



**Arrêté du 16 décembre 2021  
portant règlement local de la station de pilotage de la Gironde**

**La Préfète de la région Nouvelle-Aquitaine**

**VU** le code des transports ;

**VU** l'arrêté n° 121 du 11 mars 2020 modifié portant règlement local de la station de pilotage de la Gironde ;

**VU** l'arrêté du 7 décembre 2021 de la Préfète de la région Nouvelle Aquitaine portant délégation de signature, en matière d'administration générale, à Monsieur Jean-Philippe QUITOT, directeur interrégional de la mer Sud-Atlantique ;

**Considérant** l'avis favorable de l'assemblée commerciale de la station de pilotage de la Gironde en date du 10 décembre 2021;

**Considérant** l'avis favorable de la commission locale de pilotage du 10 janvier 2020 ;

**Considérant** l'avis favorable de la commission nautique locale du 20 février 2020 ;

**SUR PROPOSITION** du directeur départemental des territoires et de la mer de la Gironde;

**ARRÊTE**

**ARTICLE PREMIER**

Le présent règlement est pris en application du code des transports et notamment son article R5341-47.

**ARTICLE 2 - Zone de pilotage obligatoire**

La zone de pilotage obligatoire de la station de la Gironde est délimitée comme suit :

A/ Zone estuaire de la Gironde et fleuve

- à l'Ouest : par le méridien 1° 30' 00" Ouest ;
- au Sud : par le parallèle de La Négade ;
- au Nord : par le parallèle de La Coubre ;
- à l'Est : par les limites amont des ports de Bordeaux et de Libourne.

Le service de la station se répartit sur trois secteurs :

*A) Secteur mer*

Secteur compris entre les limites Ouest, Sud et Nord définies ci-dessus et la ligne joignant le Phare de Grave à la Pointe de Terre-Nègre.

a) Pour les navires soumis à l'obligation de pilotage d'une longueur hors-tout inférieure ou égale à 200 m, et sauf demande expresse du capitaine, le point habituel de transfert du pilote se situe aux abords de la bouée 13A tant que les conditions météorologiques seront les suivantes :

- a) Vent du large inférieur à 27 nœuds ;
- Houle inférieure à 3 mètres ;

Dans ces circonstances, le transfert, dans les deux sens, de ces navires entre la bouée BXA et le point de transfert habituel défini ci-dessus s'effectue avec une assistance radar fournie à distance par un pilote chargé de donner des conseils aux capitaines pour les aider dans la conduite de leurs navires. En cas de nécessité, la mise à bord d'un pilote sera assurée dans les meilleurs délais. La station de pilotage en fixe les conditions d'organisation.

Pour fournir cette assistance à la navigation, le pilote utilise les informations données par l'image d'un radar terrestre.

b) Parmi ces navires, les navires citernes d'une longueur inférieure à 160 m qui transportent en vrac des matières dangereuses ou polluantes à l'exception des huiles végétales, bénéficient des conditions ci-dessus si leurs capitaines justifient d'au moins trois touchés au cours des 12 derniers mois.

*B) Secteur rivière*

Secteur limité en aval par la ligne joignant le Phare de Grave à la Pointe de Terre-Nègre, en amont par la limite amont du port de Bordeaux (Iles d'Arcins).

*C) Secteur Dordogne*

Secteur compris entre, à l'aval, la limite du Grand Port Maritime de Bordeaux (point kilométrique 40) et, à l'amont, la limite amont du port de Libourne.

B/ Zone du bassin d'Arcachon

Au nord, par le parallèle 44° 48' 30"N ;

– à l'ouest, par les points :

A : 44° 48' 30"N - 01° 18' 35"W ;

B : 44° 34' 09"N - 01° 21' 30"W ;

C : 44° 28' 05"N - 01° 19' 45"W ;

– au sud, par le parallèle 44° 28' 05"N ;

– à l'est, par la laisse de haute mer,

A l'intérieur des deux zones définies ci-dessus, les pilotes participent à la coordination des mouvements dans l'intérêt du trafic et de la sécurité de la navigation. A ce titre, ils peuvent recevoir et fournir toutes informations intéressant la navigation et les mouvements de navires.

**ARTICLE 3 - Seuil de l'obligation de pilotage**

Sont affranchis de l'obligation de pilotage les navires définis à l'Annexe I du présent arrêté.

## **ARTICLE 4- Conditions d'exécution du pilotage**

### A/ Zone estuaire de la Gironde et fleuve

Lorsque les conditions météorologiques prévues à l'article 2 paragraphe A) ci-dessus ne sont pas remplies, le pilotage est effectué par un pilote physiquement présent à bord du navire, chaque fois que son transfert à la mer est possible.

Lorsque les conditions nautiques et météorologiques ne permettent pas l'embarquement ou le débarquement du pilote à la mer, seuls les navires d'une longueur hors-tout inférieure à 120 mètres bénéficient d'une assistance radar, telle que définie à l'alinéa a) du § A) de l'article 2 du présent arrêté, après accord de l'autorité portuaire.

Les navires ne pouvant bénéficier de l'assistance radar par mauvais temps peuvent, s'ils en font la demande 6 heures avant le service, être servis à La Pallice.

### B/ Zone du bassin d'Arcachon

Le service de pilotage est assuré de jour lorsque les conditions météorologiques n'excèdent pas les valeurs :

- Vent du large inférieur à 21 nœuds.
- Houle inférieure à 2 mètres.
- Visibilité supérieure à 2 milles.

## **ARTICLE 5 - Licences de capitaine-pilote**

Les conditions de délivrance et de maintien des licences de capitaine-pilote sont définies à l'Annexe II du présent arrêté.

## **ARTICLE 6 - Tarifs du pilotage**

Les tarifs du pilotage de la station de pilotage de la Gironde sont fixés à l'Annexe III du présent arrêté.

## **ARTICLE 7 - Effectif de la station de pilotage**

L'effectif de la station de pilotage de la Gironde est fixé par l'annexe V.

## **ARTICLE 8 - Conditions de recrutement et d'affectation des pilotes**

Les candidats aux fonctions de pilote de la Gironde doivent être titulaires de l'un des brevets suivants : capitaine sans limitation de prérogatives, capitaine de 1<sup>ère</sup> classe de la navigation maritime, capitaine de 2<sup>ème</sup> classe de la navigation maritime.

Le programme des connaissances particulières exigées des candidats aux fonctions de pilote de la Gironde est fixé à l'Annexe IV du présent arrêté.

