



CESEC

Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française
'Apo'ora'a Mātutu Ti'arau e Mata U'i nō Pōrīnetia farāni

AVIS

Sur le projet de loi du pays relative au pilotage maritime

SAISINE DU PRESIDENT DE LA POLYNESIE FRANÇAISE

Rapporteurs :

Messieurs Stanley ELLACOTT et Edgard SOMMERS

Adopté en commission le **18 novembre 2019**
Et en assemblée plénière le **20 novembre 2019**

28/2019

S A I S I N E



Le Président

N° 007514 / PR
(NOR : DAM1921330LP)

Papeete, le 21 OCT. 2019

à

**Monsieur le Président du Conseil économique,
social et culturel de la Polynésie française**

Objet : Consultation sur le projet de loi du Pays relative au pilotage maritime

P. J. : 1 projet de loi du Pays
1 notice d'impact

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de solliciter l'avis du Conseil économique, social et culturel sur le projet de loi du Pays relative au pilotage maritime conformément à l'article 151 de la loi organique n 2004-192 du 27 février 2004.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



EXPOSE DES MOTIFS

En 1996, l'Assemblée de la Polynésie française a adopté la délibération n° 96-98 APF du 8 août 1996 modifiée portant statut général du pilotage maritime en Polynésie française.

Il apparaît aujourd'hui nécessaire de refondre et de moderniser le cadre juridique global du pilotage maritime en Polynésie française pour tenir compte des dispositions en vigueur du statut d'autonomie de la Polynésie française, de la répartition des compétences dans le domaine maritime entre l'Etat et la Polynésie française, de la répartition des compétences entre l'Assemblée de la Polynésie française et le gouvernement, des dispositions du code des transports applicables en Polynésie française depuis 2010 et des imperfections constatées dans l'application des textes réglementaires sur le pilotage maritime après 23 ans d'usage.

Le champ d'application de la présente loi du pays est défini à l'article LP.1er : fixation des principes généraux et des règles encadrant le service du pilotage maritime, service public assuré par des pilotes professionnels regroupés au sein de stations de pilotage ; les zones de pilotage obligatoire sont réparties entre les différentes stations de pilotage sachant qu'en Polynésie française, il n'a pour l'instant été créé qu'une seule station de pilotage.

Les pilotes étant des marins, il est rappelé que les conditions d'exercice des activités de pilotage sont également régies par les dispositions applicables en Polynésie française du code des transports et de la loi du 17 décembre 1926 modifiée relative à la répression en matière maritime, et par les dispositions du code du travail de Polynésie française qui définit en outre le fonctionnement des syndicats professionnels, et les conventions collectives relatives aux marins et aux officiers de la marine marchande.

L'article 90, 11° de la loi organique portant statut d'autonomie de la Polynésie française donne en outre compétence au conseil des ministres pour fixer les règles applicables au pilotage maritime, sous réserve du domaine des actes dénommés « loi du pays ».

La présente loi du pays est subdivisée en 6 chapitres :

- Chapitre I : Le service du pilotage maritime
- Chapitre II : Les stations de pilotage
- Chapitre III : Le pilote
- Chapitre IV : Sanctions
- Chapitre V : La licence de capitaine pilote
- Chapitre VI : Dispositions finales

Le chapitre I, comportant les articles LP.2 à LP.5, définit le service du pilotage maritime et les grandes règles afférentes à ce service.

Dans la définition du pilotage maritime fixée à l'article LP.2, les termes de rades et lagons ont été enlevés, pour être remplacés par la notion d'« eaux intérieures », notion légèrement plus large au niveau géographique issue de la loi organique de la Polynésie française de 2004.

Les articles LP.4 et LP.5 précisent que l'assistance à un navire en danger reste prioritaire par rapport au service de pilotage à effectuer, et que les pilotes doivent, dans l'exercice du pilotage maritime, rester prudent, diligent, et respectueux des usages professionnels comme tout officier de la marine marchande doit le faire.

L'article LP.3 renvoie à un arrêté pris en conseil des ministres la définition des zones où le pilotage est obligatoire, et la détermination des types de navires pour lesquels le pilotage maritime est obligatoire dans ces zones.

Le chapitre II, comportant les articles LP.6 et LP.7, définit la notion de « station de pilotage » et les grandes règles de son organisation.

Ainsi, les pilotes maritimes sont des indépendants propriétaires du matériel du pilotage (bateau pilote pour rejoindre les navires à piloter, matériel de sécurité et matériel informatique, ...). Ils peuvent se regrouper dans un syndicat professionnel pour exploiter ce matériel, ce qui est le cas en Polynésie française, sans que cela soit une obligation. Lorsque le service se fait à tour de liste, comme c'est le cas à la station « Te Ara Tai », les rémunérations doivent être mises en commun (article LP. 6).

L'article LP.7 renvoie à un arrêté pris en conseil des ministres, conformément aux dispositions de la loi organique de la Polynésie française de 2004, pour fixer l'organisation générale des stations de pilotage, prendre le règlement particulier de chaque station de pilotage créée et fixer les tarifs du pilotage maritime.

Le chapitre III, composé des articles LP. 8 à LP.26, définit les conditions d'exercice de la fonction de pilote (section I), les règles relatives au recrutement des pilotes (section II), la responsabilité du pilote dans le cadre de l'exercice de sa profession (section III), et les règles relatives à la rémunération de la prestation de pilotage (section IV).

Comme toute profession dont l'accès est réglementé, nul ne peut exercer la fonction de pilote en Polynésie française sans être titulaire d'un document l'y autorisant, en l'occurrence un brevet délivré par le Président de la Polynésie française (article LP.8).

Pour assurer le service public, le pilote est commissionné par le Président de la Polynésie française et doit prêter serment devant le tribunal (article LP.9).

Un pilote étant d'abord un capitaine de navire, les conditions de moralité, de qualification professionnelle, d'absence de condamnation pour des crimes ou délits et d'aptitude physique s'appliquent (articles LP.10 et LP.11).

L'article LP.12 précise quant à lui les conditions pouvant entraîner le retrait du commissionnement du Président de la Polynésie française au pilote : non respect des conditions figurant aux articles LP.10 et LP.11, inaptitude médicale reconnue.

La section II du chapitre III précise les règles et conditions de recrutement des pilotes : recrutement sur concours, avec des conditions de moralité ainsi que des conditions d'âge, de qualification et d'aptitude physique déterminées par arrêté pris en conseil des ministres (article LP. 13). L'article LP. 14 précise que les stations de pilotage ne peuvent recruter que sur concours, lequel est ouvert juste pour le nombre de places nécessaires pour faire fonctionner la station de pilotage. Les conditions d'organisation du concours, son déroulement et les programmes de connaissances sont définis par arrêté pris en conseil des ministres (article LP. 15).

Les candidats pilotes réussissant le concours ne deviennent pilotes effectifs de la station de pilotage qu'après avoir effectué avec succès un stage pratique de six mois dans la station de pilotage, durant lequel ils travaillent en double avec un pilote breveté. Ces dispositions figuraient précédemment à l'article 5 de la délibération n° 96-98 APF sans précision des modalités du stage ou des conditions de titularisation ; par analogie avec les modalités de stage figurant dans le statut de la fonction publique polynésienne, l'article LP. 16 précise ainsi les modalités générales de ce stage, la nécessité d'un rapport sur la manière de servir rédigé par le chef du pilotage de la station, les causes de non titularisation et les droits de l'élève pilote de défendre sa cause devant l'administration.

Les dispositions de la section III du chapitre III (articles LP. 17 à LP.23) concernent les règles relatives à la responsabilité du pilote : ces règles figurent actuellement dans la loi n° 69-8 du NOR : DAM1921330LP-2

3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes toujours en vigueur en Polynésie française alors que ces dispositions de la loi n° 69-8 ont été abrogées en France et insérées dans le code des transports.

Afin de regrouper dans un même texte ces dispositions relatives à la responsabilité du pilote et au cautionnement, ces dispositions sont reprises dans le présent projet de loi du pays, la seule modification proposée par rapport à la loi n° 69-8 étant la suivante, à l'article LP.20 : suppression du renvoi à l'article 79 du code disciplinaire et pénal de la marchande, ce code disciplinaire et pénal applicable en Polynésie française ayant été totalement refondu par l'Etat.

La section IV de ce chapitre III traite de la rémunération de la prestation de pilotage. Les dispositions existantes dans la réglementation polynésienne relèvent d'un arrêté pris en conseil des ministres. Dans la mesure où certaines de ces dispositions figurent en France dans la partie législative du code des transports, il convient d'insérer certains articles sur la rémunération de la prestation de pilotage dans ce projet de loi du pays :

- L'article LP. 24 précise que le pilote doit être payé si ce dernier a fait les manœuvres pour se rendre au devant du navire à piloter ;
- A contrario, la rémunération du pilote n'est pas due si ce dernier ne s'est pas présenté (article LP.25) ;
- Si le capitaine ne règle pas lui-même le pilote, le consignataire, à savoir l'agent maritime représentant le capitaine et le navire à quai, est redevable des droits de pilotage, et des frais annexes sous certaines conditions précisées par arrêté pris en conseil des ministres (article LP. 26).

Les principales dispositions de la section I du **chapitre IV « Sanctions »**, comportant les articles LP.27 à LP.37, figuraient dans la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, avant d'être abrogées par la France et insérées dans le code des transports.

Ainsi, les articles L.5524-1 à L.5524-4 du code des transports ont été étendus en Polynésie française. Les pilotes y sont cités, mais il convient de considérer, au regard de la compétence de la Polynésie française dans le pilotage maritime, que les sanctions professionnelles concernant les pilotes figurant dans ces articles concernent les pilotes en tant qu'ils sont marins détenteurs d'un brevet de capitaine délivré par l'Etat.

Il est donc proposé, dans les articles LP.27 à LP. 31 du projet de loi du pays de reprendre ces articles figurant dans le code des transports afin de permettre au Président de la Polynésie française d'exercer un pouvoir disciplinaire sur des pilotes détenteurs d'un brevet de pilote maritime délivré par la Polynésie française.

Les sanctions professionnelles figurant à l'article LP.28 restent identiques à celles figurant dans la délibération n° 96-98 APF du 8 août 1996 modifiée, provenant du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Par analogie avec les dispositions des articles L.4234-2, L.4234-3 et L.4234-5 du code de la santé publique métropolitain, sont insérés des dispositions excluant certaines personnes du conseil de discipline qui pourrait être amené à se prononcer sur une sanction disciplinaire (article LP. 32) ; la possibilité pour le pilote devant comparaître devant un conseil de discipline d'en récuser certains membres en application du code de procédure civile (article LP. 33) ou de se faire accompagner d'un conseil (article LP.34) ; et la notion de quorum pour que le conseil de discipline puisse délibérer.

L'article LP.36 étend cette procédure disciplinaire aux élèves-pilotes qui ne sont pas encore brevetés mais qui ont réussi un concours pour devenir pilote, concours dont les résultats ont été arrêtés par acte de la Polynésie française. L'article LP. 37 précise que les modalités

d'application de cette section, et notamment la procédure disciplinaire, sont fixées par arrêté pris en conseil des ministres.

La section II de ce chapitre IV traite des sanctions pénales qui n'existaient pas dans la délibération n° 96-98 APF du 8 août 1996 modifiée mais figuraient dans la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande profondément remaniée depuis.

Sont ainsi reprises aux articles LP. 38 à LP. 40 les sanctions pénales figurant dans le code des transports mais qui n'ont pas été étendues en Polynésie française : amende et peine d'emprisonnement pour le pilote méconnaissant ses obligations d'assistance vis-à-vis d'un navire en danger ; amende pour une personne tentant de piloter ou pilotant un navire sans détenir une commission régulière de pilote pour cela ; amende pour le capitaine du navire piloté qui ne se tiendrait pas à la passerelle lors de l'opération de pilotage.

Le chapitre V, comportant les articles LP. 41 à LP. 44 comprend les règles générales relatives à la licence de capitaine pilote, à savoir la licence, délivrée par une autorité de la Polynésie française, permettant à un capitaine de navire soumis à l'obligation de pilotage de ne pas faire monter à bord un pilote de la station de pilotage, et d'effectuer lui-même les opérations de pilotage.

Ces dispositions relèvent, en métropole, de la partie réglementaire du code des transports non étendue en Polynésie française, mais il semble souhaitable de préciser dans cette loi du pays les grandes règles de la licence de capitaine pilote :

- Les règles générales relatives aux conditions de délivrance de cette licence de capitaine pilote (article LP. 41) ;
- La licence est délivrée par le ministre en charge des affaires maritimes pour une durée de 2 ans (article LP. 42) ;
- Les zones ou les navires ne pouvant pas obtenir de licence de capitaine pilote (article LP.43) soit en raison de l'importance du trafic (port de Papeete), soit en raison de la dangerosité des marchandises transportées par ces navires (navires transportant des hydrocarbures et certaines matières dangereuses) ;
- Les conditions de retrait, de suspension ou d'arrêt de validité de la licence (article LP.44).

Le chapitre VI, enfin, regroupe les dispositions finales relatives à cette loi du pays.

Conformément aux dispositions de la loi organique portant statut d'autonomie de la Polynésie française, la peine d'emprisonnement prévue à l'article LP.39 ne peut entrer en vigueur qu'après homologation par la loi (article LP. 45).

L'article LP.46 précise que cette loi du pays peut être précisée par arrêté pris en conseil des ministres, au regard des dispositions de l'article 90, 11° de la loi organique portant statut d'autonomie de la Polynésie française.

Les dispositions relatives au stage des élèves pilotes et la possibilité que ceux-ci ne puissent pas être brevetés à l'issue du stage figurant à l'article LP.16 du projet ne peuvent pas être rétroactives, et ne concerneront donc que des élèves-pilotes reçus à un concours dont les résultats auront été publiés postérieurement à l'entrée en vigueur du présent texte (article LP. 47).

Cet article précise également que les sanctions prévues au chapitre IV ne peuvent concerner que des infractions ou des manquements commis postérieurement à l'entrée en vigueur de la loi du pays.

Afin de permettre au gouvernement d'adopter l'arrêté d'application relative à cette loi du pays, l'entrée en vigueur de cette dernière est différée au premier jour du quatrième mois après sa promulgation (article LP. 48).

Enfin, sont abrogées la délibération n° 96-98 APF du 8 août 1998 modifiée, et les articles 18 à 25 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 qui concernent la responsabilité du pilote.

Tel est l'objet du projet de loi du pays que j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation.



TEXTE ADOPTE N°

ASSEMBLEE DE POLYNESIE FRANCAISE

LOI ORGANIQUE N° 2004-192 DU 27 FEVRIER 2004

SESSION **ORDINAIRE** || **EXTRAORDINAIRE**

"[ex.2 janvier 2018]"

PROJET DE LOI DU PAYS

(NOR : DAM1921330LP-3)

relative au pilotage maritime

(Texte phase préparatoire)

L'Assemblée de Polynésie française a adopté le projet de loi du Pays dont la teneur suit :

Travaux préparatoires :

- Avis n°[NUMERO]/CESEC du "[ex.2 janvier 2018]" du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française ;
 - Arrêté n°[NUMERO]/CM du "[ex.2 janvier 2018]" soumettant un projet de loi du Pays à l'Assemblée de la Polynésie française ;
 - Rapport n° [NUMERO] du "[ex.2 janvier 2018]" de "[ex. M. Prénom NOM]", rapporteur du projet de loi du Pays ;
 - Adoption en date du "[ex.2 janvier 2018]" texte adopté n°[NUMERO] du "[ex.2 janvier 2018]" ;
 - Décision n°[NUMERO]/CE du "[ex.2 janvier 2018]" du Conseil d'Etat ;
 - Publication à titre d'information au JOPF n° [NUMERO]spécial du "[ex.2 janvier 2018]".
-

Article LP 1. - La présente loi du pays a pour objet de déterminer les principes généraux et les règles encadrant le service de pilotage maritime assuré par des pilotes professionnels regroupés au sein de stations de pilotage entre lesquelles sont réparties les zones de pilotage.

Outre les dispositions de la présente loi du pays et des textes pris pour son application, les conditions d'exercice des activités de pilotage sont régies par les dispositions applicables en Polynésie française du code des transports, les dispositions du code du travail de Polynésie française et les dispositions de la loi du 17 décembre 1926 modifiée relative à la répression en matière maritime.

CHAPITRE I - LE SERVICE DE PILOTAGE MARITIME

Article LP 2. - Le pilotage maritime consiste dans l'assistance donnée aux capitaines, par un personnel breveté et commissionné par le Président de la Polynésie française, pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports et dans les eaux intérieures.

Article LP 3. - Un arrêté pris en conseil des ministres détermine les zones où le pilotage est rendu obligatoire ainsi que les navires concernés par l'obligation de pilotage.

Article LP 4. - Même s'il n'a pas été requis et sauf cas de force majeure, le pilote doit prêter en priorité, nonobstant toute autre obligation de service, son assistance au navire en danger, s'il constate le péril dans lequel se trouve ce navire.

Article LP 5. - Dans le cadre de l'exercice des opérations de pilotage, le pilote est tenu à une obligation générale de prudence, de diligence et de respect des usages professionnels.

CHAPITRE II - LES STATIONS DE PILOTAGE

Article LP 6. - Le matériel du pilotage est la propriété collective des pilotes de la station.

Un syndicat professionnel de pilotes peut exploiter le matériel de pilotage dans le cadre d'une station.

Dans les stations où le service se fait au tour de liste, les rémunérations des pilotes sont mises en commun.

Article LP 7. - L'organisation du pilotage maritime est fixée par arrêté pris en conseil des ministres qui détermine notamment les stations de pilotage et prend un règlement particulier pour chaque station.

Ce règlement particulier détermine notamment :

1°) Lorsque les rémunérations sont mises en commun, les conditions de leur partage ;

2°) Les tarifs de la prestation de pilotage maritime.

CHAPITRE III - LE PILOTE

Section I - Conditions d'exercice

Article LP 8. - Nul ne peut exercer la fonction de pilote dans les eaux de la Polynésie française sans être titulaire d'un brevet de pilote délivré par le Président de la Polynésie française.

Article LP 9. - Pour pouvoir exercer ses fonctions, le pilote breveté doit être commissionné par le Président de la Polynésie française et prêter devant le tribunal de première instance de Papeete le serment suivant :

« Je jure d'assurer mes fonctions dans la plus grande rigueur, observant en tout les devoirs que m'imposent les règlements de pilotage et de me conduire en toutes circonstances selon les règles du bon sens marin avec honneur, dignité et conscience. »

Article LP 10. - Nul ne peut exercer la fonction de pilote s'il ne satisfait à des conditions de moralité et si les mentions portées au bulletin n° 2 de son casier judiciaire mentionnent une peine criminelle ou une peine correctionnelle.

Article LP 11. - Nul ne peut exercer la fonction de pilote s'il n'est titulaire d'une qualification professionnelle suffisante et ne justifie pas de son aptitude physique.

Article LP 12. - Le Président de la Polynésie française procède à l'abrogation du commissionnement du pilote qui, en cours de carrière, ne respecte plus les dispositions des articles LP 10 et LP 11 ci-dessus, ou s'il est reconnu inapte à la fonction, avec application du respect des droits de la défense.

Le Procureur de la République est informé de la décision d'abrogation du commissionnement.

Un arrêté pris en conseil des ministres fixe les conditions d'application du présent article.

Section II - Le recrutement des pilotes

Article LP 13. - Les candidats aux fonctions de pilote sont recrutés par voie de concours.

Ils doivent remplir au plus tard à la date d'ouverture du concours des conditions d'âge, de qualification professionnelle, d'aptitude physique et de moralité spécifique à la profession de marin.

Nul ne peut devenir pilote lorsque le bulletin n° 2 du casier judiciaire de l'intéressé mentionne une peine criminelle ou une peine correctionnelle.

Un arrêté pris en conseil des ministres précise les conditions d'application du présent article.

Article LP 14. - Tout concours pour le recrutement de pilotes dans une station de pilotage a pour objet de pourvoir au nombre de places effectivement nécessaires à la date d'ouverture du concours.

Toute vacance se produisant dans l'effectif d'une station de pilotage ne peut être comblée que par l'ouverture d'un concours.

