



Faculté de Droit et
de Science Politique
Aix-Marseille Université

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE

FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



« Le Pilotage maritime et portuaire en Allemagne, un des piliers de la sécurité maritime »

Sous la direction de Maître Christian SCAPEL
Directeur du Master II « Droit Maritime et des
Transports »
Président du Centre de Droit Maritime et des Transports

Année universitaire 2011-2012

Hugues BRUNET

« L'Homme dépend du ciel comme le navire du pilote »

Proverbe chinois

REMERCIEMENTS

Je tiens tout particulièrement à adresser mes sincères remerciements à Maître Christian Scapel pour ses nombreux conseils tout au long de cette année universitaire, mais aussi pour avoir accepté de diriger un travail de recherche en rapport avec l'Allemagne, sujet tournant pratiquement à l'obsession comme vous avez pu le constater ces deux dernières années ;

Monsieur le Professeur Pierre Bonassies et Monsieur le Professeur Cyril Bloch, ainsi que toute l'équipe pédagogique du Centre de Droit Maritime et des Transports, pour leur présence et leur écoute inconditionnelle tout au long de l'année, et en particulier Madame Marjorie Vial, pour ses précieux conseils ;

Monsieur Pierre Ortolan, ancien capitaine au long cours, ancien pilote portuaire et ex-Président de la Fédération Française des Pilotes Maritimes ;

Thierry Warion, pilote portuaire au Grand Port Maritime de La Rochelle, et Cécile Lemberski, juriste de la Fédération Française des Pilotes Maritimes ;

Le capitaine Hans-Hermann Lückert, Président de la Chambre Fédérale des Pilotes Maritimes Allemands, le capitaine Christian Subklew, Vice-président de cette instance ;

Le capitaine Tim Grandorff, Président des Pilotes portuaires de Hambourg, le capitaine Albrecht Kramer, Président des Pilotes Maritimes de l'Elbe, ainsi que tous leurs collègues pour leur chaleureux accueil dans leurs locaux à Hambourg et à Brunsbüttel, mais aussi lors de diverses opérations de pilotage ;

Toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont contribué à l'élaboration de ce travail de recherche, notamment mes différents correcteurs.



© Tim Gerds

LISTE DES ABRÉVIATIONS

BGB	Bürgerliches Gesetzbuch : Code civil allemand, entré en vigueur le 1 Janvier 1900, la dernière version datant du 1 Août 2012
BremLostO	Lotsenordnung für das Hafenlotsenwesen in Bremerhaven : Règlement régissant le pilotage portuaire à Bremerhaven, adopté le 28 Novembre 1979, et modifié le 1 Octobre 2004
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche : Loi d'introduction aux Codes civils, entrée en vigueur le 1 Janvier 1900, dernière version datant du 01 Août 2011
HamHLostG	Hamburg Hafenlotsgesetz : loi régissant le pilotage portuaire à Hambourg, adoptée le 19 Janvier 1981, et modifiée le 18 Juillet 2001
HGB	Handelsgesetzbuch : Code de commerce allemand, entré en vigueur le 1 Janvier 1900, la dernière version datant du 1 Avril 2012
Code ISM	International Safety Management Code (Code International de la Gestion de la Sécurité), adopté sous l'égide de l'OMI, et entré en vigueur le 1 Juillet 2002
OMI	Organisation Maritime Internationale
SeeLG	Seelotsgesetz, Loi sur le pilotage maritime en Allemagne, entrée en vigueur le 14 Octobre 1954, et le 13 Septembre 1984 dans sa forme actuelle, dernière version datant du 8 Décembre 2010
SeeSchStrO	Seeschiffsstraßen-Ordnung : Règlement relatif aux voies maritimes navigables, entré en vigueur le 1 Octobre 1952, la dernière version datant du 8 Mars 2012
Convention SOLAS	Safety Of Life At Sea Convention (Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer), adoptée en 1914, puis modifiée à plusieurs reprises, le changement majeur étant intervenu en 1974
Convention STCW	Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Convention Internationale sur les Normes de Formation des Gens de mer, de Délivrance des brevets et de Veille), adoptée par l'OMI en 1978 et remaniée en 1995

WSV

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung : administration maritime et de la navigation

