



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BASSE-NORMANDIE

*Direction interrégionale de la mer
Manche Est-mer du Nord
Service Contrôle Sécurité et Sûreté Maritimes*

Le Havre, le 23 octobre 2013

Arrêté n° 148 / 2013

Portant règlement local de la station de pilotage de Cherbourg

Le Préfet de Région Basse-Normandie,
Chevalier de la légion d'honneur
Officier dans l'ordre national du mérite

- VU** le Code des transports et notamment les articles L.5341-1 à L.5341-10 ;
- VU** le décret du 14 décembre 1929 modifié, portant règlement général du pilotage dans les eaux maritimes ;
- VU** le décret n°69-515 du 19 mai 1969 modifié, relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes ;
- VU** le décret n°82-635 du 21 juillet 1982, relatif aux pouvoirs des préfets sur les services des Affaires maritimes ;
- VU** le décret n°374/2004 du 29 avril 2004 modifié relatif au pouvoir des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;
- VU** l'arrêté ministériel n° 4318 GM-2 du 12 octobre 1976 portant modification de l'assiette de tarification de pilotage ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral commun n° 2002/99 Brest n°2002/58 Cherbourg réglementant la navigation aux approches des côtes françaises de la Mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique en vue de prévenir les pollutions marines accidentelles, modifié par l'arrêté n° 2004/02 Brest et n° 2004/04 Cherbourg du 27 janvier 2004 ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral n°97-3720 du 12 novembre 1997 du préfet de la Manche et n°31/97 du 22 octobre 1997 du préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord ;
- VU** l'arrêté du préfet de la région Basse-Normandie (direction interrégionale des affaires maritimes) n°57 du 30 décembre 1992 ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 20 septembre 2013 du préfet de la région Basse-Normandie donnant délégation de signature en matière d'activités à M. Jean-Marie COUPU, directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord ;
- VU** la décision n° 611/2013 du 1er octobre 2013 du directeur interrégional de la mer Manche Est – mer du Nord donnant subdélégation de signature en matière d'activités ;
- VU** l'arrêté n°217/2012 du 28 décembre 2012 modifié portant modification du règlement de la station de pilotage de Cherbourg ;
- VU** les avis favorables de la commission locale de pilotage du port de Cherbourg en date respectivement du 20 mars 2013 et du 16 octobre 2013 ;

ARRETE

ARTICLE 1 - ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

1. Zone de Cherbourg

1.1 Aux abords de Cherbourg, la zone de pilotage obligatoire est délimitée vers le large par un arc de cercle de sept milles de rayon ayant le Fort de l'Ouest comme centre. Toutefois, dans la limite des méridiens de la pointe de Jardeheu à l'Ouest, du cap Lévi à l'Est et du parallèle 49°48' au Nord, les pilotes sont tenus de se rendre au service de tout bâtiment qui en aura fait préalablement la demande expresse.

1.2 Cette zone comprend également tous les plans d'eaux portuaires situés à l'intérieur de la grande digue.

1.3 Par exception, la zone du port militaire, telle que définie dans l'arrêté interpréfectoral n° 97-3720 du 12 novembre 1997 du préfet de la Manche et n° 31/97 du 22 octobre 1997 du préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord, est exclue de la zone de pilotage obligatoire définie ci-dessus. Toutefois, sur demande de l'autorité militaire, les pilotes de la station peuvent assurer le pilotage dans cette zone.

2. Zone de Diélette

Aux abords de Diélette, la zone de pilotage obligatoire est délimitée par un arc de cercle de deux milles de rayon ayant le feu situé à l'extrémité de la digue ouest comme centre, et par le méridien 49°32,5' N au Sud.

ARTICLE 2 - OBLIGATION DE PILOTAGE

1. A l'exception des cas visés à l'alinéa 3 de l'article 3 du décret du 19 mai 1969, le pilotage est obligatoire à l'intérieur des zones définies ci-dessus pour :

- les navires dont la longueur hors tout est supérieure au seuil fixé pour chaque zone par l'annexe I du présent règlement.
- les navires remorquant, poussant ou tractant d'autres navires ou engins flottants si le résultat obtenu en additionnant leurs longueurs hors tout et celle(s) du (des) remorqué(s) dépasse les valeurs prévues à l'annexe I susvisée.
- les navires transportant des matières dangereuses telles que définies par l'arrêté interpréfectoral commun n° 2002/99 Brest n° 2002/58 Cherbourg susvisé.

2. Bien qu'étant astreints à l'obligation de pilotage, sont affranchis de l'obligation de prendre un pilote les navires dont les capitaines sont titulaires d'une licence de capitaine pilote pour la zone considérée.

Les catégories et les caractéristiques physiques des navires pour lesquels une licence de capitaine pilote peut être délivrée, ainsi que les conditions que doivent réunir les capitaines de ces navires pour l'obtention d'une telle licence, sont fixées à l'annexe IV du présent règlement.

Les connaissances exigées des candidats à l'examen pour l'obtention d'une licence de capitaine pilote sont fixées pour chaque zone par l'annexe V du présent règlement.

ARTICLE 3 - HABILITATION

1. Seuls les pilotes de la station de Cherbourg et les pilotes d'autres stations habilités ont le droit de conduire les navires dans les zones de pilotage obligatoire définies à l'article 1 du présent arrêté.

2. Modalités de l'assistance entre stations

Afin de pourvoir à des besoins temporaires de pilotes en cas de surcharge de trafic ou d'indisponibilité momentanée d'un pilote, la station de pilotage de Cherbourg peut, en accord avec l'administration de tutelle, demander l'assistance d'une autre station.

2.1 L'assistance apportée fait l'objet d'une convention établie entre les syndicats professionnels de pilotes de chaque station concernée. Cette convention fixe les modalités techniques et financières de l'assistance. Elle est soumise pour approbation au visa du directeur interrégional de la mer Manche Est – mer du Nord.

2.2 L'opération de pilotage assurée par un pilote d'une autre station est effectuée au tarif de la station de Cherbourg. Aucune disposition particulière ne figure au tarif.

2.3 L'aptitude du pilote apportant son assistance est vérifiée par une commission d'aptitude selon les modalités inscrites dans l'annexe III du présent règlement.

2.4 Le pilote apportant son assistance est habilité par décision du Directeur interrégional de la mer au vu du procès verbal établi par la commission d'aptitude.

3. Zone de Granville

3.1 Conformément à l'arrêté du 30 décembre 1992 susvisé, les pilotes de Cherbourg assurent le pilotage du port de Granville uniquement en cas d'indisponibilité pour maladie du pilote de Granville ou lors de ses périodes de congés. En conséquence le programme du concours de pilotage de Granville est ajouté au programme du concours de pilotage de la station de Cherbourg.

3.2 La zone de Granville est concernée uniquement par les articles 3, 7 et 16 du présent règlement.

ARTICLE 4 - ACTIVITE DES PILOTES ET DE LA STATION DE PILOTAGE

L'activité des pilotes consiste en l'assistance aux capitaines pour la conduite des navires entrant, sortant, mouillant ou déhalant dans les zones de pilotage obligatoire définies à l'article 1.

Cependant les navires qui déhalent le long d'un quai dans l'enceinte du port de commerce sans utiliser leur machine ne sont pas tenus d'avoir un pilote à bord, sauf en cas d'utilisation de remorqueurs.

Dans le cadre de la directive du Conseil européen 79/115/CEE du 21 décembre 1978 relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers opérant dans la mer du nord et dans la Manche qui définit l'action de ces pilotes comme participant à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution des mers et compte tenu de la note N°016583 du 21 avril 1995 du ministre de la défense qui reconnaît que les missions de transports de pilotes hauturiers en Manche répondent à une nécessité de caractère public, les bateaux pilotes de Cherbourg effectuent les opérations d'embarquements et de débarquements des pilotes de haute mer qualifiés, sur les navires en transit qui en auront fait la demande. Ces opérations s'effectuent soit en zone d'attente Nord, soit à 7 milles des jetées pour les navires d'un tonnage supérieur à 3000 UMS et visés par l'arrêté interpréfectoral n° 2002/99 Brest - n° 2002/58 Cherbourg susvisés.

Les pilotes prêtent leur concours à la police de la rade, notamment en ce qui concerne les zones de mouillage des bâtiments de commerce, l'usage des grappins, dragues et autres engins traînants, et la propreté du plan d'eau. Ils rendent compte au chef du service du pilotage de toute infraction constatée et de toutes résistances aux injonctions faites dans ce cadre.