Article LP 15. - Les conditions d'organisation et de déroulement des concours, et les programmes de connaissances communes à toutes les stations de pilotage sont fixés par arrêté pris en conseil des ministres.

Le programme des caractéristiques des zones de pilotage propres à chaque station de pilotage est précisé dans son règlement particulier.

Article LP 16. - Le candidat reçu au concours effectue un stage d'élève-pilote de six mois, hors arrêts maladie ou accident du travail ou maternité, dans les conditions fixées par le règlement intérieur de la station de pilotage sous l'autorité du chef du pilotage de la station qui rédige un rapport de la manière de servir avant la fin du stage.

Cette période de stage peut être renouvelée une fois, sur proposition du chef de la station de pilotage.

L'élève pilote peut être licencié au cours ou à l'issue de la période de stage, en cas d'insuffisance professionnelle ou de faute disciplinaire après audition du chef de pilotage de la station et de l'élève pilote par la direction polynésienne des affaires maritimes.

La titularisation de l'élève pilote comme pilote actif de la station de pilotage est prononcée à l'issue de la période de stage par délivrance du brevet de pilote.

Section III - Responsabilité du pilote

Article LP 17. - Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.

Il contribue à la réparation, dans ses rapports avec l'armateur du navire piloté, si celui-ci établit que le dommage est dû à une faute du pilote.

Article LP 18. - Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus au pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du navire dénommé « bateau-pilote ».

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

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

Article LP 19. - Le pilote fournit un cautionnement.

Article LP 20. - Le pilote, par abandon du cautionnement mentionné à l'article précédent, peut s'affranchir de la responsabilité civile résultant de l'application des dispositions des articles LP 17 et LP 18, sauf si sa faute est d'avoir, volontairement et dans une intention criminelle, échoué, perdu ou détruit le navire par quelque moyen que ce soit.

Article LP 21. - Le cautionnement est affecté par premier privilège à la garantie des condamnations prononcées contre le pilote pour fautes commises dans l'exercice de ses fonctions.

Le cautionnement est affecté par second privilège au remboursement des fonds prêtés pour la constitution totale ou partielle du cautionnement.

Article LP 22. - Les fonds constitués en cautionnement ne peuvent, pendant la durée des fonctions du pilote, être saisis pour d'autres créances que celles en faveur desquelles les dispositions de l'article LP 21 instituent un privilège.

Article LP 23. - L'action née à l'occasion du pilotage se prescrit par deux ans après l'achèvement des opérations de pilotage.

Section IV - Rémunération de la prestation de pilotage

Article LP 24. - Le capitaine d'un navire soumis à l'obligation de pilotage est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise pas ses services, quand celui-ci justifie qu'il a fait la manœuvre pour se rendre au devant du navire.

En cas d'assistance à un navire en danger en application de l'article LP 4 ci-dessus, le pilote a droit à une rémunération spéciale.

Article LP 25. - La rémunération du pilote n'est pas due si le pilote ne s'est pas présenté.

Article LP 26. - Si le capitaine n'acquiesce pas les droits de pilotage dus, leur règlement est à la charge du consignataire du navire.

Le consignataire répond des indemnités supplémentaires dues au pilote à la condition d'en avoir été prévenu dans un délai fixé par arrêté pris en conseil des ministres.

Il n'est tenu au règlement des droits de pilotage et autres frais que sur présentation des justificatifs par le service de pilotage.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par arrêté pris en conseil des ministres.

CHAPITRE IV - SANCTIONS

Section I - Sanctions professionnelles et procédure disciplinaire

Article LP 27. - Le président de la Polynésie française peut, pour faute grave mettant en cause la sécurité du navire ou de sa navigation dans les eaux intérieures ou condamnation devenue définitive incompatible avec les critères de moralité visés à l'article LP 10 prononcer contre tout pilote, le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents au brevet de pilote dont ce dernier est titulaire.

Le pouvoir disciplinaire s'exerce dans le respect du principe du contradictoire et des droits de la défense.

Article LP 28. - Le retrait des droits d'exercice de la profession de pilote prévu à l'article LP 27 intervient après avis d'un conseil de discipline.

Les sanctions encourues sont réparties en deux groupes :

1°) Les sanctions du premier groupe sont :

- a) La réprimande ;
- b) Le blâme ;

2°) Les sanctions du deuxième groupe sont :

- a) La suspension temporaire de l'exercice des fonctions ;
- b) L'interdiction définitive de l'exercice des fonctions.

Le président de la Polynésie française ne peut prendre une décision plus sévère que celle proposée par le conseil de discipline.

Article LP 29. - Lorsque la gravité des manquements et des faits mentionnés à l'article LP 27 le justifie, pour des raisons de sécurité, le président de la Polynésie française peut prononcer la suspension temporaire du droit d'exercer la profession du pilote renvoyé devant le conseil de discipline.

Article LP 30. - Les sanctions disciplinaires applicables à un pilote lorsqu'il n'est pas en service à bord d'un navire sont les sanctions professionnelles des 1° et 2° de l'article LP 28. La suspension de plus d'un mois et la révocation interviennent après avis du conseil de discipline prévu au même article.

Article LP 31. - En cas d'exercice des fonctions en état d'ivresse manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique interdit au titre de l'article L.5531-21 du code des transports de tout pilote ou en cas de refus par l'intéressé de contrôle de l'alcoolémie dans les conditions prévues par la section 5 du chapitre 1^{er} du titre III du livre V de la cinquième partie du code des transports, le Président de la Polynésie française peut prononcer la suspension immédiate temporaire du droit d'exercer la profession de pilote envers le pilote susceptible d'être renvoyé devant le conseil de discipline, sans préjudice de l'application des sanctions pénales prévues aux articles L 5531-45 à L-5531-48 du code des transports.

Il en est de même en cas d'exercice des fonctions sous l'empire de substances stupéfiantes ou illicites.

Article LP 32. - Ne peuvent faire partie du conseil de discipline :

- 1°) les parents ou alliés jusqu'au quatrième degré du pilote traduit devant le conseil ;
- 2°) les auteurs de la plainte ayant motivé le renvoi du pilote devant le conseil.

Article LP 33. - Le pilote mis en cause peut exercer devant le conseil de discipline le droit de récusation dans les conditions prévues à l'article 200 du code de procédure civile de la Polynésie française.

Article LP 34. - Le pilote amené à comparaître devant le conseil de discipline peut se faire accompagner d'un conseil.

Article LP 35. - Le conseil de discipline ne peut statuer que si la majorité de ses membres est présente.

Dans le cas où le quorum n'est pas atteint, une nouvelle convocation est transmise aux membres du conseil. Lors de cette nouvelle réunion, les décisions prises sont valables quel que soit le nombre de membre présent.

En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Article LP 36. - Les dispositions de la présente section s'appliquent également aux élèves-pilotes.

Article LP 37. - Les conditions d'application de la présente section sont fixées par arrêté pris en conseil des ministres.

Section II - Sanctions pénales

Article LP 38. - Est puni de trois mois d'emprisonnement et d'une amende 447 400 F CFP le fait, pour un pilote, de méconnaître ses obligations d'assistance à un navire en danger en application de l'article LP 4.

Article LP 39. - Est puni d'une amende de 447 400 F CFP le fait de conduire ou de tenter de conduire un navire en qualité de pilote commissionné, sans une commission régulière de pilote de la station.

Article LP 40. - Est puni d'une amende de 447 400 F CFP le fait, pour un capitaine, accompagné ou non d'un pilote, de ne pas se tenir en personne à la passerelle de son navire à l'entrée et à la sortie des ports, rades ou lagons.

CHAPITRE V - LA LICENCE DE CAPITAINE-PILOTE

Article LP 41. - Par dérogation aux dispositions des articles LP 8 et LP 9 ci-dessus, les capitaines de navire devant solliciter les services d'un pilote peuvent en être exemptés s'ils obtiennent, après examen devant une commission technique du pilotage dont la composition est fixée par arrêté pris en conseil des

ministres, une licence de capitaine-pilote pour un navire donné et une zone où le pilotage est obligatoire en tenant compte :

- des caractéristiques, de l'équipement et des qualités manœuvrières du navire ;
- des qualifications, de l'expérience et de l'aptitude physique du capitaine, ainsi que sa connaissance suffisante de la langue française ;
- des conditions d'exécution de l'opération de pilotage dans la zone concernée.

Article LP 42. - La licence de capitaine-pilote est délivrée par le Président de la Polynésie française pour une durée de deux ans, renouvelable.

Article LP 43. - Il ne peut pas être délivré de licence de capitaine-pilote :

- pour la circonscription portuaire de Papeete ;
- aux navires et aux navires-citernes transportant des matières dangereuses ou des hydrocarbures dont la liste est fixée par arrêté pris en conseil des ministres.

Article LP 44. - La licence cesse d'être valable dès que son titulaire ne remplit plus les conditions fixées pour sa délivrance.

Elle peut être retirée lorsque son titulaire a été condamné à une peine disciplinaire ou pénale liée à l'exercice des fonctions de marin.

Elle peut être suspendue provisoirement en cas d'accident de mer.

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS FINALES

Article LP 45. - Conformément aux dispositions de l'article 21 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, la peine d'emprisonnement mentionnée à l'article LP 38 n'entre en vigueur qu'après homologation par la loi.

Article LP 46. - Un arrêté pris en conseil des ministres fixe les conditions d'application de la présente loi du pays.

Article LP 47. - Les dispositions de l'article LP 16 ne s'appliquent pas aux élèves-pilotes reçus à un concours de recrutement de pilote maritime dont les résultats ont été publiés avant l'entrée en vigueur de la présente loi du pays.

Les mesures disciplinaires prévues à la section 1 du chapitre IV ne s'appliquent qu'aux manquements et fautes commises après la promulgation de la présente loi du pays.

Les dispositions pénales de la section II du chapitre IV ne s'appliquent qu'aux infractions commises après la promulgation de la présente loi du pays.

Article LP 48. - Les dispositions de la présente loi du pays entrent en vigueur le 1^{er} jour du 4^{ème} mois après sa promulgation.

Article LP 49. - La délibération n° 96-98 APF du 8 août 1996 portant statut général du pilote maritime en Polynésie française est abrogée.

La section 2 du chapitre III du titre Ier de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, comprenant les articles 18 à 25, est abrogée.

Délibéré en séance publique, à Papeete, le [ex."2 janvier 2017"]

Le Président

Signé :



**MINISTRE DU LOGEMENT
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE,
*en charge des transports interinsulaires***

Projet de loi du pays relative au pilotage maritime

Notice d'impact

I. Textes en vigueur

- Délibération n° 96-98 APF du 8 août 1996 modifiée portant statut général du pilotage maritime en Polynésie française ;
- Arrêté n° 961 CM du 12 septembre 1996 modifié portant règlement général du pilotage maritime à l'approche et à la sortie des eaux intérieures de la Polynésie française ;
- Arrêté n° 962 CM du 12 septembre 1996 modifié portant règlement local de la station de pilotage « Te Ara Tai » ;
- Loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime (Anciennement loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande) ;
- Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes (voir notamment les articles 18 à 25 composant la section 2 du chapitre III du titre Ier) ;
- Décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes (voir notamment les articles 21 à 30 composant la section II du chapitre III du titre Ier) ;
- Code des transports – partie législative et partie réglementaire – dans sa version applicable en Polynésie française ;
- Code du travail, notamment le livre II « Les Syndicats Professionnels » de la partie II ;
- Convention collective du 14 mai 1959 applicable aux officiers des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de plus de 25 tonneaux de jauge brute, et ses avenants.

II. Personnes concernées

- Les 6 pilotes brevetés en exercice de la station de pilotage « Te Ara Tai » ;
- Les candidats participant au concours de pilote maritime qui a été ouvert en avril 2019 pour le recrutement d'un élève-pilote en juillet 2019 et d'un second élève-pilote en janvier 2020 ;
- L'Administration de la Polynésie française, et notamment la Direction Polynésienne des Affaires Maritimes, tutelle administrative de la station de pilotage « Te Ara Tai » ;
- Les consignataires et agents maritimes représentant les armateurs et la cargaison des navires soumis à obligation de pilotage ;
- Les capitaines des navires soumis à obligation de pilotage et les capitaines pilotes titulaires d'une licence délivrée par la Polynésie française ;
- Le Port Autonome de Papeete ;
- Les importateurs de produits arrivant par voie maritime en Polynésie française.

III. Le pilotage maritime en Polynésie française

Dès les premières heures du 19^{ème} siècle, des témoignages de navigateurs européens font état de l'existence de pilotes pour conduire les navires dans les rades de Taunoa, de Papeete, de Moorea et des Iles Sous Le Vent. Règlementée par des textes en langue tahitienne, l'organisation du service du pilotage des navires escalant à Tahiti et Moorea est retranscrite dans la Loi XX VIII du recueil des Lois du Code Tahitien de 1842, sous le règne de Pomare IV.

Ce service a connu depuis, plusieurs modes de gestion. En septembre 1852, un corps des pilotes est institué et placé sous l'autorité de l'Administration des Etablissements Français d'Océanie (cf. règlement sur le pilotage dans les établissements français de l'Océanie en annexe de cette notice d'impact).

Il se réorganise en service privé de 1894 à 1914. Puis, de nouveau rattaché à l'Administration, il intégrera le Port Autonome de Papeete lors de la création de ce dernier en 1962. Il sera finalement « privatisé » le 1^{er} octobre 1996, tout en restant sous contrôle des autorités maritimes du Pays avec la création de la station de pilotage « Te Ara Tai ».

La Direction Polynésienne des Affaires Maritimes veille notamment, par délégation du Président du Pays au mode de recrutement, au fonctionnement de la station et au maintien de la formation continue des pilotes, détermine les zones et les seuils de pilotage obligatoire, s'assure que le service du pilotage est assuré dans ces zones H24 et 365 jours par an. Le Gouvernement de la Polynésie française fixe les tarifs.

Les données relatives à la station de pilotage au 31 décembre 2018 sont les suivantes.

Locaux :

Des locaux dans l'enceinte du Port Autonome de Papeete, en bordure de la rade, depuis le 1^{er} octobre 1996.

Matériel naval :

La station arme deux pilotines en aluminium construites sur le chantier « Marinalu » de Raiatea :

- JW AHNNE : 10.80m / 380 cv / 19 nds en exploitation / mise en service en 1999, remotorisée en 2017,
- VAI ARA : 8.00m / 230 cv / 23nds en exploitation / mise en service en 2005.

Maintenues en bon état de fonctionnement, ces deux unités affichent ensemble, un taux de disponibilité de 100%.

Matériel de protection individuelle :

Lors des transferts en haute mer, les pilotes et le personnel embarqué sur les pilotines portent un émetteur-récepteur radio et un gilet de sauvetage autogonflant avec lampe stroboscopique pour le repérage de nuit.

Les deux vedettes de pilotage de la station sont par ailleurs équipées de portiques de récupération d'homme à la mer.

Matériel informatique :

Outre les ordinateurs portables individuels associés au réseau informatique de la station, chaque pilote est pourvu d'une tablette électronique.

Au-delà de la possibilité qu'elle leur offre en déplacement dans les îles, de maintenir les échanges par courriel et de consulter à distance et en temps réel le planning des opérations, cette tablette disposant d'un logiciel de cartographie marine, d'un GPS et d'une connexion wifi aux appareils de bord apporte une aide précieuse à la présentation des « plans de passage » aux équipes de passerelle.

Elle peut par ailleurs être utilisée en fonction PPU (Pilot Portable Unit) qui offre notamment la projection des trajectoires, les distances instantanées aux obstacles les plus proches, et le calcul de la vitesse d'abattée. L'enregistrement des trajectoires effectivement suivies permet en outre une analyse à posteriori des opérations réalisées.

Personnel et effectifs :

L'effectif de la station en termes de pilotes brevetés est composé de cinq pilotes habilités tous tonnages et un pilote, recruté en janvier 2017 habilité fin 2018 au volume maximum de 72.000 m³.

Le personnel est composé de deux patrons de pilotine.

La répartition des tâches de gestion de la station entre les pilotes se fait comme suit :

- Président et Chef du Pilotage : François DUCHEK
- Vice-président et chargé des questions nautiques : Théodore TAHARUI
- Chargé de la gestion financière : Ollivier AMARU
- Chargé du personnel : Martin FIATTE

- Chargé du matériel informatique et naval : Marc TATARATA
- Chargé du SMQ (Système de Management de la Qualité) : Teiva TETUANUI

Activité des pilotes en 2017 :

- 1 971 opérations de pilotage dont 543 hors Papeete
- 650 opérations sous licence de capitaine-pilote
- 71 opérations sous licence de capitaine-pilote avec pilote
- 59 115 852 m³ de volume piloté pour 155 107 783 F CFP de recettes de pilotage, soit une recette moyenne de 2,62 F CFP/m³.

Licences de capitaines pilotes :

Les licences de capitaine pilote ne sont attribuées qu'aux capitaines des navires de plus de 90 m permanents dans nos eaux (ARANUI 5, WIND SPIRIT, PAUL GAUGUIN) lorsque le capitaine a réalisé un certain nombre de touchées des îles concernées (hors circonscription portuaire de Papeete) avec un pilote à bord, et après examen devant une commission technique du pilotage.

Certification ISO 9001 :

Certifiée ISO 9001 depuis 2006, la station de pilotage « Te Ara Tai » a eu sa dernière visite triennale du LRQA (Lloyd Register Quality Assurance) en 2018 qui a permis la reconduction de la certification ISO 9001 pour 3 ans avec l'obtention le 1^{er} juin 2018 de la certification ISO 9001-2015 de la Station TE ARA TAI.

Maintien du niveau de compétences et revalidation des brevets de capitaine :

Conformément aux recommandations de la Directive A960 de l'Organisation Maritime Internationale, et pour répondre au mieux aux attentes de ses clients (capitaines et opérateurs de navires, agents maritimes) et des parties intéressées (tutelle administrative et autorités maritimes locales), la station de pilotage Te Ara Tai s'applique à maintenir les compétences professionnelles de ses pilotes au plus haut niveau à la fois par des formations continues internes, et des sessions de formations externalisées vers des centres hautement spécialisés.

La station Te Ara Tai envoie chaque pilote à l'issue de 5 ans de pilotage, puis tous les 5 ans pendant sa carrière au Centre de manœuvres sur modèles réduits de Port Revel. Ce centre ARTELIA leur délivre des formations personnalisées de 40 heures. Les programmes généralement retenus par la station comprennent des manœuvres aux canevas parmi les plus complexes (chenaux étroits, petits fonds, assistance ou non de remorqueurs, etc.), des manœuvres d'urgence, et des sessions de perfectionnement à l'utilisation des propulsions de type AZIPODS.

Parallèlement, la station missionne chaque année deux de ses pilotes en stage d'entraînement aux manœuvres de navires sur son simulateur de manœuvre. Ce simulateur « Full Mission Bridge » que la station Te Ara Tai partage depuis 2009 avec 14 autres stations du littoral Atlantique, de Bretagne, et d'Outre-mer, est implanté sur le port de Nantes dans un hangar en bord de Loire.

Cet outil dont les performances évoluent au fil des années, permet à tous les pilotes de pratiquer des manœuvres de navires de tous types et de toutes dimensions dans leurs zones d'activités respectives. Ce matériel leur permet également d'analyser les demandes de pilotage de nouveaux navires aux dimensions extrêmes pour leurs ports, de valider de nouveaux canevas de manœuvres, de mesurer l'emprise sur le plan d'eau portuaire de constructions en projet, d'évaluer l'efficacité de remorqueurs aux puissances et modes de propulsion différents, et d'améliorer leurs procédures en manœuvres des navires de très fort tonnage.

C'est ainsi qu'en juin 2018, trois pilotes de la station ont pu simuler, en présence d'un des commandants du navire, les manœuvres d'entrée et de sortie du port de Papeete, des rades de Moorea, et Bora Bora, dans des conditions météo délicates, du navire Ovation of the Seas (Longueur : 348m) dont

deux escales étaient programmées en Polynésie. A noter que ces escales ont été réalisées avec succès en avril 2019.

Bien que non imposée par la réglementation du pilotage, les pilotes maintiennent volontairement leur brevet de Capitaine en cours de validité.