SOMMAIRE

Introduction

PREMIÈRE PARTIE

LE SERVICE DE PILOTAGE MARITIME ET PORTUAIRE EN ALLEMAGNE

Chapitre I Un encadrement légal pour une sécurité juridique optimale

Chapitre II Les pilotes, hommes clés

DEUXIÈME PARTIE

DE L'EMBOUCHURE DE L'ELBE AU PORT DE HAMBOURG, UN PILOTAGE FORT DE SPÉCIFICITÉS

Chapitre I La sécurité maritime contrôlée entre la Mer du Nord et Hambourg

Chapitre II Le besoin prééminent de faire appel à d'autres services

TROISIÈME PARTIE

LA RESPONSABILITÉ CIVILE DES PILOTES EN ALLEMAGNE

Chapitre I Les pilotes non infaillibles dans leurs conseils

Chapitre II Une responsabilité pouvant être limitée et assurée

Conclusion

INTRODUCTION

« Seelotsen wurden – geprägt durch ihre erfahrungsreiche Seefahrtszeit und Lotstätigkeit – zu ''Bürgern der Meere''. Sie gehören damit zu einer uralten Seefahrergilde, die sich, trotz unterschiedlicher Muttersprache, mit Hilfe einer internationalen Signalsprache mit jedem Seemann verständigen kann. Die deutschen Seelotsen stehen im Dienst der internationalen Seeschifffahrt »¹.

A travers cette citation d'Helmut Schmidt², nous pouvons constater que les pilotes maritimes ont acquis, au fil du temps, une réelle autorité sur les différents acteurs du monde maritime mais aussi une confiance totale de la part de ces derniers. Ils sont ainsi devenus des personnages centraux du bon ordre du trafic maritime international, et notamment le long des côtes allemandes.

Un trafic maritime globalisé, impossible sans pilotes. Compte tenu de la mondialisation et de la croissance du commerce mondial de marchandises, les différents océans, mers et ports du globe voient transiter toujours plus de navires, avec parfois des dimensions gigantesques, comme par exemple le Emma Maersk³, le Berge Stahl⁴, ou encore le TI Oceania⁵. L'Allemagne, véritable nation maritime⁶, au centre de notre sujet, voit, quant à elle, également des navires toujours plus imposants faire escale dans ses ports, notamment à Hambourg, premier port allemand et deuxième port européen en nombre de containers⁷ – après Rotterdam –, ou encore à Bremerhaven. Ceci est dû à la position stratégique de cet Etat, premier exportateur européen, mais aussi aux réformes sociales et économiques ayant favorisées la compétitivité.

¹ SCHMIDT (H.), préface de « *Das deutschen Seelotswesen* », écrite à Hambourg le 17 Septembre 2004. Une traduction satisfaisante serait « Les pilotes maritimes sont devenus – grâce à leur riche expérience maritime et à leur activité – des ''Citoyens de la Mer''. Ils font partie d'une des plus anciennes communautés maritimes, qui en dépit de langue maternelle différente, peut se faire comprendre avec les signaux internationaux. Les pilotes maritimes allemands sont au service de la navigation maritime internationale ».

² Chancelier de la République Fédérale d'Allemagne de 1974 à 1982.

³ Porte-conteneur de la République Fédérale d'Allemagne, d'une longueur totale de 397 mètres, pour une

⁴ Porte-conteneur, armé et affrété par A.P. Moller-Maersk, d'une longueur totale de 397 mètres, pour une capacité de 11000 EVP – Equivalent Vingt Pieds –, unité de référence définie par la norme ISO en 1967, utilisée pour définir la taille standard d'un container.

⁵ Minéralier de 342 mètres de longueur, affrété par Bergesen Worldwide Gas ASA

⁶ Plus grand pétrolier à double coque au monde, d'une longueur de 380 mètres, et affrété par OSG Ship Management

⁷ Pays d'armateurs (Hapag-Lloyd, Hamburg Süd, entre autres), avec près de 2400 kilomètres de côtes. Source : <http://www.geo.fr/voyages/guides-de-voyage/europe/allemande>

⁸ 9 millions de EVP ont transité au port de Hambourg en 2011, soit une augmentation de 14,2 % par rapport à 2010. Source : <http://www.hafen-hamburg.de/content/containerumschlag-zeitreihe>

Un tel trafic maritime nécessite alors une organisation pointue des routes maritimes, tout en tenant compte de critères relatifs à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement, tout en prenant en compte les délais impartis imposés par les chargeurs, les transporteurs, les armateurs, et les destinataires. Pour cela, les différentes autorités étatiques, sous la tutelle du Ministère Fédéral du Transport, de la Construction et de l'Aménagement Urbain⁸, ont pris des mesures et mis en place plusieurs systèmes de sécurisation de la navigation maritime. Mais un certain nombre de services sont aussi indispensables à la fluidité du trafic maritime, en premier lieu desquels les pilotes maritimes et portuaires, premiers représentants de l'Etat dans le port d'arrivée.

