

ADMINISTRATION GÉNÉRALE ET DES GENS DE MER

CIRCULAIRE N° 3820 GM-2 DU 12 NOVEMBRE 1969

(modifiée par la circulaire n° 10/887 GM/2 du 24 février 1975)

**Application du décret du 19 mai 1969
relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes (1)**

I. INTRODUCTION.

Les buts principaux du décret n° 69-515 du 19 mai 1969 modifiant la loi du 28 mars sont les suivants :

- 1° Supprimer les interventions non indispensables des pilotes en vue de limiter les effectifs et, partant, le coût du pilotage ; entrent dans cette catégorie les dispositions relatives au seuil d'obligation et aux licences de capitaine pilote, dont l'arrêté du 9 juillet 1969 fixe les modalités d'application ;
- 2° Préciser l'étendue de la tutelle administrative ;
- 3° Organiser un contrôle médical périodique de l'aptitude physique des pilotes ;
- 4° Préciser les modalités d'exercice du pouvoir disciplinaire du ministre.

Enfin, à l'occasion de cette modification, un certain nombre de dispositions de la loi de 1928 qui ont désormais un caractère réglementaire ont été transférées – à la demande du Conseil d'État – de la loi au décret.

C'est le cas des articles 10, 11, 13, 14 (déclassés et remaniés), 20, 21 (alinéa 2) de la loi, reproduits respectivement dans les articles 8, 9, 12, 13, 17, 18 (2° alinéa) du décret.

II. CHAMP D'APPLICATION.

Certaines dispositions nouvelles du décret appellent quelques précisions ; d'autres méritent d'être soulignées.

*
* * *

I. **Article 3.** – Obligations et exemptions.

I-1. Bâtiments de guerre. Au nombre des navires affranchis de l'obligation de prendre un pilote figurent les « bâtiments de guerre à l'entrée et à la sortie des ports militaires ». Il s'agit bien entendu des bâtiments français dont le personnel connaît suffisamment les ports pour se dispenser des services du pilote ; le personnel des bâtiments étrangers n'ayant pas cette connaissance, l'exemption ne leur est pas applicable.

I.2. Seuil de l'obligation. Sur ce sujet on notera plus spécialement que :

I.2.1. Le maximum de souplesse est laissé aux autorités compétentes pour fixer le seuil de l'obligation : celui-ci dépendant essentiellement des conditions propres à chaque port, il pourra varier d'un port à l'autre et même à l'intérieur d'un même port en fonction des caractéristiques des bassins, des catégories de navires, de leurs caractères, des équipements dont ils sont dotés et de la nature de leur cargaison.

(1) L'arrêté du 9 juillet 1969 a été abrogé et remplacé par l'arrêté du 18 avril 1986 fixant les compétences et la composition de la commission locale et les modalités de délivrance des licences de capitaine pilote.

NOTE. La circulaire n° 3820 GM2 du 12 novembre 1969 est complétée par la circulaire n° 217 NMS du 18 avril 1986.

I.2.2. Le décret précise que les nouvelles limites ne pourront être inférieures aux limites actuelles, ce qui indique clairement que l'objectif visé est un relèvement des seuils actuels. Compte tenu de cette disposition, demeurent en toute hypothèse exonérés de l'obligation de prendre un pilote, les navires dont la jauge nette est inférieure à celle qui constituait, au jour de la parution du décret du 19 mai 1969, le seuil de l'obligation sous le régime de la loi de 1928, même si la longueur hors tout de ces navires devrait les astreindre à cette obligation aux termes de l'article 3, alinéa 5, susvisé.

I.2.3. (1).

L'obligation de consultation de la commission locale prévue à l'article 7 du décret n'interdit pas, bien entendu, au directeur des affaires maritimes de consulter telles autres personnalités ou organismes dont l'avis lui paraîtrait également utile ; c'est ainsi qu'il ne manquera pas de consulter le chef du pilotage dans les stations où il en existera.

II. **Article 5.** – Tarifs. Cas particuliers.

Cet article prévoit de quelle manière seront taxés, lorsqu'ils feront appel au pilote :

- les navires non astreints ;
- les navires dont les capitaines auront obtenu une licence.

Les premiers payeront le tarif correspondant à leur jauge majoré d'un complément dont le montant ne peut excéder 50 % dudit tarif ; les seconds payeront le tarif correspondant à leur jauge, sans majoration.

Cette différence de régime s'explique par le fait que l'on ne peut pénaliser un navire qui se trouve normalement dans le champ d'application de la loi.