Les deux patrons de pilotine de la station sont quant à eux soumis à revalidation quinquennale réglementaire de leurs brevets de Capitaine 500.

Formation interne :

La station assure la formation initiale en pilotage des navires de ses jeunes recrues sur de nombreuses séries d'opérations menées sous l'encadrement d'un pilote parmi les plus anciens. Cette méthode éprouvée donne lieu à l'habilitation du pilote au fil des années et de sa progression par tranches de volume.

Parallèlement, un programme annuel de Modules d'Entretien des Connaissances (MEC), est intégré au Système de Management de la Qualité de la station et intéresse l'ensemble des pilotes. Ces « MEC » proposent notamment des révisions des procédures de pilotage sur les zones couvertes par la station, ainsi que des sessions de prospection sur d'autres zones (Marquises, Hao, Mangareva) pour lesquelles les pilotes sont sollicités en pilotage, ou en conseil.

Trafic global en 2018 :

Le nombre total d'opérations de pilotage réalisées dans les zones desservies par la station Te Ara Tai en 2018 se chiffre à 2771 entrées/sorties/mouvements à comparer aux chiffres de 2017: 2488 entrées/sorties/mouvements. De la même manière les volumes pilotés augmentent : 59 457 927 m³ en 2018 contre 54 627 540 m³ en 2017. Donc plus d'opérations et de volume mais surtout plus de gros navires.

Pétroliers et butaniers:

Ce trafic reste stable sur l'ensemble de la période, avec pour 2018, 14 escales des pétroliers KIRIBORA, et JAMES COOK, et 8 escales des butaniers VICTOIRE et MAEA.

Les pétroliers assurent des rotations de 40 à 45 jours depuis Singapour et la Corée du Sud, escalant également à la demande sur Fiji, Vanuatu, Samoa et Nouvelle-Calédonie ; les butaniers assurent des rotations depuis l'Australie, en escalant principalement à Papeete, en Nouvelle-Calédonie , à Rarotonga , à Wallis et à Fidji.

Cargos (conteneurs, roulant et divers) :

De 2015 à 2018, le volume piloté a augmenté de 15%. Ceci est largement dû à la taille croissante des navires porte conteneurs, et l'augmentation de la fréquence entre Ouest Amérique et Australie, Nouvelle Zélande.

Sur l'année 2018, les lignes régulières qui ont desservi la Polynésie se sont réparties de la manière suivante :

En provenance de la côte ouest des Etats-Unis :

POLYNESIA LINE : Long Beach, Oakland, Papeete, Apia, Pago-pago, Long Beach, a en 2018 assuré 21 escales annuelles contre 17 escales en 2017.

En provenance d'Europe :

SEATRADE REEFERS :

Nord Europe, Papeete, Nouméa, Nouvelle-Zélande, Nord Europe, a stoppé sa ligne courant 2018. Suite à l'interruption de ce service CMA/CGM a affrété et intégré une partie de ces navires dans sa ligne PANAMA DIRECT.

Panama direct CMA/CGM & North Atlantic / South Pacific service MARFRET :

Nord Europe, Est USA, Jamaïque, Panama, Papeete, Nouméa, Australie, Nouvelle Zélande, Panama, Jamaïque, Est USA, Europe. Ce service bimensuel depuis de nombreuses années est passé en service hebdomadaire courant 2018 . Suite à la disparition de la ligne SEATRADE il s'est organisé de la manière suivante : 6 mois de l'année en hebdomadaire durant la période des kiwis, 6 mois de l'année en bimensuel hors période. Suite à la disparition de SEATRADE ce service détient maintenant le monopole du fret en provenance d'Europe.

WALLENIUS-WILHELMSSEN :

Nord Europe, Est USA, Panama, Papeete, Auckland, Australie, Singapour, Corée, Japon, USA et retour Nord Europe a maintenu ses 11 à 12 touchées annuelles à Papeete. Ce service reste très régulier depuis son lancement.

En provenance d'Australie et de Nouvelle Zélande :

VSA ANE / HAMBURG SUD : En sortie d'Australie, Auckland, Papeete, Ouest USA, Tauranga, Australie, ce service bimensuel reste régulier avec 29 escales en 2018 contre 32 en 2017.

PACIFIC DIRECT LINES

Cette ligne pendulaire entre Auckland et Papeete reste régulière avec 21 escales à Papeete en 2018 contre 20 en 2017.

En provenance d'Asie du Sud Est :

SOUTH PACIFIC LINK :

Sur la rotation Hong Kong, Taiwan, Corée du sud, Japon, Îles Marshall, Iles Gilbert, Fiji, Samoa, US Samoa, Papeete, Tonga, Nouméa, Vanuatu, Îles Salomon, et Hong Kong, les escales se sont maintenues avec 22 escales en 2018 contre 20 en 2017.

En provenance d'Hawaï :

MATSON SOUTH PACIFIC EXPRESS :

Nouveau service bimensuel en provenance d'Hawaï à destination de Tahiti, Samoa, Tonga. Il a débuté courant 2018 avec 17 escales la première année.

En provenance de l'international :

CARGOS DIVERS : 15 escales en 2018 pour 10 en 2017 .Cette progression s "explique notamment par une forte augmentation des arrivées et départs de méga-yachts non plus par mer mais par cargos de transport de colis lourds.

Le trafic lié à l'activité de pêche océanique internationale :

D'une année sur l'autre le nombre d'escales liées à ce type de trafic fluctue avec une tendance à la baisse ces dernières années : 165 escales en 2013, 156 en 2014, 135 en 2015, 120 en 2016, 113 en 2017, 90 en 2018.

La grande majorité des navires de pêche relâchant à Papeete sont des palangriers asiatiques, généralement exploités par des armateurs de Taïwan ou de République Populaire de Chine, plus rarement ces dernières années par des coréens, et des japonais. Une unité battant pavillon ibérique relâche également à Papeete tous les 4 mois environ. Tous ces navires pêchent en dehors de la ZEE de la Polynésie française, et escalent à Papeete pour transborder le produit de leur pêche : en conteneurs « reefer » vers le marché européen pour les pêcheurs ibériques, et vers les conserveries de la région (Apia et PagoPago) pour les pêcheurs asiatiques, voire directement à bord des navires collecteurs à destination du Japon, de la Corée du Sud et de la Chine.

Le trafic des super et méga-yachts :

Ce trafic également très fluctuant au fil des années, reste imprévisible puisque résultant de la seule volonté des propriétaires de venir ou pas passer du temps dans le Pacifique Sud en général, et en

Polynésie en particulier. Il a été enregistré un total de 123 escales pilotées en 2018 contre 131 en 2017, 108 en 2016, 113 en 2015, et en nette progression par rapport à 2014 (80 escales) qui avait connu un effondrement après les performances à 124 escales en 2012 et 138 en 2013.

Ce trafic reste en phase globale de progression dans la région compte tenu du nombre croissant d'unités mises en service dans le monde. La tranquillité de la destination, les installations et les services rendus par la Marina Taina et les agents maritimes spécialisés de la place ont contribué à cet essor global. De nouvelles installations d'accueil pour ces yachts de 40 m et plus (ils sont de plus en plus nombreux à excéder les 90 m) s'avèrent toutefois indispensables aujourd'hui si l'on souhaite capter une part plus importante de ce marché.

Le trafic des paquebots en transit :

Le nombre d'entrées/sorties/mouvements de ces navires dans les zones desservies par la station de pilotage s'établit comme suit : 419 en 2018 pour 311 en 2019.

Au-delà d'une progression moyenne régulière du nombre d'escales sur ces dernières années, c'est la hausse de capacité moyenne et de la taille de ces navires qui est le fait le plus marquant pour le Pacifique Sud en général et notre destination en particulier.

Les visites régulières des unités de Princess cruises, Holland America Line, Oceania , Regent Seven Seas forment le gros des escales de paquebots dits « en transit ».

PAUL GAUGUIN

Construit spécialement pour la destination « Tahiti », il n'assure à quelques exceptions près, en années pleines depuis maintenant 17 ans, que des croisières en tête de ligne au départ de Papeete, soient 42 rotations sur 2018.

WIND SPIRIT

Revenu en Mai 2015 après son carénage au Panama, il a opéré 45 rotations au départ de Papeete.

Ce navire est pour l'heure prévu de se maintenir sur zone jusqu'en fin 2021.

ARANUI 5

En marge de ce type de trafic, le cargos-mixte de la Compagnie Polynésienne de Transport Maritime, ARANUI 5, a assuré 19 rotations régulières sur 2018 entre Papeete et les îles Marquises.

Autres trafics :

Plus irréguliers et marginaux pour la station de pilotage, ces trafics ont notamment concerné sur 2018 : 8 escales techniques de navires étrangers à Papeete et 9 opérations de montée/descente de dock des caboteurs locaux.

Tendances du trafic sur le moyen terme :

Le trafic des pétroliers et des butaniers ne devrait pas connaître d'évolution notable sur le moyen terme. La capacité d'emport des navires en ligne, JAMES COOK et KIRIBORA d'une part, et VICTOIRE et MAEA d'autre part, et leurs fréquences de touchées correspondent aux besoins exprimés par la consommation générale du Pays.

Le trafic « cargos » : Si le nombre total d'escales de navires est stabilisé, la mise en route des grands projets d'équipements touristiques à Tahiti et d'une importante ferme aquacole sur Hao pourraient à moyen terme déclencher un accroissement de l'offre de transport, à commencer par le secteur des matériaux de construction. Pour l'heure, nous notons un accroissement des tailles des navires du VSA en sortie d'Australie et de Nouvelle-Zélande (230 à 260 mètres) et une stabilisation de ceux de la ligne Panama direct (195 à 220 mètres). La profondeur d'eau au quai long cours réduit fortement les possibilités de chargement de ces navires et principalement ceux du service VSA.

La pêche océanique internationale : malgré la mise en service du nouveau linéaire de quai initialement dédié à ce trafic en zone «Long-cours Est», un renouvellement des installations de carénage

existantes associé à une optimisation de leur mode d'exploitation, les procédures compliquées d'entrée et de séjour des membres d'équipages de ces navires sur le territoire national, ne favorisent pas le Pays à devenir zone de relâche privilégiée pour partie de l'énorme flotte de pêche internationale qui sillonne à l'année les pourtours de sa ZEE. Plus d'un millier de navires de pêche sont exploités en campagnes de 3 ans très loin de leur port-base.

Le trafic des super et méga-yachts : cette activité n'a probablement pas atteint son seuil de développement optimal dans la zone, d'une part par le nombre toujours croissant de super et méga yachts mis en service chaque année dans le monde, et d'autre part par le fait que leurs propriétaires ou affréteurs apprécient la destination tant pour ses paysages que pour sa tranquillité. Une extension de l'offre en termes de marinas, de zones de mouillages pourrait favoriser la croissance de ce trafic. Cependant la taille croissante de ces navires limite déjà l'utilisation de la marina TAINA (60 mètres max) et ils doivent maintenant se rabattre sur les épis paquebots qui sont, par chance, libres durant la saison des yachts (mai à septembre).

La croisière : L'augmentation du nombre d'escales est en constante progression et elle semble installée sur la durée pour la zone Grand Pacifique à en croire les annonces de déploiement sur les années à venir d'un grand nombre d'unités nouvelles et plus particulièrement sur le très prometteur marché des croisières d'expédition. La nette augmentation de l'offre de croisière sur cette zone peut laisser présager quelques retombées jusqu'en Polynésie française.

A noter qu'un nouveau ARANUI 6 (ou MANANUI 6) est prévu pour fin 2022, comme paquebot et non plus cargo- mixte, et qui s'ajoutera à l'Aranui 5 dans nos eaux .

Santé économique de la station Te Ara Tai et perspectives :

Ajustements de l'effectif : compte tenu de l'effectif actuel de la station, de la pyramide des âges des pilotes en activité (63 ans, 57 ans, 55 ans, 55 ans, 38 et 35 ans), de la durée totale de formation d'un pilote habilité tous tonnages (5 ans environ) et du caractère saisonnier du trafic de croisière (lequel représente aujourd'hui 63% du trafic global de la station), les pilotes ont élaboré pour les années à venir un modèle d'organisation qui adapte leur offre de service au plus près des variations attendues du trafic (y compris sur les périodes de formation des jeunes pilotes), tout en maîtrisant les coûts d'exploitation globaux de la station.

Ce modèle combine du temps plein pour les pilotes récemment recrutés, à du temps partiel pour les pilotes les plus anciens, ces derniers assurant une forte disponibilité d'effectif au service du trafic saisonnier de croisière de fort tonnage pendant la période d'habilitation des jeunes pilotes.

Un jeune pilote a été recruté au 1^{er} juillet 2019 et un autre devrait être recruté courant 2020 pour renouveler les effectifs.

Les charges : 57 MF en 2018

De façon synthétique, la répartition des postes de charges s'effectue comme suit :

- Consommables, entretien matériel, locations et services : 20,7%
- Charges de personnel, charges sociales, formation : 74,3%
- Amortissement et dépréciation de l'ensemble du matériel : 5,0%

La formation représente suivant les années 2 à 12% des charges de personnel notamment pour ce qui concerne la formation continue des pilotes lorsqu'ils se déplacent pour des sessions sur simulateurs et plus encore sur « modèles réduits embarqués ».

Si le passage à 5 pilotes fin 2013 a généré une nette croissance des charges, la station a par ce biais amorcé un processus salutaire de rajeunissement de ses effectifs. Ce processus s'étalera sur plusieurs années de « passation en doublure » (chaque jeune pilote ne pouvant remplacer son aîné qu'à l'issue d'une formation pratique minimale de 36 mois), et sera assorti, pour tenter de lisser au mieux le niveau des charges, d'un plan glissant d'activité à temps partiel pour les pilotes les plus anciens, en amont d'une cessation définitive de leur activité au sein de la station.

Les recettes : 179 MF CFP en 2018

La progression des recettes en 2018 par rapport aux trois années précédentes est essentiellement liée à l'augmentation notoire du trafic de croisière, tant par le nombre d'escales réalisées que par la croissance du volume moyen des navires en service. La croisière en 2018 représente 56,19 % de nos recettes.

Quelle est l'organisation juridique du pilotage maritime ?

Depuis 1928, le pilotage maritime est structuré en trois entités distinctes et étroitement entremêlées, ayant le même périmètre (composées de tous les pilotes actifs d'une station de pilotage) et le même objet (concourir au service public du pilotage) :

- *Les pilotes et la collectivité des pilotes ;*
- *La station de pilotage elle-même ;*
- *Le syndicat des pilotes.*

La collectivité des pilotes est propriétaire du matériel commun de la station. Ainsi, les pilotes sont copropriétaires, à parts égales et à titre collectif, du matériel et des biens mobiliers et immobiliers de la station. Cette collectivité des pilotes n'est pas assimilable à une société : absence de personnalité morale, pas d'affectio societatis, pas de rémunération du capital.

La rémunération des pilotes est un salaire et non une rémunération commerciale ou des honoraires. Le service de pilotage s'effectuant au tour de liste, les rémunérations des pilotes payées par les navires sont mise en commun (bourse commune), et la différence entre les recettes de la station et les charges constitue la « masse partageable » qui constitue le salaire des pilotes.

La station de pilotage est un organisme opérationnel et hiérarchisé (chef du pilotage, chef de la station de pilotage) fonctionnant sous le contrôle de l'administration. Elle n'a pas de personnalité morale. Elle a pour seule fonction la mise en œuvre de l'obligation de pilotage prévue par les textes.

Le syndicat des pilotes, relevant des dispositions relatives aux syndicats professionnels du code du travail, regroupe obligatoirement l'ensemble des pilotes de la station de pilotage. Ce syndicat a la personnalité morale et est représenté par un Président élu par l'ensemble des membres du syndicat où chaque pilote dispose d'une voie. Le syndicat règle l'ensemble des dépenses de la station et réalise les investissements nécessaires.

Pour plus d'explication sur cette structure particulière, voir article de M. Laurent COURCOL en annexe de la présente notice d'impact.

La différence Recettes – Charges constitue la masse partageable à répartir entre les pilotes de la station de pilotage (soit 122 MF en 2018) en fonction de leur temps de présence annuel sur la station et de leur statut (pilote en formation durant 36 mois / pilote tous tonnages).

Grille tarifaire : Les tarifs du pilotage sont fixés par le Gouvernement de la Polynésie française, sur proposition de l'assemblée commerciale. Cf. arrêté n° 962 CM du 12 septembre 1996 modifié portant règlement local de la station de pilotage « Te Ara Tai » : après un blocage des tarifs depuis 2012, la grille tarifaire a été revalorisée fin 2018 de 0,7 % au premier janvier 2019 et + 0,7 % au premier janvier 2020 pour tenir compte de l'arrivée de nouveaux élèves pilotes en 2019 et 2020. Les tarifs resteront ensuite stables jusqu'en 2025 au moins.

IV. Modernisation du cadre réglementaire du pilotage maritime : le projet de loi du pays

En 1996, l'Assemblée de la Polynésie française a adopté la délibération n° 96-98 APF du 8 août 1996 modifiée portant statut général du pilotage maritime en Polynésie française.

Il apparaît aujourd'hui nécessaire de refondre et de moderniser le cadre juridique global du pilotage maritime en Polynésie française pour tenir compte :

- des dispositions en vigueur du statut d'autonomie de la Polynésie française, qui ont évolué depuis le statut de 1996 ;
- de la répartition des compétences dans le domaine maritime entre l'Etat et la Polynésie française et de la répartition des compétences entre l'Assemblée de la Polynésie française et le gouvernement : important transfert de compétence dans le domaine maritime entre l'Etat et la Polynésie française en 2004 ; création des lois du pays pour les domaines relevant de la loi ;
- des dispositions du code des transports applicables en Polynésie française depuis la mise en place de cette codification 2010 avec abrogation ou modification profonde de certains textes ;
- des imperfections constatées dans l'application des textes réglementaires sur le pilotage maritime après 23 ans d'usage.

Le champ d'application de la présente loi du pays est défini à l'article LP.1^{er} : fixation des principes généraux et des règles encadrant le service du pilotage maritime, service public assuré par des pilotes professionnels regroupés au sein de stations de pilotage ; les zones de pilotage obligatoire sont réparties entre les différentes stations de pilotage sachant qu'en Polynésie française, il n'a pour l'instant été créé qu'une seule station de pilotage.

Les pilotes étant des marins, il est rappelé que les conditions d'exercice des activités de pilotage sont également régies par les dispositions applicables en Polynésie française du code des transports et de la loi du 17 décembre 1926 modifiée relative à la répression en matière maritime, et par les dispositions du code du travail de Polynésie française qui définit en outre le fonctionnement des syndicats professionnels, et les conventions collectives relatives aux marins et aux officiers de la marine marchande.

L'article 90, 11° de la loi organique portant statut d'autonomie de la Polynésie française donne en outre compétence au conseil des ministres pour fixer les règles applicables au pilotage maritime, sous réserve du domaine des actes dénommés « loi du pays ».

La présente loi du pays est subdivisée en 6 chapitres :

- Chapitre I : Le service du pilotage maritime
- Chapitre II : Les stations de pilotage
- Chapitre III : Le pilote
- Chapitre IV : Sanctions
- Chapitre V : La licence de capitaine pilote
- Chapitre VI : Dispositions finales

Le chapitre I définit le service du pilotage maritime et les grandes règles afférentes à ce service.

Dans la définition du pilotage maritime fixée à l'article LP.2, les termes de rades et lagons ont été enlevés, pour être remplacés par la notion d'« eaux intérieures », notion légèrement plus large au niveau géographique issue de la loi organique de la Polynésie française de 2004.

Il est précisé dans ce chapitre que l'assistance à un navire en danger reste prioritaire par rapport au service de pilotage à effectuer, et que les pilotes doivent, dans l'exercice du pilotage maritime, rester prudent, diligent, et respectueux des usages professionnels comme tout officier de la marine marchande doit le faire.

Sont renvoyés à un arrêté pris en conseil des ministres la définition des zones où le pilotage est obligatoire, et la détermination des types de navires pour lesquels le pilotage maritime est obligatoire dans ces zones.

Le chapitre II définit la notion de « station de pilotage » et les grandes règles de son organisation.