Les pilotes nouvellement recrutés sont affectés au service des navires selon des modalités fixées par le règlement intérieur de service.

Des dérogations aux conditions de navigation, leur prise en compte ainsi que la limite d'âge des candidats aux concours de pilote, telles qu'elles sont fixées dans le code des transports, peuvent être autorisées après avis de la commission locale en fonction des nécessités liées au recrutement.

## **ARTICLE 9 - Direction du service du pilotage**

La direction du service du pilotage et la liaison avec l'autorité de tutelle sont assurées par le président du syndicat des pilotes, ou en cas d'absence prolongée ou d'indisponibilité de ce dernier, par un membre du bureau syndical, désigné par le président.

## **ARTICLE 10 - Composition des biens nécessaires à l'exécution du service du pilotage**

La composition du matériel et des biens meubles et immeubles de la station de pilotage de la Gironde est fixée par l'annexe VI.

### **ARTICLE 11 - Propriété des biens**

Les pilotes de la Gironde sont propriétaires, à titre collectif, du matériel nécessaire à l'exécution du service. La gestion de ce matériel est assurée par le syndicat des pilotes.

### **ARTICLE 12 - Caisse des pensions et secours**

Conformément aux dispositions du code des transports, il est institué entre tous les pilotes actifs et retraités de la station de la Gironde et les veuves desdits pilotes une caisse dénommée "caisse des pensions et secours de la station de pilotage de la Gironde".

Le but de cette caisse est de servir :

- 1 - des pensions aux pilotes retraités ;
- 2 - des pensions aux veuves de pilotes décédés en cours d'activité ou en retraite ;
- 3 - des pensions aux pilotes dans l'incapacité définitive d'assurer leur service ;
- 4 - des secours aux orphelins des pilotes décédés en activité ou en retraite ainsi qu'aux pilotes retraités, aux veuves et aux ascendants des pilotes ;
- 5 - des secours aux pilotes dans l'incapacité temporaire d'exercer leur service.

Son siège social est celui de la station de pilotage de la Gironde.

### **ARTICLE 13 - Organisation générale financière de la station de pilotage**

L'organisation financière de la station de pilotage est conforme au code des transports, notamment son article D5341-64. Cette organisation est précisée dans le Règlement Intérieur Financier (R.I.F) de la station pris par arrêté du préfet de région.

### **ARTICLE 14**

L'arrêté n°121 du 11 mars 2020 modifié portant règlement local de la station de pilotage de la Gironde est abrogé, à l'exception de son annexe III qui reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2021.

### **ARTICLE 15**

Le directeur interrégional de la mer Sud-Atlantique est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la région Nouvelle-Aquitaine.

Bordeaux le 16 décembre 2021

Pour la préfète de région et par délégation,  
le directeur interrégional de la mer



Jean-Philippe QUITOT

### **Ampliation :**

- SGAR Aquitaine
- Préfecture de la Gironde
- Station de pilotage de la Gironde
- GPMB
- DDTM/DML 33

## Annexe I

Au règlement local de la station de pilotage de la Gironde

### seuil de pilotage

(Réf : article 3 du règlement local)

La longueur hors tout en deçà de laquelle les navires sont affranchis de l'obligation de pilotage, sous réserves qu'ils soient équipés de moyens de communication VHF dotés des canaux nécessaires au trafic de sécurité de la navigation en rivière, au trafic maritime et portuaire, est fixée comme suit :

A/ Zone estuaire de la Gironde et fleuve

- 1) 70 mètres pour la partie extérieure de l'embouchure de la Gironde située au-delà de la limite transversale de la mer matérialisée par la ligne joignant la Pointe de Grave à la Pointe de Suzac.
- 2) 50 mètres pour la partie en amont de la limite transversale de la mer.

B/ Zone du bassin d'Arcachon

50 mètres

## Annexe II

au règlement local de la station de pilotage de la Gironde

### conditions de délivrance et de maintien des licences de capitaine pilote

(Réf : article 5 du règlement local)

1- Peuvent obtenir une licence de capitaine-pilote pour les ports relevant de la station de pilotage de la Gironde, les capitaines des navires :

- d'une longueur hors tout égale ou inférieure à 130 mètres navigant en aval de la limite transversale de la mer (ligne joignant la Pointe de Grave à la Pointe de Suzac) ;
- d'un tirant d'eau maximum inférieur à 5 mètres et d'une longueur hors tout égale ou inférieure à 90 mètres, navigant en amont de la limite transversale de la mer ;
- sous réserve que ces navires soient équipés d'un radar de navigation et de moyens de communication VHF dotés des canaux nécessaires au trafic de sécurité de la navigation en rivière et au trafic portuaire concerné.

2- Sont exclus du champ d'application des présentes dispositions les navires transportant en vrac des gaz liquéfiés, des liquides inflammables ou toxiques et des produits polluants et les navires citernes non dégazés.

3- Le nombre de touchées exigé des candidats à la licence de capitaine-pilote est fixé comme suit :

- pour les transports de marchandises : 10 touchés en tant que capitaine dans les 6 mois précédant le passage de l'examen pour l'obtention de la licence de capitaine-pilote ;
- pour les transports de passagers : 10 voyages aller-retour de bout en bout du chenal balisé de la Gironde en tant que capitaine dans les 6 mois précédant le passage de l'examen pour l'obtention de la licence de capitaine-pilote ou l'équivalent de 10 voyages aller-retour en voyages partiels qui sera approuvé par la commission locale chargée d'examiner les candidats à la licence de capitaine-pilote.
- Un maximum de 25% du nombre de ces touchés peuvent être effectués sur le simulateur des Pilotes de la Gironde.

Ce nombre de touchées est compté postérieurement au dépôt de la candidature du capitaine.

4- L'examen en vue de la délivrance de la licence de capitaine-pilote comprend :

- une interrogation concernant la connaissance de l'estuaire de la Gironde et de ses accès et de la zone de pilotage obligatoire (dangers, feux, alignements, manœuvres avec remorqueurs, marées...);
- une épreuve de liaison radiotéléphonique avec la station de pilotage de la Gironde et la capitainerie du Port Autonome de Bordeaux ;
- une interrogation concernant le règlement du Port Autonome de Bordeaux ;
- un pilotage de jour et un pilotage de nuit ;
- pour les candidats de nationalité étrangère, une épreuve destinée à s'assurer de leur aptitude à s'exprimer correctement en français de manière à pouvoir communiquer avec les autorités portuaires.