Seule la question du pilotage maritime et portuaire en Allemagne sera évoquée, et plus précisément le rôle de ses acteurs, les pilotes, en faveur de la sécurité maritime, notion primordiale dans un trafic maritime mondial plus dense que jamais.

Cette notion de « sécurité maritime » ne doit pas être confondue avec celle de « sûreté maritime ». Cette dernière expression, selon le Règlement Européen n° 725/2004 de Mars 2004, est « une combinaison des mesures préventives visant à protéger le transport maritime et les installations portuaires contre les menaces d'actions illicites intentionnelles ». La sécurité maritime, quant à elle, regroupe la sécurité des navires, du travail à bord, de l'environnement marin et de la navigation.

Les pilotes, acteurs majeurs en faveur de la sécurité maritime, sont des marins, avec une qualification spécialisée, leur permettant de conseiller les capitaines des navires sur lesquels ils embarquent, le long des côtes, dans les canaux, à l'entrée et à la sortie des ports, et ce, dans n'importe quelles conditions météorologiques. Ils sont donc seulement le guide du navire. Ainsi, les pilotes n'appartiennent pas à l'équipage du navire, et ne se trouvent donc pas être sous les ordres de l'armateur ou du capitaine. Ils ont donc un statut à part entière. Seuls les missions pour la sécurité maritime, des pilotes maritimes et portuaires dans la navigation maritime civile – et non les pilotes hauturiers et ceux guidant les navires militaires – seront évoquées.

En effet, là où se trouvent des navires, les risques d'accidents sont présents, ce qui peut être accentué par un équipage réduit et/ou peu qualifié, un trafic dense et une navigation dans des lieux dangereux jonchés d'obstacles. Ceci peut alors avoir de graves conséquences pour la sécurité du trafic maritime, pour l'environnement, mais aussi pour les intérêts financiers des différents acteurs du commerce maritime. Afin de minimiser ces accidents et

⁸ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

d'optimiser la sécurité maritime, une protection efficace est fournie aux capitaines des navires, grâce aux pilotes.

Le pilotage maritime, une profession aux origines anciennes. Très vite, dès les prémices de la navigation maritime dans l'Antiquité, le besoin s'en est fait ressentir. On peut en effet en retrouver des traces, à travers des livres antiques, dès l'Égypte des Pharaons et l'époque des Phéniciens. Les prémices ont alors lieu sur le pourtour méditerranéen, entre les I^{er} et III^{ème} millénaires avant notre ère⁹. On trouve cependant des précisions relatives aux débuts du pilotage maritime dans un ouvrage rédigé en 60 après Jésus-Christ, intitulé « *Periplus Maris Erythrei*¹⁰ », qui décrit la navigation d'Égypte en direction de l'Inde et du Ceylan – actuel Sri Lanka. Cet écrit contient un certain nombre d'exemples concernant le pilotage, notamment à l'ouest de l'Inde dans le Golfe de Cambay – ou Golfe de Khambhat –, dans lequel se jettent les fleuves Narmadâ et Tâptî. La côte est en effet très soumise à des fortes marées, il est donc pratique qu'une personne compétente puisse guider les navires y faisant escale, cette région étant alors fort commerçante dans l'Antiquité. Un groupe de pêcheurs se chargeait ainsi de ce service de pilotage, afin que les navires puissent accéder aux ports de la manière la plus sûre possible.