Les pilotes maritimes sont des indépendants propriétaires du matériel du pilotage (bateau pilote pour rejoindre les navires à piloter, matériel de sécurité et matériel informatique, ...). Ils peuvent se regrouper dans un syndicat professionnel pour exploiter ce matériel, ce qui est le cas en Polynésie française, sans que cela soit une obligation. Lorsque le service se fait à tour de liste, comme c'est le cas à la station « Te Ara Tai », les rémunérations doivent être mises en commun.

L'article LP.7 renvoie à un arrêté pris en conseil des ministres, conformément aux dispositions de la loi organique de la Polynésie française de 2004, pour fixer l'organisation générale des stations de pilotage, prendre le règlement particulier de chaque station de pilotage créée et fixer les tarifs du pilotage maritime.

Le chapitre III définit les conditions d'exercice de la fonction de pilote (section I), les règles relatives au recrutement (section II), la responsabilité du pilote dans le cadre de l'exercice de sa profession (section III), et les règles relatives à la rémunération de la prestation de pilotage (section IV).

La section I du chapitre III n'a pas été profondément modifiée par rapport à la réglementation existante.

A la section II de ce chapitre III sur les règles et conditions de recrutement des pilotes, la principale modification par rapport à la réglementation existante figure à l'article LP. 16 : les candidats pilotes réussissant le concours ne deviennent pilotes effectifs de la station de pilotage qu'après avoir effectué avec succès un stage pratique de six mois dans la station de pilotage, durant lequel ils travaillent en double avec un pilote breveté.

Ces dispositions figuraient précédemment à l'article 5 de la délibération n° 96-98 APF sans précision des modalités du stage ou des conditions de titularisation ; par analogie avec les modalités de stage figurant dans le statut de la fonction publique polynésienne, l'article LP. 16 précise ainsi les modalités générales de ce stage, la nécessité d'un rapport sur la manière de servir rédigé par le chef du pilotage de la station, les causes de non titularisation et les droits de l'élève pilote de défendre sa cause devant l'administration.

Les dispositions de la section III du chapitre III concernent les règles relatives à la responsabilité du pilote : ces règles figurent actuellement dans la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes toujours en vigueur en Polynésie française alors que ces dispositions de la loi n° 69-8 ont été abrogées en France et insérées dans le code des transports.

Afin de regrouper dans un même texte ces dispositions relatives à la responsabilité du pilote et au cautionnement, ces dispositions sont reprises dans le présent projet de loi du pays, la seule modification proposée par rapport à la loi n° 69-8 concernant l'article LP.20 : suppression du renvoi à l'article 79 du code disciplinaire et pénal de la marchande, ce code disciplinaire et pénal applicable en Polynésie française ayant été totalement refondu par l'Etat.

La section IV de ce chapitre III traite de la rémunération de la prestation de pilotage. Les dispositions existantes dans la réglementation polynésienne relèvent d'un arrêté pris en conseil des ministres. Dans la mesure où certaines de ces dispositions figurent en France dans la partie législative du code des transports, il convient d'insérer certains articles sur la rémunération de la prestation de pilotage dans ce projet de loi du pays :

- Le pilote doit être payé si ce dernier a fait les manœuvres pour se rendre au devant du navire à piloter ;
- A contrario, la rémunération du pilote n'est pas due si ce dernier ne s'est pas présenté ;

- Si le capitaine ne règle pas lui-même le pilote, le consignataire, à savoir l'agent maritime représentant le capitaine et le navire à quai, est redevable des droits de pilotage, et des frais annexes sous certaines conditions précisées par arrêté pris en conseil des ministres.

Les principales dispositions de la section I du chapitre IV « Sanctions » figuraient dans la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, avant d'être abrogées par la France et insérées dans le code des transports (partie Législative).

Ainsi, les articles L.5524-1 à L.5524-4 du code des transports ont été étendus en Polynésie française. Les pilotes y sont cités, mais il convient de considérer, que les sanctions professionnelles concernant les pilotes figurant dans ces articles concernent les pilotes en tant qu'ils sont marins détenteurs d'un brevet de capitaine délivré par l'Etat.

Au regard de la compétence de la Polynésie française dans le pilotage maritime, la possibilité de sanctions professionnelles est reprise dans ce projet de loi du pays (articles LP.27 à LP. 31) afin de permettre au Président de la Polynésie française d'exercer un pouvoir disciplinaire sur des pilotes détenteurs d'un brevet de pilote maritime délivré par la Polynésie française.

Les sanctions professionnelles figurant à l'article LP.28 restent identiques à celles figurant dans la délibération n° 96-98 APF du 8 août 1996 modifiée, provenant du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Par analogie avec les dispositions des articles L.4234-2, L.4234-3 et L.4234-5 du code de la santé publique métropolitain, sont insérés des dispositions excluant certaines personnes du conseil de discipline qui pourrait être amené à se prononcer sur une sanction disciplinaire, la possibilité pour le pilote devant comparaître devant un conseil de discipline d'en récuser certains membres en application du code de procédure civile ou de se faire accompagner d'un conseil, et la notion de quorum pour que le conseil de discipline puisse délibérer.

Cette procédure disciplinaire est étendue explicitement aux élèves-pilotes qui ne sont pas encore brevetés mais qui ont réussi un concours pour devenir pilote, concours dont les résultats ont été arrêtés par acte de la Polynésie française.

La section II de ce chapitre IV traite des sanctions pénales qui n'existaient pas dans la délibération n° 96-98 APF du 8 août 1996 modifiée.

Sont ainsi reprises les sanctions pénales figurant dans le code des transports mais qui n'ont pas été étendues en Polynésie française : amende et peine d'emprisonnement pour le pilote méconnaissant ses obligations d'assistance vis-à-vis d'un navire en danger ; amende pour une personne tentant de piloter ou pilotant un navire sans détenir une commission régulière de pilote pour cela ; amende pour le capitaine du navire piloté qui ne se tiendrait pas à la passerelle lors de l'opération de pilotage.

Le chapitre V comprend les règles générales relatives à la licence de capitaine pilote, à savoir la licence, délivrée par une autorité de la Polynésie française, permettant à un capitaine de navire soumis à l'obligation de pilotage de ne pas faire monter à bord un pilote de la station de pilotage, et d'effectuer lui-même les opérations de pilotage.

Ces dispositions relèvent, en métropole, de la partie réglementaire du code des transports non étendue en Polynésie française, mais il semble souhaitable de préciser dans cette loi du pays les grandes règles de la licence de capitaine pilote :

- Les règles générales relatives aux conditions de délivrance de cette licence de capitaine pilote ;
- La licence est délivrée par le ministre en charge des affaires maritimes pour une durée de 2 an ;
- Les zones ou les navires pour lesquels il n'est pas possible d'obtenir une licence de capitaine pilote, soit en raison de l'importance du trafic (port de Papeete), soit en raison de la dangerosité des marchandises transportées par ces navires (navires transportant des hydrocarbures et certaines matières dangereuses) ;
- Les conditions de retrait, de suspension ou d'arrêt de validité de la licence.

Le chapitre VI, enfin, regroupe les dispositions finales relatives à cette loi du pays, avec notamment :

- Les dispositions relatives au stage des élèves pilotes et la possibilité que ceux-ci ne puissent pas être brevetés à l'issue du stage figurant à l'article LP.16 du projet ne peuvent pas être rétroactives, et ne concerneront donc que des élèves-pilotes reçus à un concours dont les résultats auront été publiés postérieurement à l'entrée en vigueur du présent texte ;
- De même, les sanctions pénales et les sanctions professionnelles prévues au chapitre IV ne peuvent concerner que des infractions ou des manquements commis postérieurement à l'entrée en vigueur de la loi du pays ;
- Enfin, sont abrogées la délibération n° 96-98 APF du 8 août 1998 modifiée, et les articles 18 à 25 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 qui concernent la responsabilité du pilote

* * *

RÈGLEMENT

• SUR

LE PILOTAGE

DANS LES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS

DE L'Océanie.

APPENDICE DU BULLETIN OFFICIEL, DU MOIS DE SEPTEMBRE 1852.



PAPEETE,

IMPRIMERIE DE L'ÉTAT. — OCTOBRE 1853.

1853.

ORDONNANCE

PRÉFECTURE DE LA MER
RÈGLEMENT

CHIFFRE 7 SUR 13

LE PILOTAGE

DANS LES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie.



RÈGLEMENT

SUR

LE PILOTAGE

DANS LES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie.



Nous, chef de division, commissaire de la République près les Iles de la Société,

Considérant qu'il est urgent d'organiser et de régler le service du pilotage, à Papeete, en même temps que celui de la police du port et de la rade, sur des bases qui offrent toute garantie à l'État et au commerce;

Considérant que le règlement de port, trop incomplet d'ailleurs, du 6 septembre 1850, qui comprend ces trois services, n'est plus applicable aux combinaisons nouvelles que les circonstances ont amenées;

Vu l'article 7, de l'ordonnance du 28 avril 1843, rendue applicable aux Iles de la Société;

Sur la proposition du chef du service administratif,

Le conseil de Gouvernement entendu,

Avons arrêté et arrêtons ce qui suit :



CHAPITRE PREMIER.



INSTITUTION DU CORPS DES PILOTES DE PAPEETE.

ARTICLE PREMIER.

Il est institué, à Papeete, un corps de pilote dont le nombre est provisoirement fixé à deux, mais qui pourra s'élever à quatre, si les besoins du service l'exigent.

CHAPITRE II.

CONDITIONS D'ADMISSION DANS LE CORPS DES PILOTES.

ARTICLE 2.

Nul ne sera admis à servir en qualité de pilote s'il n'est français et âgé de vingt-quatre ans, s'il n'a au moins six ans de navigation, dont une année au moins sur les bâtiments de l'Etat, et s'il n'a satisfait à un examen sur la manœuvre des bâtiments, sur la connaissance des marées, courants et écueils des passes, sur les bancs et les sondes, et en général sur l'entrée et la sortie des passes de Papeete et de Taunoa.

Il sera tenu compte aux candidats des connaissances qu'ils pourraient avoir sur les autres rades et ports de Taïti et de Moorea, ainsi que des îles sous le vent.

ARTICLE 3.

Pour être admis à l'examen, les candidats devront produire :

- 1° Leur acte de naissance;
- 2° L'état de leurs services dûment certifié;
- 3° Les certificats des capitaines des bâtiments sur lesquels ils ont navigué, attestant leur aptitude et leur bonne conduite.

ARTICLE 4.

L'examen des pilotes sera fait par une commission composée ainsi qu'il suit :

Deux officiers de marine, dont le plus ancien présidera;

Le maître du port;

Un capitaine au long cours ou maître au grand cabotage.

Il y sera adjoint, quand faire se pourra, deux maîtres au petit cabotage.

Cette commission se réunira dans les bureaux du chef du service administratif, qui la convoquera d'après les ordres du Gouverneur.

ARTICLE 5.

L'admission des pilotes aura lieu suivant le rang qu'ils auront obtenu dans l'examen.

ARTICLE 6.

Les pilotes seront commissionnés par le gouverneur de l'établissement, d'après le procès-verbal d'examen, sur la proposition du chef du service administratif.

Ces commissions seront enregistrées au bureau de l'inscription maritime et au greffe du tribunal de première instance de Pa-péété.

ARTICLE 7.

Les pilotes, avant d'entrer en fonctions, devront justifier de la possession de deux baleinières en bon état et convenablement munies d'avirons.

ARTICLE 8.

Les embarcations, leur entretien et la solde des canotiers du pilotage sont à la charge des pilotes.

CHAPITRE III.

MARQUES DISTINCTIVES.

ARTICLE 9.

Les pilotes porteront, comme marques distinctives, une petite ancre d'argent de 50 millimètres à la boutonnière de leur habit ou gilet.

Cette ancre leur sera fournie par l'administration à laquelle elle sera rendue en cas de décès, démission, retraite ou destitution.

CHAPITRE IV.

ADMINISTRATION.



ARTICLE 10.

Il sera tenu au bureau de l'inscription maritime une matricule particulière où les pilotes seront enregistrés avec indication de leur âge, du lieu de leur naissance, de leur quartier d'inscription, de leur grade au service, de la date de leur admission comme pilotes, les services signalés qu'ils auront rendus, les récompenses qui en auraient été la suite, leurs manquements, leurs fautes graves et les punitions qu'ils auraient subies. Enfin, la cessation de leurs services soit par mort, démission, infirmités ou destitution, sera également inscrite sur la matricule.

ARTICLE 11.

Les pilotes qui abandonneront leurs fonctions pour la navigation ou la pêche seront rétablis sur les matricules des gens de mer, et reprendront leur tour de levée pour le service de l'Etat.

ARTICLE 12.

En cas de mort, de retraite, de démission ou de destitution d'un pilote, le chef d'état-major en donnera connaissance au chef du service administratif, qui fera les démarches nécessaires pour pourvoir à son remplacement.



CHAPITRE V.

DIRECTION ET INSPECTION DU SERVICE DES PILOTES.

ARTICLE 13.

Le service des pilotes est sous la direction immédiate du chef d'état-major.

ARTICLE 14.

L'inspection du service des pilotes est exercée par le maître du port, chef du pilotage, qui en rend compte au chef d'état-major.

CHAPITRE VI.

SALAIRE.

»»»»»

ARTICLE 15.

Les pilotes recevront, à titre de salaires, les droits de pilotage fixés ainsi qu'il suit, pour l'entrée ou la sortie des bâtiments de guerre étrangers et des bâtiments de commerce de toute nation :

Vaisseaux et frégates de guerre étrangers.	120 fr.
Corvettes à batterie couverte.	90
Bâtiments d'un rang inférieur.	60
Navires de commerce, par mètre de tirant d'eau.	12
Pour tout mouvement de navires dans la rade, à la demande du capitaine.	20

ARTICLE 16.

Les pilotes ne recevront que demi-pilotage pour l'entrée et la sortie des bâtiments de l'État.

ARTICLE 17.

Il est formellement interdit aux pilotes de rien exiger ni recevoir des capitaines des navires au-delà des droits de pilotage fixés par l'article 15 (chap. VI).

ARTICLE 18.

Tout navire entrant ou sortant sans pilote ne paiera que la moitié des frais de pilotage.

ARTICLE 19.

Nul, s'il n'est reçu pilote, ne peut, sous peine de 50 fr. d'amende et cinq jours de prison, se présenter pour piloter les bâtiments de guerre ou de commerce dans les passes de Papeete ou de Taupou, à moins qu'il n'en ait été requis par le chef d'état-major ou le maître du port.

En cas de récidive, la peine sera double.

ARTICLE 20.

Mais si par des circonstances de force majeure des pêcheurs ou autres navigateurs sont requis en mer par les capitaines des navires avant que le canot du pilote soit en vue, ils pourront piloter lesdits navires jusqu'au moment où le pilote sera monté à bord, et, à défaut, jusqu'au mouillage.

Dans le premier cas, la moitié du droit de pilotage leur sera acquis, et, dans le second, la totalité.

CHAPITRE VII.

SERVICE DU PILOTE A TERRE.

ARTICLE 21.

Les pilotes ne peuvent s'absenter du lieu de leur résidence sans une permission par écrit du chef d'état-major. Toute infraction à cet égard sera punie d'une peine de 15 jours de prison, et en cas de récidive il en sera rendu compte au Gouverneur qui statuera.

ARTICLE 22.

Les pilotes visiteront, d'après les ordres du maître du port chef du pilotage, les bouées, coffres, corps morts et balises qui se trouvent sur rade et dans les passes. Ils rendront compte de leurs visites au maître du port.

ARTICLE 23.

Il est expressément défendu aux pilotes de se livrer à tout commerce ou toute occupation qui puisse les détourner de leurs fonctions.

ARTICLE 24.

En rade ou sur les quais, les pilotes veilleront à l'exécution des réglemens de port. Si quelque infraction aux réglemens de douane arrivait à leur connaissance, ils en donneront avis immédiatement au maître du port qui en rendra compte à qui de droit.

ARTICLE 25.

Les pilotes doivent être constamment en état d'aller au secours des bâtimens, soit au premier ordre, soit lorsqu'ils aperçoivent un signal de détresse.

Tout refus de secours ou toute négligence à cet égard de la part des pilotes, sera punie d'un mois de suspension ou de la destitution, selon la gravité des circonstances.

CHAPITRE VIII.

SERVICE DES PILOTES QUAND ILS SE RENDENT A BORD.

ARTICLE 26.

Dès qu'un bâtiment est signalé, les pilotes doivent aller à sa rencontre dans leurs baleinières armées au moins de quatre avirons, et faire tous leurs efforts pour l'atteindre au vent des passes de Papéte et Taunoo.

En cas de négligence à cet égard, ils seront passibles d'une retenue de la moitié du pilotage au profit du trésor, et en récidive, dans l'intervalle d'un mois, la totalité leur sera retenue.

ARTICLE 27.

Ils recevront du maître du port un exemplaire des règlements de santé, ports et douanes qu'ils devront remettre au capitaine du bâtiment entrant.

ARTICLE 28.

Les pilotes allant à la rencontre d'un bâtiment doivent avoir à l'arrière de leur baleinière ou sur leur voile le pavillon de pilote (blanc bordé de bleu).

ARTICLE 29.

Sauf le cas de circonstances majeures, les pilotes se rendront en premier lieu à bord des bâtiments de guerre français ou étrangers qui se présenteraient en même temps que des navires de commerce.

S'il se présente plusieurs bâtiments de commerce à la fois, ils devront, sous peine de dix jours de suspension, piloter le plus rapproché des passes, à moins qu'un bâtiment plus éloigné ne soit en danger.



CHAPITRE IX.

DU PILOTE A BORD.

— 30 —

ARTICLE 30.

Dès que le pilote accoste le bâtiment, il fait amener le pavillon de pilote et hisser le pavillon de nation, s'il ne l'est déjà.

ARTICLE 31.

Si le canot du pilote abordant un navire, est avarié par mauvaise manœuvre du bâtiment, la réparation est faite au compte du navire.

ARTICLE 32.

Tout capitaine qui aura refusé de prendre un pilote, soit à l'entrée, soit à la sortie, sera responsable des événements et paiera demi-pilotage, conformément à l'article 48, chap. VI.

ARTICLE 33.

Ne sont pas tenus de prendre des pilotes les bâtiments caboteurs armés à Papéété, sous le pavillon français et sous celui du protectorat.

ARTICLE 34.

Dans quelque cas que ce soit, les pilotes doivent se conformer aux instructions sur la police sanitaire, sous peine de quinze jours de prison et de suspension pendant un mois.

ARTICLE 35.

Avant de monter à bord, ils devront s'assurer de la provenance du bâtiment, de l'état sanitaire de l'équipage ainsi que des passagers. Si le navire est suspect, le pilote s'abstiendra de monter à bord, et le pilotera de son embarcation.

ARTICLE 36.

Lorsque le navire est suspect, le pilote le fera mouiller devant le camp de l'Uranie. Il fera hisser le pavillon de quarantaine, restera le long du bord pour empêcher toute communication jusqu'à ce que le canot du stationnaire soit arrivé.

ARTICLE 37.

Si par des circonstances majeures le pilote est forcé de monter à bord d'un navire suspect, il ne pourra le quitter avant que l'autorité sanitaire n'ait statué sur l'admission dudit navire à la libre pratique.

Dans ce cas, le pilote doit soigneusement éviter que les hommes de son embarcation n'aient aucune communication avec le bâtiment, à moins de nécessité absolue convenue par le capitaine, sous peine, pour les contrevenants, d'être mis en quarantaine, et pour le pilote de pourvoir à leur nourriture.

ARTICLE 38.

Tout pilote retenu à bord d'un bâtiment en quarantaine sera nourri par ce bâtiment jusqu'au moment de la libre pratique. Il aura droit à la ration d'officier marinier.

ARTICLE 39.

Dès que le pilote est à bord, il remet au capitaine les règlements de port, de santé, de douane, et s'en fait donner reçu. Lorsque le navire quitte le port, le pilote reprend ce règlement et le remet au maître du port.

ARTICLE 40.

Le pilote s'assurera de l'état dans lequel se trouvent les chaînes, câbles, ancrés, bouées, et en rendra compte au maître du port.

ARTICLE 41.