5- Le nombre des touchés annuels nécessaires au maintien de la licence de capitaine-pilote est fixé à compter de la date d'obtention à :

- Pour les transports de marchandises : 20 touchés par an.
- Pour les transports de passagers : 20 voyages aller-retour de bout en bout du chenal balisé de la Gironde ou l'équivalent en voyages partiels approuvé par la commission locale chargée d'examiner les candidats à la licence de capitaine-pilote.
- Un maximum de 25% du nombre de ces touchés peuvent être effectués sur le simulateur des Pilotes de la Gironde.

## Annexe III

Au règlement local de la station de pilotage de la Gironde

### TARIFS DE LA STATION DE PILOTAGE DE LA GIRONDE p/c du 1<sup>er</sup> Janvier 2022

#### **Article 1<sup>er</sup>**

Tout navire entrant en Gironde ou en sortant, soumis à l'obligation de pilotage sur l'ensemble du secteur, paie un tarif de pilotage conformément aux barèmes ci-dessous, en fonction des parcours effectués. Ce tarif comprend le parcours proprement dit et la manœuvre d'arrivée ou de départ.

Le minimum de perception correspond au tarif dû pour un navire ayant un volume de 4 000 m<sup>3</sup>.

Les tarifs ci-dessous sont des prix hors taxes.

Les ristournes sont applicables jusqu'au 31 décembre 2022. Elles ne peuvent être cumulées avec d'autres aménagements tarifaires.

#### 1- Navires à destination ou en provenance des appontements ou quais au Verdon

##### 1.1. Tarifs généraux

Jusqu'	à 4000 m <sup>3</sup>	<b>570,01 €</b>			
de 4 000	à 5000 m <sup>3</sup>	<b>570,01 €</b>	<b>+1,41595</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	4000 m <sup>3</sup>
de 5 001	à 10000 m <sup>3</sup>	<b>711,60 €</b>	<b>+0,98047</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	5000 m <sup>3</sup>
de 10 001	à 20000 m <sup>3</sup>	<b>1 201,80 €</b>	<b>+0,87562</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	10000 m <sup>3</sup>
de 20 001	à 40000 m <sup>3</sup>	<b>2 077,42 €</b>	<b>+0,93822</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	20000 m <sup>3</sup>
de 40 001	à 60000 m <sup>3</sup>	<b>3 953,88 €</b>	<b>+0,53604</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	40000 m <sup>3</sup>
de 60 001	à 90000 m <sup>3</sup>	<b>5 025,96 €</b>	<b>+0,46020</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	60000 m <sup>3</sup>
de 90 001	à 120000 m <sup>3</sup>	<b>6 406,61 €</b>	<b>+0,41100</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	90000 m <sup>3</sup>
de 120 001	à 200000 m <sup>3</sup>	<b>7 639,61 €</b>	<b>+0,39313</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	120000 m <sup>3</sup>
de 200 001	à 300000 m <sup>3</sup>	<b>10 784,76 €</b>	<b>+0,38420</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	200000 m <sup>3</sup>
au-dessus de	300000 m <sup>3</sup>	<b>14 626,80 €</b>	<b>+0,32164</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	300000 m <sup>3</sup>

## 1.2 Ristournes pour abonnements

### 1.2.1. Armements dont les porte-conteneurs ou navires rouliers font escale au Verdon

Nombres d'escales	Ristourne sur la Taxe de Pilotage
1 à 24	10 %
24 à 48	20 %
plus de 48	30 %

### 1.2.2. Navires feeders

Nombres d'escales	Ristourne sur la Taxe de Pilotage
1 à 45	20 %
plus de 45	30 %

### 1.2.3. Franchissement du Pont de Pierre

Nombres de franchissements	Ristourne sur la Taxe de Pilotage
1 à 48	0 %
48 à 80	15 %
plus de 80	30 %

*(Cette ristourne étant applicable au premier passage en fonction du planning prévisionnel).*

## 2 - Navires à destination ou en provenance de Pauillac

### 2.1. Tarifs généraux

Jusqu'	à 4000 m <sup>3</sup>	<b>886,39 €</b>		
de 4 000	à 5000 m <sup>3</sup>	<b>886,39 € + 1,47014</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	4000 m <sup>3</sup>
de 5 001	à 10000 m <sup>3</sup>	<b>1 033,41 € + 1,33759</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	5000 m <sup>3</sup>
de 10 001	à 20000 m <sup>3</sup>	<b>1 702,19 € + 1,28112</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	10000 m <sup>3</sup>
de 20 001	à 40000 m <sup>3</sup>	<b>2 983,32 € + 1,46464</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	20000 m <sup>3</sup>
de 40 001	à 60000 m <sup>3</sup>	<b>5 912,62 € + 0,75279</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	40000 m <sup>3</sup>
	au-dessus de 60000 m <sup>3</sup>	<b>7 418,22 € + 0,62806</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	60000 m <sup>3</sup>

### 2.2 Ristournes pour abonnements

NA

### 3 - Navires à destination ou en provenance de Bassens, Ambes, Blaye, et ports intermédiaires

Jusqu'	à 4000 m <sup>3</sup>	<b>979,77 €</b>			
de 4 000	à 5000 m <sup>3</sup>	<b>979,77 €</b>	+ <b>1,73681</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	4000 m <sup>3</sup>
de 5 001	à 10000 m <sup>3</sup>	<b>1 153,45 €</b>	+ <b>1,50142</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	5000 m <sup>3</sup>
de 10001	à 20000 m <sup>3</sup>	<b>1 904,16 €</b>	+ <b>1,45107</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	10000 m <sup>3</sup>
de 20 001	à 40000 m <sup>3</sup>	<b>3 355,24 €</b>	+ <b>1,67543</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	20000 m <sup>3</sup>
de 40 001	à 60000 m <sup>3</sup>	<b>6 706,13 €</b>	+ <b>0,85488</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	40000 m <sup>3</sup>
de 60 001	à 90000 m <sup>3</sup>	<b>8 415,93 €</b>	+ <b>0,75945</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	60000 m <sup>3</sup>
	au-dessus de 90000 m <sup>3</sup>	<b>10 694,28 €</b>	+ <b>0,75273</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	90000 m <sup>3</sup>

