature et la valeur de la garantie offerte. Il peut être exigé de la caisse toutes justifications nécessaires sur la valeur de la garantie.

La garantie peut, comme le cautionnement, être constituée en numéraire ou en titres dans les conditions prévues aux articles 21 à 23.

Par décision motivée du ministre chargé de la Marine Marchande, le montant du versement peut être réduit au dixième du montant du ou des cautionnements à constituer, la caisse agréée restant toujours responsable pour la totalité des cautionnement garantis.

Dans les mêmes conditions, le ministre chargé de la Marine Marchande peut admettre la garantie donnée par une caisse agréée, même sans versement du dixième, du montant des cautionnements garantis.

art. 25 : Dans les six mois de leur nomination, les pilotes doivent constituer le cautionnement prévu à l'article 20 de la loi susvisée du 03 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.

art. 26 : Les pilotes doivent justifier de la constitution de leur cautionnement, par la remise à l'administrateur des Affaires Maritimes, de leur quartier, d'une pièce constatant soit le versement des fonds, soit la remise des titres, soit la garantie donnée par une caisse agréée. Conformément à l'article 1 de l'arrêté ministériel du 3 septembre 1986, les pilotes peuvent avoir recours à la caisse de la fédération française des syndicats professionnels de pilotes maritimes.

art. 27 : Le montant du cautionnement est fixé par arrêté du ministre chargé de la Marine Marchande.

art. 28 : Le pilote qui cesse ses fonctions ne peut réclamer la restitution de son cautionnement que trois mois après la date de la décision, qui l'aura autorisé à cesser ses fonctions.

La date de la cessation de fonctions d'un pilote est affichée, au bureau des Affaires Maritimes au quartier, siège de la station, et la déclaration en est faite, au greffe du tribunal de commerce, par le chef du quartier ; elle est affichée pendant trois mois dans le lieu de séance de ce tribunal.

Un certificat, délivré par le greffier du tribunal, constate qu'aucune opposition n'a été faite ou que les oppositions formées ont été levées.

Le tiers détenteur du cautionnement est valablement déchargé, pour le paiement qu'il a fait au pilote du montant du cautionnement, quand ce paiement a été effectué au vu du certificat prévu à l'alinéa précédent et d'une autorisation du ministre chargé de la Marine Marchande ou de son délégué. La garantie donnée par une caisse agréée cesse dans les mêmes conditions.

art. 29 : Le privilège des créanciers de premier rang prévu au premier alinéa de l'article 22 de la loi susvisée du 03 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes s'exerce par la voie de l'opposition motivée ou de la saisie-arrêt soit au greffe du tribunal de commerce du lieu de la station de pilotage, soit directement à la caisse où le cautionnement a été déposé, soit au siège de la caisse agréée qui a fourni sa garantie.

art. 30 : Le privilège de second rang donné au bailleur de fonds prévu au second alinéa de l'article 22 de la loi susvisée du 03 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, est constaté par la déclaration faite par le bailleur de fonds entre les mains du tiers détenteur, au moment de la remise des fonds.

Cette déclaration indique le nom du pilote, le montant du cautionnement et l'affirmation du prêt au pilote avec référence, s'il y a lieu, à l'acte de prêt ou de cautionnement.

L'opposition pratiquée par les créanciers de second rang ne peut en aucun cas empêcher le paiement des intérêts du cautionnement.

Article 24 : Cautionnement

Le montant du cautionnement prévu est fixé par référence à l'arrêté ministériel du 03 septembre 1986, modifié par l'arrêté du 1 juillet 1999, en ce qui concerne les stations non énumérées en son annexe.

TITRE VI

Organisation du pilotage et tutelle

Article 25 : **Organisation et matériel de pilotage**

1. **Organisation**

Les pilotes devront s'associer afin de rechercher l'exploitation et la mise en commun à parts égales du matériel nécessaire à l'activité.

Un chef du pilotage désigné en leur sein par les pilotes, exerce la direction du service au sein de la station. Il assure notamment l'application des règlements, organise le tour de service des pilotes, autorise les absences pour congés.

Il rend compte au chef du service des affaires maritimes de tous les incidents relatifs au service et lui transmet d'urgence, avec son avis, les rapports des pilotes relatifs aux accidents de mer, ou aux manquements aux règlements maritimes qu'ils peuvent être amenés à constater.

