

Document mis
en distribution
Le 4 FEV. 2020



N° 8-2020

ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Enregistré au secrétariat général de l'assemblée le - 4 FEV. 2020

RAPPORT

SUR LE PROJET DE LOI DU PAYS RELATIVE AU PILOTAGE MARITIME,

*présenté au nom de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et
des transports terrestres et maritimes*

par M. Luc FAATAU,

*Représentant à l'assemblée de la Polynésie française,
Rapporteur du projet de loi du pays.*

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 8871/PR du 12 décembre 2019, le Président de la Polynésie française a transmis aux fins d'examen par l'assemblée de la Polynésie française (APF), un projet de loi du pays relative au pilotage maritime.

En liminaire, le pilotage maritime a pour objet d'apporter une assistance aux capitaines des navires pour la conduite des navires à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur des ports, rades et lagons de la Polynésie française où le pilotage est obligatoire.

Le présent projet de loi du pays fixe le nouveau cadre juridique polynésien du pilotage maritime, qui sera complété par les dispositions figurant au projet d'arrêté transmis avec la saisine¹.

En effet, si le 11° de l'article 90 de la loi organique statutaire donne compétence au conseil des ministres pour fixer les règles applicables au pilotage maritime, c'est sous réserve de celles qui relèvent du domaine de la loi, domaine dévolu aux lois du pays.

Pour votre parfaite information, les motivations du projet de loi du pays seront exposées (I) avant d'aborder sa structure et son contenu (II).

I- Contexte

Le cadre juridique polynésien actuel du pilotage maritime est relativement ancien et en partie obsolète. Il relève notamment de la délibération n° 96-98 APF du 8 août 1996 portant statut général du pilote maritime en Polynésie française, de deux arrêtés du conseil des ministres du 12 septembre 1996 (*arrêtés n° 961 portant règlement général du pilotage maritime à l'approche et à la sortie des eaux intérieures de la Polynésie française et n° 962 portant règlement local de la « station de pilotage Te Ara Tai »*), d'une loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes abrogée dans le droit national et d'une loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande profondément remaniée lors de la création du code des transports.

Une modernisation s'avère aujourd'hui nécessaire afin de le mettre en cohérence avec la loi organique statutaire, la répartition des compétences dans le domaine maritime, aussi bien externe qu'interne, ainsi qu'avec les dispositions du code des transports applicables en Polynésie française depuis 2010². Elle permettra également de remédier aux imperfections constatées dans l'application des textes.

II- Structure et contenu de la loi du pays

Le champ d'application de la présente loi du pays est défini à l'article LP 1. Cette dernière a pour objet de fixer les principes généraux et les règles encadrant le service du pilotage maritime, service public assuré par des pilotes professionnels regroupés au sein de stations de pilotage.

Il est précisé que 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, dénommée « Te Ara Tai ».

En outre, les pilotes étant des marins, il est rappelé que les conditions d'exercice des activités de pilotage resteront 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.

¹ Projet d'arrêté « relatif au pilotage maritime, portant règlement général du pilotage maritime en Polynésie française et portant règlement particulier de la station de pilotage « Te Ara Tai » ».

² Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

Le chapitre I, composé des articles LP 2 à LP 5, définit le service du pilotage maritime (*cf. définition supra*) et les grandes règles afférentes à ce service que sont la priorité qui doit être accordée à l'assistance à un navire en danger ainsi que les obligations de prudence, de diligence et de respect des usages professionnels qui doivent être observées dans l'exercice du pilotage maritime.

L'exposé des motifs précise que, dans la définition du pilotage maritime, les termes « rades et lagons » ont été remplacés par la notion d'« eaux intérieures », notion légèrement plus large au niveau géographique et issue de la loi organique statutaire.

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 sont renvoyées à un arrêté pris en conseil des ministres.

Le chapitre II, comportant les articles LP 6 et LP 7, aborde les stations de pilotage et les grandes règles de leur organisation.

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 et le syndicat des pilotes³.

Il est utile de savoir que la station de pilotage est un organisme opérationnel et hiérarchisé sans personnalité morale, dépositaire de l'organisation du service public et l'application du tour de liste. Sa direction est sous le contrôle de l'administration des affaires maritimes et confiée à un chef du pilotage nommé.