ARTICLE 5 - APPEL ET DEMANDE DE PILOTE

1. Appel du pilote

1.1 Tout navire astreint à l'obligation de pilotage est tenu de faire connaître à la station de pilotage, par le biais de l'autorité portuaire ou de son agent consignataire, son heure probable d'arrivée dans la zone de pilotage obligatoire 12 heures auparavant ou au plus tard au départ du port précédent si celui-ci est situé à moins de 12 heures de route.

Il devra également, au moins 2 heures avant son arrivée, entrer en communication VHF avec la Vigie du Homet pour la zone de Cherbourg, ou avec le bureau du port pour la zone de Diélette.

1.2 Tout navire astreint à l'obligation de pilotage est tenu de faire le signal d'appel du pilote en entrant dans la zone de pilotage obligatoire.

2. Demande de pilote

Les demandes de pilotes concernant les bâtiments en instance d'appareillage doivent être faites dans les délais ci-après:

- deux heures au moins avant l'heure fixée pour les appareillages prévus entre 08 heures et 20 heures du même jour.

- avant 18 heures pour les appareillages prévus entre 20 heures et 08 heures le lendemain.

ARTICLE 6 - EMBARQUEMENT DU PILOTE

1. Zone de Cherbourg:

1.1 La zone normale d'embarquement du pilote est située à proximité de la bouée d'atterrissage CH1. Toutefois, selon les circonstances, et notamment les conditions météorologiques, l'embarquement du pilote pourra s'effectuer dans une zone située à l'extérieur de la grande digue et qui aura été choisie conjointement par le pilote et le capitaine.

1.2 Par exception aux dispositions du § 6.1.1, si les caractéristiques physiques du navire et les conditions météorologiques ne permettent pas d'assurer l'embarquement du pilote en toute sécurité en rade foraine, un pilote peut fournir une aide à distance au capitaine par liaison VHF jusqu'à ce que celui-ci puisse embarquer son pilote en toute sécurité à l'abri de la grande digue.

1.3 Il sera procédé de la même façon pour le débarquement du pilote si les conditions météorologiques sont telles qu'il n'est pas possible d'assurer le transfert du pilote sur le bateau pilote en toute sécurité à l'extérieur de la grande digue.

1.4 A la demande des compagnies, et selon les possibilités du service, les pilotes pourront embarquer dans des ports voisins français ou étrangers pour servir des navires devant faire escale à Cherbourg.

2. Zone de Diélette:

2.1 La zone normale d'embarquement du pilote est située au voisinage du point de coordonnées 49°35'N et 001°55'W. Toutefois, et selon notamment les conditions météorologiques, l'embarquement du pilote pourra s'effectuer dans une autre zone qui aura été choisie conjointement par le pilote et le capitaine.

2.2 A la demande des compagnies, et selon les possibilités du service, les pilotes pourront embarquer dans des ports voisins français ou étrangers pour servir des navires devant faire escale à Diélette.

ARTICLE 7 - RECRUTEMENT ET QUALIFICATION DES PILOTES

1. Les candidats aux fonctions de pilote de la station de Cherbourg doivent réunir les conditions suivantes, au plus tard à la date d'ouverture du concours :

- être titulaires du Brevet de Capitaine de 1ère ou de 2ème Classe de la navigation maritime, ou du Brevet de Capitaine de navire (convention STCW 95).
- être âgés de vingt-quatre ans au moins et de trente-cinq ans au plus, et réunir 72 mois de navigation effective sur des bâtiments de l'État ou dans la marine marchande, dont 48 mois au moins au service "pont" à bord de bâtiments de l'État ou de navires armés au long cours, au cabotage, à la grande pêche ou à la pêche au large.
- satisfaire aux conditions d'aptitude physique à l'exercice des fonctions de pilote fixées par arrêté ministériel.

2. Le programme des connaissances spéciales exigées des candidats aux fonctions de pilotes de la station de Cherbourg fait l'objet de l'annexe II du présent règlement.

3. Les pilotes nouvellement admis sont commissionnés pour les zones de pilotage obligatoires définies à l'article 1 du présent règlement ainsi que pour la zone de pilotage obligatoire du port de Granville.

Ils sont soumis à une période de formation dont les modalités et la durée sont déterminées par l'annexe III du présent règlement.

ARTICLE 8 - ORGANISATION DU SERVICE

Dans la station, le service de pilotage se fait au tour de liste et est assuré conformément aux dispositions fixées par le règlement intérieur de service.

En cas d'impossibilité d'assurer des opérations simultanément pour la zone de Cherbourg et pour celle de Diélette, priorité sera donnée aux navires à passagers faisant escale à Cherbourg, puis aux mouvements présentant le plus de contraintes nautiques et commerciales.

En toute circonstance, le pilote et le personnel de service restent à la disposition de la station et doivent disposer de moyens leur permettant d'être contactés.

ARTICLE 9 - SIEGE ET DIRECTION DE LA STATION

1. Le siège de la station de pilotage en charge des zones de pilotage obligatoire de Cherbourg et de Diélette est fixé à Cherbourg.

2. La direction et le fonctionnement de la station du pilotage, ainsi que la liaison avec l'autorité de tutelle, sont assurés par le président du syndicat professionnel des pilotes de Cherbourg.

ARTICLE 10 - EFFECTIF DE LA STATION

L'effectif de la station est fixé à 3 pilotes, plus ou moins 1.

ARTICLE 11 - MATERIEL DE LA STATION

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

- un immeuble, sis quai LAWTON-COLLINS à Cherbourg, comprenant des locaux d'attente et de repos pour les pilotes, le personnel de la station et les pilotes hauturiers en transit ; des ateliers et bureaux avec les équipements nécessaires au fonctionnement du service.

- au moins deux vedettes de mer.

ARTICLE 12 - UTILISATION DU MATERIEL

1. Zone de Cherbourg

Une vedette au moins devra toujours être en état de marche, avec le personnel nécessaire à sa conduite.

En cas d'immobilisation de toutes les vedettes, les pilotes devront se procurer si besoin une vedette de remplacement pour assurer la permanence du service.

La conduite des vedettes de la station ne peut être assurée que par les pilotes eux-mêmes ou par les membres du personnel marin embarqué sur le rôle de la station.

2. Zone de Diélette

Pour assurer le service de la zone de pilotage obligatoire du port de Diélette, les pilotes de Cherbourg pourront, selon les circonstances, les conditions météorologiques et les commandes pour la zone de Cherbourg, soit utiliser une vedette de la station du port de Cherbourg avec son personnel, soit faire appel à un professionnel local ou à un service portuaire.

Tout moyen mis ainsi à disposition des pilotes devra présenter des caractéristiques suffisantes tant en dimensions qu'en équipement pour effectuer les opérations en toute sécurité.

ARTICLE 13 - PROPRIETE, GESTION ET EXPLOITATION DU MATERIEL

Les pilotes de la station sont propriétaires à titre collectif du matériel, des biens nécessaires à l'exécution du service et du fonds de matériel par parts individuelles et égales. Ils constituent ainsi la Collectivité des pilotes de la station de Cherbourg.

Afin d'assurer le fonctionnement du service du pilotage, la Collectivité des pilotes de Cherbourg :

- met l'ensemble du matériel de la station à la disposition du Syndicat Professionnel des pilotes de Cherbourg.
- confie la gestion et l'exploitation de ce matériel au dit Syndicat, conformément aux dispositions de l'article L5341-7 du code des transports et des articles 29 et 30 du décret du 14 décembre 1929 susvisé.

Les modalités de gestion, d'évaluation et de transmission du matériel sont fixées par le règlement intérieur financier de la station de Cherbourg.

ARTICLE 14 - CAISSE DES PENSIONS

En application des articles L5341-8 et L5341-10 du code des transports et de l'article 32 du décret du 14 décembre 1929, il est institué une caisse de pensions et de secours de la station de Cherbourg.

Cette caisse assure aux pilotes, à leurs veuves et à leurs orphelins le versement de pensions et de secours dont le taux et les modalités sont prévus par l'arrêté du Préfet de région portant règlement de la Caisse de pensions et de secours.

Cette caisse peut subroger un organisme extérieur dans le paiement de tout ou partie des pensions qu'elle doit assurer.

Chaque mois, lors de l'arrêté des comptes, le Syndicat détermine la masse globale des pensions. Les sommes destinées à alimenter cette caisse des pensions ainsi que leurs répartitions entre les ayants droit sont déterminées selon les modalités des articles 4 et 5 du règlement intérieur financier de la station. Les versements des pensions aux ayants droit sont effectués selon les modalités prévues dans le règlement de la Caisse des pensions.