2. **Matériel**

Il appartient aux pilotes de disposer des moyens prévus

La composition de ces moyens s'entend :

- De locaux d'attente, ateliers et bureaux avec les équipements nécessaires au fonctionnement du service.
- D'une vedette de pilotage
- De véhicules de service

- Toute modification de la composition des biens nécessaires à l'exécution du service est approuvée par l'autorité de tutelle après avis de l'assemblée commerciale du pilotage prévue à l'article 43 ci-dessous.

Article 26 : **Autorité de tutelle du pilotage**

Sous l'autorité du Préfet, le Chef du service des Affaires Maritimes exerce la tutelle du pilotage.

TITRE VII

Obligations du pilote

Article 27 : **Présentation du pilote**

Le pilote est tenu de servir les navires qui en font la demande dans les conditions de l'article 33 ci-après.

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

Toutefois, les navires désignés prioritaires par la capitainerie du port de Longoni seront servis comme tels.

Ces navires sont tenus d'arborer le signal d'appel du pilote tel que prévu au code international des signaux et le maintenir jusqu'à l'arrivée du pilote.

Article 28 : Certificat de pilotage

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

Ce certificat constate le service accompli par le pilote et donne toutes les indications nécessaires pour permettre d'appliquer le tarif prévu au présent arrêté, faute de quoi le pilote sera cru dans ses déclarations.

Article 29 : Assistance

Hors le cas de force majeure, le pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord son assistance aux navires en danger, même s'il n'a pas été requis, du moment où il a pu constater le péril dans lequel se trouve le navire et son équipage ou les risques encourus pour la préservation du lagon.

Les pilotes auront droit dans ce cas à une rémunération négociée avec l'armateur du navire concerné, conformément aux conventions internationales et aux usages qui prévalent en matière d'assistance aux biens.

Article 30 : Armes et explosifs - Matières dangereuses

Dans le cas où le navire piloté transporte des armes, poudres, explosifs ou matières dangereuses, le pilote s'il en a été informé par le capitaine du navire, rend compte à la capitainerie du port de la présence de produits dangereux.

Article 31 : Pollution

Le pilote doit informer les capitaines des réglementations générales et particulières concernant la pollution et plus particulièrement par jets de produits ou de matières.

Article 32 : Autres obligations du pilote

Le pilote doit s'informer par tous les moyens possibles des modifications qui peuvent survenir dans le lagon : balisage, feux, épaves, courants, hauts-fonds, etc..., ainsi que des prévisions météorologiques.

Le pilote de service doit être prêt à intervenir, sur la demande de la capitainerie du port, dans les délais prévus aux règlements de police.

Il transmet aux capitaineries des ports toutes ses observations relatives à des modifications ou événements pouvant intéresser la navigation maritime.

Il ne peut quitter le territoire de la Collectivité Départementale de Mayotte sans l'autorisation du chef du pilotage qui doit, au préalable, vérifier que toutes mesures ont été prises pour assurer la continuité du service.

TITRE VIII

Obligations des navires

Article 33 : Demande de pilotage

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

Entrée dans le lagon de Mayotte :

18 heures au moins avant l'heure probable d'arrivée en face des passes d'accès au lagon ou au plus tard lors du départ du navire du port d'escale précédent.

Sortie du lagon ou mouvement à l'intérieur de la zone portuaire :

6 heures avant le départ ou le mouvement prévu.

Les demandes doivent être adressées au pilote, soit directement par le capitaine du navire, soit indirectement par l'intermédiaire de l'agent consignataire.

La demande de pilotage indiquera, outre l'heure d'arrivée du navire, sa longueur et son tirant d'eau.

Les délais de préavis courent à partir de l'heure du dépôt de la demande.

Tout capitaine de navire, convaincu de ne pas avoir annoncé dans les délais l'heure probable d'arrivée de son navire, est tenu au paiement du tarif de pilotage, prévu en annexe majoré de 10 %.

Article 34 : Embarquement et débarquement du pilote

Les capitaines de navires doivent se conformer aux règlements internationaux, en vigueur concernant les mesures de sécurité tant à l'embarquement qu'au débarquement du pilote.