### 4 - Navires à destination ou en provenance de Bordeaux Centre ou Arcachon

#### 4.1 Tarifs généraux

Jusqu'	à 4000 m <sup>3</sup>	<b>1 087,01 €</b>			
de 4 000	à 5000 m <sup>3</sup>	<b>1 087,01 €</b>	+ <b>1,92691</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	4000 m <sup>3</sup>
de 5 001	à 10000 m <sup>3</sup>	<b>1 279,69 €</b>	+ <b>1,66578</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	5000 m <sup>3</sup>
de 10 001	à 20000 m <sup>3</sup>	<b>2 112,58 €</b>	+ <b>1,60990</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	10000 m <sup>3</sup>
de 20 001	à 40000 m <sup>3</sup>	<b>3 722,47 €</b>	+ <b>1,85883</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	20000 m <sup>3</sup>
de 40 001	à 60000 m <sup>3</sup>	<b>7 440,14 €</b>	+ <b>0,94846</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	40000 m <sup>3</sup>
de 60 001	à 90000 m <sup>3</sup>	<b>9 337,07 €</b>	+ <b>0,84257</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	60000 m <sup>3</sup>
	au-dessus de 90000 m <sup>3</sup>	<b>11 864,81 €</b>	+ <b>0,83513</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	90000 m <sup>3</sup>

#### 4.2 Ristournes par marque de croisières

Nombres d'escales	Ristourne sur la Taxe de Pilotage
A partir de la 5 <sup>ème</sup>	10 %
A partir de la 10 <sup>ème</sup>	15 %
A partir de la 15 <sup>ème</sup>	20 %

Les navires qui ont acquitté le tarif de pilotage, sont exonérés du paiement de l'indemnité de mise à bord pour un embarquement, un débarquement à la mer et une relève de pilote sur rade du **Verdon** ou de **Suzac**.

Les navires à destination ou en provenance de **Libourne** paient un tarif identique à celui qu'ils paieraient pour se rendre à **Bordeaux**, majoré de **115,44 €**.

## **Article 2**

Les navires qui sont dispensés de l'obligation du pilotage dans le secteur mer, et qui n'utilisent pas les services du pilote dans ce secteur, paient un tarif de pilotage calculé conformément aux barèmes ci-dessous. Ce tarif comprend le parcours proprement dit et la manœuvre d'arrivée ou de départ.

### 1 - Pour le parcours Verdon-Pauillac ou vice-versa

Jusqu'	à	4000 m <sup>3</sup>	<b>850,21 €</b>			
de 4 000	à	5000 m <sup>3</sup>	<b>850,21 €</b>	+	<b>1,40812</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de 4000 m <sup>3</sup>
de 5 001	à	10000 m <sup>3</sup>	<b>991,00 €</b>	+	<b>1,28065</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de 5000 m <sup>3</sup>
au-dessus de		10000 m <sup>3</sup>	<b>1 631,35 €</b>	+	<b>1,22435</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de 10000 m <sup>3</sup>

### 2 - Pour le parcours Verdon-Blaye, Ambès, Bordeaux

Jusqu'	à	4000 m <sup>3</sup>	<b>923,26 €</b>			
de 4 000	à	5000 m <sup>3</sup>	<b>923,26 €</b>	+	<b>1,61103</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de 4000 m <sup>3</sup>
de 5 001	à	10000 m <sup>3</sup>	<b>1 084,38 €</b>	+	<b>1,43959</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de 5000 m <sup>3</sup>
au-dessus de		10000 m <sup>3</sup>	<b>1 804,16 €</b>	+	<b>1,37855</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de 10000 m <sup>3</sup>

Les navires à destination ou en provenance de **Libourne**, paient un tarif identique à celui qu'ils paieraient pour se rendre à **Bordeaux** majoré de **115,44 €**.

## **Article 3**

La mise à bord ou le débarquement d'un pilote relevé en rivière, ainsi que le débarquement ou l'embarquement d'un pilote en un point quelconque de la station, donnent lieu au versement par le navire d'une indemnité dont le taux est fixé comme suit :

### a) Mise à bord par voie maritime (navire non à quai)

- **152,08 €** Sur les rades de **Richard, Suzac, Meschers**, ou en aval de la bouée 13 jusqu'à la longitude de la **Coubre** ;
- **123,98 €** Sur la rade du **Verdon**.
- **368,47 €** Sur la rade de **Bègles**.

### b) Mise à bord par voie de terre

- **108,82 €** Pour les postes situés à **Pauillac, Blaye et Libourne** et postes non cités ci-après ;
- **69,00 €** Pour les postes situés à **Ambès et Bègles-Arcins** ;
- **41,55 €** Pour les quais de **Bassens, Queyries, Bordeaux, Le Verdon** et les **bassins à flot** ;

#### **Article 4**

Pour le calcul des tarifs le volume des navires est établi conformément à l'arrêté ministériel du 12 Octobre 1976 portant modification de l'assiette de tarification de pilotage.

Pour les navires ayant un volume inférieur à 80 000 m<sup>3</sup>, le nombre de m<sup>3</sup> est arrondi à la dizaine supérieure si le chiffre des unités est égal ou supérieur à 5 et à la dizaine inférieure dans le cas contraire.

Pour les navires ayant un volume supérieur à 80 000 m<sup>3</sup>, le nombre de m<sup>3</sup> est arrondi à la centaine supérieure si le chiffre des dizaines est égal ou supérieur à 5 et à la centaine inférieure dans le cas contraire.

Le tarif ainsi calculé pour chaque navire est arrondi à l'euro le plus proche.

