

SECRETARIAT D'ETAT A LA MER

CIRCULAIRE N° 217 NMS DU 18 AVRIL 1986
Application du décret du 19 mai 1969 relatif au régime du pilotage

(modifié par le décret n° 86-663 du 14 mars 1986)

1. Le décret n° 86-663 du 14 mars 1986 modifie le décret du 19 mai 1969 relatif au régime de pilotage dans les eaux maritimes et celui du 14 décembre 1929 portant règlement général du pilotage.

L'arrêté du 18 avril 1986 pris en application du décret susvisé fixe les compétences et la composition de la commission locale.

Ces textes apportent des modifications ou des précisions essentiellement sur les points suivants :

- obligation de pilotage,
- tarifs du pilotage,
- licence de capitaine pilote,
- conditions à remplir par les candidats aux fonctions de pilote,
- aspirants pilotes.

2. Obligation de pilotage.

2.1. Le 1^{er} alinéa de cet article (1) énonce l'obligation générale de pilotage dans les conditions précisées par le Règlement local de chaque station.

2.2. Toutefois, au 2^e alinéa, des aménagements sont prévus à cette obligation :

- pour certains navires, notamment ceux qui concourent à la sécurité de la navigation ou de l'exploitation portuaire et les navires de guerre français dans les ports militaires ;
- pour les navires dont la longueur est inférieure à un certain seuil fixé pour chaque port ;
- pour les navires dont les capitaines, fréquentant régulièrement un port donné, ont obtenu, dans certaines conditions, une licence de capitaine pilote.

Dans l'ancienne rédaction de cet alinéa, ces aménagements recouvraient deux solutions :

- d'une part, des navires totalement exemptés de l'obligation de pilotage ;
- d'autre part, des navires restant soumis à l'obligation générale de pilotage, mais dispensés de l'obligation de prendre un pilote, leurs capitaines étant titulaires d'une licence de capitaine pilote.

Il a donc paru nécessaire de distinguer les premiers, « affranchis de l'obligation de pilotage » et donc dispensés de paiement de toute taxe, des seconds qui, « affranchis de l'obligation de prendre un pilote », sont alors soumis à un tarif réduit. En effet cette catégorie de navires pouvant néanmoins faire appel aux services d'un pilote, leur contribution au fonctionnement de la station de pilotage est justifiée.

2.3. Concernant la fixation du seuil de l'obligation du pilotage, la consultation de la Commission locale, antérieurement prévue à l'article 8 de l'arrêté du 9 juillet 1969 abrogé, figure maintenant au décret.

(1) Il s'agit de l'article 3 du décret du 19 mai 1969.

3. Tarifs du pilotage.

L'ancien texte de l'article 4 du décret de 1969 ne définissait pas avec précision les différents éléments des tarifs du pilotage.

Le nouvel article précise que ceux-ci se composent :

- d'un tarif général proprement dit (entrées, sorties, mouvements...),
- des majorations telles qu'elles sont actuellement prévues par les articles 5 et 6 du décret de 1969,
- des réductions qui pourront être fixées par le règlement local,
- enfin de diverses indemnités énumérées au décret de 1929 ou qui pourraient être prévues au règlement local.

Il définit également l'assiette servant au calcul du tarif général.

Toute référence aux tarifs spéciaux, figurant actuellement dans certains règlements locaux, se trouve désormais supprimée. Les tarifs en cause seront donc intégrés dans les rubriques énumérées ci-dessus.

4. Licence de capitaine pilote.

La rédaction de l'article 7 du décret de 1969 a été reprise en totalité en raison de certaines imprécisions et de divergences d'interprétation au plan local.

La nouvelle rédaction appelle les commentaires suivants :

4.1. *Paragraphe I.*

La licence n'est délivrée au capitaine que pour un navire donné et un port ou une partie de port.

4.2. *Paragraphes II et III.*

Les catégories et les longueurs hors tout des navires pour lesquels des licences de capitaine pilote peuvent être accordées ainsi que les conditions de délivrance de ces licences sont fixées pour chaque port après avis motivé de la commission locale et figurent en annexe au règlement local de la station.

Quand elles existent, les décisions antérieurement prises dans ces domaines, par le ministre chargé de la marine marchande et/ou par le directeur des affaires maritimes peuvent constituer cette annexe.

Les conditions de délivrance des licences sont de trois ordres et tiennent :

- au navire : catégorie, caractéristiques, qualités manœuvrières, équipements de sécurité, de manœuvre et de navigation...
- au port : difficulté des opérations d'entrée, de sortie et de mise à quai, caractéristiques du balisage...
- au capitaine : aptitude physique, nombre de touchées, vérification des compétences, maîtrise de la langue française, brevet (à cet égard, il convient de noter que, dorénavant, il ne peut être délivré une licence à un capitaine dérogatoire).