Le capitaine du bâtiment, dès que le pilote est à bord, doit lui faire connaître le tirant d'eau du navire, ses qualités, ses défauts, sa marche.

Si le capitaine recèle plus de trois décimètres de tirant d'eau, il est responsable des événements.

ARTICLE 42.

Il est expressément défendu aux pilotes de quitter les navires

qu'ils conduisent avant qu'ils ne soient convenablement mouillés ou amarrés, ainsi que d'abandonner ceux qui sortent avant qu'ils ne soient hors des passes et au-delà des dangers.

Toute contravention au présent article sera punie de 30 francs d'amende et de la suspension pendant quinze jours, et d'une plus forte peine s'il y a lieu.

ARTICLE 43.

Avant de quitter le bâtiment qu'il vient de mouiller, le pilote demandera s'il y a à bord de la poudre et des armes à feu. Il rappellera au capitaine les règlements à ce sujet, et en rendra compte au maître du port.

Toute négligence à cet égard sera punie de quinze jours de prison.

ARTICLE 44.

Pour les mouvements de la rade, l'entrée et la sortie des bâtiments, la place où les bâtiments devront être mouillés, les pilotes recevront les ordres du chef du pilotage qui en aura référé au chef d'état-major.

ARTICLE 45.

Le pilote qui manquera au respect dû au capitaine du navire sera puni d'une suspension de quinze jours. Si ce délit est accompagné de menaces ou de voies de fait, le pilote sera traduit devant les tribunaux sans préjudice de la suspension prononcée par le paragraphe précédent, ou de plus fortes peines, suivant la gravité des faits.

ARTICLE 46.

Si le capitaine ou toute autre personne du bord se livrait envers le pilote à des injures, menaces ou voies de fait, il sera traduit devant les tribunaux.

CHAPITRE X.

RETOUR DU PILOTE A TERRE.



ARTICLE 47.

Dès que le navire est mouillé le pilote en rend compte au maître du port.

CHAPITRE XI.

BES DELITS ET DES PEINES.



ARTICLE 48.

Les peines qui ne dépasseront pas une amende de 50 fr., la suspension de fonctions pendant un mois et la prison pendant le même temps seront infligés par le chef d'état-major.

La suspension pendant plus d'un mois et la destitution seront prononcées par le Gouverneur sur le rapport du chef d'état-major.

ARTICLE 49.

Tout pilote surpris à terre en état d'ivresse sera suspendu pendant un mois; s'il est ivre, dans l'exercice de ses fonctions, à bord d'un bâtiment, il sera destitué.

ARTICLE 50.

Tout pilote qui s'étant chargé de conduire un bâtiment et ayant déclaré en répondre, l'aura échoué ou perdu par négligence ou ignorance, sera poursuivi conformément aux lois maritimes.

ARTICLE 51.

Tout pilote qui aura favorisé ou fait la fraude sera signalé au Gouverneur pour être destitué, sans préjudice des autres peines qu'il aura pu encourir.

ARTICLE 52.

Les délits qui donneront lieu à des peines plus graves, en matière correctionnelle ou criminelle, seront jugés par les tribunaux.

ARTICLE 53.

Lorsque les délits auront été commis à bord des bâtiments de l'Etat et que les faits seront, par leur nature, de la compétence de l'autorité maritime, ils seront jugés suivant les lois et règlements de la marine.

ARTICLE 54.

Le montant des amendes prononcées par le chef d'état-major ou par jugement sera versé à la caisse des invalides.

ARTICLE 55.

Expédition des jugements rendus contre les pilotes sera adressée aux commissaires des quartiers d'inscription desdits pilotes, afin qu'il en soit pris note sur la matricule.

ARTICLE 56.

Chaque pilote sera muni d'un exemplaire du présent règlement.

ARTICLE 57.

Le règlement de port du 6 septembre 1850 est et demeure abrogé en ce qui concerne les pilotes.

Fait à Papeete, le 10 septembre 1852.

LE CHEF DE DIVISION,

Commissaire de la République près les Iles de la Société.

PAGE.

PAR LE GOUVERNEUR,

Le chef du service administratif P. L. MAUR. DE CHICOURT.

RÉGLEMENT

CRÉANT

UN MAÎTRE DE PORT

A PAPEETE,

ET DÉTERMINANT SES ATTRIBUTIONS.

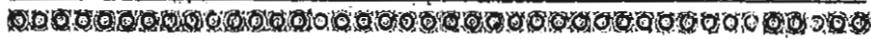
APPENDICE DU BULLETIN OFFICIEL DU MOIS D'OCTOBRE 1853.



PAPEETE,

IMPRIMERIE DE L'ÉTAT. — NOVEMBRE 1853.

1853.



RÈGLEMENT

CRÉANT

UN MAÎTRE DE PORT

A PAPEETE,

ET DÉTERMINANT SES ATTRIBUTIONS.



CHAPITRE PREMIER.

INSTITUTION DU MAÎTRE DE PORT.



ARTICLE PREMIER.

Il est institué un maître de port pour le service du port et de la rade de Papeete.

ARTICLE 2.

Le maître de port est nommé par le Gouverneur, en conseil.

ARTICLE 3.

Le maître de port est placé sous les ordres immédiats du chef

d'état-major, et, pour certaines parties de l'administration, sous l'autorité du chef du service administratif.

ARTICLE 4.

Il porte comme marque distinctive une ancre d'argent brodée au collet.

ARTICLE 5.

Les fonctions du maître de port, à Papeète, embrassent :

- 1^o La direction du service des pilotes, comme chef de pilotage;
- 2^o La police de la rade et du port;
- 3^o Le service de la poste aux lettres.

CHAPITRE II.

DU MAÎTRE DE PORT CHEF DU PILOTAGE.

ARTICLE 6.

Le maître de port a l'inspection du service des pilotes. Il leur donne des ordres pour les mouvements de la rade, l'entrée et la sortie des bâtiments et la place où les navires doivent être mouillés.

ARTICLE 7.

Le maître de port s'assure, le plus souvent possible, que les bouées, coffres et balises indiquant les passes, sont à leur place et entretenus en bon état.

Il remet tous les mois au chef d'état-major un rapport sur l'état de ses appareils, ainsi que sur les réparations ou améliorations dont ils sont susceptibles.

ARTICLE 8.

Il fait sonder les passes suivant l'urgence des localités, et tient un registre des sondes.

ARTICLE 9.

A la fin de chaque mois, le maître de port remet au chef du service administratif un rapport détaillé sur la manière dont les pilotes ont rempli leurs devoirs, et principalement sur leur bonne ou mauvaise conduite.

ARTICLE 10.

Comme chef du pilotage, le maître de port jouit d'un supplément annuel d'au moins 400 fr.

CHAPITRE III.

DU MAÎTRE DE PORT CHARGÉ DE LA POLICE DU PORT.

ARTICLE 11.

Le maître de port est chargé de la police du port en ce qui touche la marine marchande; de la conservation et de l'entretien des embarcations du port.

ARTICLE 12.

Il règle l'ordre dans lequel les navires du commerce doivent être mouillés dans le port. Il autorise les capitaines à amarrer leurs navires aux quais particuliers qui conviennent à leurs opérations et qu'ils indiquent.

ARTICLE 13.

Il veille à la sûreté des bâtiments, prescrit les mesures à prendre en cas d'événements et dirige les secours à porter aux navires naufragés ou en danger. Il réquiert à cet effet, de tous les bâtiments, les hommes, ancrs, câbles et autres appareils nécessaires, et prend, lorsqu'il y a lieu, les ordres du chef d'état-major.

ARTICLE 14.

Lorsque par suite d'événement fortuit, de fausse manœuvre ou autre cause majeure, il est nécessaire de faire filer les amarres d'un bâtiment, si le danger est imminent, le maître de port, après injonctions verbales et réitérées et sur le refus du capitaine du bâtiment ou de son remplaçant à bord, peut faire couper lesdites amarres.

ARTICLE 15.

Le maître de port a à sa charge un magasin de sauvetage dans lequel seront placés les objets nécessaires pour les secours à donner aux bâtiments en danger.

Il en est responsable et compte de la dépense des objets consommés ou usés, lesquels sont payés par les navires qui en ont fait usage.

ARTICLE 16.

Le maître de port surveille le lestage et le délestage des bâtiments de manière à ce que ces opérations soient faites avec les précautions prescrites afin d'empêcher les encombrements.

ARTICLE 17.

Il indique les lieux où l'on pourra caréner, chauffer et réparer les bâtiments en éloignant ces opérations le plus possible des quais et des autres navires, afin qu'il n'en puisse résulter aucun accident.

ARTICLE 18.

En l'absence d'un bâtiment de l'Etat sur rade, si l'ordre est troublé à bord des navires de commerce et qu'il y ait urgence, le maître de port requiert la force armée pour rétablir la tranquillité provisoirement, et en rend compte au chef d'état-major en même temps qu'il en informe le chef du service administratif.

ARTICLE 19.

Le maître de port fait observer sur les quais, places ou chantiers adossés ou attenants au port, les règlements établis pour l'entretien de la propreté et assurer la liberté et la facilité des communications du commerce. Il se fait assister du commissaire de police qu'il requiert à cet effet quand il y a lieu.

ARTICLE 20.

Il exerce une surveillance assidue sur tous les faits tendant à compromettre l'entretien et la conservation des quais, cales, jetées, et, en général, de tous les établissements maritimes.

ARTICLE 21.

Quand un navire doit être halé sur la cale de halage ou mis à la mer, le maître de port prend les dispositions nécessaires pour qu'il n'en résulte aucun accident soit dans le port, soit en rade.

ARTICLE 22.

Il peut, en cas de sinistre ou de danger, requérir les canotiers, pêcheurs, ouvriers et autres personnes exerçant leur industrie dans le port et sur les quais pour concourir au secours nécessaires.

ARTICLE 23.

Il dresse des procès-verbaux de toutes les contraventions aux règlements sur la police du port, des quais et de la rade, et provoque les poursuites devant les tribunaux compétents.
Ces procès-verbaux sont soumis à l'enregistrement.

ARTICLE 24.

Le maître de port dénonce au procureur de la République tous les crimes ou délits dont il acquiert la connaissance dans l'exercice de ses fonctions.
Il transmet à ce magistrat tous les renseignements, procès-verbaux et actes qui y sont relatifs.

ARTICLE 25.

Si quelque crime ou délit est commis dans le port, le maître de port fait arrêter et conduire les coupables devant le procureur de la République.

ARTICLE 26.

Dans le cas où le maître de port est injurié, menacé ou maltraité dans l'exercice de ses fonctions, il requiert la force publique et ordonne l'arrestation provisoire des coupables à charge, par lui, d'en rapporter procès-verbal et d'en rendre compte immédiatement au chef d'état-major.

ARTICLE 27.

Lorsque des cadavres sont trouvés, soit dans le port, soit sur la plage, le maître de port en donne immédiatement avis au procureur de la République.

Toutefois, dans le cas d'assassinat dans le port, l'enlèvement du cadavre n'a lieu que lorsque la justice l'a dûment autorisé.

Si le cadavre a été rejeté sur la plage par le flot, et s'il est évident qu'il a été noyé, le maître de port le fait enlever et porter à l'hôpital, où tout officier de police judiciaire ayant caractère pourra constater le décès avant l'inhumation qui doit être faite par les soins de l'autorité administrative, dans le cas de non réclamation dudit cadavre.

CHAPITRE IV.

DU MAITRE DE PORT CHARGÉ DE LA POLICE DE LA RADE.

ARTICLE 28.

Le maître de port est chargé de maintenir l'ordre à l'entrée, au départ et dans les mouvements des bâtiments du commerce; il est également chargé de la police des quais, cales et plages. Il veille à l'exécution des règlements sur la pêche maritime, sur la police sanitaire et sur le débarquement des passagers.

ARTICLE 29.

Lorsqu'un bâtiment de l'État est sur rade, le maître de port remet au commandant un exemplaire du présent règlement, et lui donne toutes les informations relatives à la police de la rade.

ARTICLE 30.

Le maître de port défère aux réquisitions et aux ordres du commandant de la rade pour tout ce qui concerne le mouillage, l'ancrage et la sûreté des bâtiments de l'État.

ARTICLE 31.

Le maître de port veille à ce que les ancres soient exactement levées par les navires en partance, afin que la rade n'en soit point encombrée.

Dans le cas où les capitaines sont forcés d'en laisser, il les oblige, si faire se peut, à marquer par des bouées les endroits où elles se trouvent.

ARTICLE 32.

Le maître de port est chargé de délivrer les billets de sortie ou de passe aux capitaines des bâtiments de commerce français et étrangers.

Ces billets ne sont délivrés que sur la présentation, par les capitaines, du rôle d'équipage dûment expédié du bureau de l'inscription maritime, et des récépissés constatant que les droits de douane, de pilotage, etc., ont été acquittés.

ARTICLE 33.

Chaque jour, avant huit heures du matin, le maître du port remet au chef du service administratif le bulletin des arrivées et des départs des bâtiments de l'Etat et du commerce, tant au long cours qu'au cabotage, et des bâtiments étrangers. Il fait également le rapport des événements de mer et de tous les faits survenus à sa connaissance et pouvant intéresser la navigation.

Il prévient les directions des affaires européennes et des douanes du départ de tous les navires : quarante-huit heures d'avance pour les bâtiments au long cours, et vingt-quatre heures pour les caboteurs.

ARTICLE 34.

Le maître de port tient un registre des bâtiments entrant et sortant : ce registre doit indiquer le nom du navire et celui du capitaine, le tonnage et le tirant d'eau, la nature et la valeur de la cargaison.



CHAPITRE V.

DU MAÎTRE DE PORT CHARGÉ DE LA POSTE.

ARTICLE 35.

Le maître de port est chargé du service de la poste aux lettres. A cet effet, dès qu'un bâtiment est mouillé et mis en libre pratique, il se fait remettre, par le capitaine, les lettres et paquets dont il est porteur, ainsi que le manifeste en gros de la cargaison du navire.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.

ARTICLE 36.

En cas d'incendie ou d'alerte en rade, le maître de port requiert des navires du commerce leurs embarcations armées de la moitié de l'équipage et commandée par un officier ou un maître.

Il indique le lieu où les embarcations doivent se rendre, dispose de ces ressources immédiatement, et selon les circonstances, pour porter les premiers secours à l'endroit du danger, et réclame le plus tôt possible les ordres du chef d'état-major.

Si le feu est à bord d'un bâtiment, il fait en sorte de l'isoler en le halant hors des rangs.

Les mêmes dispositions sont prises en cas d'incendie dans la ville; seulement le maître de port se rend aux ordres de l'autorité chargée de la direction des secours.

ARTICLE 37.

Il est interdit au maître de port ainsi qu'aux pilotes et autres agents sous sa direction ou sous ses ordres, de prendre aucun intérêt dans les pontons et quais de carénage, châlans et autres embarcations de transport appartenant à des particuliers.

ARTICLE 38.

Sont et demeurent abrogées les dispositions du règlement du 6 septembre 1850, en ce qu'elles ont de contraires au présent règlement.

Fait à Papeete, le 10 septembre 1852.

*Le chef de division commissaire de la République
près les Iles de la Société,*

PAGE.

Par le Gouverneur.
Le chef du service administratif P. I.,
M^{re} DE CHICOURT.



RÉGLEMENT

SUR

LA POLICE

DE LA RADE DE PAPEËTÉ

DANS LES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS

DE L'Océanie.

APPENDICE DU BULLETIN OFFICIEL DU MOIS DE NOVEMBRE 1853.



PAPEËTÉ,

IMPRIMERIE DE L'ÉTAT, — NOVEMBRE 1854.

1854.

RÉGLEMENT

LA POLICE

DE LARADE DE PAPEËTÉ.

— NOUVEAU —

ARTICLE PREMIER.

Tou capitaine d'un bâtiment du commerce qui se présente pour entrer dans le port de Papeëté ou pour communiquer avec la ville, est tenu d'arborer le pavillon de sa nation, en même temps que celui du pilote s'il demande un pilote.

ART. 2.

Les capitaines arrivant sont obligés de mouiller leur navir aux lieux qui seront indiqués par les pilotes.

ART. 3.

Nul capitaine, officier, marin ou passager arrivant à Papeëté, ne pourra communiquer ni descendre à terre avant que le bâtiment n'ait été admis à la libre pratique. Il devra se conformer en tout au règlement sur la police sanitaire.

Mêmes défenses sont faites aux capitaines, officiers, marins ou passagers des bâtiments que les circonstances forceront de mouiller dans la baie de Taunoa.

ARR. 4.

Il est formellement défendu aux capitaines des navires du commerce français et étrangers de recevoir à leur bord aucune embarcation venant de terre et de la rade, avant d'avoir fait leur déclaration au stationnaire ou au maître de port.

Les contrevenants seront passibles d'une amende de 30 francs.

ARR. 5.

Aussitôt leur arrivée, les capitaines seront tenus de se présenter au bureau du maître de port pour y déclarer leur entrée, lui remettre un manifeste en gros de la cargaison du navire et la liste des passagers qu'ils auront à leur bord.

Ils se conformeront à ce qu'il leur prescrira ou leur aura fait prescrire par les pilotes, pour la place que doivent occuper leurs

bâtiments, et ils ne les pourront faire mouiller dans un autre endroit que celui indiqué, à peine d'une amende de 100 francs.

ART. 6.

Dans les 24 heures de leur mise en libre pratique, les capitaines maîtres ou patrons des bâtiments français ou étrangers, déclareront leurs passagers au maître de port qui en donnera connaissance à la police.

Il est expressement défendu au capitaine d'embarquer ou de débarquer qui que ce soit qui ne serait pas pourvu d'un permis de la police européenne.

Les contrevenants seront passibles d'une amende de 200 à 400 francs par personne illégalement embarquée ou débarquée.

ART. 7.

Dans les 24 heures, les capitaines des bâtiments étrangers qui n'auront point de Consul, déposeront leur rôle d'Équipage au bureau de l'Inscription maritime et le reprendront la veille du départ.

ART. 8.

Les capitaines qui auront en chargement de la poudre de guerre ou des armes à feu, devront en faire la déclaration aux pilotes avant l'entrée.

Leurs bâtiments seront mouillés dans un lieu séparé jusqu'à ce que la poudre ait été débarquée et déposée dans les poudrières de l'Établissement.

Tant que les poudres seront à bord le pavillon rouge sera arboré en tête du grand mât.

Les capitaines contrevenants seront passibles d'une amende de 50 francs sans préjudice des peines plus fortes qui pourraient être prononcées par les tribunaux.

ART. 9.

Il est défendu aux capitaines de mettre du lest sur le pont de leur navire ou à portée d'en jeter à la mer, pendant qu'ils seront dans les passes sous peine d'une amende de 100 francs.

ART. 10.

Tout capitaine venant de la mer sera tenu, en faisant son rapport au maître de port, de lui déclarer approximativement la quantité de lest qu'il a à son bord, à peine de 20 francs d'amende.

Le maître de port doit fixer la quantité de lest nécessaire la à sécurité du navire.

ART. 11.

Les capitaines ne pourront transborder leurs lest soit de bord à bord, soit au moyen d'allège qu'après en avoir reçu l'autorisation du maître de port. les contrevenants seront solidairement passibles d'une amende de 50 francs.

ART. 12.

Il est défendu à tout capitaine de navire de décharger son lest dans d'autres lieux que ceux qui lui seront indiqués par le maître de port, sous peine de 100 francs d'amende.

ART. 13.

Les capitaines de navire qui jetteront leur lest dans le port, dans les passes ou canaux, encourront les peines prévues par l'article 6, titre IV de l'ordonnance du mois d'Août 1684. (1)

ART. 14.

Les capitaines qui lesteront ou délesteront leur navire, et les maîtres et patrons d'embarcation qui travailleront au lestage ou délestage des bâtiments pendant la nuit, seront passibles, à moins d'une autorisation spéciale du maître de port, des peines énoncées en l'article 7, titre IV, livre IV de l'ordonnance du mois d'Août 1684. (2)

ART. 15.

Les matières utiles au commerce employées comme lest, telles que tuiles, briques, chaux, sables et autres, pourront être considérées comme marchandises et débarquées à quai sur l'autorisation du maître de port.

ART. 16.