#### **Article 5**

##### **1 - Parcours intérieurs**

Les navires qui effectuent un parcours à l'intérieur de la zone de pilotage, paient l'indemnité de mise à bord et une fraction du tarif ci-dessous, selon les dispositions suivantes :

##### **a) Tarifs de base pour les parcours intérieurs pour les navires de mer**

Jusqu'	à	4000 m <sup>3</sup>	<b>542,52 €</b>			
de 4 000	à	5000 m <sup>3</sup>	<b>542,52 €</b>	+ <b>0,79020</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	4000 m <sup>3</sup>
de 5 001	à	10000 m <sup>3</sup>	<b>621,50 €</b>	+ <b>0,73020</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	5000 m <sup>3</sup>
de 10 001	à	20000 m <sup>3</sup>	<b>986,60 €</b>	+ <b>0,69596</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	10000 m <sup>3</sup>
de 20 001	à	40000 m <sup>3</sup>	<b>1 682,57 €</b>	+ <b>0,92055</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	20000 m <sup>3</sup>
de 40 001	à	60000 m <sup>3</sup>	<b>3 523,66 €</b>	+ <b>0,66892</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	40000 m <sup>3</sup>
de 60 001	à	90000 m <sup>3</sup>	<b>4 861,50 €</b>	+ <b>0,57125</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	60000 m <sup>3</sup>
	au-dessus de	90000 m <sup>3</sup>	<b>6 575,27 €</b>	+ <b>0,56459</b>	par tranche de 10 m <sup>3</sup> au-dessus de	90000 m <sup>3</sup>

##### **b) Tarifs de base pour les bateaux convois et autres engins flottants fluviaux (volume LxIxT)**

Jusqu'	à	1500 m <sup>3</sup>	<b>541,86 €</b>
de 1 500	à	1 800 m <sup>3</sup>	<b>574,37 €</b>
de 1 800	à	2 100 m <sup>3</sup>	<b>715,26 €</b>
de 2 100	à	2 500 m <sup>3</sup>	<b>758,60 €</b>
de 2 500	à	3 000 m <sup>3</sup>	<b>812,79 €</b>
de 3 000	à	3 500 m <sup>3</sup>	<b>866,97 €</b>

c) Fraction du tarif

Entre **Le Verdon et Bordeaux** ou **Libourne** : 100 %

Entre **Le Verdon** et **Ambès** : 90%

Entre **Le Verdon** et **Blaye** : 80%

Entre **Pauillac** et **Libourne** : 80%

Entre **Pauillac** et **Bordeaux**, ou **Le Verdon** : 50%

Entre **Pauillac** ou **Bordeaux** et **Blaye** ou **Ambès** : 40 %

Entre les ports de **Blaye, La Roque, Ambès** et **Libourne** : 40 %

Entre la **rade du Verdon et Royan** : 50% s'ajoutant au parcours précédent le cas échéant.

Pour ces navires le minimum de perception comprenant la manœuvre d'arrivée ou de départ est fixé à : **395,71 €.**

Ceux qui font mouvement entre ces ports et **Libourne** paient les mêmes tarifs majorés de : **115,44 €.**

**Article 6**

Bénéficient de réductions sur les tarifs prévus aux articles 1 et 2, les navires réunissant les conditions suivantes :

- les navires venant en Gironde pour y subir des réparations ou transformations : la demande de réduction présentée au plus tard cinq jours après le départ du navire doit être accompagnée d'un certificat de douane prouvant que le navire n'a pas effectué d'opérations commerciales durant son séjour. Pour le pilotage de sortie seulement : 35 % ;

- les navires assurant des trafics nouveaux pourront bénéficier d'une réduction de 20 % de la taxe de pilotage la première année, et 10 % la deuxième année, après accord intervenu entre le Syndicat des Armateurs et Consignataires, le Port Autonome de Bordeaux et le Syndicat Professionnel des Pilotes ;

- les navires dont les capitaines sont titulaires d'une licence de capitaine-pilote et les bateaux et engins fluviaux dont les capitaines sont titulaires d'une licence de patron-pilote, paieront sur la base du tableau, ci-dessous :

de 0 à 100 voyages aller	30 % du tarif
de 101 à 200 voyages aller	20 % du tarif
de 201 à 300 voyages aller	10 % du tarif
plus de 301 voyages aller	5 % du tarif

Toutefois, ceux d'entre eux qui feraient appel aux services du pilote seraient, à l'occasion de l'intervention considérée, soumis à l'application du tarif normal.

Néanmoins, les bateaux, convois et autres engins fluviaux, d'une longueur comprise entre 50 et 120 mètres et soumis à l'obligation de pilotage paient une majoration du tarif de 30% s'il navigue depuis plus de deux ans dans une zone où la licence de patron-pilote existe et font appel à un pilote. Cette majoration n'est pas due si le patron effectue les voyages de validation tels que prévus dans l'Arrêté portant sur la délivrance d'une licence de patron-pilote.

En vue d'obtenir la licence de patron-pilote, un maximum de 25% des touchés et/ou voyages nécessaires à l'obtention de la licence peuvent être effectués sur le simulateur des Pilotes de la Gironde et seront tarifés conformément à l'article 17 du présent règlement.

- les navires de charge à propulsion vélique assurant un service régulier bénéficient la première année d'une réduction de 30% de la taxe de pilotage et 15% les années suivantes.

## Article 7

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

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

- Une indemnité forfaitaire de compensation pour frais de recouvrement d'un montant de 40 €;
- 1 % de plus pour chacun des mois suivants.

## Article 8

Les tarifs concernant les mouvements, les mouillages et les veilles sont établis soit sur la base d'une fraction du parcours intérieur, soit de forfaits tels que détaillés ci-après.

Nota : Le prix dû pour une manœuvre est majoré de 20 % pour les navires sans machine, sauf s'il s'agit d'un mouvement le long du quai où il est fait seulement usage des treuils du navire.

### 1 - Mouvements

Les navires soumis à l'obligation de pilotage sont tenus de prendre un pilote pour tous les mouvements à effectuer dans les limites de la station, à moins qu'il ne s'agisse d'un déplacement sans débordement le long d'un quai continu.

Ces mouvements sont rétribués sur la base d'une fraction du tarif des **parcours intérieurs** tel que définie ci-dessous :

- a) Pour un changement de quai ou un déplacement le long du quai : y compris l'évitage : **35%** ;
- b) Pour un changement de quai entre **Bordeaux** et **Bassens** : **40%** ;
- c) Pour les manœuvres entre les appontements ou la rade du **Verdon** et les rades de **Richard**, **Suzac** ou l'appontement des **Monards** : **30%** ;
- d) Tout navire entrant ou sortant des bassins à flot ou de cale sèche acquitte un supplément de : **152,41 €**.
- e) Tout navire faisant mouvement entre **Bassens** ou **Bordeaux** et **Bègles-Arçins** paie un forfait de :

Longueur inférieure à 80 m	<b>433,49 €</b>
Au-delà de 80 m	<b>606,88 €</b>

### 2 - Mouillages

Les mouillages sont rétribués sur la base des forfaits définis ci-dessous :

- a) Mouillage en cours de route pour cas de force majeure ou pour convenance du Capitaine : **152,41 €**.
- b) Lorsque le mouillage est pris en amont de Richard, en raison de l'impossibilité pour le navire d'effectuer la montée ou la descente en une seule marée du fait de son tirant d'eau ou de sa vitesse ou pour accomplir des opérations commerciales : **304,83 €**.
- c) Lorsqu'un navire trouve son poste occupé, soit par un navire, soit par du matériel, ce qui oblige en attendant que le poste soit dégagé à mouiller ou à manœuvrer pour faciliter ce dégagement, ou bien lorsque le navire doit attendre pour s'amarrer dans des conditions spéciales :
  - au-delà de la première heure d'attente : **152,41 €**.
  - au-delà de la troisième heure d'attente : **304,83 €**.