L'embarquement ou le débarquement du pilote ne peut avoir lieu qu'à l'endroit désigné au capitaine par le pilote.

Article 35 : Navires convoyés

Le navire est dit convoyé si le mauvais temps ou une circonstance quelconque ne permet pas au pilote de monter à bord d'un bâtiment et si, de sa vedette, il a piloté le navire.

Les droits de pilotage des navires convoyés sont identiques à ceux des navires pilotés.

Article 36 : Pilotage de deux navires par un seul pilote

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

Article 37 : Débarquement du pilote à l'étranger

Si le pilote est débarqué hors de la Collectivité Départementale de Mayotte, 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.

TITRE IX

Définitions des tarifs du pilotage

Article 38 : Pilotage proprement dit - Manoeuvre

L'ensemble des opérations de pilotage se compose :

- du pilotage proprement dit qui consiste en la conduite d'un navire, d'une passe à son poste de mouillage, ou inversement ;

- de la manoeuvre d'un navire qui consiste en l'accostage, l'appareillage d'un quai, la mise à couple d'un autre navire, la prise ou le largage d'un ou de plusieurs coffres d'amarrage, ou le déplacement d'un poste à un autre dans une même zone de mouillage.

Article 39 : Navire à ordre

Un navire est considéré à ordre lorsqu'il mouille ou accoste dans la zone portuaire de Mayotte uniquement pour des formalités d'arraisonnement (polices, douane, etc...).

Article 40 : Relâche forcée

Un navire est considéré en relâche forcée lorsqu'il est en avarie ou lorsqu'il y a son bord un malade ou un blessé à débarquer.

Article 41 : Pilotage de nuit

Il est défendu au(x) pilote(s) de faire naviguer, dans le lagon les navires confiés à leurs soins. A partir d'une demi-heure après le coucher du soleil, jusqu'à une demi-heure avant son lever.

Toutefois, il est fait exception à cette règle :

- Sur les routes éclairées par des feux homologués, et sur la demande du capitaine.
 - Lorsqu'il y a danger à mouiller le navire ou à le laisser mouiller entre ces heures.
- Le pilotage de nuit ne peut être effectué qu'après accord de la capitainerie du port de Longoni.

Article 42 : Attente et séjour

L'attente est :

- soit l'intervalle de temps qui sépare l'heure probable d'arrivée du navire indiquée sur la demande de pilotage et l'heure effective de son arrivée, le pilote étant en station ;
- soit l'intervalle de temps qui sépare l'heure de départ prévue du navire indiquée sur la demande de pilotage et l'heure de départ réel du navire ;
- soit l'intervalle de temps qui sépare l'heure d'arrivée du navire à son port et l'heure de son départ si le capitaine conserve le pilote à bord après les opérations de vingt-quatre heures.

Article 43 : Fixation des tarifs

Les tarifs des prestations du pilote sont fixés en annexe au présent arrêté.

La révision ou l'aménagement des tarifs pourra être sollicitée sous réserve de la constitution du dossier suivant:

- une note générale de présentation,
- un tableau récapitulatif de l'évolution des charges portant sur les deux derniers exercices clos et sur celui en cours, arrêté au 31 août,
- un tableau récapitulatif de l'évolution des recettes portant sur la même période,
- un tableau récapitulatif de l'évolution du trafic portant également sur la même période.
- le bilan comptable de la station pour les deux derniers exercices révolus.

Toute demande de modification de ces tarifs est soumise pour avis à une Assemblée Commerciale du Pilotage comprenant:

- Le Président du tribunal de commerce, président
- Un membre élu du Conseil général
- Le président de la Chambre Professionnelle de Mayotte, ou son représentant
- Le directeur du service chargé de la concurrence et de la consommation
- Deux représentants des armateurs désignés sur proposition du chef du service des Affaires Maritimes
- Deux pilotes de la station

En outre, le chef du service des affaires Maritimes et le directeur du port (ou son représentant), assistent aux réunions. Dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article 01 du présent arrêté, un officier désigné par le Commandant de la Marine à La Réunion assiste à la réunion.

Cette assemblée se réunit une fois par an, même en l'absence de demande de révision tarifaire, sur demande d'un de ses membres et sur décision du Préfet. Les convocations à l'assemblée commerciale font l'objet, dans les huit jours qui suivent la réunion d'un relevé de conclusions rédigé par le chef du service des Affaires Maritimes.