Il est défendu de jeter des bâtiments aucun objet qui puisse contribuer au comblement des rades, ni être porté par la mer le long des quais ou sur la plage pour en embarrasser l'approche, à peine de 20 francs d'amende.

ART. 17.

Les capitaines des bâtiments du commerce auront toujours soin de se munir de cables et ancres en bon état, en nombre et dimension suffisantes pour s'amarrer aux distances voulues de terre, afin de soutenir leur navire en cas de mauvais temps.

ART. 18.

Lorsque les bâtiments seront dans le port et qu'ils devront y

(1) « Faisons défenses à tous capitaines et maîtres de navire de jeter leur lest dans les ports, canaux, bassins et rade à peine de 500 livres d'amende pour la première fois, et de saisie et confiscation de leurs navires en cas de recidive.

« Et aux délesteurs de le porter ailleurs que dans les lieux à ce destinés, à peine de punition corporelle. »

(2) « Faisons aussi défenses sous pareilles peines aux capitaines et maîtres de navires de délester leurs bâtiments, et aux maîtres et patrons de gabares ou bateaux délesteurs, de travailler au lestage ou délestage d'aucuns vaisseaux pendant la nuit. »

séjourner, il est défendu aux capitaines de mettre les voiles au sec quand il y aura apparence de gros temps.

ART. 19.

Les capitaines des navires du commerce mouillés dans le port, arboreront, le jour de leur départ, le pavillon national à la poupe. Ils pourront, s'ils le jugent convenable arborer aussi leur pavillon de reconnaissance.

ART. 20.

Dans les circonstances qui intéresseront la police de la rade, celle des convois et celle de l'inscription maritime, les capitaines sont tenus d'arborer leur signe d'arrondissement ou leur pavillon de reconnaissance, quand l'ordre leur en sera donné.

ART. 21.

Les bâtiments dont les amarres gêneraient l'entrée ou la sortie, devront les filer toutes les fois qu'il y aura nécessité ou qu'ils en seront requis, sous peine par les capitaines, de supporter les dommages causés par leur navire.

Aucun navire ne pourra élonger des amarres de manière à gêner la circulation, à peine par le capitaine, d'une amende de 40 francs.

ART. 22.

Les capitaines ne pourront, sauf le cas d'urgence, envoyer des amarres sur les coffres des passes sans en avoir obtenu l'autorisation du maître de port; dans ce dernier cas, l'amarre ne pourra y rester que pendant le temps d'absolue nécessité.

Toute infraction à cet égard sera punie d'une amende de 50 francs.

ART. 23.

Les capitaines des navires du commerce étrangers qui, au moment de leur départ, laisseront à l'hôpital des malades de leur bord, seront tenus de pourvoir aux frais de traitement des dits malades.

Ils fourniront une caution solvable qui fera sa soumission au bureau de l'inscription maritime.

ART. 24.

Les équipages qui auront obtenu des permissions pour descendre à terre, devront être rentrés à leurs bords respectifs, au plus tard, une demi-heure après le coup de canon de retraite.

Les contrevenants seront punis conformément au règlement de police.

ART. 25.

Les capitaines des navires du commerce s'abstiendront autant que possible, d'autoriser les officiers, marins et matelots de leur bord à coucher à terre; les hommes qui coucheraient à terre sans per-

seront, sur-le-champ, dénoncés à la police par les capitaines ou maîtres des bâtiments.

ART. 26.

Il est interdit aux capitaines, maîtres ou patrons de recevoir à bord des femmes indigènes sans une permission de la police.

ART. 27.

Pendant le jour, aucune embarcation ne pourra séjourner le long des cales publiques, que le temps nécessaire à leur chargement ou déchargement.

Après le coup de canon de retraite, elles ne pourront accoster qu'à la cale de la direction du port, sous peine d'une amende de 10 francs.

Les capitaines ou patrons devront tenir pendant la nuit, de 9 heures du soir à 3 heures du matin, les embarcations de leurs navires hissées ou solidement amarrées le long du bord.

ART. 28.

Il est défendu, hors le cas de détresse, aux capitaines, maîtres ou patrons et autres personnes des bâtiments mouillés sur rade, de tirer aucun coup de canon ou de fusil, à peine d'une amende de 50 francs, et de la double amende en cas de récidive.

ART. 29.

Dans le cas où un bâtiment se trouverait en danger soit dans les passes, soit dans le port, les capitaines des navires du commerce sont tenus à la première réquisition du commandant de la rade ou du maître de port, d'armer leurs chaloupes ou canots et de les faire arriver sans perte de temps sur le lieu du danger, avec les grelins, ancres et apparaux dont ils pourront disposer.

Les capitaines qui se seront rendus coupables de refus ou de négligence, seront passibles d'une amende de 100 francs, sans préjudice des poursuites plus graves.

Si les amarres etc. employées pour les secours portés aux bâtiments étaient endommagés, le règlement d'avaries aurait lieu par le tribunal de commerce.

ART. 30.

Les ancres, cables et grelins qui seront prêtés des magasins du port pour le service des bâtiments du commerce, seront rapportés et remis sans être endommagés, auxdits magasins et aux frais des navires auxquels ils auront servis.

Les armateurs ou capitaines garderont pour leur compte les ancres, cables et amarres qui auront été cassés ou endommagés, et ils en paieront la valeur à dire d'experts.

ART. 31.

Les capitaines des navires du commerce devront, en cas d'incendie ou d'alerte en rade, dans le port ou dans la ville, envoyer à la

disposition du maître de port leurs embarcations armées de la moitié de leur équipage et commandées par un officier ou un maître.

Ils enverront en même temps les objets nécessaires pour les secours à porter, et dont ils pourront disposer à leur bord.

Toute négligence à cet égard sera passible d'une amende de 50 francs.

ART. 32.

Les navigateurs, pêcheurs, canotiers, porte-faix, ouvriers et autres personnes exerçant leur industrie dans le port et sur les quais, devront obéir, en cas d'événement, aux réquisitions du maître de port pour toute assistance à donner, sous peine de 20 francs d'amende.

ART. 33.

Quand un délit est commis à bord d'un navire de commerce, en cas d'urgence, le capitaine peut recourir au commandant de la rade ou même à la force armée de la police locale.

Dans tout autre cas, si le navire est français, le capitaine s'adresse au commissaire de l'inscription maritime; s'il est étranger, le capitaine s'adresse au consul de sa nation.

ART. 34.

Si le délit commis était à bord d'un bâtiment étranger, le consul de la nation ou les capitaines devront réclamer à l'intervention du chef d'état-major, sans pouvoir par eux-mêmes infliger aucune punition autorisée même par leurs lois nationales.

La durée de l'emprisonnement que subiront les marins étrangers ne pourra dépasser les limites observées à l'égard des marins du commerce français du protectorat en semblable occurrence.

ART. 35.

Nul capitaine ne pourra abattre en carène, ni hâler son navire en rade sur les cales particulières sans l'autorisation du maître de port.

Les contrevenants encourront une amende de 50 francs, et de plus forte somme en cas de récidive.

ART. 36.

Lors qu'un bâtiment du commerce sera en radoub, il aura nuit et jour un gardien chargé spécialement de veiller à ses amarres.

Une infraction à cet égard recevra l'application de l'amende prévue par l'article 43.

ART. 37.

Nul ne peut faire hâler à terre des bâtiments ou embarcations quelconques soit pour les réparer ou caréner, soit pour les démolir, sans en avoir préalablement obtenu la permission écrite du maître de port qui indiquera à cet effet les lieux convenables.

ART. 38.

Le dépeçement et l'enlèvement des débris des vieux bâtiments et autres embarcations que les propriétaires auront été autorisés à échouer, devront avoir lieu dans les délais fixés par le Gouverneur.

ART. 39.

Les propriétaires qui n'auront pas exécuté dans les délais accordés le dépeçement et l'enlèvement des débris de leur navire, seront condamnés à une amende de 50 francs, et le tribunal pourra, en outre, ordonner que cette opération se fasse d'office, par les soins du maître de port et aux frais desdits propriétaires.

ART. 40.

Les capitaines des bâtiments du commerce français et du protectorat, qui armeront ou réarmeront à Papécélé, ne pourront entreprendre le chargement de leur bâtiment qu'après avoir justifié auprès du maître de port qu'ils ont rempli les formalités prescrites par les réglemens sur la visite des bâtiments du commerce.

ART. 41.

Les capitaines déclareront l'absence de leurs déserteurs dans les 48 heures, sous peine d'une amende de 200 à 300 francs.

Ils ne pourront quitter le port avant que leurs déserteurs n'aient été arrêtés, à moins de déposer pour chacun d'eux, une somme de 50 francs pour indemnité aux capteurs et frais d'emprisonnement; ou à moins de fournir une caution acceptée par l'administration.

Cette somme sera remise au consul ou à la personne désignée par le capitaine si trois mois après le départ du navire le déserteur n'est pas repris.

Les autres frais occasionnés par les déserteurs après le départ du bâtiment, seront réglés avec le consul sur pièces administratives.

ART. 42.

Les capitaines à leur départ seront tenus de lever exactement leurs ancres.

Dans le cas où par suite de circonstance de force majeure, ils les abandonneraient, ils en indiqueront la place si faire se peut, au moyen d'orins et bouées en bon état et capables de lever les dites ancres; et en feront la déclaration au maître de port ou au pilote.

La déclaration devra faire connaître le lieu où les ancres auront été abandonnées; s'il y a été mis ou non des orins avec des bouées; si les cables ont été coupés ou s'ils ont été filés par le bout, leur qualité et leur dimension; le poids et les marques des ancres.

Toute omission de déclaration non justifiée, sera passible de 50 francs d'amende.

ART. 43.

Toute personne qu'elle quelle soit qui trouvera des ancres en

rade avec ou sans bouée, est, comme les pilotes, tenue d'en faire la déclaration dans les 24 heures au maître de port et au commissaire de l'inscription maritime,

Toute infraction à ce sujet encourra la peine de recel.

ART. 44.

Les capitaines devront annoncer leur départ au maître de port 48 heures au moins à l'avance.

Les mattres et patrons 24 heures à l'avance.

En cas d'ajournement, ils feront une nouvelle déclaration.

ART. 45.

Nul bâtiment français ou étranger ne pourra sortir du port de Papéété, sans un billet de sortie délivré par le maître de port.

Le pilote ne pourra mettre dehors des passes aucun bâtiment sans que ce billet ne lui ait été présenté.

ART. 46.

Le billet de sortie sera délivré pour les bâtiments français et du protectorat, sur la présentation du rôle d'équipage et des quittances constatant que les droits de douane et autres ont été payés.

Les bâtiments étrangers justifieront seulement des quittances de douane et autres.

ART. 47.

Le billet de sortie sera exhibé avant l'appareillage, au bâtiment stationnaire,

ART. 48.

Tout capitaine, maître ou patron de bâtiment et autre embarcation du commerce entrant ou sortant sans pilote, qui aura rompu ou renversé les balises, coffres ou autres signes destinés à marquer les passes et haut fonds, paiera au trésor une indemnité qui sera réglée en proportion du dommages occasionné.

En cas de refus, lesdits capitaines ou patrons seront poursuivis devant les tribunaux ordinaires à fin de dommages-intérêts.

ART. 49.

Il est défendu aux pêcheurs, canotiers et autres d'aborder les bâtiments en mer pour transporter à terre soit des hommes de leur équipage et des passagers, soit des marchandises.

Pareille défense leur est faite de conduire à bord des mêmes bâtiments, des individus ou des marchandises pris à terre sans y avoir été autorisés.

Les contrevenants seront poursuivis comme coupables d'infraction aux lois et règlements concernant la police sanitaire et les douanes.



DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.

ART. 50.

Les contraventions aux dispositions du présent règlement seront constatées à la diligence du maître de port, par des procès-verbaux ou rapports pour y être donné telle suite que de droit.

ART. 51.

Le produit des amendes qui pourront être prononcées par les tribunaux pour contravention à la police de la rade et du port, sera versé dans la caisse des invalides de la marine conformément à l'ordonnance du 22 mai 1846, article 5, n° 8.

ART. 52.

Tout capitaine ou tout autre personne du bord qui maltraitera un pilote par injure, menace, voie de fait ou autrement, sera envoyé devant les tribunaux.

ART. 53.

Tout capitaine qui aura à réclamer relativement au service du pilotage, devra faire son rapport au maître de port dans les 24 heures de l'arrivée s'il est en libre pratique, et dans les 48 heures s'il est en quarantaine.

Ces délais expirés aucune réclamation ne sera reçue.

ART. 54.

Toute plainte qu'auraient à faire les capitaines des bâtiments du commerce en ce qui concerne le service du port, sera portée devant le chef d'état-major.

ART. 55.

Les plaintes concernant le dérèglement des équipages et les intérêts de la navigation, seront également portées devant le chef d'état-major.

ART. 56.

Sont et demeurent abrogées les dispositions du règlement du port du 6 septembre 1850 en ce qu'elles ont de contraire au présent règlement.

Papéété, le 10 septembre 1852.

PAGE.

PAR LE GOUVERNEUR,

Le chef du service administratif P. I.,
M^{re}. DE CHICOURT.



DOCTRINE

La structure
d'une station de pilotage maritime

Par

Laurent COURCOL

Administrateur en chef des affaires maritimes

Mises en avant dans le rapport de Madame Simon-Rovetto, les stations de pilotage restent pour autant relativement méconnues dans leur constitution et leur fonctionnement réel. Leur structure juridique très particulière reste obscure à la plupart des acteurs de la vie portuaire et maritime. Tout au plus distingue-t-on en général le syndicat des pilotes de la station de pilotage. Mais les rédacteurs de la loi du 28 mars 1928 avaient édifié une construction beaucoup plus subtile. Les textes ultérieurs, la pratique des pilotes, les circulaires interprétatives de l'administration ont su faire évoluer la structure dans le respect des principes initiaux et surtout de la grande cohérence de l'édifice.

Avant de commencer à réfléchir à toute réforme du pilotage, grande ou petite, il y a lieu d'abord de mieux comprendre cette structure juridique si particulière, ses principes, sa cohérence, et les avantages nombreux qu'elle présente en termes économiques, fiscaux et sociaux. Tel est l'objet de cet article.

En fait de structure, il y a trois entités distinctes et étroitement entremêlées :

Les pilotes et la collectivité des pilotes.

La station de pilotage proprement dite.

Le syndicat des pilotes.

Ces trois entités ont comme caractéristiques communes d'avoir le même périmètre et le même objet : elles sont composées de tous les pilotes actifs d'une station et concourent au service public du pilotage. Le service public du pilotage est organisé par la loi et les règlements en stations de pilotage. Ces dernières s'appuient sur les pilotes et leur collectivité ainsi que sur un syndicat professionnel, qui lui apportent les moyens matériels et de gestion pour fonctionner.

Il existe en outre une institution «obligée» : la caisse de pensions et de secours.

Le règlement local de pilotage, qui est un arrêté préfectoral (pourvu de nombreuses annexes), encadre l'activité du pilotage de chaque station.

I. - Les pilotes et la collectivité des pilotes.

L'ensemble des pilotes opérant dans une station est constitué dans une double organisation : la collectivité, propriétaire du parc de matériel commun, et la bourse commune (partage des salaires). L'origine de cette organisation se trouve dans l'article 22 de la loi du 28 mars 1928.

1.1. La bourse commune.

La rémunération des pilotes est un salaire, et non une rémunération commerciale ou des honoraires (instruction du 26 octobre 1978 5L-1-78 de la DGI). Mais durant l'opération de pilotage, le pilote n'est pas pour autant un préposé ordinaire de l'armateur : le pilote est imposé par la loi (le pilotage est obligatoire), l'armateur n'a pas le choix du pilote (tour de liste), le pilote a sa responsabilité propre (avec une limitation), le contrat n'est pas écrit (contrairement au contrat d'engagement maritime).

La loi dispose que le salaire du pilote résulte du partage des salaires mis en commun lorsque le service se fait au tour de liste (et non au pilote de choix : il n'existe plus de station aujourd'hui fonctionnant au pilote de choix). Les salaires mis en commun sont dénommés «masse partageable». Elle est en fait le «résultat» comptable de la station, c'est-à-dire l'ensemble des recettes moins les charges (personnel, vedettes, autres charges). Toutefois, ce résultat d'exploitation n'est pas assimilable à un bénéfice, mais, comme on l'a déjà dit, constitue la masse partageable, c'est-à-dire le salaire des pilotes.

Les pilotes peuvent constituer des provisions pour grosses réparations, mais non pour risques, pertes et charges. Les charges sociales armatoriales des pilotes sont imputées sur les frais. Ceux-ci supportent sur la masse partageable la part «salariés» des cotisations ENIM. Armateurs copropriétaires embarqués, les pilotes bénéficient des exonérations de cotisation ENIM applicables à ceux-ci (note n° 11/85 ENIM du 13 février 1985).

Le régime fiscal des salaires des pilotes est celui de l'IRPP de droit commun (abattements de 10% et de 20% des salariés). La prestation des pilotes n'est, sauf exception (navires de guerre, de plaisance, sabliers...) pas assujettie à la TVA (art. 262-II-2° du CGI). En contrepartie, celle-ci n'est pas déductible des achats des pilotes (note n°44 NMS du 22 janvier 1987). L'activité des pilotes n'est pas non plus soumise à la taxe professionnelle.

La bourse commune, comme la station (v. *infra*), étant sans personnalité juridique, la question est de savoir qui répartit la masse partageable, d'une part, et qui est dépositaire des salaires des pilotes avant répartition, d'autre part. Bien que ce rôle ne soit dévolu à personne dans les textes, c'est en prati-

que le président du syndicat qui va procéder à ces opérations pour le compte des pilotes, bien entendu. Pour résumer, la bourse commune, en recettes comme en dépenses, est gérée matériellement par le syndicat (v. *infra*).

1.2. La collectivité des pilotes.

Les pilotes sont copropriétaires à titre collectif, et non personnel, d'une part du matériel et des biens mobiliers et immobiliers de la station. La composition de ce matériel, le matériel naval en particulier, n'est pas libre : elle est fixée par le règlement local, pris par arrêté du préfet de région. La part de copropriété du pilote est matérialisée par une somme versée au pilote partant par l'ensemble de ses collègues actifs. On lui «rachète» ainsi sa part de copropriété. Un pilote entrant doit, lui, verser une somme correspondant à sa part de copropriété à la collectivité. Au moment de la «revente» de sa part, le pilote peut être soumis à l'impôt sur les plus-values (note SLF n° 1488/79/2 du 15 octobre 1979).

Les termes «vente» ou «achat de part» n'ont en réalité pas la caractéristique d'un transfert de propriété. Pourquoi? Tout simplement parce que le fait que la propriété soit collective implique que c'est la collectivité des pilotes qui est propriétaire et qu'en versant sa part ou en se la faisant rembourser, le pilote entre ou sort de la collectivité. La «part de copropriété» n'est en réalité qu'un ticket d'accès à une collectivité propriétaire de biens. Il vaudrait mieux parler de «part de collectivité», terme moins porteur d'ambiguïté.

La collectivité n'est pas assimilable à une indivision. Le pilote, en effet, ne peut disposer de sa part librement, ni obtenir la dissolution de l'indivision, ni même faire estimer les biens de la collectivité pour en obtenir la contrepartie (CA de Douai, 24 mai 1962, Bryckaert/Syndicat des pilotes de Dunkerque, DMF 1962. 435 ; DMF 1963. 476). Il n'a pas non plus le droit d'hypothéquer sa part. Sa «part de collectivité» est indissociablement liée à sa qualité de pilote.

La collectivité n'est pas non plus assimilable à une société : il n'y a ni personnalité morale, ni libre choix des associés (*affectio societatis*), ni rémunération du capital. Les plus-values de cession d'actif net doivent même être réinvesties. La collectivité n'est donc pas soumise à l'impôt sur les sociétés (note SLF 4 FE n° 9 du 10 décembre 1981).

Depuis 1971, les pilotes ont eu le droit d'amortir les biens de la collectivité. Ils peuvent ainsi préfinancer l'achat de matériel neuf autrement que par une contribution directe et personnelle de chaque pilote ou par l'emprunt. Les dotations aux amortissements proviennent d'un prélèvement de la bourse commune et constituent une charge qui vient minorer la masse partageable. Ce prélèvement est versé au compte de la collectivité et vient abonder les amortissements de celle-ci.