ARTICLE 15 - ORGANISATION FINANCIERE

1. Les recettes brutes de la station sont constituées par les produits des tarifs prévus à l'annexe VI du présent règlement, à l'exclusion des indemnités personnelles versées aux pilotes.

Elles sont mises en commun entre les pilotes, selon les principes de la bourse commune.

2. Les prélèvements effectués sur les recettes brutes, ainsi que leur ventilation, sont définis au règlement intérieur financier de la station.

3. La masse partageable ainsi constituée est répartie entre les pilotes et la Caisse de pensions et de secours conformément aux modalités prévues par le règlement intérieur financier de la station.

ARTICLE 16 - TARIFS

1. Les tarifs de pilotage de la station de Cherbourg sont calculés sur la base du volume des navires exprimé en mètres cubes, et sont établis conformément aux dispositions prévues à l'arrêté ministériel n° 4318 GM-2 du 12 octobre 1976 portant modification de l'assiette de tarification de pilotage.

Les tarifs de pilotage et les indemnités applicables dans les différentes zones de la station de pilotage font l'objet de l'annexe VI du présent règlement.

2. Granville

2.1 Lorsque, selon les termes de l'article 3 (§ 3.1) du présent règlement, les pilotes de la station sont appelés à assurer le service du pilotage dans la zone de pilotage obligatoire du port de Granville, ils auront droit, sur les recettes engendrées par les opérations effectuées, à une quote-part dont le montant est fixé par arrêté portant règlement de la station de pilotage de Granville.

2.2 Dans les mêmes circonstances, les pilotes de la station seront défrayés par la station de pilotage de Granville pour chaque déplacement. Les modalités d'application et les montants de ces défraiements font l'objet d'une convention entre les deux stations. Les montants sont fixés par l'annexe tarifaire de l'arrêté portant règlement de la station de pilotage de Granville.

ARTICLE 17 - REGLEMENTS INTERIEURS

1. Le règlement intérieur financier et le règlement intérieur de service constituent le règlement intérieur prévu par le décret du 14 décembre 1929.

2. Après autorisation de l'autorité de tutelle, une cessation progressive d'activité (CPA), dont les modalités de mise en œuvre sont définies par les règlements intérieurs de service

et financier, peut être accordée à un pilote actif réunissant les conditions d'obtention d'une pension à taux plein.

ARTICLE 18 - ANNEXES

La liste des documents complétant le présent arrêté est la suivante:

- Annexe I : Seuils de pilotage.
- Annexe II : Programme des connaissances particulières exigées des candidats aux fonctions de pilote de la station de Cherbourg.
- Annexe III : Formation des pilotes.
- Annexe IV : Règlement local de délivrance des licences de capitaine-pilote.
- Annexe V : Programme des connaissances particulières exigées des candidats à l'examen pour l'obtention de la licence de capitaine-pilote.
- Annexe VI : Tarifs du pilotage de la station de Cherbourg.
- Annexe VII : Carte de la zone de pilotage obligatoire de Cherbourg.
- Annexe VIII : Carte de la zone de pilotage obligatoire de Diélette.

ARTICLE 19 - ABROGATION

Les arrêtés n° 01/2009 du 12 décembre 2009, n° 146/2010 du 20 décembre 2010, n° 31/2011 du 06 avril 2011, n° 22/2012 du 06 février 2012 et n° 217/2012 du 28 décembre 2012 sont abrogés.

ARTICLE 20 - APPLICATION

Le directeur interrégional de la mer Manche Est – mer du Nord et le directeur départemental des territoires et de la mer de la Manche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la région Basse-Normandie.

pour le préfet et par délégation,
pour le directeur interrégional de la mer Manche Est-Mer du Nord


Patrick SANLAVILLE
Adjoint au Directeur interrégional
de la mer Manche Est-Mer du Nord

Collection des arrêtés

ampliation :

PREF – SGAR BN

DDTM / DML 50

PREMAR - AEM

COMAR Cherbourg – Base navale

Capitainerie du port de Cherbourg

DGITM / PTF2

Station de pilotage de Cherbourg

ANNEXE I

A L'ARRETE N° 148/2013 PORTANT REGLEMENT LOCAL DE LA STATION DE PILOTAGE DE CHERBOURG

SEUILS DE PILOTAGE

ZONE DE CHERBOURG

En application des dispositions de l'article 2 (§1) du règlement local de la station de pilotage de Cherbourg:

-la longueur hors tout en deçà de laquelle les navires sont affranchis de l'obligation de pilotage dans la zone de pilotage obligatoire de Cherbourg est fixée à 50 mètres.

-les navires remorquant, poussant ou tractant d'autres navires ou engins flottants sont affranchis de l'obligation de pilotage dans la zone de pilotage obligatoire de Cherbourg si le résultat obtenu en additionnant leur longueur hors tout et celle du (des) remorqué(s) est inférieur à la valeur de 50 mètres.

ZONE DE DIELETTE

En application des dispositions de l'article 2 (§1) du règlement local de la station de pilotage de Cherbourg:

-la longueur hors tout en deçà de laquelle les navires sont affranchis de l'obligation de pilotage dans la zone de pilotage obligatoire de Diélette est fixée à 45 mètres.

-les navires remorquant, poussant ou tractant d'autres navires ou engins flottants sont affranchis de l'obligation de pilotage dans la zone de pilotage obligatoire de Diélette si le résultat obtenu en additionnant leur longueur hors tout et celle du (des) remorqué(s) est inférieur à la valeur de 45 mètres.

ANNEXE II

A L'ARRETE N° 148 / 2013 PORTANT REGLEMENT LOCAL DE LA STATION DE PILOTAGE DE CHERBOURG

PROGRAMME DES CONNAISSANCES PARTICULIERES EXIGEEES DES CANDIDATS AUX FONCTIONS DE PILOTE DE LA STATION DE CHERBOURG

Les connaissances spécifiques exigées des candidats aux fonctions de pilote de la station de pilotage de Cherbourg sont fixées comme suit :

1- ZONE DE CHERBOURG

1.1 PILOTAGE INTERIEUR DE LA RADE DE CHERBOURG

ZONES

Limites administratives des différentes zones du port de Cherbourg.
Parties interdites de la grande rade de Cherbourg.

MAREES ET COURANTS

Etablissement du port.

Hauteur des montées en syzygie et en quadrature sur le seuil du bassin du port de commerce de Cherbourg.

Courants dans les passes au moment de la pleine mer, de la basse mer et à mi-marée.

Courants en grande rade au moment de la pleine mer, de la basse mer et à mi-marée.

Courants dans la petite rade.

GRANDE RADE

Passe de l'Ouest : manœuvres et alignements d'entrée, profondeurs, dangers.

Passe de l'Est : manœuvres et alignements d'entrée, profondeurs, dangers.

Passe de Collignon.

Manœuvres de nuit dans les chenaux.

Caractéristiques des feux de la digue et des bouées situées dans la grande rade.

Dangers couverts par les secteurs des feux et bouées de la grande rade.

Mouillages de la grande rade de Cherbourg : sondes et positions.

Disposition des corps morts des bâtiments de l'Etat.

Profondeurs d'eau dans la grande rade.

Signaux sonores.

Dangers.

PETITE RADE

Passe du Homet : manœuvres et alignements d'entrée par la passe du Homet. Sa profondeur. Ses dangers.

Manœuvres de nuit.

Digues du Homet et des Flamands : dimensions, caractéristiques physiques, feux.

Caractéristiques des bouées situées dans la petite rade.

Disposition des corps morts des bâtiments de l'Etat.

Profondeurs d'eau dans la petite rade.

Dangers.

DARSE TRANSATLANTIQUE

Orientation générale, dimensions, sondes, équipements, feux.

Quais de France et de Normandie : orientation, dimensions, élévation, système de protection.

Installation d'amarrage des navires.

Caractéristiques physiques et techniques des appontements N°1 et N°6.

Dangers.

DARSE des MIELLES

Orientation générale, dimensions, sondes, équipements, feux.
Quai des Mielles : orientation, élévation, système de protection.
Installation d'amarrage des navires.
Caractéristiques physiques et techniques des appontements N°2, N°4, et N°5.
Elévateur à bateaux.
Darse des CMN : orientation, sondes, installations diverses.
Dangers.

QUAI DES FLAMANDS

Orientation, élévation, dimensions, sondes, équipements, feux, système de protection.
Installation d'amarrage des navires.
Dangers.

PORT MILITAIRE

Connaissances pratiques : entrée du port, annexes, formes de radoub.
Digue du Homet, forme du Homet, terre-plein du Homet, postes d'accostage.