Article 44 : Assiette des droits de pilotage

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

Par volume du navire, il faut entendre le produit de sa longueur hors-tout (L) par sa largeur hors-tout (B) par son tirant d'eau maximal tropical (Te), tels que définis sur les documents officiels internationaux.

Si ce tirant d'eau maximal tropical est inférieur à la valeur 0,14 V LB, cette dernière se substitue au tirant d'eau maximal tropical dans le calcul du volume du navire.

Article 45 : Paiement du pilote

Les courtiers, les consignataires, les agents des navires et à défaut les capitaines sont personnellement responsables du paiement des droits pour toute opération de pilotage. Ces droits sont payables au plus tard huit jours après l'exécution du service de pilotage. Ils répondent également des indemnités supplémentaires dues au pilote à la condition d'en avoir été prévenu dans le délai de soixante douze heures après la sortie du navire.

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

Tout navire, même non soumis à l'obligation du pilotage, requérant les services du pilote est tenu d'acquitter les droits, indemnités et pénalités afférents à sa catégorie.

Tout navire soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote même s'il n'utilise pas ses services, dès lors que celui-ci justifie qu'il était en mesure de le servir.

Article 46 : Taxe de participation au service

Pour participer au maintien du service :

- Les navires affranchis de l'obligation de pilotage en application du paragraphe 2 de l'article 3 ci-dessus, qui conservent la possibilité de requérir le service de pilotage, sont tenus d'acquitter une taxe de participation au fonctionnement de ce service. Le montant de cette taxe, soumis à révision tarifaire en assemblée commerciale, est fixé forfaitairement par escale et payable mensuellement.
- Les navires non conformes aux règlements relatifs à la sécurité des navires, lorsque leur état à été constaté par la commission portuaire d'alerte créée par Arrêté Préfectoral n° 121 du 12 juin 1998, et confirmé par décision du chef du service des Affaires Maritimes sont astreints, au paiement d'une majoration de 50 % du tarif normal du pilotage.
- Conformément à l'article 11 du présent arrêté, le montant des factures de pilotage est surtaxé de 10% lorsque qu'un pilote stagiaire est nommé par un arrêté préfectoral, et ce jusqu'au recouvrement total des frais occasionnés par ce recrutement. Les modalités d'application de cette surtaxe sont précisées dans le règlement intérieur financier de la station. 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 47 : Mesures transitoires

Par dérogation aux dispositions du présent arrêté, est agréé en qualité de pilote professionnel maritime à Mayotte la personne déjà agréée en tant que marin pratique de la Collectivité départementale de Mayotte.

Article 48 : Dispositions diverses

L'arrête n° 232 bis modifié du 08 avril 1989 est abrogé.

Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent arrêté et notamment celles édictées par l'arrêté n° 593/CAB du 16 octobre 1985 portant règlement général de police à l'intérieur du lagon et celles contenues dans l'arrêté n° 62/CAB du 02 février 1987 portant agrément d'un marin pratique.

Article 49 :

Le Secrétaire Général, le directeur de l'Equipement, chef du service maritime , le Commandant de la Marine à la Réunion, le Chef d'Escadron, commandant la Gendarmerie Nationale, le chef du service des Douanes, le chef du service des Affaires Maritimes, le capitaine du port de Longoni, le ou les pilotes agréés, sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui entrera en vigueur à compter de ce jour, sera communiqué et affiché partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Collectivité Départementale de Mayotte.

Dzaoudzi, le 10 février 2004.

LE PREFET, JJ BROT

Ampliation

Affaires maritimes Mayotte	1	Capitainerie de Dzaoudzi	1
Station de pilotage	2	Direction de l'équipement	2
DRAM Réunion	1	DETMAR	1
COMAR zone sud de l'océan indien	1	Union Maritime	1
Capitainerie de Longoni	1	Recueil des Actes Administratifs	1
Secrétariat Général	1	Cabinet	1

Annexe n°1 détermination des tarifs

CATEGORIE	LONGUEUR	TARIF SIMPLE	TARIF MANŒUVRE
		en €uros par m3	en €uros par mouvement
1	Navires de 60m ou moins	0,10362	92,191
2	de 60,01 m à 90m	0,05236	113,234
3	de 90,01 m à 115m	0,04367	139,238
4	de 115,01 m à 130 m	0,02244	164,208
5	de 130,01 m à 160 m	0,01639	190,201
6	de plus de 160,01 m	0,01782	210,221
7	pétrolier - paquebots	0,02156	329,439

Définition de Paquebot : navire qui possède un certificat de sécurité pour navire à passagers délivré en vertu des dispositions de la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer

Annexe n° 2 application des tarifs.