1.3. La tutelle de l'administration.

Sont dans le champ de la tutelle de l'Etat :

Le compte des pilotes (c'est-à-dire la bourse commune) sous forme de grille comptable. Ces comptes sont un compte de résultat mettant en évidence les recettes du pilotage et ses charges, ainsi que la masse partageable. Il y est adjoint un tableau dit « confidentiel » qui reprend des données sur les cinq dernières années et montre l'évolution de la rémunération individuelle mensuelle brute des pilotes.

Le compte « amortissements » de la collectivité. Les questions internes à la collectivité notamment l'évaluation des parts des pilotes sortants et entrants n'entrent pas dans le champ de la tutelle de l'administration.

La composition des biens de la collectivité, fixée par le règlement local.

Nota : La tutelle porte sur des activités publiques du pilotage qui se traduisent par des actes administratifs unilatéraux individuels (nominations) ou réglementaires (règlement local, ouvertures de concours). Tous ces actes administratifs sont par nature publics. Mais la tutelle porte également sur des activités et des actes privés (comptes) qui restent confidentiels, conformément aux termes de l'article 1^{er} de la loi du 17 juillet 1978 relative à la liberté d'accès aux documents administratifs.

II. - La station.

La station est un organisme opérationnel et hiérarchisé, sous le contrôle de l'administration. Elle n'a pas de personnalité morale. Elle est organisée par les articles 16 à 18 du décret du 19 mai 1969, par le décret du 14 décembre 1929 et par les règlements locaux du pilotage (pris par arrêtés du préfet de région). Elle a pour seule fonction la mise en œuvre de l'obligation de pilotage telle que prévue aux articles 1^{er} à 6 de la loi du 28 mars 1928 et 2 à 6 du décret du 19 mai 1969.

Dans les stations importantes, l'organisation repose sur deux éléments essentiels : le chef et les sous-chefs du pilotage et le tour de liste, ceux-ci étant liés. La station est sous une forte tutelle de l'Etat.

2.1. Le chef du pilotage et les sous-chefs du pilotage.

Le chef et les sous-chefs du pilotage sont nommés par le préfet de département. En effet, aux termes de l'article 17 du décret du 19 mai 1969, ceux-ci sont nommés « par le ministre des transports sur proposition du directeur des affaires maritimes ». Le décret du 15 janvier 1997 portant déconcentration des décisions administratives individuelles a, dans le silence des textes, transféré cette compétence aux préfets de département, et non aux préfets de région, ceux-ci nommant pourtant les pilotes eux-mêmes. Il y a là une légère anomalie due à un oubli probable des rédacteurs des textes. Cette nomination n'est pas obligatoire : dans les stations non pourvues d'un chef du pilotage, l'organisation du service est arrêtée suivant des modalités déterminées par un arrêté du ministre des transports. En réalité, cet arrêté n'a jamais été pris. Le chef du pilotage est généralement le président du syndicat des pilotes, sauf dans les ports militaires, conformément aux recommandations de la circulai-

re du 12 novembre 1969, § I X. Dans le cas des stations à pilote unique, le règlement local seul prévoit le fonctionnement de la station.

Les pouvoirs du chef du pilotage sont décrits assez précisément dans les articles 15 et 16 du décret du 14 décembre 1929. Il est le chef d'un service public et dispose de tous les pouvoirs hiérarchiques nécessaires à cet effet : pouvoir de régler le tour de liste, direction du personnel et de moyens de la station, autorisations d'absences des pilotes. Il est le responsable du service du pilotage vis-à-vis de l'administration : il rend compte des accidents, événements de mer, fautes commises par les pilotes et, d'une manière générale, de tous les incidents relatifs au service. Il peut être assisté pour l'exécution de ses tâches par des sous-chefs du pilotage, selon une organisation et une terminologie propre à chaque station (exemple : les pilotes-majors chargé des sondes, à la station de la Seine).

La station est donc une organisation hiérarchisée, contrairement à la collectivité où l'égalité est la règle, et qui assure l'exécution d'une mission de service public. La station utilise et met en œuvre les matériels appartenant à la collectivité.

2.2. Le tour de liste.

Le chef du pilotage organise le tour de liste en fonction du règlement intérieur de service dans toutes les stations importantes. Le tour de liste s'impose aux capitaines de navire : ceux-ci ne peuvent choisir leur pilote qu'avec l'accord exprès du chef du pilotage si cela est compatible avec le service ou justifié par l'intérêt du navire. Le chef du pilotage peut toujours le refuser.

2.3. La tutelle de l'administration.

Dans ce domaine, la tutelle est totale : recrutement, nomination et radiation des pilotes, sanctions disciplinaires, effectifs, zones et seuils de pilotage, licences de capitaines pilotes, nomination du chef du pilotage sont entièrement de la compétence de l'administration.

III. - Le syndicat

La loi du 28 mars 1928 ignore le syndicat professionnel des pilotes. En effet, tout son objet est de créer un lien direct entre le ou les pilotes et son ou leur matériel. Il y est fait allusion indirectement dans l'article 22 de la loi qui prévoit «l'exploitation à titre collectif» par les pilotes des biens de la station. La circulaire du 19 juillet 1928 est plus précise et indique que c'est là le rôle du syndicat.

C'est l'article 30 du décret du 14 décembre 1929 qui fixe de manière à la fois concise et complète le rôle du syndicat dans la gestion des biens de la collectivité. Le syndicat agit dans le cadre de la loi du 21 mars 1884 modifiée sur les syndicats professionnels.

3.1. Rôle du syndicat

Le syndicat peut acheter pour le compte de la collectivité

C'est l'article 22 de la loi du 28 mars 1928 qui fonde la mission du syndicat dans ce domaine. Il n'est toutefois qu'elliptique : c'est la circulaire d'application du 19 juillet 1928 qui fixe la règle dans son § 106. Le syndicat peut soit acheter le matériel naval à condition d'en transférer la propriété à la collectivité des pilotes sans ristourne ni bénéfice soit acquérir le matériel pour le compte de la collectivité en vertu d'un mandat exprès. En réalité, c'est beaucoup plus que le matériel naval : ordinateurs, appareil de radio, véhicules, ateliers, grues, pontons, etc. sont nécessaires à l'exécution du service public du pilotage. Dans tous les cas, c'est bien la collectivité qui décide de l'acquisition d'un matériel, le syndicat n'étant que l'instrument de l'acquisition.

Les biens acquis destinés au service du navire sont exonérés de TVA, y compris les moyens aériens, à la condition qu'ils soient exclusivement au service du navire. La TVA sera acquittée si ledit bien est vendu ou réaffecté à une autre activité sur la base de sa valeur au moment de la vente ou sur la base du prix de vente (note SLF du 25 mars 1987).

Le syndicat règle les dépenses de la collectivité et les dépenses d'exploitation.

Ce rôle résulte directement de la lecture de l'article 22 de la loi précitée. Il faut être très attentif à différencier ce qui est du rôle du chef du pilotage, d'une part, et de celui du président du syndicat, d'autre part, d'autant que, la plupart du temps, le président du syndicat des pilotes est en même temps chef du pilotage.

Le chef du pilotage a la charge de mettre en œuvre le matériel naval (ou aérien) et d'en diriger le personnel. Il décide notamment de la disponibilité de tel moyen ou de son indisponibilité. Il prend les décisions techniques qui s'imposent ou qu'il juge utiles pour l'exécution du service public du pilotage. Il fait les tours de service, accorde les congés, affecte le personnel.

Le président du syndicat règle pour le compte des pilotes et de la collectivité les dépenses liées à la mise en œuvre de ce matériel et au paiement du personnel : salaires, réparations, carburant, fournitures, etc., et procède aux dotations aux amortissements. Il ne décide de la disponibilité ou de l'indisponibilité d'un moyen naval ou aérien. Dans le cas où le président ne serait pas chef du pilotage, il pourrait donc y avoir débat entre opportunité technique et opportunité financière de procéder à telle ou telle dépense (en pratique, ce cas ne se rencontre pas). C'est le président du syndicat qui mène les négociations sociales avec le personnel. Il représente en effet les pilotes comme employeurs.

En pratique, comme indiqué plus haut, c'est le président du syndicat qui procède à la répartition de la masse partageable, bien qu'aucun texte ne le prévoie.

Pour résumer, il faut avoir à l'esprit une différence fondamentale entre le président du syndicat des pilotes et le chef du pilotage : le premier, élu, agit (hors les affaires propres au syndicat lui-même) toujours pour le compte des

pilotes ou de la collectivité des pilotes, en vertu d'un mandat exprès de ceux-ci ou de celle-ci (et uniquement pour en régler les dépenses), tandis que le second, nommé, agit comme responsable d'un service public en vertu de textes législatifs et réglementaires qui lui confèrent une autorité hiérarchique sur la station et lui donnent des devoirs envers l'administration de l'Etat. A chaque fois que la question se posera de savoir à qui l'on a affaire, c'est dans ces termes qu'il faut s'interroger. Les textes à appliquer sont directement liés à la réponse à cette question dans les domaines disciplinaire, fiscal, nautique, financier, social. Par exemple, la limite d'âge d'un chef de pilotage est fixée par l'article 12 du décret du 14 décembre 1929. Il n'en existe pas pour un président de syndicat.

3.2. Moyens et ressources du syndicat

Ressources du syndicat

Elle sont fixées par l'article 30 du décret du 14 décembre 1929. Il ne s'agit d'ailleurs pas de ressources propres au syndicat, qui ne pourraient provenir que de cotisations, mais d'un remboursement par les pilotes et la collectivité de frais qu'il a engagés pour la gérance de l'activité du pilotage et de la collectivité. Ces frais sont plafonnés à 2% des recettes brutes. Les sommes engagées pour le compte des pilotes et de la collectivité en vue du fonctionnement de la station ne sont que des comptes de tiers.

Les responsables du syndicat sont-ils bénévoles ?

Les responsables de la station sont rémunérés normalement sur la masse partageable et non sur les recettes du syndicat. C'est pourquoi les responsables des syndicats de pilotes sont considérés généralement comme des bénévoles. Cette approche a récemment été remise en cause par l'administration fiscale pour plusieurs raisons, au moins en Seine-maritime pour les stations du Havre et de la Seine :

Les pilotes responsables du syndicat percevaient une indemnité complémentaire, sur le compte du syndicat, censée défrayer, mais rémunérant en fait, selon l'administration fiscale, leur activité «bénévole».

Tous les pilotes responsables ne pilotaient pas : le président au Havre, les président, vice-président à la Seine, sans compter ceux qui ne pilotaient qu'à temps partiel (pilotes-majors responsables du service des sondes à la Seine).

Ces objections étaient renforcées par l'ignorance de l'administration fiscale sur le rôle de chef et de sous-chefs du pilotage, ignorance d'ailleurs partagée par les pilotes et nos services, aucun chef ni sous-chef du pilotage n'ayant été régulièrement nommé par l'administration.

L'enjeu du débat était de taille : l'activité du pilotage est-elle soumise à la taxe professionnelle ? S'il a été finalement répondu non par le SLF assez clairement en ce qui concerne l'activité même des pilotes et de la collectivité des pilotes, il n'en va pas de même pour celle du syndicat. De fait, la réponse à cette question passe par une clarification des rôles respectifs des chefs de pilotage et des présidents de syndicat, d'une part, et par l'absence de toute gratifi-

cation versée aux pilotes pour l'exercice de leur activité syndicale d'autre part. Sur le plan financier, les montants en jeu sont considérables. Un assujettissement à *minima* sur la base des ressources propres des syndicats serait un moindre mal, mais si celui-ci devait se faire sur la base de l'ensemble des affaires gérées par le syndicat, cela remettrait en cause l'économie générale des stations et les objectifs de compétitivité fixés par le gouvernement.

3.3. Tutelle financière de l'administration

Il est à présent facile de comprendre que la tutelle de l'administration ne porte pas sur l'activité du syndicat lui-même, mais sur l'activité du pilotage et notamment sur ses aspects financiers gérés par le syndicat. Les comptes propres du syndicat, et notamment l'usage qui est fait des 2% prélevés sur les recettes, sont hors du champ de la tutelle.

IV. - La caisse de pensions et de secours

Celles-ci sont créées par les articles 24 et 25 de la loi du 28 mars 1928 précisés par l'article 32 du décret du 14 décembre 1929. Elles ont remplacé un système ancien et unique, dit «du tiers».

4.1. Rôle des caisses de pension et de secours

Le rôle de la caisse est conforme à son intitulé : procurer pensions et secours ; c'est une annexe au règlement local de la station qui fixe le taux et les conditions d'accès à ces secours et à ces pensions. L'autonomie de ce point de vue est totale. Il faut préciser que les pilotes bénéficient de pensions (d'ancienneté ou autres) servies par l'ENIM à titre principal, et que les pensions de la caisse locale sont des retraites complémentaires. Toutes les caisses sont d'ailleurs réassurées auprès de systèmes de retraites de cadres (IRPSIMEC).

La caisse de retraite de la Seine constitue un cas tout à fait particulier : celle-ci reçoit l'ensemble de la masse partageable de la station et la répartit non seulement entre actifs et retraités, non seulement entre retraités, mais aussi entre pilotes actifs. Cette répartition a bien-sûr lieu strictement selon le règlement local.

4.2. Statut des caisses de pension et de secours

Contrairement au règlement des pensions et secours, les statuts de la caisse de pensions et de secours sont privés. Il en résulte que l'administration n'exerce aucune tutelle sur le fonctionnement interne de ces organismes. Seuls, certains de leurs actes faits en exécution du règlement local ou de ses annexes seraient susceptibles d'un droit de regard de l'administration. C'est notamment le cas de la répartition de la masse partageable opérée par la caisse de la Seine.

4.3. Ressources des caisses de pensions et de secours

Les caisses de pensions tirent leur ressources d'un prélèvement sur les re-

cettes de la station. Ce prélèvement résulte du règlement local, qui en arrête les modalités et le taux. Il n'est fixé aucune règle générale, ni aucun plafond de prélèvement maximal.

Conclusion

Les rédacteurs de la loi de 1928 ont voulu, à juste titre, renforcer l'efficacité du pilotage maritime français en gommant des incohérences, des abus et des gaspillages. Ils l'ont fait grâce à une construction juridique originale, guidée par un objectif simple et clair : obtenir une exploitation collective, plus rationnelle, sans amoindrir la responsabilité directe et personnelle des pilotes, gage d'une exploitation saine économiquement et d'un service de bonne qualité.

Cette construction originale, loin de s'être démodée, s'est adaptée progressivement aux modifications de son environnement réglementaire, fiscal, social, économique. Elle s'y est adaptée finalement au mieux, en tirant à chaque fois des avantages inédits, au-delà certainement de ce qu'avaient imaginé les rédacteurs de cette loi.

En revanche, la simplicité de l'objectif n'a pas abouti à une simplicité juridique. La construction reste aujourd'hui complexe et même, au premier abord, ambiguë. Il faut approfondir l'examen des particularités du pilotage français pour percevoir non seulement la grande cohérence de la construction, mais aussi sa remarquable efficacité. Toute réforme du pilotage devra éviter deux écueils : l'alourdissement des charges fiscales et sociales, qui diminueraient sa compétitivité, et la dilution de la responsabilité des pilotes, qui entraînerait une diminution de la qualité du service rendu.

AVIS

Vu les dispositions de l'article 151 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée, portant statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu la saisine n° **7514/PR du 21 octobre 2019** du Président de la Polynésie française reçue le **22 octobre 2019**, sollicitant l'avis du CESEC sur **un projet de loi du pays relative au pilotage maritime** ;

Vu la décision du bureau réuni le **22 octobre 2019** ;

Vu le projet d'avis de la commission « Développement du territoire » en date du **18 novembre 2019** ;

Le Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française a adopté, lors de la séance plénière du **20 novembre 2019**, l'avis dont la teneur suit :

I - OBJET DE LA SAISINE

Le Président de la Polynésie française soumet à l'avis du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de la Polynésie française (CESEC), un projet de loi du pays relative au pilotage maritime.

II - CONTEXTE

Le pilotage maritime en Polynésie a pour objet de guider et d'apporter une assistance aux capitaines des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, les rades et les lagons de Polynésie.

En métropole comme en Outre-mer, les pilotes maritimes contribuent à la sécurité des navires, des équipages et des infrastructures portuaires, à la protection de l'environnement et au développement de l'économie locale et nationale.

La réglementation polynésienne en matière de pilotage maritime est relativement ancienne dans la mesure où elle relève de la délibération n° 96-98 APF du 8 août 1996 portant statut général du pilote maritime en Polynésie française.

De la même manière, les conditions d'exercice des activités de pilotage sont également régies par les dispositions applicables en Polynésie française du code des transports et de la loi du 17 décembre 1926 modifiée relative à la répression en matière maritime, et par les dispositions du code du travail de Polynésie française qui définit en outre le fonctionnement des syndicats professionnels, et les conventions collectives relatives aux marins et aux officiers de la marine marchande.

Aussi, afin de tenir compte des évolutions réglementaires et statutaires, une refonte et une modernisation du cadre juridique du pilotage maritime en Polynésie s'avère nécessaire.

III - ARTICULATION DU PROJET DE LOI DU PAYS

Le gouvernement souhaite, par la présente réglementation, actualiser les dispositions applicables au pilotage maritime.

La loi du pays soumise à l'avis du CESEC traite d'un champ plus large que la précédente réglementation issue de la délibération n° 96-98 APF, limitée au statut des pilotes maritimes.

Elle reprend certaines dispositions actuellement prévues par des arrêtés pris en Conseil des ministres, qui doivent intégrer le domaine de la loi du pays, depuis la Loi organique n° 2004-193 du 27 février 2004 modifiée.

Le texte nouveau comporte 6 chapitres portant respectivement sur :

- Chapitre I : le service du pilotage maritime
- Chapitre II : les stations de pilotage
- Chapitre III : le pilote
- Chapitre IV : les sanctions
- Chapitre V : la licence de capitaine pilote
- Chapitre VI : des dispositions finales.

Cette réglementation devra être complétée par des arrêtés pris en Conseil des ministres conformément à l'article 90 de la loi organique portant statut d'autonomie de la Polynésie française.

Le pilotage maritime repose sur une structure composée de trois entités distinctes mais étroitement liées, qui concourent toutes au même but :

- les pilotes et la collectivité des pilotes
- la station de pilotage
- le syndicat des pilotes

La collectivité des pilotes est propriétaire du matériel commun de la station. Ainsi, les pilotes sont copropriétaires, à parts égales et à titre collectif, du matériel et des biens mobiliers et immobiliers de la station. Cette collectivité des pilotes n'est pas assimilable à une société: absence de personnalité morale, pas d'affectio societatis¹, pas de rémunération du capital.

La station de pilotage est dépositaire de l'organisation du service public et l'application du tour de liste. Sa direction hiérarchisée est sous le contrôle de l'administration des affaires maritimes et confiée à un chef du pilotage nommé. Le chef du pilotage règle le tour de service et veille à l'application des règlements, à la composition, à l'emploi et à l'entretien du matériel naval de la station. Il rend compte aux affaires maritimes de tous les incidents relatifs au service.

Le syndicat des pilotes est la seule entité du pilotage maritime à disposer d'une personnalité morale. Il agit pour le compte de la collectivité des pilotes. Il est responsable des dépenses d'exploitation. Il administre et dirige le personnel de la station. Son président est élu par l'ensemble des pilotes pour un mandat de deux ans renouvelable une fois. Il est secondé quotidiennement dans l'exercice de ses fonctions par un bureau composé de pilotes également élus. Il est l'employeur des deux marins qui n'exercent pas la fonction de pilote.

IV - OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS

Le développement du secteur maritime est essentiel pour un territoire insulaire comme la Polynésie française. La sécurité et le bon déroulement des opérations d'entrée, de sortie et de navigation intérieure des navires doivent être assurés par du personnel qualifié et opérationnel quelles que soient les situations qui se présentent à lui.

L'incidence des réglementations nationales ainsi que l'essor de ce secteur, notamment par l'augmentation constante de la taille des navires fréquentant nos eaux, imposent une actualisation de la réglementation applicable à ces professionnels exerçant dans les stations de pilotage.