Par contre, les navires de la première catégorie ne sont astreints à aucune obligation et les effectifs comme l'organisation du service, sont conçus en tenant compte du fait qu'ils ne feront pas appel aux services des pilotes ; il est dès lors logique de prévoir à leur égard un tarif majoré lorsqu'ils utilisent ces services.

Le supplément a été plafonné à 50 %, taux qui a paru tenir le juste milieu entre le désir d'assurer en toutes circonstances la sécurité et celui de rentabiliser du mieux possible l'exploitation des stations.

III. **Article 6.** – Heure probable d'arrivée.

Le but de l'obligation créée par cet article est de permettre une meilleure organisation du service.

Bien que l'article 6 du décret ne le spécifie pas, il est bien évident que le délai d'information ainsi imposé au capitaine est un maximum. Rien ne s'opposera donc à ce que les règlements locaux prévoient un délai de préavis inférieur lorsque celui-ci permettra une organisation satisfaisante du service. Lorsque le délai ainsi fixé par le règlement local excédera 6 heures, il sera indispensable que le capitaine confirme cette heure d'arrivée à un moment que les règlements locaux préciseront.

IV. **Article 7.** – Licences de capitaine pilote (2).

V. **Articles 11 et 12.** – Contrôle de l'aptitude physique.

1. L'article 11 a pour objet d'organiser un contrôle périodique de l'aptitude physique des pilotes ; il précise la procédure qui aboutit, en cas d'incapacité constatée, à la radiation des cadres.

(1) Le premier alinéa du paragraphe I.2.3. est caduc. Voir article 3 du décret de 1969 modifié 1986 et paragraphe 2.3. de la circulaire n° 217 NMS du 18 avril 1986.

(2) La rédaction de l'article 7 du décret du 19 mai 1969 ayant été reprise en totalité par le décret du 14 mars 1986, le texte du paragraphe IV est caduc et remplacé par celui du paragraphe n° 4 de la circulaire n° 217 NMS du 18 avril 1986.

L'article 12, lui, maintient la possibilité déjà prévue par l'article 13 de la loi du 28 mars 1928 d'un contrôle exceptionnel de cette aptitude à la demande du pilote lui-même ou de l'administrateur des Affaires maritimes. Le législateur a en effet voulu permettre à ces derniers de mettre en mouvement à n'importe quel moment et sans avoir besoin d'attendre la visite annuelle la procédure qui débouchera éventuellement sur la radiation des cadres et la mise à la retraite.

2. Le dernier alinéa de l'article 12 précise que la décision de mise à la retraite appartient au Ministre statuant après avis d'une « commission locale ». Il s'agit bien évidemment des commissions visées à l'article 11 dont les conclusions déboucheront éventuellement sur une telle décision.

3. L'avant-dernier alinéa de l'article 11 prévoit que :

« Au vu de l'avis formulé par la commission de visite – et éventuellement par la commission de contre-visite – le pilote peut être rayé des cadres par le directeur des affaires maritimes... »

Cette mesure n'est pas obligatoire. En effet, eu égard au fait que désormais le contrôle de l'aptitude physique sera plus fréquent, il a été estimé possible de laisser une certaine latitude au directeur des affaires maritimes. Celui-ci pourra donc décider, dans l'intérêt du service, d'autoriser le pilote à continuer à exercer ses fonctions pendant une période déterminée, sous certaines conditions.

Dans cette optique, les autorisations de l'espèce ne seront données que dans un nombre de cas très réduit et pour des durées limitées.

4. Un arrêté précisera la composition et le fonctionnement des commissions ainsi que les conditions d'aptitude physique à exiger.

VI. Article 13. – Pouvoir disciplinaire.

1. Cet article a pour objet de préciser les conditions dans lesquelles s'exercera le pouvoir disciplinaire du ministre à l'égard des pilotes. Ces précisions ont été jugées nécessaires à la suite des confusions qui ont pu être faites à l'occasion de cas d'espèce entre le pouvoir disciplinaire tel qu'il s'exerce dans le cadre général du décret du 7 novembre 1960 sur la discipline à bord des navires et dans le cadre de la législation particulière du pilotage.

2. Le décret précise que lorsque les pilotes assurent leurs fonctions à bord d'un navire, ce pouvoir s'exerce à leur égard dans les conditions fixées par le décret du 7 novembre 1960 ; par contre, ce pouvoir s'exercera suivant les modalités prévues à l'article 13 du décret du 29 mai 1969, lorsque le pilote se sera rendu coupable d'une faute de service, en dehors du navire auquel il prête ses services... Ce sera le cas notamment d'un pilote qui aura refusé ou négligé de se rendre à bord du navire pour lequel il avait été désigné.