A - NAVIRE EN ESCALE COMMERCIALE

TRAJET	DE JOUR	DE NUIT
Passe de M'ZAMBORO à DZAOUZDI ou inversement	1,50	2,25
Passe de BANDELE à DZAOUZDI ou inversement	1,25	2,00
Passe de M'ZAMBORO à LONGONI ou inversement	1,35	2,10
Passe de BANDELE à LONGONI ou inversement	1,60	2,40
PORT de LONGONI à DZAOUZDI ou inversement	1,35	2,10

B - NAVIRE A ORDRE OU RELACHE FORCEE

TRAJET	DE JOUR	DE NUIT
Passe de M'ZAMBORO à DZAOUZDI ou inversement	1,25	2,00
Passe de BANDELE à DZAOUZDI ou inversement	1,00	1,50
Passe de M'ZAMBORO à LONGONI ou inversement	1,20	1,80
Passe de BANDELE à LONGONI ou inversement	1,25	2,00
PORT de LONGONI à DZAOUZDI ou inversement	1,20	1,80

C - NAVIRE EN TRANSIT DU NORD AU SUD SANS ESCALE

TRAJET	DE JOUR	DE NUIT
Passe de M'ZAMBORO à BANDELE ou inversement	2,00	3,00

D - MANOEUVRE DU NAVIRE

DE JOUR	DE NUIT
1 TARIF MANOEUVRE	1,5 TARIF MANOEUVRE

Annexe n°3 tarifs minimum

il est prévu un tarif minimum pour le pilotage proprement dit :

TRAJET	De jour	De nuit
	en Euros par trajet simple	
Passe de M'ZAMBORO à rade de DZAOUDZI ou inversement	369,7155	439,692
Passe de M'ZAMBORO à rade de LONGONI ou inversement	310,794	405,823
Passe de BANDRELE à rade de DZAOUDZI ou inversement	224,411	329,516
Passe de BANDRELE à rade de LONGONI ou inversement	418,891	608,223
Rade de LONGONI à rade de DZAOUDZI ou inversement	310,794	405,823

INDEMNITES D'ATTENTE	De jour	De nuit
	En Euros par heure	
Attente de 1 heure à 3 heures	82,104	123,156
Attente de 3 heure à 6 heures	123,156	164,208

Annexe n° 4

PROGRAMME COMPLET DU CONCOURS DE PILOTAGE

1. Epreuves écrites

a) Rapport de mer :

Le rapport de mer doit porter sur un événement de mer autre qu'un incident de pilotage.

b) Problèmes de stabilité :

Ils portent sur le programme suivant : déplacement de poids à bord, effet sur le tirant d'eau, sur la stabilité. Echouage par un point de la quille. Usage des water-ballasts. Carènes liquides. Voies d'eau.

c) Problèmes sur l'annuaire des marées :

Ils consistent dans l'utilisation pratique de ce document.

d) Anglais :

L'épreuve d'anglais consiste dans une version et un thème (sans dictionnaire) sur un sujet maritime.

2. Epreuves orales

a) Connaissances générales sur la navigation maritime.

1° Documents nautiques :

Cartes marines.

I.N. et livres des feux.

Tenue à jour des documents nautiques.

2° Navigation en vue de terre.

Détermination de la position par :

- relèvements simultanés de plusieurs amers ;

- relèvements successifs d'un amer ;

- segments capables ;

- alignements ;

- distance d'un amer de hauteur connue.

Routes à suivre :

- alignements de garde ;

- alignements traversiers ;

- sensibilité d'un alignement.

3° Navigation à l'estime.

Compas magnétique, principe, utilisation.

Variation, détermination.

Compas gyroscopique, principe, corrections.

Vérification des compas.

Lochs, électromagnétique, à effet Doppler, principe, utilisation.

Sondeurs, principe, utilisation.