AVANT PORT

Dimensions et orientation du chenal de l'avant port, profondeurs d'eau dans le chenal.
Equipements sur les ouvrages bordant le chenal de l'avant port.
Dimensions et orientation de l'avant port et de ses quais, profondeurs d'eau.
Cale d'échouage et forme de radoub, leurs dimensions.
Equipements et installations diverses de l'avant port.

BASSIN DU COMMERCE

Ouverture du bassin à flot.
Signaux d'entrée et de sortie de jour, de nuit.
Bassin à flot : dimensions, orientation du bassin et de ses quais, dimensions du pertuis.
Echelle de marée.
Profondeurs d'eau dans le bassin du commerce.
Equipements et installations diverses du bassin à flot.

1.2 PILOTAGE EXTERIEUR DE CHERBOURG (OUEST)

Aspect général de la côte entre le nez de Jobourg et Cherbourg.
Atterrissage sur Aurigny, son aspect.
Profondeur d'eau dans la fosse centrale, utilité.
Accore nord des dangers d'Aurigny, direction d'entrée dans le port de Brayes.
Distances et routes à suivre avec un grand navire en provenance du nord des Casquets jusqu'à la passe de l'ouest.
Instant de renversement et forces des courants de flot et de jusant dans le raz blanchard.
Caractéristiques des feux des Casquets, de la Hague, et port de Brayes.
Signal de brume.
Profondeur d'eau dans la fosse de la Hague, son utilité.
Mouillage dans l'anse de Vauville : accès, caractéristiques.
Limites ouest et sud des dossières, dangers autour du Nez de Jobourg.
Limites ouest des basses Saint-Gilles et Huquets de Jobourg.
Marque de la basse Saint-Gilles. Cotes des Huquets de Jobourg et Vauville.
Dangers devant la Hague : noms, limites Nord et Ouest.
Accores des Grunes du Porchet et de la Ronde : marques, cotes.
Mouillage de Saint-Martin : accès, marques, profondeur.
Fliart, Parmentière, Le Grun : cotes, marques, signalisation.
Basse-Bréfort et dangers Nord-est et Est de la pointe de Jardeheu : noms, limites, cotes, marques.
Port d'Omonville : profondeur, utilité.
Plateaux du ras de Bannes et de Nacqueville : limites Ouest et Nord de jour, de nuit, signalisation, cotes.
Passage au sud du plateau de Nacqueville, hauteurs d'eau

Petit port de Querqueville : cote, utilité.
Caractère des feux de Querqueville.
Courants à l'ouest et au nord de la côte
Courants entre la Hague et Cherbourg, à moins d'un mille de la côte.
Retard de ces courants sur les pleine mer et basse mer du rivage.

1.3 PILOTAGE EXTERIEUR DE CHERBOURG (EST)

Aspect général de la cote entre Cherbourg et les îles Saint-Marcouf.
Haut fond de 9 mètres dans le nord de la grande digue : cote, marques.
Dangers Nord-est et Nord-ouest de l'île pelée : limites, noms, cotes, de jour, de nuit.
Grunes de Bretteville : contournement par le nord.
Port du Becquet. Son utilité.
Port de Lévi et dangers s'avancant au large du cap Lévi.
Coupures entre la basse de Lévi et la basse de Bieroc, et entre la basse de Lévi et la Pierre Noire : direction et profondeur.
Limites Ouest, Nord et Est de ces dangers, de jour, de nuit.
Marques de la Pierre Noire, cote.
Plateau du Sen, limites ouest et nord-ouest.
Cote de la Haute-Tête.
Plateau du Renier : limite Est, signalisation, cote des roches.
Passage entre le haut-fond des Equets et la Roquette : marque, cote.
Chenal des trois Pierres : directions pour le suivre, profondeur, dangers qui le bordent.
Chenal Hédouin : directions pour le suivre, profondeur, roches qui le bordent.
Limites Est de tous les dangers au nord de Barfleur.
Courants à la bouée de la Pierre Noire et dans le raz de Barfleur : retard sur les heures de marée, effets lors des grands coups de vent.
Caractéristiques des feux de Lévi et de Barfleur, signal de brume.
Courants au nord et à l'est de la côte.
Courants entre Barfleur et Cherbourg, à moins d'un mille de la côte.
Retard de ces courants sur les pleine mer et basse mer du rivage.
Port de Barfleur : accès, cote, feux, limites des dangers devant le port, mouillage dans le port.
Nom des principaux dangers bordant le chenal.
Noms des dangers extérieurs entre Barfleur et la rade de Saint-Vaast.
Aspect général de cette côte.
Courants près de la côte entre Barfleur et Saint-Vaast.
Grande rade de Saint-Vaast : accès, marque du mouillage, profondeur, bancs du large, cotes.
Coupure au nord du plateau du Ouest-Drix.
Caractéristiques des bouées du Gavendest et de la Dent.
Caractéristiques des feux de Réville, de Morsalines et des îles Saint-Marcouf.
Port de Saint-Vaast : ses ressources et son utilité, caractéristiques des feux d'entrée, cote du chenal, marées, signal de brume.
Stations de sauvetage entre la pointe de Jobourg et Barfleur.

2- ZONE DE DIÉLETTE

2.1 ZONE COMPRISE ENTRE LE NEZ DE JOBOURG ET LE CAP DE CARTERET

Descriptif de la côte, des amers, marques, feux, sémaphores.
Descriptif des fonds : nature, sondes et leur variation.
Descriptif des dangers, obstructions, et leurs marques.
Connaissance des marées, de la courantologie dans la zone Manche Ouest et dans la zone définie au 2.1.
Connaissance de la météorologie dans la zone Manche Ouest et de son influence sur les marées et sur l'accès au port de Diélette.
Réglementation de la navigation dans la zone définie au 2.1.

2.2 ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE DE DIÉLETTE

Descriptif de la zone de pilotage obligatoire, ses accès, ses obstructions, les zones de mouillage.
Descriptif du port de Diélette, les amers et marques, l'éclairage du port, les feux, la signalisation portuaire de jour et de nuit.
Descriptif des fonds, les sondes et leur variation, les profondeurs d'eau dans l'avant port et dans le bassin de commerce.
Descriptif des digues, ouvrages, bassins, quais ; dimensions, orientation, élévation, équipements, tirants d'eaux admissibles, échelle de marée.
Descriptif et fonctionnement de la porte du bassin de plaisance.
Descriptif des marées : hauteurs des montées en syzygie et en quadrature sur le seuil du bassin à flot.
Descriptif des courants de flot et de jusant : vitesses, orientations, variations, aux abords du port, dans la passe, dans l'avant port, dans le bassin de commerce.
Régime des vents, leur influence sur les courants et sur les hauteurs d'eau.
Réglementation portuaire, procédures applicables avant et pendant toute opération de pilotage.
Entrée et sortie du port de Diélette : manœuvres de jour et de nuit dans les chenaux et dans la passe, routes, alignements, vitesses et connaissances pratiques.
Manœuvres des navires et barges à l'intérieur de l'avant port, dans le bassin de commerce ; influence des courants et des vents sur ces manœuvres, influence des caractéristiques des navires sur ces manœuvres

3- ZONE DE GRANVILLE

En application des dispositions de l'article 3 (§3.1) du règlement local de la station de pilotage de Cherbourg, le programme des connaissances spéciales exigées des candidats aux fonctions de pilote de la station de Granville est inclus dans le programme des connaissances spéciales exigées des candidats aux fonctions de pilote de la station de Cherbourg et est fixé comme suit, conformément au règlement local de la station de Granville :

3.1 CONNAISSANCES GÉNÉRALES

Description de la zone comprise entre le phare de Chausey, la pointe d'Agon et la pierre de Herpin.
Description de la côte, des amers, des marques, des feux, des sémaphores.
Description des ports, des havres, des abris, des mouillages et de leurs routes d'atterrissage.
Description des fonds, des obstacles et des obstructions et de leurs marques.
Connaissance des marées, de la courantologie dans la zone Manche ouest et dans la zone définie à l'alinéa1.
Connaissance de la météorologie dans la zone Manche Ouest et de son influence sur les marées.
Connaissances générales de la réglementation de la navigation dans la zone définie à l'alinéa1.
Connaissances spécifiques de la zone de pilotage obligatoire de Granville définie au règlement local.