**d)** Pour tout navire qui a dû mouiller en cours de route : **304,83 €** par période de douze heures de présence du pilote à bord en sus de la première période de douze heures. Le tarif est dû pour toute période commencée.

**e)** Les navires en montée ou en descente prenant le mouillage sur rade du **Verdon** ou de **Suzac** non concernés par les alinéas a, b, c, d sont exonérés de la taxe de mouillage.

**f)** Lorsqu'un navire reste au mouillage au **Verdon** ou à **Suzac** pendant plus de **sept jours**, il fait l'objet de deux facturations distinctes.

### 3 - Veilles

Les veilles de sécurité à quai ou au mouillage sont effectuées par le pilote, soit présent physiquement à bord, soit depuis la station de pilotage, en fonction des critères établis par le Commandant du Port et à la demande du Capitaine ou de l'autorité portuaire. La présence à bord d'un pilote de veille est obligatoire dans les cas prévus à l'alinéa b) du § 2 ci-dessus.

Les veilles sont rétribuées sur la base d'un forfait de : **1 104,44 €** par période de douze heures. Toutefois, pour les navires remplissant les critères définis par le Commandant du Port et leur permettant d'être veillés depuis la station de pilotage, hors la présence physique du pilote à bord, les veilles seront rétribuées sur la base d'un forfait de : **552,22 €** par période de 12 heures. Un bon de veille est établi pour chaque période de douze heures, toute période commencée étant due. Toutefois si le navire monte en rivière dans la même marée la veille ne sera pas facturée.

### 4 - Essais, régulation, compensation

Les navires effectuant des essais, une régulation ou une compensation paient, en plus du tarif du pilotage, un forfait de : **304,83 €** par période de six heures, toute période commencée étant due.

### **Article 9**

Lorsque, par suite du mauvais temps le pilote ne peut embarquer ou débarquer qu'à l'intérieur de la passe, le prix du pilotage est dû intégralement si le pilote a assisté par signaux ou au moyen du radar d'estuaire le navire dans le chenal.

Il en est de même pour tout navire qui demande à être dirigé par signaux.

En outre, les navires qui, du fait de l'insuffisance de leurs moyens radioélectriques, doivent faire l'objet d'une couverture spéciale par le service de pilotage conformément aux prescriptions des services du port, paient un supplément forfaitaire de : **152,41 €**.

### **Article 10**

Tout parcours commencé puis interrompu pour une cause indépendante de la volonté du pilote est intégralement dû.

### **Article 11**

**1** - Toute demande de pilote pour un service effectué dans le port de **Bordeaux** et ses annexes, et dans tous les autres ports de la rivière, doit être accompagnée d'une justification écrite de la manœuvre par les services du port.

Elle doit préciser l'heure de commande du pilote, l'heure prévue pour la manœuvre et tout renseignement utile pour cette manœuvre.

Le pilote doit être prévenu six heures à l'avance pour tout service à effectuer dans les ports de **Paulliac**, **Libourne**, et **Blaye**, ainsi que pour les navires mouillés à la mer en attente de montée, et trois heures à l'avance dans les ports du **Verdon**, **d'Ambès**, **Bassens**, **Bordeaux**, y compris les bassins à flot, faute de quoi il ne peut être rendu responsable du retard supporté par le navire. Il en est de même lorsque la commande a été effectuée en dehors des heures de bureau (08h30 - 18h30).

**2** - Tout navire entrant en Gironde doit, dans la mesure du possible, adresser à la station **18 heures** à l'avance, soit directement, soit par l'intermédiaire des stations côtières ou de son agent local, un télégramme, télex ou télécopie donnant l'heure d'arrivée prévue, son tirant d'eau, sa vitesse et l'accord du capitaine pour un service éventuel par hélicoptère.

Tout navire qui n'a pas adressé **12 heures** à l'avance cet avis, paie un supplément égal à 10 % de la facture totale. Le montant de ce supplément est toutefois limité à **312,09 €**.

Il en est de même pour le navire dont l'arrivée à la station diffère de plus de trois heures de l'arrivée prévue, lorsqu'un message rectificatif n'a pas été adressé au moins six heures à l'avance.

Les navires en provenance des ports compris entre Santander et Lorient, ces ports inclus, doivent adresser leurs prévisions d'arrivée dès leur départ de ces ports.

**3** - Le montant de l'indemnité spéciale, prévue aux articles 20 et 28 du règlement général du pilotage et concernant la commande du pilote dont les services ne sont pas utilisés et la présence du pilote à bord du navire dépassant douze heures, est fixé à **56,28 €**.

Toutefois, en ce qui concerne la commande du pilote, cette indemnité n'est pas due si le contre-ordre intervient pendant les heures d'ouverture des bureaux du pilotage (08h30 - 18h30) et plus de trois heures avant le départ du navire du port de Bordeaux ou plus de six heures avant le départ du navire des autres ports.

Si le pilote s'est présenté à bord, le navire paie l'indemnité de mise à bord ainsi que, l'indemnité prévue à l'article 12 ci-dessous.

**4** - Pour tout retard à l'appareillage dû à une cause indépendante de la volonté du pilote, le navire paie **24,49 €** par heure, pour chacune des quatre heures après la première heure, ensuite **72,18 €** par période de six heures.

Toute heure ou période commencée est due. Le retard à l'appareillage est décompté à partir de l'heure portée sur le bon de commande du port, cette heure étant l'heure de mise au poste de manœuvre.

**5** - Tout navire pour lequel le pilote est, soit retenu à l'avance par le capitaine (dans la limite de 24 heures), soit appelé dans un port non compris dans les limites de la station, soit débarqué dans un port situé hors de ces limites, paie une indemnité journalière de **543,87 €**.

Lorsqu'il s'agit d'un enlèvement sur La Pallice, l'indemnité est forfaitairement fixée à une journée.

