

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

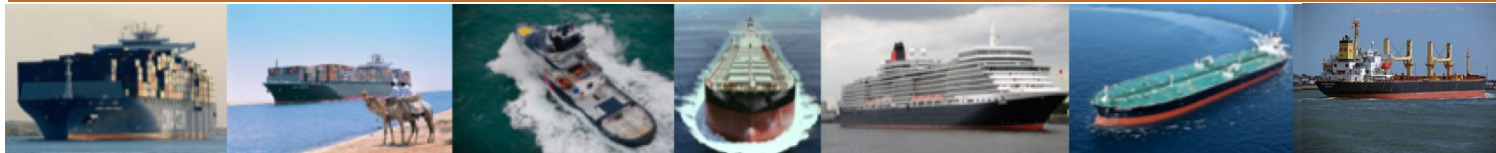
Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 52 - Printemps 2020



"Culpa factum inconsultum quo alteri nocetur"

Le devoir de signalement des pilotes Évolution d'une mission de service public

Stéphane Rivier
Pilote & arbitre maritime

Ayant rapidement perçu l'importance primordiale d'une bonne connaissance du littoral, c'est tout naturellement que Colbert attribue ce devoir de signalement aux pilotes, dès 1681, dans sa célèbre Ordonnance de la Marine, au sein de deux articles présents dans le Livre IV, Titre III, "Des pilotes, lamaneurs, ou locmans".

L'article 15 tout d'abord, qui leur enjoint de "visiter journallement les rades des lieux où ils seront établis, de lever les ancrs qui y auront été laissées, et d'en faire 24h après leur déclaration au Greffe de l'Amirauté". Selon le commentaire relatif à cet article, ce rapport doit permettre de faire connaître les changements de hauteurs d'eau, et de répertorier les ancrs susceptibles de présenter un danger.

L'article 16 ensuite, qui concerne le balisage : "s'ils reconnaissent quelques changements dans les fonds et passages ordinaires des vaisseaux, et que les tonnes ou balises ne soient pas bien placées, ils seront tenus à peine d'amende d'en donner avis aux officiers de l'Amirauté et aux maîtres de quai".

Nous verrons que l'utilité de ces obligations, sans cesse renforcées, ne sera jamais mise en défaut par la suite.

Ces prescriptions sont reprises par les articles 37 et 38 du Décret Impérial du 12 décembre 1806 "contenant règlement sur le Service du Pilotage". L'article 39 complète ces dispositions en demandant au pilote qui a dû laisser son ancre sur rade, d'y fixer un orin, et d'en faire la déclaration. Il s'agit certainement là des prémisses faisant obligation, dans le décret de 1929, de rapporter tous les incidents et accidents survenus pendant le pilotage. Mais ce texte ajoute une nouvelle exigence dans son article 36, laquelle préfigure sans doute l'impératif de signalement concernant l'état du navire : il s'agit de rendre compte du jet illicite de lest à la mer par les navires, dans les rades, ports et rivières. Le pilote qui négligerait de rédiger un rapport à ce sujet, serait alors puni de 8 jours de prison.

Puis vient le décret du 14 décembre 1929 portant règlement général du pilotage, qui résume les obligations précédentes dans son article 15 (à l'exception du jet de lest par-dessus bord, celui-ci ayant été remplacé par de l'eau de ballast), et lui en ajoute aussi de nouvelles, renforçant ainsi la mission de service public dévolue aux pilotes.

En premier lieu, les pilotes doivent rendre compte "de l'état du navire piloté lorsqu'il présente un risque pour les personnes à bord, la cargaison, les autres navires, les installations portuaires ou l'environnement". Cette nouvelle disposition est pleinement justifiée : sélectionnés parmi des capitaines aguerris afin de se rendre systématiquement à bord des navires pour y effectuer les manœuvres, ils sont les mieux placés pour y constater des manquements, que certains équipages seraient tentés de dissimuler.

De plus, ils doivent aussi, à présent, signaler l'ensemble des incidents ou accidents survenus pendant l'opération de pilotage, et faire part de leurs observations concernant l'état des fonds et du balisage, reprenant ainsi les éléments de l'Ordonnance de Colbert, mais aussi l'état des ouvrages portuaires, ce qui constitue un élément nouveau.

Enfin, d'une façon générale, il est précisé qu'ils doivent rapporter tous les événements ayant des répercussions sur la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement, et l'état des ouvrages portuaires.

Par la suite, s'inspirant sans doute de divers instruments législatifs nationaux présents dans certains pays de l'Union à l'exemple de la France, la directive européenne 2009/16 relative au contrôle par l'État du port a été transposée en droit français par une mise à jour du décret n°84-810 du 30 août 1984, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires. Elle enjoint aux États membres de prendre des mesures afin que les pilotes "informent immédiatement les autorités compétentes de l'État du port ou de l'État côtier, selon le cas, des anomalies manifestes éventuelles qu'ils constatent dans l'exercice normal de leurs fonctions, et qui risquent de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin". La loi française apparaît un peu plus contraignante que la directive. En effet, cette dernière ne concerne que les anomalies manifestes, ce qui n'est pas précisé dans le décret. Quant au délai de transmission, il doit être tout aussi rapide puisque selon l'article 15 du texte français : "Ces comptes rendus sont effectués dans les délais et les formes compatibles avec l'exploitation optimale des informations par les services intéressés. Sous réserve de l'application des règles relatives aux messages de détresse, ils sont transmis directement et d'urgence par voie radiotéléphonique à la capitainerie du port...". Toujours est-il que la modification en 2012 de l'article 41-3 du décret n°84-810 reprendra cette notion d'anomalies manifestes : "Tout pilote engagé sur un navire en transit dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française, ou en route dans ces mêmes eaux vers un port situé sur le territoire national, est tenu de signaler les anomalies manifestes qu'il pourrait constater et susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin."

En définitive, le bien-fondé de ces dispositions n'a pas échappé au législateur chargé de codifier le décret de 1929 : il les a intégralement reprises dans l'article D5341-22 du Code des Transports.

Suite et fin de l'article "Le devoir de signalement des pilotes - Évolution d'une mission de service public".

Enfin, plus récemment, le décret 2019-178 du 8 mars 2019, modifie à nouveau l'article 41-3 du décret n°84-810, afin d'officialiser le rôle du pilote dans la sûreté : *"Tout pilote engagé sur un navire en transit dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française, ou en route dans ces mêmes eaux vers un port situé sur le territoire national, est tenu de signaler les anomalies manifestes qu'il pourrait constater et susceptibles de compromettre la sûreté des navires et des installations portuaires, la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin."*

Cette toute nouvelle disposition réitère de façon forte la confiance des autorités dans l'institution du pilotage.

On peut penser que, à terme, dans l'intérêt du commerce maritime, l'évolution logique de cette tendance conduira un jour à demander une prestation de serment aux candidats ayant passé avec succès le concours d'entrée dans la profession. Ainsi, dans ce métier exigeant, impliquant une permanence à la mer nuit et jour, toute l'année, et où la notion de service au navire et à la communauté portuaire est traditionnellement bien ancrée, il sera donné à l'ensemble des constatations effectuées, la valeur d'une vérité juridique...