3.2 SPÉCIFICITÉS LIÉES À LA ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

Description de la zone de pilotage obligatoire ; ses chenaux d'accès, ses obstructions, les zones de mouillage.
Description du port de Granville ; amers et marques, éclairage du port, coloration des feux, signalisation portuaire, de jour et de nuit.
Description des fonds ; nature, sondes et de leur variation, profondeurs d'eau dans le chenal du port de commerce.
Description des ouvrages, des digues, des bassins, des quais; dimensions, orientations, équipements.
Description de l'écluse du bassin à flot et de son fonctionnement.
Connaissances de la marée; hauteurs des montées en syzygie et en quadrature sur le seuil du bassin à flot.
Courants régnants en flot et en jusant; vitesses, orientations, variations, aux abords de la tourelle du loup, devant l'entrée de l'avant port, dans la passe, dans l'avant port, devant la porte du bassin à flot.

Régime des vents et de leur influence sur les courants, sur les hauteurs d'eau et sur les manœuvres des sas.

Réglementation portuaire et les procédures applicables avant et pendant toute opération de pilotage.

Manœuvres d'entrée et de sortie du port de commerce; manœuvres de jour et de nuit dans les chenaux et dans les passes, routes, alignements, vitesses et connaissances pratiques.

Manœuvres des navires à l'intérieur de l'avant port, dans le bassin à flot, et devant la porte du bassin à flot, influence des courants et des vents sur ces manœuvres, influence des caractéristiques des navires sur ces manœuvres (longueurs, largeurs, tirants d'eau) et des différents équipements des navires.

ANNEXE III

A L'ARRETE N° 148 / 2013 PORTANT REGLEMENT LOCAL DE LA STATION DE PILOTAGE DE CHERBOURG

FORMATION DES PILOTES

A- ZONE DE CHERBOURG

Avant de pouvoir piloter en titre dans la zone de pilotage obligatoire de Cherbourg, tout pilote recruté est tenu d'assister, aux côtés d'un pilote qualifié, à quinze entrées et quinze sorties à bord de bâtiments de toutes tailles, et d'avoir pratiqué à ces occasions tous les postes à quai.

La formation d'un pilote recruté s'accomplira selon les modalités suivantes :

1- Définition des zones de pilotage

- la zone N°1 : comprend la zone de pilotage obligatoire extérieure à la grande digue, ainsi que la zone mixte telle que définie par l'arrêté interpréfectoral en vigueur fixant les limites administratives du port de Cherbourg.
- la zone N°2 : comprend la zone militaire et la zone civile, telles que définies par l'arrêté interpréfectoral susvisé.

2- Formation

2.1 Dans la zone N°1 :

Le nouveau pilote sera premièrement admis à piloter, à l'entrée comme à la sortie, en étant accompagné d'un pilote qualifié, les navires dont la taille ne devra pas dépasser une limite fixée par une commission d'aptitude. Cette commission est composée du Commandant de la base navale de Cherbourg comme président, et de deux pilotes désignés par le directeur départemental des territoires et de la mer parmi les plus anciens de la station.

Il sera également autorisé à effectuer seul les prises de mouillage pour des navires dont la taille limite et les caractéristiques seront également fixées par ladite commission.

Le nombre d'opérations de pilotage et/ou la durée de cette première étape sera (seront) fixé(s) par la commission en fonction de l'intensité du trafic et des types de navires fréquentant le port.

2.2 Dans la zone N°2 :

Le pilotage, les mises à quai et les départs seront effectués progressivement par le pilote en formation en fonction des conditions météorologiques et des capacités manœuvrières des navires.

La décision de ne pas laisser le soin de la manœuvre sera prise par le pilote formateur accompagnant, sur son initiative ou sur la demande du pilote en formation.

3- Validation de la formation

A l'issue de cette période, le pilote en formation devra être reconnu apte, compte tenu de sa santé, de sa conduite et de sa valeur professionnelle, par la commission d'aptitude. Si cette commission estime la pratique du pilote insuffisante, elle pourra prolonger la durée du stage.

Sous réserve de cette constatation d'aptitude, le pilote en formation sera autorisé à piloter dans les zones N°1 & 2 en entrée comme en sortie et à effectuer seul les mises à quai et les départs des navires visés au §2.1.

La commission fixera ensuite une nouvelle période pendant laquelle le pilote en formation sera autorisé à effectuer, dans les mêmes conditions que celles prévues au §2, les mêmes opérations que celles décrites au susdit paragraphe, mais pour des tranches de taille et de caractéristiques de navire supérieures.

La commission fixera ainsi successivement, et en fonction du trafic du port, le nombre et la durée des périodes qu'elle jugera nécessaires à la formation complète du pilote.

Dans la mesure des possibilités du service, le pilote en formation assistera en double aux manœuvres effectuées à Granville.

Nonobstant le nombre et la durée des périodes de formations déterminées, le pilote en formation ne sera admis à effectuer seul les mises à quai et départs des paquebots de plus de 300 mètres de longueur que lorsqu'il aura totalisé cinq années d'exercice dans la profession.

Lorsque durant les périodes de formation l'apprenti pilote est accompagné d'un pilote formateur, les manœuvres s'effectuent sous la responsabilité de celui-ci.

La commission aura la faculté de retirer l'autorisation de piloter les navires de toutes tailles à tout moment, et quelle que soit son ancienneté, à tout pilote qui ne présentera plus les garanties que réclame le pilotage des grands navires.

B- ZONE DE DIÉLETTE

Avant de pouvoir piloter en titre dans la zone de pilotage obligatoire de Diélette, tout pilote recruté est tenu de remplir les conditions du §2 du cycle de formation de la zone de pilotage obligatoire de Cherbourg et d'avoir été reconnu apte par la commission d'aptitude à piloter.

Il devra en outre avoir assisté, aux côtés d'un pilote qualifié, à cinq entrées et cinq sorties sur cette zone et d'avoir pratiqué à ces occasions tous les postes à quai.

En complément de la condition précédente, au moins trois de ces entrées et trois de ces sorties devront être effectuées à bord de barges remorquées.

C- ZONE DE GRANVILLE

Avant de pouvoir piloter en titre dans la zone de pilotage obligatoire de Granville, tout pilote recruté est tenu d'avoir assisté, aux côtés d'un pilote qualifié, à cinq entrées et cinq sorties sur cette zone et d'avoir pratiqué à ces occasions tous les postes à quai.

D- ASSISTANCE ENTRE STATIONS

Conformément aux dispositions de l'article 3 (§2.3 et §2.4) du règlement local de la station de pilotage de Cherbourg, tout pilote d'une autre station apportant son assistance à la station de Cherbourg devra :

- ne plus être lui-même pilote en formation dans le cycle de formation de sa propre station.
 - connaître le programme du concours de pilotage de la station de Cherbourg concernant la zone de Cherbourg entre le raz de bannes et la pierre noire.
 - avoir validé ces connaissances devant la commission d'aptitude.
-

ANNEXE IV

A L'ARRETE N° 148 /2013 PORTANT REGLEMENT LOCAL DE LA STATION DE PILOTAGE DU PORT DE CHERBOURG

DELIVRANCE DES LICENCES DE CAPITAINE PILOTE

PARTIE I – NAVIRES CONCERNES

Article 1 : Une licence de capitaine-pilote permettant d'effectuer sans l'assistance d'un pilote les entrées et sorties du port de Cherbourg dans les eaux de la zone civile et de la zone militaire à usage mixte peut être délivrée :

- 1) au capitaine d'un navire d'une longueur hors tout n'excédant pas 110 mètres ;
- 2) au capitaine d'un remorqueur utilisé pour le transfert des barges entre le terminal charbonnier de la Baie du Becquet et le port de commerce ;
- 3) au capitaine d'un navire roulier à passagers, au sens de la convention SOLAS 74/78 modifiée, d'une longueur hors tout n'excédant pas 185 mètres, exploité sur une ligne régulière au départ de Cherbourg.

Article 2 : Les dispositions de l'article 1 ne sont pas applicables :

- 1) à un navire citerne transportant des hydrocarbures dont la liste figure à l'annexe I de la convention MARPOL 73/78 modifiée, hormis s'il s'agit de navires de soutage ;
- 2) à un navire transportant une cargaison en vrac de substances dangereuses telles que définies par la convention SOLAS 74 modifiée ;
- 3) à un navire dont les capacités manoeuvrières auront été jugées particulièrement insuffisantes par la commission locale de pilotage. Ces insuffisances sont consignées au procès-verbal de séance de la commission.

Article 3 : Les navires civils de l'Etat armés par des fonctionnaires et affectés à des missions de service public sont dispensés de l'obligation de pilotage.

PARTIE II – REGLES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES

I - Première obtention

Article 4 : Un capitaine de navire peut se porter candidat à l'examen d'obtention d'une licence de capitaine-pilote sous réserve d'avoir effectué, dans le port de Cherbourg et dans les douze mois précédant la demande, au minimum 20 touchées en tant que capitaine du navire pour lequel il postule et avec l'assistance d'un pilote.