## **Article 12**

**1** - Pour toute opération de pilotage, manœuvre ou veille effectuée de nuit, le pilote perçoit une indemnité personnelle de **205,51 €** par secteur. Un pilotage sur le secteur mer et un pilotage sur le secteur rivière seront, dans tous les cas, considérés comme deux opérations distinctes.

Cette indemnité est également due au pilote lorsque celui-ci, en application du règlement relatif à la police de la navigation en rivière, doit rester à la disposition du navire.

Tout navire de longueur inférieure à 120 mètres, assisté de nuit par radar est redevable pour cette opération d'une indemnité personnelle de **47,02 €** en lieu et place de l'indemnité pour le secteur mer visée au premier alinéa.

Le service de nuit est celui effectué entre 18h00 et 06h00.

Les bons de pilotage doivent obligatoirement faire mention des heures pendant lesquelles l'opération a été effectuée.

**2** - Le pilote, qui est appelé dans un port non compris dans les limites de la station pour y prendre un navire ou débarqué dans un port situé hors de ces limites, perçoit l'indemnité personnelle de route prévue à l'article 26 du règlement général du pilotage.

**3** - La nourriture est due au pilote lorsqu'il est embarqué avant 13 heures ou 19 heures, et débarqué au-delà de ces heures.

Lorsque le pilote est appelé à coucher à bord, une cabine d'officier ou équivalente doit être mise à sa disposition.

Si la nourriture ou le couchage ne sont pas fournis, le pilote a droit à une indemnité personnelle d'un montant équivalent à celui fixé dans la convention collective des officiers de la Marine Marchande.

### **Article 13**

Pour les convois remorqués, l'obligation de pilotage s'étend à chacun des bâtiments. Chaque navire paie 160 % du tarif de l'article 1, et dans le cas d'un parcours intérieur, le double du tarif de l'article 5.

### **Article 14**

- Le navire qui utilise les services d'un pilote pour être conduit dans un autre port ou pour en être ramené, paie un supplément de tarif égal à 55 % du tarif de l'article 1, paragraphe 1.

- Le navire qui, volontairement, ne débarque pas le pilote, paie le même supplément.

- Lorsque l'embarquement ou le débarquement du pilote s'effectue hors des limites de la zone de pilotage avec le matériel de la station, le navire paie un supplément égal à 50 % du tarif de l'article 1, paragraphe 1.

### **Article 15**

Pour un convoi, la redevance du pilotage qui est due est la somme des redevances applicables à chacun des bâtiments constituant le convoi.

### **Article 16**

Lorsqu'un deuxième pilote est nécessaire (pilotage exceptionnel, Navire de LOA>220m et ayant à éviter à l'arrivée, contrôle des vitesses d'accostage <0,25m/s) il sera facturé au minimum de perception du lieu.

### **Article 17 – Tarif simulation**

Les stages de simulations proposés par la Station de Pilotage seront facturés au minimum de perception à destination de Bordeaux pour deux stagiaires au maximum.

## Annexe IV

Au règlement local de la station de pilotage de la Gironde

programme des connaissances particulières  
exigées des candidats aux fonctions de pilote

(Réf : article 8 du règlement local)

1- Connaissance générale de la côte

- Connaissance générale de la côte depuis Belle-Île jusqu'à l'entrée de la Gironde, notamment dans les pertuis et depuis la Pointe de Grave jusqu'à Biscarosse ;
- Feux et aspects de Belle-Île à Biscarosse. Nature des fonds et profondeurs d'eau en vue de l'atterrissage sur cette partie de la côte ;
- Entrée dans les ports de La Pallice et de La Rochelle. Mouillages à La Pallice, en rade de La Rochelle, en rade des Basques et en rade de l'Île d'Aix. Mouillage du Palais.

2- Météorologie locale

- Vents dominants ;
- Houle : hauteur, direction, effets ;
- Signes annonciateurs d'une perturbation. Force et rotation des vents à son passage, état de la mer.

3- Embarquement et débarquement du pilote à la mer

Manœuvres à effectuer pour abriter la pilotine à la mer. Procédure à respecter pour le service par hélicoptère.

4- La Gironde de Bordeaux au Verdon

- Marées : heures et hauteurs en vives eaux et mortes eaux ;
- Courants dans l'estuaire, en particulier sur la passe de l'Ouest ;
- Description générale de l'entrée de la Gironde ;
- Entrée de la Gironde par les passes de l'Ouest et du Sud ;
- Balisage de jour et de nuit ;
- Profondeurs et nature des fonds ;
- Dangers : secteurs de feux ou alignements les couvrant ;
- Zones de brisants par forte houle ;
- Heures favorables de franchissement des passes par mauvais temps ;
- Image radar de l'estuaire par beau et mauvais temps ;
- Mouillage dans l'estuaire, en particulier Royan, Suzac et Chambrette ;
- Lieux propices ou dangereux pour un échouement ;
- Port du Verdon :
- Port-Bloc ;
- Port pétrolier : caractéristiques des postes.

- Montée d'un grand pétrolier. Heure de passage de la passe. Tableau de marche entre la passe et Le Verdon. Heure de présentation. Amarrage particulier. Appareillage. Choix du sens de l'évitage en fonction des heures de marée et des circonstances météorologiques ;
- Terminal à conteneurs : description, manœuvres avec et sans remorqueur. Utilisation des ancres.

## 5- La Gironde du Verdon à Bordeaux (et Libourne)

---

### A- Marée et courants

- Marées : heures et hauteurs en vives eaux et mortes eaux sur les différents seuils et dans les ports ;
- Propagation de l'onde de marée ;
- Aperçu des principales courbes de hauteurs d'eau (Bordeaux en particulier) ;
- Position des marégraphes.

### B- Description générale de l'estuaire du Verdon à Bordeaux et Libourne

- Profondeurs, îles, bancs, dangers, épaves ;
- Description du chenal : profondeurs, nature des fonds, principaux seuils et passes. Largeur du chenal ;
- Description du balisage de jour et de nuit et des amers principaux ;
- Zones de mouillage et zones interdites.

### C- Chenalage

- Pieds de pilote utilisés selon les navires et les lieux ;
- Principe du calcul du tableau de marche d'un navire en montée ou en descente. Heure de passage sur les différents seuils ;
- Calcul des tirants d'eau limites en montée ou en descente pour un amarrage par courant de flot ou de jusant ;
- Endroits favorables au dépassement ou au croisement de navires. Précautions ;
- Image radar du chenal.