La combinaison de l'article LP 6 du projet de loi du pays et des dispositions du projet d'arrêté transmis nous apprend que les pilotes maritimes sont propriétaires, de manière collective et à parts individuelles et égales, du matériel du pilotage (*bateau pilote pour rejoindre les navires à piloter matériel de sécurité et matériel informatique, etc.*). Ils peuvent se regrouper dans un syndicat professionnel⁴ 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.

Conformément aux dispositions de la loi organique statutaire, la fixation de l'organisation générale des stations de pilotage et le règlement particulier de chaque station de pilotage créée, qui inclut les tarifs de la prestation de pilotage maritime, sont renvoyés à un arrêté pris en conseil des ministres.

Le chapitre III, composé des articles LP 8 à LP 26, regroupe toutes les dispositions relatives au pilote maritime.

La section I définit les conditions d'exercice de la fonction de pilote. Nul ne peut exercer la fonction de pilote en Polynésie française sans être titulaire d'un brevet délivré par le Président de la Polynésie française (*article LP 8*). En outre, pour assurer ce service public, le pilote est commissionné par le Président de la Polynésie française et doit prêter serment devant le tribunal (*article LP 9*), commissionnement retiré en cas de non respect de certaines conditions de moralité, de qualification professionnelle ou d'aptitude physique notamment qui lui sont applicables en sa qualité de capitaine de navires (*articles LP 10 et 11*) et en cas d'incapacité reconnue à la fonction (*article LP 12*).

La section II du chapitre III précise les règles et conditions relatives au recrutement des pilotes. Ceux-ci sont recrutés sur concours, sous réserve du respect de certaines conditions spécifiques à la profession de marin (*article LP 13*). L'article LP 14 renchérit en précisant que les stations de pilotage ne peuvent recruter que sur concours.

Les conditions d'organisation dudit concours, son déroulement et les programmes de connaissances sont renvoyés à un arrêté pris en conseil des ministres (*article LP. 15*).

³ Explication tirée de l'article « La structure d'une station de pilotage maritime » par Laurent COURCOL, publié en avril 1999.

⁴ Le syndicat des pilotes est la seule entité du pilotage maritime à disposer d'une personnalité morale. Il peut acheter pour le compte de la collectivité des pilotes et régler les dépenses de l'activité et de l'exploitation.

Enfin, les lauréats au 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. L'article LP 16 précise par ailleurs 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 le droit 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 dans l'exercice de sa profession.

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 ses dispositions ont été abrogées au niveau national et insérées dans le code des transports. Afin de regrouper dans un même texte les dispositions relatives à la responsabilité du pilote et au cautionnement, ces dispositions sont reprises dans le présent projet de loi du pays, nonobstant une modification à l'article LP 20 visant à supprimer un renvoi au code disciplinaire et pénal de la marine marchande qui a été totalement refondu par l'État.

La dernière et IV^{ème} section du chapitre III traite de la rémunération de la prestation de pilotage. Les dispositions existantes dans la réglementation polynésienne relèvent de l'arrêté n° 961 du 12 septembre 1996 précité. Dans la mesure où des dispositions complémentaires figurent, en droit français, dans la partie législative du code des transports, il convient d'insérer les dispositions utiles dans le présent projet.

Ainsi, 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. À contrario, la rémunération du pilote n'est pas due si ce dernier ne s'est pas présenté (*article LP 25*). Enfin, 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 sanctions applicables, fixées dans le **chapitre IV**, se divisent entre les sanctions professionnelles et la procédure disciplinaire abordées en section I (*articles LP 27 à LP 37*) et les sanctions pénales décrites en section II (*articles LP 38 à LP 40*).

Les principales dispositions de la section I 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. Les dispositions reprises dans le code des transports (*L.5524-1 à L.5524-4*) 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'État.

Par conséquent, il est proposé, dans les articles LP 27 à LP 31 du projet de loi du pays, de reprendre ces dispositions afin de permettre au Président de la Polynésie française d'exercer un pouvoir disciplinaire sur les 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 modifiée précitée.

Par analogie avec certaines dispositions du code de la santé publique métropolitain, sont insérées 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 (*article LP 35*).