3. On notera en outre que le chef du pilotage n'intervient plus dans la procédure disciplinaire. Ses attributions en la matière sont transférées aux administrateurs des affaires maritimes.

VII. Articles 14 et 15. – Assemblée commerciale.

Les modifications apportées par ces deux articles aux dispositions de l'article 19 de la loi du 28 mars 1928 ont eu un triple objet :

1. Préciser que la liste des immobilisations dont la composition devra être soumise à l'assemblée commerciale doit comprendre les immeubles nécessaires à l'exécution du service. L'imprécision du terme de « matériel » employé jusqu'ici avait pu parfois laisser penser qu'il s'agissait, seulement du matériel naval.

Or, l'assemblée commerciale qui représente les usagers a certes besoin de s'assurer que les stations sont suffisamment équipées pour permettre une exécution satisfaisante du service ; elle doit de la même manière veiller à ce que les stations ne se suréquipent pas, ce qui aurait pour effet d'augmenter inutilement les charges imposées aux usagers sous forme d'amortissement.

2. Préciser sans ambiguïté que si la fixation de l'indemnité de route allouée aux pilotes enlevés de leur station échappait au contrôle de l'assemblée commerciale, elle n'en était pas moins fixée par l'administration. C'est bien ainsi que les dispositions de l'article 19 de la loi de 1928 avaient été interprétées, mais la rédaction de l'article manquait de précision.

3. Alléger la composition de l'assemblée et la procédure de consultation des personnalités et organismes locaux.

Les dispositions de ces deux articles appellent les précisions suivantes :

Les représentants du port autonome ou de la chambre de commerce qui font partie de l'assemblée commerciale ne devront pas être des armateurs, ni des pilotes. Il importe, en effet, d'assurer, au sein de l'assemblée commerciale, la diversité de représentation des intérêts et cette assemblée commerciale comprend déjà deux armateurs et deux pilotes.

Les deux armateurs devront être des armateurs français ou des représentants de sociétés françaises d'armement, en choisissant de préférence des sociétés dans lesquelles ne sont intéressés que des capitaux français.

Les pilotes seront pris parmi les pilotes en activité sur la proposition qui en sera faite au président du tribunal de commerce par le syndicat des pilotes du lieu.

L'assemblée commerciale pourra procéder à des enquêtes et entendre au cours de ces travaux ou de ses réunions telles personnes qu'elle jugera utile pour s'éclairer.

Le directeur des affaires maritimes choisira les représentants de l'armement de telle sorte que les différents intérêts en présence reçoivent la meilleure représentation possible.

Enfin, on notera les dispositions particulières du 3^e alinéa de l'article 15 aux termes desquelles l'assemblée commerciale comprendra, en plus de ses membres habituels, un armateur fluvial, et un troisième pilote lorsque les problèmes qui lui seront soumis auront une incidence directe sur l'économie fluviale.

VIII. Article 16. – Tutelle administrative.

1. Il s'agit là d'un des articles essentiels du décret du 19 mai 1969. Ses dispositions visent à mettre un terme aux nombreuses contestations qui se sont élevées entre stations de pilotage et administration quant à l'étendue des droits de contrôle de celle-ci.

2. Dans ce but l'article en cause pose en principe liminaire que les droits de la puissance publique sur la fonction des stations de pilotage relèvent d'un pouvoir de tutelle et que les stations sont tenues de lui adresser toutes informations nécessaires à l'exercice des pouvoirs qu'elle tient de l'article 14. Les pouvoirs dont il s'agit sont principalement ceux de fixer la composition des biens nécessaires à l'exécution du service, les effectifs, les tarifs et les indemnités.

3. En application de ce principe général, l'article précise les droits de la puissance publique en reconnaissant au ministre la possibilité d'imposer aux stations des règles adaptées du plan comptable général et la production d'un état des investissements en biens meubles et immeubles nécessaires à l'exécution du service, un mois au moins avant que le budget de la station ne soit arrêté.