### D- Ports et manœuvres

- Description et caractéristiques des différents ports de l'estuaire. Tirants d'air maxima ;
- Postes à quai. Longueur, orientation, cote d'exploitation. Amarrages particuliers selon les postes ;
- Bassins à flot. Conditions d'accès ;
- Cales sèches et slip ;
- Lieux propices à l'échouement ;
- Manœuvres habituelles pour chaque port : accostage, appareillage, évitage ;
- Manœuvres avec ou sans remorqueur ;
- Manœuvres avec les ancres ;
- Choix des heures de manœuvres ;
- Choix du lieu, du sens et de l'heure d'évitage ;
- Accostage par courant de flot ou de jusant ;
- Justification de la solution retenue ;
- Manœuvres particulières par crue ou souberne ;
- Précautions particulières pour l'amarrage par très fort coefficient de marée ou circonstances défavorables (vent, glace...) ;
- Manœuvres par brume : possibilité, décision d'appareillage et justification ;
- Possibilité d'échouement en cas d'avarie.

---

## 6- Bassin d'Arcachon

---

- Organisation et réglementations locales (arrêtés, parc marin, RNN, zones de mouillage...)
- Marées : heures et hauteurs en vives eaux et mortes eaux ;
- Courant dans le bassin en particulier dans la passe navigable ;
- Mesures de partage du plan d'eau (prise d'information sur les manifestations nautiques, plaisance en période estivale, trafic UBA...)
- Description générale du bassin d'Arcachon basé sur le dernier plan bathymétrique connu :
  - profondeurs
  - balisage
  - routes et distances
  - prise de mouillage sur rade d'Arcachon
  - franchissement de la barre (zones de dangers/ heures de passage/ conditions de refus/ prise d'informations (bouée houlographes et sémaphore).
  - image radar et utilisation du parallèle index sur amers fixes.

## **Annexe V**

au règlement local de la station de pilotage de la Gironde

### effectif de la station de pilotage

L'effectif de la station de la Gironde est au maximum de 27 pilotes.

## **Annexe VI**

au règlement local de la station de pilotage de la Gironde

### composition des biens nécessaires à l'exécution du service du pilotage

La composition du matériel et des biens meubles et immeubles de la station de pilotage de la Gironde est la suivante :

- un hélicoptère biturbine, de caractéristiques suffisantes pour assurer le service du pilotage en mer ;
- deux vedettes rapides ;
- des locaux de servitude, voitures automobiles, matériels de bureau et de transmission en nombre suffisant pour assurer, dans les meilleures conditions, l'exécution du service ;
- un immeuble à Bassens pour les besoins administratifs et du service ;
- un immeuble destiné au service et à l'hébergement des pilotes au Verdon ;
- l'infrastructure terrestre nécessaire pour les besoins de l'hélicoptère ;
- l'infrastructure nautique et terrestre nécessaire pour l'accostage, l'entretien des vedettes et l'hébergement des marins.

## **Annexe VII**

Au règlement local de la station de pilotage de LA GIRONDE

Fixant les modalités d'intervention des pilotes de La Gironde

Dans la zone de pilotage obligatoire de SAINT-PIERRE ET MIQUELON

### **Article – 1 : COMPETENCES**

Les pilotes de la station de pilotage de LA GIRONDE peuvent être habilités, par arrêté du préfet de l'archipel de SAINT-PIERRE ET MIQUELON, à piloter les navires dans la zone de pilotage obligatoire de SAINT-PIERRE ET MIQUELON telle que définie au règlement local de ladite station, sous réserve de satisfaire aux conditions définies ci-dessous, en conformité avec la circulaire DPNM/NM2/362 du 10 octobre 1995 relative à l'assistance apportée à une station de pilotage par un pilote d'une autre station.

### **Article – 2 : CONDITIONS D'APTITUDE**

Un pilote, pour être habilité à exercer le pilotage dans la zone de pilotage obligatoire de SAINT-PIERRE ET MIQUELON, doit y avoir effectué huit opérations de pilotage dont quatre en doublure et avoir recueilli un avis favorable de la commission d'examen prévue à cet effet.

La moitié de ces opérations peut être effectuée sur le simulateur des pilotes de LA GIRONDE.

En cas de trafic insuffisant pour effectuer le nombre d'opérations de pilotage en doublure évoqué ci-avant, le nombre de mouvement restant à effectuer le cas échéant pourra être réalisé sur le simulateur de manœuvre des pilotes de la Gironde.

L'habilitation d'un pilote ne peut rester valide qu'à la condition que celui-ci pratique annuellement au moins quatre opérations de pilotage dans la zone de pilotage obligatoire de la station de SAINT-PIERRE ET MIQUELON.

Les pilotes habilités sont titulaires d'une carte d'identité professionnelle, délivrée ou annotée par la DTAM de SAINT-PIERRE ET MIQUELON, prouvant leur aptitude à effectuer le service dans la zone concernée.

### **Article – 3 : ORGANISATION DU SERVICE**

Quelle que soit l'organisation interne du service, au moins un pilote titulaire de la station de pilotage de LA GIRONDE est affecté à la direction du service de cette station pendant toute la durée de la convention de d'assistance signée entre les présidents de la station de LA GIRONDE et de la station de Saint-Pierre et Miquelon.

### **Article – 4 : CONVENTION D'ASSISTANCE**

Les modalités de l'assistance apportée par la station de pilotage de LA GIRONDE à la station de pilotage de SAINT-PIERRE ET MIQUELON sont fixées par une convention entre les deux syndicats professionnels gérant les stations concernées.

La convention d'assistance est soumise à l'approbation du directeur interrégional de la mer Nouvelle Aquitaine et du Directeur des Territoires, de l'alimentation et de la mer de SAINT-PIERRE ET MIQUELON.

### **Article – 5 : ENIM**

Les pilotes habilités apportant assistance à la station de pilotage de SAINT-PIERRE ET MIQUELON restent rattachés à la station de pilotage de LA GIRONDE, dans tous les domaines relevant de l'Etablissement national des Invalides de la Marine.

### **Article – 6 : APPLICATION DU CODE DES TRANSPORTS**

Les articles L 5341-11 et suivants du code des transports sont applicables aux opérations de pilotage effectuées par les pilotes de LA GIRONDE dûment habilités à piloter dans la zone de pilotage de SAINT-PIERRE ET MIQUELON.