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 sont arrêtés par acte de la Polynésie française. L'article LP 37 précise quant à lui 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 du chapitre IV traite des sanctions pénales qui n'existaient pas dans la délibération n° 96-98 modifiée mais figuraient dans la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

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 à la Polynésie française, à savoir l'amende et la peine d'emprisonnement pour le pilote méconnaissant ses obligations d'assistance vis-à-vis d'un navire en danger, l'amende pour une personne tentant de piloter ou pilotant un navire sans détenir une commission régulière et l'amende pour le capitaine du navire piloté qui ne se tiendrait pas à la passerelle lors de l'opération de pilotage.

Le chapitre V, composé des articles LP 41 à LP 44, comprend les règles générales relatives à la licence de capitaine-pilote, qui, délivrée par le Président de la Polynésie française, permet à un capitaine de navire de déroger à l'obligation 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 à la Polynésie française.

Il est apparu utile de fixer les règles relatives à cette licence dans la présente loi du pays. Ainsi, cette dernière fixe les règles générales relatives aux conditions de délivrance de cette licence (*article LP 41*), sa délivrance par le Président de la Polynésie française pour une durée de deux ans (*article LP 42*), les limites à cette dérogation, à savoir, les zones ou les navires ne peuvent 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*) et les conditions de retrait, de suspension ou d'arrêt de validité de la licence (*article LP 44*).

Le chapitre VI regroupe l'ensemble des dispositions finales (*articles LP 45 à LP 49*).

Afin de permettre au gouvernement d'adopter l'arrêté d'application relatif à la loi du pays, son entrée en vigueur est fixée au 1^{er} jour du 4^{ème} mois après sa promulgation.

Enfin, la délibération n° 96-98 modifiée et les articles 18 à 25 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes sont abrogés. Il est précisé que le projet d'arrêté prévoit quant à lui notamment l'abrogation des arrêtés n° 961 et 962 du 12 septembre 1996.

Le Conseil économique, social, environnemental et culturel a rendu un avis favorable sur le présent projet de loi du pays⁵ et souligné la nécessité de la refonte opérée.

III- Travaux en commission

Le projet de loi du pays a été étudié en commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes le 27 janvier 2020.

La station de pilotage Te Arai, qui tient à la fois d'une société et d'un syndicat professionnel, est à ce jour composée de six pilotes maritimes, dont l'un est appelé à partir à la retraite.

Le pilotage maritime est obligatoire à Papeete, dans les îles-sous-le-vent, à Rangiroa et à Fakarava. Des zones dédiées au pilotage maritime y sont identifiées. Les prestations exécutées, dans les zones où le pilotage est obligatoire ou en dehors, sont généralement organisées largement en avance.

Lorsqu'elle est exercée dans les îles, l'activité nécessite la prestation de locaux chargés de déposer le pilote dans le navire. À Papeete, cette tâche est confiée à deux salariés de la station.

Le rôle des pilotes maritimes étant, non pas de conduire les navires, mais de donner des instructions à leur capitaine, leur responsabilité est indirecte et ne peut être invoquée qu'en en rapportant la preuve.

À l'issue des débats, le projet de loi du pays relative au pilotage maritime a recueilli un vote favorable unanime des membres de la commission. En conséquence, la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes propose à l'assemblée de la Polynésie française d'adopter le projet de loi du pays ci-joint.

LE RAPPORTEUR

Luc FAATAU

⁵ Avis n° 28-2019 du 20 novembre 2019.



ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

LOI ORGANIQUE N° 2004-192 DU 27 FÉVRIER 2004

SESSION [ORDINAIRE OU EXTRAORDINAIRE]

PROJET DE LOI DU PAYS

(NOR : DAM1922495LP-4)

relative au pilotage maritime

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

Travaux préparatoires :

- Avis n° 28/CESEC du 20 novembre 2019 du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française ;
 - Arrêté n° 2763 CM du 12 décembre 2019 soumettant un projet de loi du pays à l'assemblée de la Polynésie française ;
 - Examen par la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes le 27 janvier 2020 ;
 - Rapport n° du de M. Luc FAATAU, rapporteur du projet de loi du pays ;
 - Adoption en date du
-

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 comportent 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^o et 2^o 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^o) les parents ou alliés jusqu'au quatrième degré du pilote traduit devant le conseil ;
- 2^o) 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 I 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^e 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 I^{er} 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

La secrétaire,

Le président,

Béatrice LUCAS

Gaston TONG SANG