Les dispositions de l'article 16 concernant l'obligation de fournir un état des investissements appellent les précisions suivantes :

- quant au sens à donner au terme « investissements » ;
- quant aux délais et à la procédure de présentation des états ;
- quant aux conséquences des réserves émises par l'administration.

a. *Sens du terme « investissements ».* Ce terme s'entendra de toutes dépenses faites par les pilotes soit sur leurs deniers propres, soit sur les fonds inscrits au compte du matériel dans le budget de la station et ayant pour objet l'acquisition d'un bien meuble ou immeuble en vue de l'exécution du service, les sommes correspondant à l'amortissement de l'acquisition devant ultérieurement apparaître en dépense dans le budget de la station. Il s'agira donc, bien entendu, des bateaux-pilotes et vedettes, mais aussi du matériel de réparation et d'entretien tels que machines-outils et également des immeubles affectés à l'exécution du service.

b. *Délais et procédure.* Dans le cadre de l'année civile chaque station sera tenue de préparer annuellement un état des investissements en biens meubles et immeubles que la station envisage de réaliser au cours de l'année suivante. Cet état sera transmis au plus tard le 15 novembre à l'administrateur, chef de quartier qui en accusera réception et le transmettra au directeur des Affaires maritimes, avec ses observations. Celui-ci en fera à son tour parvenir sous le timbre GM-2 accompagné de ses propres observations.

Ces diverses transmissions devront être effectuées sans délais.

c. *Conséquence des réserves.* Lorsqu'une dépense d'investissement envisagée par les pilotes aura été reconnue injustifiée par l'administration et que celle-ci aura fait à son sujet les réserves prévues par l'article 16 du décret, les sommes correspondant à son amortissement ne devront pas figurer en dépenses dans le budget de la station et il n'en sera pas tenu compte au moment de la fixation des tarifs. Lorsque la réserve de l'administration portera non pas sur l'opportunité de l'acquisition mais sur le prix correspondant de celle-ci, seule la partie du prix correspondant au plafond que l'administration aurait jugé admissible pourra figurer au budget.

IX. Article 18. - Organisation du service dans les stations où il n'aura pas été nommé de chef de pilotage. (Circ. n° 10/887 GM-2 du 24 février 1975).

« La loi du 28 mars 1928, fixant le régime du pilotage dans les eaux maritimes, contenait deux dispositions sur les chefs du service du pilotage, l'une à l'article 20, l'autre à l'article 21.

« L'article 20 prévoyait que la direction du service du pilotage pouvait être confiée à des chefs et sous-chefs de pilotage nommés par arrêtés du ministre chargé de la Marine marchande.

« L'article 21 disposait que, à défaut d'un tel chef du service du pilotage, le service était dirigé par les officiers ou maîtres de port ; il en était de plein droit, sans qu'il fût nécessaire que ces fonctionnaires fassent l'objet d'une nomination individuelle. Sous ce régime les officiers et maîtres de port se trouvaient être de la sorte les chefs du service du pilotage de droit commun. Les nominations de chefs du service du pilotage, en application de l'article 20 de la loi du 28 mars 1928, n'étaient que des exceptions à cette règle.

« Le décret du 19 mai 1969, relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes, a retiré aux officiers et aux maîtres de port la direction de principe du service du pilotage (ils pourraient être nommés individuellement). Ce décret a maintenu en son article 17 la possibilité de nommer exceptionnellement des chefs du service du pilotage dans les conditions qui avaient été déjà prévues par l'article 20 de la loi du 28 mars 1928. Il a enfin précisé en son article 18 que, dans les stations où il n'aura pas été désigné un chef du service du pilotage conformément à l'article 17, le service sera organisé suivant les modalités déterminées par arrêté du ministre des Transports.

« D'une manière générale, il conviendra de confier la direction du service du pilotage au président du syndicat des pilotes.

« L'article 18 du décret du 19 mai 1969 le permet. D'autres solutions peuvent être envisagées mais celle-là paraît la plus rationnelle. Elle devra être considérée comme la nouvelle règle.

« Il est possible que des dérogations s'imposent, mais cette nécessité n'apparaîtra sans aucun doute que très rarement, et, en tout cas, le recours à l'article 17 du décret du 19 mai 1969 ne devra être envisagé qu'en dernière analyse.

« Ces principes ne remettent pas en question les fonctions exercées par les chefs de pilotage actuellement en place.

« En ce qui concerne les stations de pilotage des ports militaires, la direction du service continue, comme sous le régime de la loi du 28 mai 1928, à être assurée par le directeur des mouvements de port. »

X. Article 20. – Régime applicable aux bateaux fluviaux.

Cet article prévoit que les dispositions du décret pourront être rendues applicables aux bateaux fluviaux, par décret séparé. Ce texte est actuellement en préparation. En attendant sa parution, les errements actuellement en vigueur en Seine continueront d'être suivis.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur de l'Administration générale et des Gens de mer,

DENOYELLE.