Ces conditions sont étroitement dépendantes les unes des autres. C'est ainsi par exemple que, selon les catégories de navires on pourra retenir, non seulement des longueurs maximales différentes, mais encore un nombre de touchées différent.

4.3. *Paragraphe IV.*

Ces exclusions ne sont pas nouvelles. Elles figuraient déjà dans toutes les décisions prises antérieurement. Il a semblé sage de les rendre réglementaires pour d'évidentes raisons de sécurité et de prévention des risques de pollution.

4.4. *Paragraphes V, VI et VII.*

Si la licence est délivrée initialement sur examen, son renouvellement s'effectue automatiquement dès lors que le candidat réunit toujours les conditions exigées pour la délivrance.

Les normes d'aptitude physique, équivalentes à celles requises des officiers « pont » de la marine marchande, sont vérifiées lors de la visite annuelle. L'appréciation du nombre de touchées se fait au vu des données fournies par les autorités portuaires et selon la périodicité fixée en annexe au règlement local de la station. D'une manière générale, il convient de retenir que la licence cesse d'être valable – à titre définitif ou provisoirement – dès qu'une des conditions requises n'est plus remplie qu'elle tienne au navire ou à sa cargaison, au port, ou au capitaine. L'attention des capitaines devra être attirée sur ce point lors de la délivrance de leur licence.

Pour éviter le renouvellement de la procédure, il a été prévu une possibilité d'extension de la licence pour des navires de caractéristiques équivalentes.

De même pour tenir compte d'éventuelles circonstances particulières, la validité de la licence peut être restreinte voire suspendue.

4.5. *Suppression de la possibilité de délivrance de licences aux seconds capitaines.*

Une modification introduite en 1976 avait ouvert la possibilité de délivrer des licences de capitaine pilote aux seconds capitaines.

Dans les faits, cette possibilité n'a reçu que peu d'applications pratiques. Au surplus, le capitaine devant être présent à la passerelle à l'entrée et à la sortie des ports, le second capitaine ne peut se substituer à lui. Désormais, seul le capitaine peut bénéficier d'une licence de capitaine pilote.

4.6. *Paragraphe VIII.*

Un régime transitoire est aménagé en faveur des titulaires d'une licence en cours de validité.

5. **Aspirants pilotes.**

La possibilité de recruter des aspirants pilotes n'a connu, en fait, qu'un seul cas d'application. De plus, les possibilités offertes par des accords particuliers entre stations permettent d'assurer la permanence du service sans avoir recours au recrutement d'un aspirant pilote dont le statut exact n'avait d'ailleurs jamais été clairement défini.

6. **Conditions à remplir par les candidats aux fonctions de pilote (art. 9).**

L'article 9 du décret du 14 décembre 1929 a été abrogé. Le nouvel article reprend et modifie certaines dispositions de l'article 9 du décret de 1969.

Il renvoie à des arrêtés déjà en vigueur :

- Aptitude physique des pilotes : Arrêté du 17 novembre 1969.
- Commission d'examen : Arrêté du 11 juin 1954.

Ce dernier sera refondu pour tenir compte de l'évolution des techniques et de la réglementation. Il fixera notamment le nouveau programme des connaissances générales communes à toutes les stations de pilotage.

Les programmes des connaissances particulières à chaque station seront désormais fixés à l'échelon régional au vu des propositions formulées par le président du syndicat des pilotes et le chef de quartier. Ce programme sera annexé au règlement local de la station.

La nature de la navigation dans la marine marchande prise en compte dans les 48 mois exigés au service « pont » a été précisée. Seule la navigation effectuée sur des navires armés au long cours, au cabotage, à la grande pêche ou à la pêche au large peut désormais être retenue.

En dehors de cette période de 48 mois exigés au « pont » et sous réserve que le candidat soit titulaire du brevet exigé pour se présenter au concours de pilotage, toute autre navigation peut être prise en compte dans les 24 mois restants.

Les conditions d'âge et de navigation doivent être acquises à la date du début des épreuves du concours.

7. Annexe technique au règlement local.

Outre l'annexe tarifaire prévue à l'article 2.2 de la circulaire n° 516 NMS du 13 novembre 1984, une annexe technique regroupe les décisions concernant la fixation du seuil de l'obligation du pilotage (article 3) et les conditions de délivrance des licences de capitaine pilote (article 7 III) ainsi que le programme des connaissances particulières exigées des candidats aux concours de pilotage (articles 3.7 III et 9 VI du décret de 1969 modifié).

8. Textes abrogés.

- Additif n° 1 du 22 juin 1970 à la circulaire n° 3820 GM/2 du 12 novembre 1969.
- DM n° 4328 GM/2 du 12 octobre 1976.
- DM n° 2515 GM/2 du 20 juin 1974.

Le Directeur
du Service des Phares et Balises
et de la Navigation
J. PRUNERAS