Dérive, vent et courant.

Routes et caps.

4° Systèmes de radio navigation : principe, utilisation, précision.

Radar, fonctions navigation et anti-collision.

Répondeurs et réflecteurs radars.

Radio-goniométrie.

Radio alignements.

Systèmes hyperboliques à grande et moyenne portées.

Systèmes satellitaires.

5° Météorologie.

Eléments météorologiques, détermination.

Les cartes météorologiques, analyse et prévision.

Echelle Beaufort.

6° Tonnage et déplacements des navires.

Navire de guerre.

Navire de commerce :

- tirants d'eau ;

- jauges ;

- marques de franc-bord.

7° Types de navires.

Conception.

Exploitation.

Sécurité.

8° Organisation du trafic maritime.

Dispositifs de séparation de trafic.

Chenaux d'accès portuaires.

Services de trafic maritime côtier, C.R.O.S.S.

Services de trafic maritime portuaire, centres de régulation.

b) Réglementation relative à la navigation maritime.

1° Pollution de la mer.

Prévention ;

- conventions internationales ;
- réglementation française.

Organisation française de lutte contre la pollution.

2° Protection des conduites et câbles sous-marins.

3° Signalisation maritime.

Balisage.

Signalisations visuelles :

- signaux de marées ;
- signalisation météorologique ;
- signaux régissant le trafic portuaire.

4° Règlement pour prévenir les abordages en mer :

Règlement international en vigueur :

- commandements à la barre ;
- précautions à prendre en approchant de certains navires.

5° Sauvegarde de la vie humaine en mer :

Convention internationale, Solas.

Echelle de pilote.

Messages radiotéléphoniques d'urgence, de sécurité, de détresse.

Recherche et sauvetage des personnes.

Signaux de détresse.

Echange de signaux entre aéronefs et navires.

6° Sécurité maritime :

Contrôle de la sécurité des navires.

Rôle du pilote, textes applicables.

c) Réglementation relative au pilotage.

1° Législation du pilotage :

Loi du 28 mars 1928 modifiée fixant le régime du pilotage dans les eaux maritimes.

Décret du 19 mai 1969 modifié relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes.

Décret du 14 décembre 1929 modifié portant règlement général du pilotage.

Règlement local de la station.

Responsabilité civile du pilote :

- loi du 3 janvier 1969 et décret du 19 juin 1969.

2° Réglementation portuaire :

Code des ports maritimes : police des ports maritimes.

Règlements de navigation portuaire des ports de la station.

3° Réglementation relative à la circulation des navires en zone littorale.

Navires-citernes et navires transportant des marchandises dangereuses.

d) Manoeuvre des bâtiments.

1° Le navire :

- formes et caractéristiques ;
- appareils propulsifs ;
- l'hélice ;
- le gouvernail ;
- les propulseurs transversaux.

2° Le navire en mouvement :

- squat ;
- giration ;
- stabilité de route ;

- position d'équilibre ;
- distances d'arrêt.

3° Vent, courant, houle :

- influence sur la manoeuvre ;
- effets combinés.

4° Remorquage :

- différents types de remorqueurs ;
- utilisations ;
- remorquage d'assistance.

5° Mouillage :

- ancres et lignes de mouillage ;
- choix du mouillage. Types de mouillage ;
- exécution ;
- surveillance ;
- manoeuvres en utilisant les ancres.

6° Amarrage :

- types d'amarrages et d'amarres ;
- défenses ;
- manoeuvres en utilisant les amarres (pointes ou gardes).

7° Echouage :

- précautions à prendre en vue d'un échouage ;
- moyens de se déséchouer ;
- dispositions à prendre suivant les avaries du navire.

8° Effets des petits fonds :

- influence sur la manoeuvre ;
- pied de pilote.

9° Navigation en chenaux et rivières :

- eaux peu profondes et resserrées ;
- vitesse limite ;
- effets de berges ;
- croisements ;
- dépassements.

10° Différentes manoeuvres d'accostage et d'appareillage.

e) Pilotage :

Programme annexé au règlement local de la station.

f) Anglais :

Vocabulaire maritime normalisé O.M.I.

Conversation sur un sujet maritime.

g) Epreuves facultatives de langues vivantes :

Conversation sur un sujet maritime.