La licence de capitaine-pilote peut être délivrée par le préfet de département ou, s'il a reçu délégation, par le directeur départemental des territoires et de la mer après examen devant la commission locale de pilotage, tel que défini ci-après.

Article 5 : L'examen d'obtention d'une licence de capitaine-pilote est effectué par la commission locale de pilotage et porte sur:

- les connaissances précisées à l'annexe II du présent règlement
- les qualités manoeuvrières du candidat, appréciées selon le rapport oral du pilote faisant partie de ladite commission .

Article 6 : Dans le but d'assurer de façon satisfaisante les contacts nécessaires aux opérations couvertes par la licence, le capitaine doit avoir une connaissance suffisante de la langue française.

II - Extension de la licence

Article 7 : Dans les limites fixées par l'article 1, un capitaine de navire titulaire d'une licence de capitaine-pilote en cours de validité peut demander l'extension de sa licence au bénéfice d'un autre navire qu'il commande présentant des caractéristiques équivalentes à celles du navire pour lequel la licence est détenue.

L'extension de licence au profit du capitaine d'un navire peut être accordée par le préfet de département ou, s'il a reçu délégation, par le directeur départemental des territoires et de la mer après avis de la commission locale.

La licence peut être étendue sans obligation d'effectuer des touchées avec l'assistance d'un pilote sur le navire pour lequel l'extension est demandée.

Le capitaine est dispensé de l'examen prévu à l'article 5.

III - Obtention d'une nouvelle licence

Article 8 : Dans les limites fixées par l'article 1, un capitaine de navire titulaire d'une licence de capitaine-pilote en cours de validité se portant candidat à l'obtention d'une licence de capitaine-pilote pour un navire présentant des caractéristiques sensiblement différentes du navire pour lequel la licence est détenue est dispensé de l'examen prévu à l'article 5.

La licence peut être délivrée par le préfet de département ou, s'il a reçu délégation, par le directeur départemental des territoires et de la mer après avis de la commission locale du pilotage du port de Cherbourg, sous réserve que le capitaine ait effectué 6 touchées au minimum avec l'assistance d'un pilote au cours des douze mois précédant la demande sur le navire pour lequel la nouvelle licence a été demandée, pour les cas prévus à l'article 1.

IV - Perte, revalidation et conditions d'utilisation de la licence

Article 9 : Un capitaine de navire perd sa licence s'il n'effectue pas avec le navire pour lequel la licence a été délivrée ou étendue, un nombre de touchées égal à vingt dans les douze derniers mois.

Article 10 : Un capitaine de navire peut revalider une licence dans les deux ans qui suivent la perte de validité en effectuant six touchées sur le navire pour lequel la licence a été délivrée ou étendue avec l'aide d'un pilote au cours d'une période de douze mois.

Article 11 : Un capitaine ne peut se prévaloir de sa licence lorsqu'il utilise les services d'un remorqueur, lorsqu'il souhaite transiter par la zone militaire qui n'est pas à usage mixte, lorsqu'il utilise l'élévateur à bateaux ou lorsque le navire qu'il commande n'assure pas une veille permanente du canal VHF dédié aux liaisons avec le commandant du port.

Article 12 : La licence de capitaine-pilote peut être suspendue ou retirée à un capitaine par le préfet de département (ou, s'il a reçu délégation, par le directeur départemental des territoires et de la mer), après avis de la commission locale de pilotage devant laquelle le capitaine concerné peut présenter ses observations, s'il estime que le détenteur a démontré qu'il n'était plus capable d'en faire bon usage, notamment en cas de violation des réglementations maritimes ou portuaires ou de mauvaise application des connaissances requises pour la délivrance d'une licence.

V - Dispositions particulières et finales

Article 13 : Un second capitaine peut obtenir une licence de capitaine-pilote dans les mêmes conditions qu'un capitaine, sous les réserves suivantes :

1°) pour se porter candidat, seules sont prises en compte les touchées où, enrôlé comme second-capitaine, il a pris la manœuvre avec l'assistance d'un pilote pendant toutes les opérations d'entrée et de sortie des eaux de la zone civile et de la zone militaire à usage mixte du port de Cherbourg ;

2°) pour se prévaloir de la licence, il doit être enrôlé comme capitaine la journée où il effectue la manœuvre.

Article 14 : Lorsqu'une licence est revalidée dans le cadre fixé par l'article 10, le directeur départemental des territoires et de la mer en informe les membres de la commission des licences qui disposent de cinq jours francs pour faire part de leurs observations éventuelles.

Article 15 : Les armements doivent fournir chaque mois au directeur départemental des territoires et de la mer, au commandant du port de Cherbourg ainsi qu'au président du syndicat des pilotes de Cherbourg, un relevé des touchées effectuées à Cherbourg par leurs capitaines titulaires d'une licence.

ANNEXE V

A L'ARRETE N° 148 / 2013 PORTANT REGLEMENT LOCAL DE LA STATION DE PILOTAGE DE CHERBOURG

PROGRAMME DES CONNAISSANCES PARTICULIERES EXIGEEES DES CANDIDATS A L'EXAMEN POUR L'OBTENTION DE LA LICENCE DE CAPITAINE - PILOTE

Les connaissances exigées des candidats à l'examen pour l'obtention de la licence de capitaine-pilote sont les suivantes:

1. Zone comprise entre la Pointe de Jardeheu et le Cap Levi

- Description de la côte, des amers, marques, feux, des sémaphores.
- Description des ports, abris, mouillages et leurs accès.
- Description des fonds, obstacles, obstructions et leurs marques.
- Connaissance des marées, courants.
- Connaissance de la météorologie dans la zone Manche-Ouest et de son influence sur les marées.
- Réglementation de la navigation ; CROSS.

2. Zone de pilotage obligatoire de Cherbourg définie au règlement local de la station de pilotage de Cherbourg

- Description de la zone de pilotage obligatoire.
 - Zones d'attente : description et réglementation applicable.
 - Les accès du port : description des accès, des dangers, des obstructions et de leurs marques.
 - Description des mouillages.
 - Description du port : amers, feux, marques, balisage, signaux de brumes, signalisation portuaire de jour et de nuit.
 - Description des fonds : nature, sondes et leur variation ; limites des fonds de 5 mètres et de 10 mètres en grande rade et en petite rade.
 - Description des ouvrages, digues, bassins, quais : dimensions, orientation, équipements, tirants d'eau admissibles.
 - Connaissances de la marée ; hauteurs des montées en syzygie et quadrature.
 - Connaissance des courants régnant en flot et en jusant : vitesses, orientations et variations, entre la bouée CH1 et la digue du large, aux abords et dans les passes de l'ouest, de l'est, de Collignon, et du Homet.
 - Météorologie : régime des vents ; leur influence sur les courants et les hauteurs d'eau.
 - Réglementation portuaire et procédures applicables en grande rade, aux abords et dans le port de Cherbourg.
 - Réglementation relative aux conditions de délivrance des licences de capitaine-pilote pour le port de Cherbourg.
 - Entrée et sortie du port de commerce : manœuvres de jour et de nuit dans les chenaux et dans les passes, routes, alignements, vitesses et connaissances pratiques ; influence des conditions météorologiques et du courant sur ces manœuvres.
-

ANNEXE VI
A L'ARRETE N° 148/2013 PORTANT REGLEMENT LOCAL DE LA
STATION DE PILOTAGE DE CHERBOURG

TARIFS DU PILOTAGE DE LA STATION DE CHERBOURG AU 01/01/2013

PARTIE I – DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE I - ASSIETTE TARIFAIRE.

Les tarifs du pilotage de la station de Cherbourg sont calculés sur la base du volume des navires établi conformément aux dispositions prévues par l'arrêté du 12 octobre 1976 portant modification de l'assiette de tarification du pilotage.

Le volume du navire est établi selon la formule ci-après :

$$V = L \times b \times Te$$

Dans laquelle V est exprimé en mètres cubes. L, b, Te représentent respectivement la longueur hors tout du navire, sa largeur maximale, son tirant d'eau maximum d'été et sont exprimés en mètres et décimètres.

La valeur du tirant d'eau maximum du navire prise en compte pour l'application de la formule ci-dessus ne peut être inférieure à une valeur théorique égale à $0,14 \times \sqrt{L \times b}$.