1. Rappel de la réglementation actuelle et objectif du projet de loi de pays

Au niveau national, le pilotage maritime est régi par les dispositions des articles L. 5341-1 à L. 5341-18 (partie législative), R. 5341-1 et suivants (partie réglementaire) du code des transports.

En Polynésie française, la délibération n° 96-98 APF, qui s'inspire de la réglementation nationale, définit le statut général du pilote maritime, l'arrêté n° 961 CM du 12 septembre 1996 modifié réglemente le pilotage maritime à l'approche et à la sortie des eaux intérieures de la Polynésie française et l'arrêté n° 962 CM du 12 septembre 1996 modifié porte lui règlement de la station de pilotage « Te Ara Tai ».

Le projet de loi de pays reprend en partie des dispositions de la délibération de 1996 et de l'arrêté n° 961 CM mais renvoie à d'autres arrêtés pris en Conseil des ministres de nombreuses

¹ volonté commune unissant plusieurs personnes physiques ou morales de s'associer pour fonder une société et en partager les bénéfices et les pertes.

mesures d'organisation, en application de l'article 90 11° de la loi organique de 2004 qui lui donne compétence pour fixer les règles applicables à la « *sécurité de la circulation et de la navigation dans les eaux intérieures* » et au « *pilotage des navires* ».

Il en est ainsi :

- de la détermination des zones où le pilotage est rendu obligatoire ainsi que les navires concernés par l'obligation de pilotage (article LP 3) ;
- de la détermination des stations de pilotage et du règlement intérieur de chaque station (article LP 7) ;
- les conditions d'abrogation des commissionnements (article LP 12) ;
- de l'organisation et du déroulement des concours de recrutement aux fonctions de pilote (articles LP 13 et LP 15) ;
- du règlement des droits de pilotage (article LP 26) ;
- de l'organisation du conseil de discipline (article LP 37) ;
- de la composition de la commission technique du pilotage (article LP 41)

Le CESEC regrette que l'ensemble des projets de textes n'accompagne pas la présente saisine de manière à pouvoir appréhender dans son ensemble la nouvelle réglementation et ses conditions d'application.

Toutefois, le CESEC note la transmission d'une notice d'impact qui permet de prendre connaissance d'un certain nombre de données et d'informations et qui sert d'appui à l'exposé des motifs du projet de loi du pays.

Pour rappel, au niveau national, la loi organique du 15 avril 2009 instaure une obligation de joindre une étude d'impact à certains projets de loi afin de mieux éclairer les choix effectués en matière de législation, améliorer la qualité de la loi et lutter contre l'inflation normative. L'article 8 de cette même loi dispose que les documents rendant compte de l'étude d'impact « *définissent les objectifs poursuivis par le projet de loi, recensent les options possibles en dehors de l'intervention de règles de droit nouvelles et exposent les motifs du recours à une nouvelle législation* ».

Le CESEC ne peut qu'encourager la transmission systématique d'un tel document à l'appui des projets de lois du pays qui lui sont soumis.

2. Du service et des stations de pilotage

En application de l'article LP. 1 du projet de loi du pays, « *le pilotage maritime consiste dans l'assistance donnée aux capitaines, par un personnel breveté et commissionné par le Président de la Polynésie française, pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports et dans les eaux intérieures* ».

Les rédacteurs du projet ont précisé que les termes de « *rades et lagons* » avaient été remplacés par une notion plus large au niveau géographique issue de la loi organique qui est celle des « *eaux intérieures* ».

L'article LP. 3 précise qu'« *un arrêté pris en conseil des ministres détermine les zones où le pilotage est rendu obligatoire ainsi que les navires concernés par l'obligation de pilotage* ».

En l'absence d'arrêté précisant ces zones, il convient de se référer aux dispositions de l'article 13 de la délibération n° 96-98 APF qui précise que « *les zones de pilotage obligatoire en Polynésie française sont constituées des ports, rades et lagons des îles de Tahiti, Moorea, Huahine, Raiatea, Tahaa, Bora Bora, Rangiroa et Fakarava* ».

« *Les limites des zones de pilotage sont déterminées comme suit :*

- *A l'entrée, deux milles de la passe que le navire doit prendre ;*
- *A la sortie, à un demi-mille de la passe d'où le navire est sorti ;*
- *Dans la totalité du port, de la rade ou des lagons desservis par la passe utilisée ».*

Le CESEC recommande que la détermination des zones d'obligation de pilotage soit fixée par la loi du pays et non par arrêté pris en Conseil des ministres.

Plusieurs des professionnels auditionnés ont porté à la connaissance des conseillers que, dans un grand nombre de cas, les compagnies maritimes sollicitaient le recours à un pilote, quand bien même le pilotage n'était pas obligatoire dans certaines zones ou certains archipels. Il en est ainsi notamment aux Iles Marquises.

A l'inverse, l'accès au port de Papeete ne semble pas poser de difficultés majeures pour les capitaines de navires exploités en Polynésie, comparé à d'autres ports polynésiens. La seule raison invoquée pour maintenir une telle obligation de recours aux pilotes est la proximité de la rade avec l'aéroport de Tahiti-Faa'a et le respect de distances de sécurité lors de l'arrivée et du départ d'aéronefs.

Le CESEC recommande donc que les navires basés en Polynésie française, dont les capitaines se sont vu délivrer la licence de capitaine-pilote, soient exonérés de l'obligation de recourir à un pilote, notamment dans le port de Papeete.

Selon les termes de l'arrêté n° 962/CM du 12 septembre 1996 portant règlement local de la « station de pilotage Te Ara Tai », sont concernés par l'obligation de pilotage, dans la circonscription de Papeete, tous les navires à l'exception :

- « - *des navires militaires français d'une longueur hors tout inférieure à quatre-vingt-dix (90) mètres ;*
- *des navires naviguant dans les limites du cabotage national immatriculés en Polynésie française et d'une longueur hors tout inférieure à quatre-vingt-dix (90) mètres ainsi que ceux d'une longueur supérieure, en service à la date d'effet du présent arrêté ;*
- *des navires de toutes autres catégories d'une longueur hors tout inférieure à quarante (40) mètres ».*

Or, certains armateurs locaux limiteraient volontairement la taille de leurs navires à 90 mètres afin de ne pas être redevable de l'obligation de pilotage et des frais y afférents.

Cette situation constituant un frein au développement de l'armement local, **le CESEC recommande de revoir à la hausse le seuil relatif à la taille rendant obligatoire le recours à un pilote maritime, pour les navires naviguant dans les limites du cabotage national immatriculés en Polynésie française.**

Le Chapitre II relatif aux stations de pilotage prévoit que le matériel de pilotage constitue la propriété collective des pilotes de la station, qu'un syndicat professionnel de pilotes peut exploiter ce matériel dans le cadre d'une station et que les rémunérations des pilotes sont mises en commun.

Toutes les mesures d'application sont renvoyées à un arrêté pris en Conseil des ministres.

Le CESEC recommande que la tutelle administrative de la Polynésie française sur les stations de pilotage, exercée notamment par la Direction polynésienne des affaires maritimes, soit précisée dans le projet de loi du pays du fait que ses attributions semblent essentielles dans l'organisation générale du pilotage maritime comme en atteste la réglementation actuelle.

3. Des pilotes

Il ressort des auditions que le statut des pilotes de la station de pilotage est spécifique puisqu'ils ont tous la qualité de marins, réunis dans un syndicat professionnel, et soumis à la fois aux cotisations auprès de l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM) et aux cotisations auprès de la Caisse de Prévoyance Sociale au titre des prestations familiales (au taux de 3,24 % du salaire déclaré) et du fonds paritaire de gestion (au taux de 0,5 % du salaire déclaré).

L'ENIM gère le régime spécial de sécurité sociale des marins et des gens de mer du commerce, de la pêche nationale, des cultures marines et de la plaisance, en ce qui concerne les risques vieillesse, décès, accident du travail et maladies professionnelles, maladie, maternité et invalidité. Il assure également la taxation et le recouvrement des contributions et cotisations sociales.

Leur rémunération, considérée comme un « salaire », est assurée par la répartition d'une somme (dite masse partageable) représentant la différence entre la tarification des prestations assurées par eux et les charges incombant à la station (entretien du matériel, rémunération des employés, loyers des locaux notamment).

Le CESEC estime que la situation juridique des pilotes de Polynésie française est ambiguë, voire même incohérente, au regard du statut d'autonomie. En effet, ils ne sont pas réellement salariés puisque ne disposant d'aucun contrat de travail mais ils ne sont pas non plus patentés.

Leur statut doit être précisément défini et encadré selon les règles du droit commun applicable en Polynésie française.

Compte-tenu des dispositions très particulières qui leur sont appliquées, le CESEC recommande que cette situation soit clarifiée.

Concernant la rémunération, l'article LP. 24 prévoit que « *le capitaine d'un navire soumis à l'obligation de pilotage est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise pas ses services, quand celui-ci justifie qu'il a fait la manœuvre pour se rendre au-devant du navire* ».

Or, le CESEC estime que seule la station de pilotage doit percevoir la redevance correspondant à la prestation exécutée et non le pilote lui-même.

Il recommande que la rédaction de l'article LP. 24 soit modifiée en conséquence.

Chaque pilote est de plus propriétaire d'une part de la station, part qui s'acquiert à la prise de fonctions et se cède à la cessation de ces dernières.

Le chapitre III du projet de loi de pays traite des pilotes en charge du pilotage maritime, de leurs conditions d'exercice, de leur recrutement, de leur responsabilité et de leur rémunération.

Le projet de loi du pays prévoit que les pilotes doivent être titulaires d'un brevet de pilote délivré par le Président de la Polynésie française et doivent prêter serment devant le tribunal de première instance de Papeete. Ce commissionnement peut être retiré soit dans le cadre d'une procédure disciplinaire (article LP 12) soit si les titulaires ne remplissent plus les conditions d'aptitude.

Le CESEC relève que les conditions de recrutement et notamment celles portant sur les concours (nationalité, âge, diplôme préalable), qui relevaient précédemment d'une délibération, sont désormais fixées par arrêté pris en Conseil des ministres.

Concernant la responsabilité des pilotes, la réglementation actuelle est celle issue de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes et notamment de sa section 2 (articles 18 à 25).

L'article LP. 17 du projet de loi du pays dispose que « *Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.*

Il contribue à la réparation, dans ses rapports avec l'armateur du navire piloté, si celui-ci établit que le dommage est dû à une faute du pilote ».

Le CESEC s'interroge sur la question de la responsabilité qui n'est pas formellement réglée par le présent texte, compte-tenu des prérogatives importantes qui sont accordées aux autorités publiques compétentes.

L'exposé des motifs précise que la loi de 1969, bien qu'abrogée en métropole et ses dispositions insérées dans le code des transports, sont toujours en vigueur en Polynésie française.

Elles sont désormais intégrées à la loi du pays soumise à l'examen du CESEC, laquelle abroge en conséquence les dispositions correspondantes de la loi de 1969.

Le CESEC ne peut qu'encourager l'intégration des dispositions de la loi de 1969 toujours applicables dans la réglementation locale sous réserve des compétences dévolues à la Polynésie française.

Il remarque que le Chapitre IV relatif aux sanctions pouvant être infligées aux pilotes découle de la même volonté de conforter la compétence de la Polynésie française dans cette matière et notamment « *de permettre au Président de la Polynésie française d'exercer un pouvoir disciplinaire sur des pilotes détenteurs d'un brevet de pilote maritime délivré par la Polynésie française* ».

L'ancienne réglementation distinguait la discipline relevant de l'Etat dès lors que les marins étaient « en mer » de celle relevant du Pays dès lors qu'ils étaient « à terre ». Désormais le Président du pays sera seul détenteur du pouvoir disciplinaire.

4. De la licence de capitaine-pilote

Ces nouvelles dispositions visent à intégrer dans la réglementation locale celles de la partie réglementaire du code des transports métropolitain non étendues à la Polynésie française.

Elles concernent la situation spécifique permettant à un capitaine de navire soumis à l'obligation de pilotage d'être exempté de recourir aux services d'un pilote de la station de pilotage, et d'effectuer lui-même les opérations de pilotage. Ils devront alors solliciter une licence de capitaine-pilote, délivrée par le Président de la Polynésie française sous certaines conditions et après examen devant une commission technique du pilotage.

Le CESEC réitère son observation citée supra, à savoir que les titulaires soient exonérés de l'obligation de recourir à un pilote, notamment dans le port de Papeete.

5. Des dispositions finales

L'article LP 45 prévoit que la peine d'emprisonnement mentionnée à l'article LP 38, soit une peine de trois mois d'emprisonnement encourue par un pilote qui aurait méconnu ses

obligations d'assistance à un navire en danger, n'entrera en vigueur qu'après homologation par la loi.

Le CESEC recommande que l'homologation de la peine d'emprisonnement prévue par le présent projet de loi du pays soit sollicitée le plus rapidement possible en application de l'article 21 de la loi organique statutaire de la Polynésie française.

6. Autres observations

Bien que la question de la tarification ne soit pas intégrée dans le projet de loi du pays soumis à son examen, le CESEC constate que, dans la réglementation actuelle, une tarification obligatoire est prévue même en l'absence de prestation de pilotage afin de financer les besoins de la station de pilotage.

Ainsi l'annexe 2 de l'arrêté n° 962/CM du 12 septembre 1994, prévoit qu'une « *réduction de 95% des tarifs est appliquée aux navires dont le capitaine s'est vu délivrer une licence de capitaine-pilote par la commission technique du pilotage* ». Cette disposition laisse donc un versement obligatoire de 5% du tarif normal à la charge de la compagnie maritime alors qu'aucune prestation n'est réellement effectuée par un pilote de la station.

Le CESEC considère que cette situation est irrégulière en l'absence de service fait et ce quand bien même la consultation des règlements des autres stations de pilotage de métropole et d'Outre-mer fait apparaître la même pratique.

Il recommande de supprimer le versement d'une redevance minimum de 5% dans les cas où la présence d'un pilote n'est pas rendue obligatoire par la réglementation.

V - CONCLUSION

L'actualisation de la réglementation relative au pilotage maritime est une nécessité compte tenu tant de l'évolution réglementaire que celle des pratiques. De plus, la nécessité d'organiser de nouveaux concours de recrutement selon des règles précises et encadrées, pour pourvoir aux besoins en effectifs de la station de pilotage et en tenant compte de la durée de formation des lauréats, est l'occasion pour le Pays de mettre à jour sa réglementation.

Le projet de loi du pays soumis à l'avis du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel répond à ce double objectif.

Le statut des pilotes maritimes et celui de la station de pilotage sont spécifiques à cette profession mais correspondent à la réglementation applicable dans l'ensemble des ports nationaux de l'hexagone et d'Outre-mer.

Néanmoins, au regard de l'importance des dispositions relevant d'arrêtés pris en Conseil des ministres dont les projets ne sont pas joints au dossier, plusieurs zones d'ombre persistent.

Le CESEC insiste fortement pour que ses observations soient prises en compte.

Elles visent à :

- solliciter que toute saisine soit accompagnée de l'ensemble des actes de manière à pouvoir appréhender dans son ensemble la nouvelle réglementation et ses conditions d'application ;
- encourager la transmission systématique d'une notice d'impact pour l'ensemble des projets de lois du pays soumis à son avis ;

- fixer, dans la loi du pays et non par arrêté pris en Conseil des ministres, les zones d'obligation de pilotage.
- modifier la rédaction de l'article LP. 24 ;
- inscrire, dans la loi du pays, la tutelle administrative de la Polynésie française sur les stations de pilotage, notamment par la Direction polynésienne des affaires maritimes, du fait que ses attributions semblent essentielles dans l'organisation générale du pilotage maritime comme en atteste la réglementation actuelle ;
- exclure de l'obligation de recours au pilotage les navires basés en Polynésie française et dont les capitaines ont obtenu la licence de capitaine-pilote, notamment dans le port de Papeete ;
- revoir à la hausse la taille minimale des navires soumis à l'obligation de pilotage ;
- **définir et encadrer le statut des pilotes selon les règles du droit commun applicable en Polynésie française ;**
- encourager l'intégration des autres dispositions de la loi de 1969 toujours applicables dans la réglementation locale sous réserve des compétences dévolues à la Polynésie française ;
- solliciter l'homologation de la peine d'emprisonnement prévue à l'article LP 45 le plus rapidement possible en application de l'article 21 de la loi organique statutaire de la Polynésie française ;
- supprimer le versement obligatoire d'une redevance minimum dans les cas où la présence d'un pilote n'est pas rendue obligatoire par la réglementation.

Par conséquent, et sous réserve de la prise en compte impérative et stricte des observations et recommandations qui précèdent, le Conseil économique, social, environnemental et culturel émet un avis favorable au projet de « loi du pays » relative au pilotage maritime.

SCRUTIN

Nombre de votants :	43
Pour :	32
Contre :	5
Abstentions :	6

ONT VOTE POUR : 32

Représentants des entrepreneurs

01	ASIN-MOUX	Kelly
02	BAGUR	Patrick
03	BENHAMZA	Jean-François
04	BRICHET	Evelyne
05	CHIN LOY	Stéphane
06	GAUDFRIN	Jean-Pierre
07	PALACZ	Daniel
08	REY	Ethode
09	WIART	Jean-François

Représentants des salariés

01	FONG	Félix
02	GALENON	Patrick
03	HELME	Calixte
04	LE GAYIC	Cyril
05	SHAN CHING SEONG	Emile
06	SOMMERS	Edgard
07	SOMMERS	Eugène
08	TERIINOHORAI	Atonia
09	TOUMANIANTZ	Vadim
10	YAN	Tu

Représentants du développement

01	ELLACOTT	Stanley
02	FABRE	Vincent
03	LE MOIGNE-CLARET	Teiva
04	OTCENASEK	Jaroslav
05	SAGE	Winiki
06	TEMAURI	Yvette
07	TEVAEARAI	Ramona
08	UTIA	Ina

Représentants de la vie collective

01	JESTIN	Jean-Yves
02	KAMIA	Henriette
03	PARKER	Noelline
04	PROVOST	Louis
05	TEIHOTU	Maiana

ONT VOTE CONTRE : 5

Représentants du développement

01	BESINEAU	Rainui
02	BODIN	Mélinda

Représentants de la vie collective

01	CHIMIN	Etienne
02	LOWGREEN	Yannick
03	SNOW	Tepuanui

SE SONT ABSTENUS : 6

Représentants des entrepreneurs

01 BOUZARD

Sébastien

02 PLEE

Christophe

Représentant des salariés

01 TIFFENAT

Lucie

Représentant du développement

01 HOWARD

Marcelle

Représentants de la vie collective

01 FOLITUU

Makalio

02 TIHONI

Anthony

LE CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL, ENVIRONNEMENTAL ET CULTUREL DE LA POLYNESIE FRANCAISE

Le Président du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française,
Le Président et les membres de la commission « Développement du territoire » remercient, pour
leur contribution à l'élaboration du présent avis,

Particulièrement,

- ✚ Au titre de la Direction Polynésienne des Affaires Maritimes (DPAM) :
 - **Madame Catherine ROCHETEAU**, directrice

- ✚ Au titre de la Direction du Travail (TRAV) :
 - **Madame Valérie BEPOIX**, directrice
 - **Monsieur Yann DOUILLARD**, inspecteur

- ✚ Au titre de la Direction de l'Équipement (DEQ) :
 - **Monsieur Stéphane BOUYSSOU**, capitaine à la Flottille Administrative

- ✚ Au titre du Port Autonome de Papeete (PAP) :
 - **Monsieur Alphonse KAUTAI**, commandant de port

- ✚ Au titre de la Station de pilotage Te Ara Tai :
 - **Monsieur Martin FIATTE**, président
 - **Monsieur Marc TATARATA**, vice-président
 - **Monsieur Teiva TETUANUI**, pilote

- ✚ Au titre de la société ARANUI 5 :
 - **Monsieur Philippe WONG**, président directeur général

- ✚ Au titre de l'Agence Maritime de Fare Ute (AMFU) :
 - **Monsieur Bud GILROY**, président
 - **Madame Nathalie BOURGOIN**, secrétaire