CHAPITRE II – EXEMPTION A L'OBLIGATION DE PILOTAGE

Les navires affranchis de l'obligation de pilotage sont ceux mentionnés dans l'article 3 du décret n °69-515 du 19 mai 1969, soit, quel que soit leur tonnage :

- les navires affectés exclusivement à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des ports et de leurs accès ainsi qu'au sauvetage ; les navires du service des phares et balises ; les bâtiments de guerre français à l'entrée et à la sortie des ports militaires, lorsqu'ils sont appelés, pour ce faire, à pénétrer dans la zone de pilotage obligatoire d'un port non militaire ;

et

- pour la zone de Cherbourg, les navires dont la longueur hors tout est inférieure au seuil défini dans l'annexe 1 de l'arrêté préfectoral en vigueur portant règlement local de la station de pilotage de Cherbourg et les navires remorquant, poussant ou tractant d'autres navires ou engins flottants si le résultat obtenu en additionnant leur longueur hors tout et celle(s) du ou des remorqué(s) est inférieur au seuil défini dans l'annexe précitée ;
- pour la zone de Diélette, les navires dont la longueur hors tout est inférieure au seuil défini dans l'annexe 1 de l'arrêté préfectoral en vigueur portant règlement local de la station de pilotage de Cherbourg et les navires remorquant, poussant ou tractant d'autres navires ou engins flottants si le résultat obtenu en additionnant leur longueur hors tout et celle(s) du ou des remorqué(s) est inférieur au seuil défini dans l'annexe précitée.

PARTIE II - ZONE DE CHERBOURG

CHAPITRE I - TARIF GENERAL

I - Minimum de perception :

Le minimum de perception est fixé à 258 €.

II - Tarif A :

Les différentes tranches de tarifs de pilotage applicables dans la zone de la station de Cherbourg, pour la zone de Cherbourg pour les entrées et sorties du port, sont fixées sur la base du volume des navires tel que défini dans la partie I - Chapitre I, et selon la prestation effectuée, conformément aux barèmes ci-après.

A - De 0 à 1000 m³ et quel que soit le type de prestation (décrites ci-après B, C, D).

Les navires ne paient que le minimum de perception.

B - Mer – mouillage en rade intérieure (grande rade) et vice-versa.

- A partir de 1001 m³ jusqu'à 50.000 m³ : 258 € + 0,1605 € par tranche ou fraction de tranche de 10 m³ supplémentaire.
- A partir de 50.001 m³ : 1044,45 € + 0,0280 € par tranche ou fraction de tranche de 10 m³ supplémentaire.

C - Mer -quai ou postes spécialisés¹ en rade intérieure (grande rade) et vice versa.

- A partir de 1001 m³ jusqu'à 57.500 m³ : 288 € + 0,2165 € par tranche ou fraction de tranche de 10 m³ supplémentaire.
- A partir de 57.501 m³ : 1481,23 € + 0,0378 € par tranche ou fraction de tranche de 10 m³ supplémentaire.

D - Mer – terminal charbonnier off-shore (rade foraine).

- A partir de 1001 m³ jusqu'à 100.000 m³ : 258 € + 0,2600 € par tranche ou fraction de tranche de 10 m³ supplémentaire.
- A partir de 100.001 m³ et jusqu'à 200.000 m³ : 2832 € + 0,2165 € par tranche ou fraction de tranche de 10 m³ supplémentaire.
- A partir de 200.001 m³ : 4997 € + 0,0535 € par tranche ou fraction de tranche de 10 m³ supplémentaire.

.....

1: Rappel de la réglementation générale applicable aux activités commerciales en dehors des limites administratives du port de Cherbourg : hormis les opérations commerciales liées à l'exploitation du terminal charbonnier off-shore autorisées par l'arrêté interpréfectoral n°61 / 2010 du 15 juillet 2010, aucune opération commerciale (embarquement / transbordement) ne peut avoir lieu en dehors des limites administratives du port (y compris dans la grande rade) sauf autorisations accordées par les autorités compétentes.

CHAPITRE II – MAJORATION AU TARIF GENERAL

I - Préavis d'arrivée :

Les navires qui n'ont pas annoncé leur heure probable d'arrivée douze heures à l'avance ou, au plus tard, au moment du départ du dernier port touché si celui-ci est à moins de 12 heures de route, puis quatre heures avant l'heure prévue par le premier HPA, sont soumis à une majoration de tarifs de 10 %.

II - Embarquement hors zone de pilotage obligatoire :

Lorsque le pilote embarquera à plus de 7 milles du Fort de l'Ouest entre les méridiens de Jardeheu et de Lévi, il sera perçu une taxe supplémentaire égale au minimum de perception.

III - Navires affranchis de l'obligation de pilotage :

Les navires affranchis de l'obligation de pilotage en raison de leur longueur sont soumis, au cas où ils font appel au service du pilotage, à une majoration de tarif de 20%.

IV - Navires et engins remorqués :

Tout navire ou engin remorqué, tracté ou poussé, alors qu'il est privé de tout moyen de propulsion principale ou d'appareil à gouverner, paiera les deux tiers en sus des tarifs.

CHAPITRE III – REDUCTIONS ET DEROGATIONS AU TARIF GENERAL

I - Licence de capitaine – pilote :

A - Cas général.

Les navires dont les capitaines sont titulaires d'une licence de capitaine pilote ne paient que 30 % du tarif A, quand ils ne font pas appel au service du pilotage.

B – Dispositions spécifiques pour les navires rouliers à passagers exploités sur une ligne régulière au départ de Cherbourg, dont les capitaines sont titulaires d'une licence de capitaine pilote.

Conformément aux dispositions relatives aux conditions de délivrance des licences de capitaine pilote dans le port de Cherbourg, les navires rouliers à passagers -au sens de la convention SOLAS 74 modifiée- exploités sur une ligne régulière au départ de Cherbourg, d'une longueur hors tout n'excédant pas 185 mètres et dont les capitaines sont titulaires d'une licence de capitaine pilote, acquittent, en fonction de leur volume tel que défini dans la partie I - Chapitre I, un tarif spécifique dérogatoire au tarif général, selon les modalités suivantes :

- Tranche 1 : 0,1112 € par 10 m³ entrés pour la tranche annuelle comprise entre 0 et 1.500.000 m³ entrés.
- Tranche 2 : 0,0602 € par 10 m³ entrés pour la tranche annuelle comprise entre 1.500.000 m³ et 4.500.000 m³ entrés.
- Tranche 3 : 0,0439 € par 10 m³ entrés pour la tranche annuelle au-delà de 4.500.000 m³ entrés.

Ces tarifs sont appliqués sur les volumes cumulés des seules entrées des navires d'un même armement. Lorsque ces navires font appel au service du pilotage, ils paient 65 % du tarif A.

II – Mouvements dans le port :

A – Déhalage.

Pour tout mouvement d'un navire, quel que soit son volume tel que défini dans la partie 1 - Chapitre I, il sera perçu 30 % du tarif A - C (mer – quai) et au moins 50% du minimum de perception.

B - Cale sèche, lancement.

Pour les manœuvres d'entrée plus sortie de cale sèche ou d'élévateur, ainsi que pour un lancement, le navire, quel que soit son volume tel que défini dans la partie 1 - Chapitre I, paie outre les déhalages, une indemnité de 30 % du tarif A - C (mer – quai) et au moins 50 % du minimum de perception.

CHAPITRE IV – INDEMNITES SPECIFIQUES

I - Tarif de nuit :

Toute opération de pilotage entre 20 heures et 08 heures donnera lieu à une indemnité spécifique équivalente à une majoration des tarifs de 20 %.

II - Appel du pilote :

Si le pilote, commandé pour une opération, est congédié après s'être rendu à bord, sans que cette opération ait reçu un début d'exécution, le navire paiera 50 % du tarif minimum et éventuellement les heures d'attente prévues au III du présent chapitre.

III - Heures d'attente :

Il sera perçu 50 % du tarif minimum par heure d'attente, que celle(s)-ci ai(en)t lieu au départ, pour un déhalage, ou sur rade en attente de venue à quai ou d'appareillage définitif. Il se sera rien dû si l'attente est inférieure à une heure. Le tarif sera doublé au-delà de six heures.

IV - Essais, régulation, bases :

Le navire qui effectue des essais, expériences, régulations, bases de vitesse, paie par heure de présence à bord, outre les droits de pilotage, une indemnité spécifique équivalente à 50 % du tarif minimum.

V - Indemnités journalières :

Pour le pilote enlevé ou débarquant ou embarquant dans un autre port, il sera dû une indemnité journalière égale au minimum de perception, indépendamment de la nourriture et du logement. Toute journée commencée est due. Le pilote aura droit en outre à son rapatriement et à la conduite en 1ère classe.

.....

PARTIE III – ZONE DE DIÉLETTE

CHAPITRE I - TARIF GENERAL (à l'entrée comme à la sortie)

I - Minimum de perception :

Le minimum de perception est fixé à 416 €.

II - Tarif A :

A – Entrées et sorties du port (trajet mer – quai ou postes spécialisés et vice versa)

Les différentes tranches de tarifs de pilotage applicables dans la zone de la station de Cherbourg, pour la zone de Diélette pour les entrées et sorties du port sont fixées sur la base du volume des navires tel que défini dans la partie I - Chapitre I, conformément aux barèmes ci-après.

a) De 0 à 1000 m³ :

Les navires ne paient que le minimum de perception.

b) A partir de 1001 m³ :

416 € + 0,2814 € par tranche ou fraction de tranche de 10 m³ supplémentaire.

CHAPITRE II – MAJORATION AU TARIF GENERAL

I - Préavis d'arrivée :

Les navires qui n'ont pas annoncé leur heure probable d'arrivée douze heures à l'avance ou, au plus tard, au moment du départ du dernier port touché si celui-ci est à moins de 12 heures de route, puis quatre heures avant l'heure prévue par le premier HPA, sont soumis à une majoration de tarifs de 10 %.

II- Navires affranchis :

Les navires affranchis de l'obligation de pilotage en raison de leur longueur sont soumis, au cas où ils font appel au pilotage, à une majoration de tarif de 20%.

III- Navires et engins remorqués :

Tout navire ou engin remorqué, tracté ou poussé, alors qu'il est privé de tout moyen de propulsion principale ou d'appareil à gouverner, paiera les deux tiers en sus des tarifs.

CHAPITRE III – REDUCTIONS AU TARIF GENERAL

I – Mouvements dans le port :

Pour tout mouvement d'un navire, quel que soit son volume tel que défini dans la partie I - Chapitre I, il sera perçu 30 % du tarif A - b) et au moins 50% du minimum de perception.

.....

CHAPITRE IV – INDEMNITES SPECIFIQUES

I - Tarif de nuit :

Toute opération de pilotage entre 20 heures et 08 heures donnera lieu à indemnité spécifique équivalente à une majoration des tarifs de 20 %.

II - Appel du pilote :

Si le pilote, commandé pour une opération, est congédié après s'être rendu à bord, sans que cette opération ait reçu un début d'exécution, le navire paiera 50 % du tarif minimum et éventuellement les heures d'attente prévues au III du présent chapitre.

III - Heures d'attente :

Il sera perçu 50 % du tarif minimum par heure d'attente, que celle(s)-ci ai(en)t lieu au départ, pour un déhalage, ou sur rade en attente de venue à quai ou d'appareillage définitif. Il se sera rien dû si l'attente est inférieure à une heure. Le tarif sera doublé au-delà de six heures.

IV - Indemnités journalières :

Pour le pilote enlevé ou débarquant ou embarquant dans un autre port, il sera dû une indemnité journalière égale au minimum de perception, indépendamment de la nourriture et du logement. Toute journée commencée est due. Le pilote aura droit en outre à son rapatriement et à la conduite en 1ère classe.

V – Frais annexes :

En sus de la tarification précédente, la station sera indemnisée des frais annexes qu'elle aura dû engager pour permettre la réalisation des opérations de pilotage sur le port de Diélette, selon le barème suivant.

A – Indemnités kilométriques de transport.

Cherbourg / Diélette ou vice versa : 25 km x 0,587 € = 14,68 €.

B – Défraiement de moyens nautiques.

Selon facture du prestataire.

C – Indemnité de nourriture éventuelle.

En cas d'immobilisation du pilote sur site dans les horaires normaux de repas, une indemnité de nourriture d'un montant de 20 € sera due.

VI – Frais exceptionnels :

En cas d'indisponibilité d'un moyen nautique local ou en cas d'obligation d'utilisation sur place d'une vedette de la station de pilotage de Cherbourg, armée par le personnel de la station, il sera perçu un défraiement se décomposant ainsi :

A – Indemnités kilométriques de transport.

Cherbourg / Diélette ou vice versa : 25 km x 0,587 € = 14,68 €.

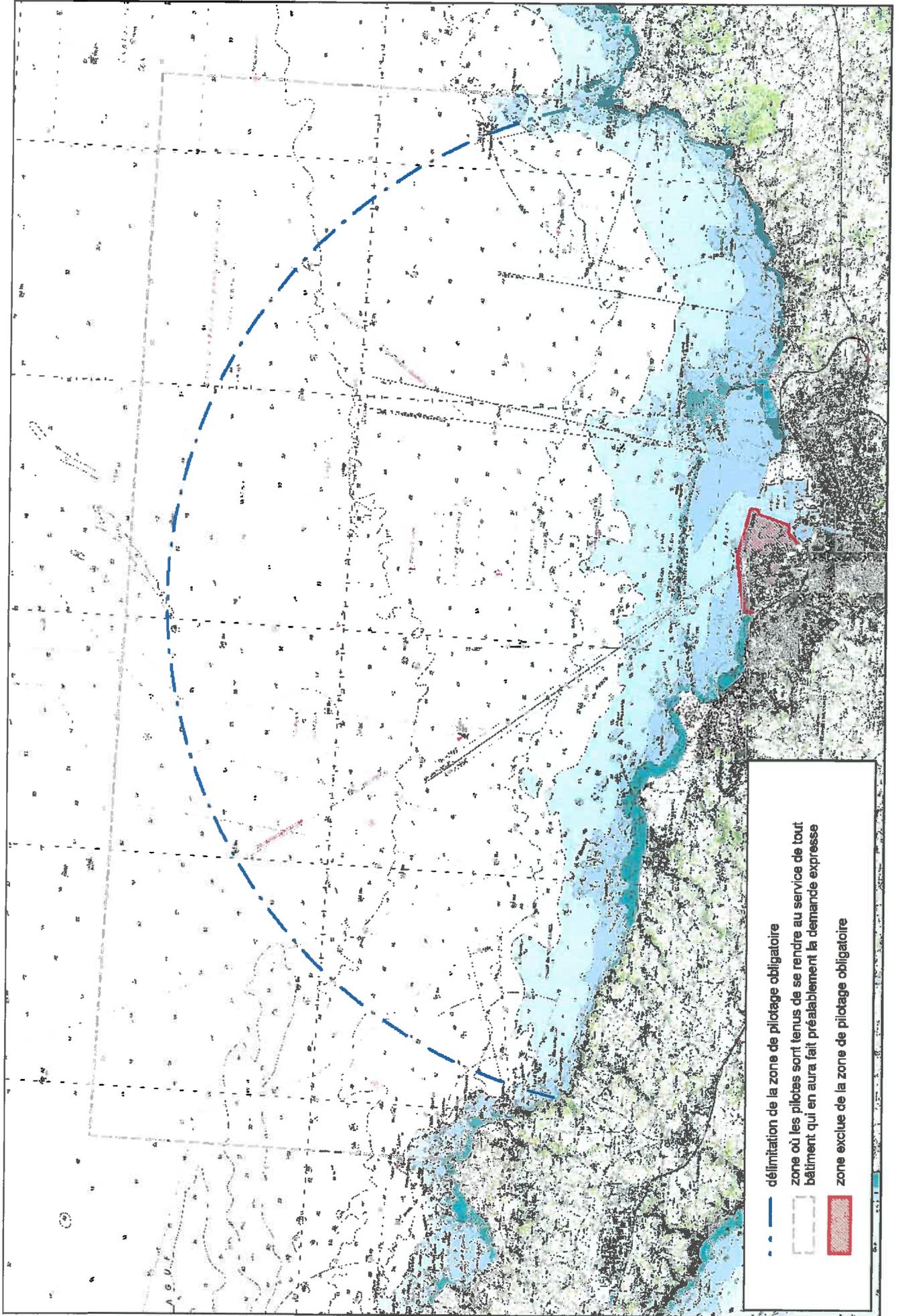
B – Coût supplémentaire pour rappel de personnel.

160 € par rappel d'équipage.

C – Défraiement pour le déplacement d'une vedette incluant l'aller et le retour Cherbourg – Diélette.

4 heures x 119,6 € = 478,40 €.

Annexe VII
A L'ARRETE N°148/2013 PORTANT REGLEMENT LOCAL DE LA STATION DE PILOTAGE DE CHERBOURG
ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE DE CHERBOURG (article 1)



Annexe VIII
A L'ARRETE N°148/2013 PORTANT REGLEMENT LOCAL DE LA STATION DE PILOTAGE DE
CHERBOURG

ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE DE DIELETTE (article 1)