En Europe, toute l'histoire du développement du pilotage maritime entre l'Antiquité et le Moyen-Âge n'est pas encore été percée, les premières connaissances remontant au IX^{ème} siècle en Islande. Les peuples d'Europe du Nord étaient de grands navigateurs, et effectuaient des voyages, du Nord au Sud, entre le Cap Nord et la Mer Méditerranée, et d'Est en Ouest, entre la Russie et l'Amérique. Plusieurs ouvrages, notamment norvégiens, permettent de nous livrer les divers aspects de leurs explorations maritimes, mais aussi leur recours au pilotage maritime. En effet, ces écrits sont souvent d'anciens romans alliant littérature et contenus historiques. Mais sous les ordres du Roi Magnus Håkonarson¹¹, a été rédigée la réglementation de la ville de Bergen en 1276¹², qui impose au capitaine de navire d'avoir un pilote à bord. Il peut s'agir d'une personne appartenant à l'équipage ou d'une personne extérieure.

Cette réglementation a influencé plusieurs textes rédigés au Moyen-Âge relatifs à la

⁹ Aucune indication plus précise n'a à ce jour été trouvée.

¹⁰ Manuscrit conservé à la bibliothèque de l'Université d'Heidelberg (Allemagne) ; le titre signifie « Périple de la Mer d'Erythrée ».

¹¹ Roi de Norvège en 1263 et 1280.

¹² Bergens Bylov.

navigation maritime. En effet, les « Rôles d'Oléron¹³ », un des ouvrages de droit maritime les plus importants, ont eu une emprise sur de nombreux droits maritimes nationaux en Europe. On trouve notamment à l'intérieur toute une réglementation relative à la structure du pilotage maritime. Quatre éléments importants, étant alors la base du pilotage maritime moderne, sont précisés : la différence entre les « grands » et les « petits » pilotes, la détermination des zones de pilotage, la rémunération et la responsabilité des pilotes. Dans la lignée de la constitution d'un cadre général définissant les droits et devoirs des pilotes du XVI^{ème} au XVIII^{ème}, l'Ordonnance de la Marine d'Août 1681¹⁴, bien qu'elle laisse le pilotage facultatif, dresse pour la première fois de façon précise les droits et devoirs des pilotes.

Un développement récent du pilotage en Allemagne. Bien qu'on ait connaissance d'opérations de pilotage réalisées dans la Mer du Nord, le long des côtes allemandes, dès le XVI^{ème} siècle, les règlements relatifs au pilotage en Allemagne les plus anciens ne remontent qu'au XVII^{ème} siècle. En 1639, l'Amirauté de Hambourg promulgue le premier texte rendant obligatoire le pilotage pour les navires voguant sur l'Elbe en direction de Hambourg et de la Mer du Nord. Ce règlement ne régit pas seulement l'obligation de pilotage, mais aussi les tarifs et l'accès à la profession. Après des discussions entre les membres de l'Amirauté et les représentants des commerçants, une réforme de ce texte a été entreprise, et la version définitive du texte est alors entrée en vigueur en 1656. Hambourg a alors joué le rôle de précurseur, car d'autres villes situées le long de l'Elbe – comme Neumühlen, Stade ou Glückstadt – et de la Weser, ont à leur tour adopté de telle réglementation au cours du XVIII^{ème} siècle. Ainsi, le pilotage ne se trouve être réglementé qu'à l'échelle des ports et de certaines villes côtières, mais pas au niveau unifié en général. En effet, l'Allemagne en tant que telle n'est pas encore unifiée à l'époque, car seul le Saint-Empire Romain Germanique existe, confédération de plusieurs Etats, indépendants sur leur territoire.

L'unité allemande n'est en effet scellée qu'à la suite de la Guerre franco-allemande de 1870, la victoire germanique ayant permis de créer un véritable Empire unifié. A la fin du XIX^{ème} siècle, l'Empire allemand promulgue alors plusieurs lois sur le pilotage maritime, notamment sur les signaux à utiliser, l'obligation du pilotage, ou encore la responsabilité des pilotes, ce qui unifie la matière.

¹³ Les premiers articles ont été rédigés à la fin du XII^{ème} siècle, sous l'impulsion d'Aliénor d'Aquitaine, puis ont été compilés au cours du XIII^{ème} siècle.

¹⁴ Texte également appelé « Code de la Marine » ou « Ordonnance Royale de 1681 », rédigé sous l'impulsion de Louis XIV.

Les bases ayant été posées au fil des années, le XX^{ème} siècle a permis le développement d'une véritable réglementation unifiée du pilotage maritime à travers l'Allemagne, pays qui, malgré les guerres, a un commerce florissant. Ainsi, le Handelsgesetzbuch, Code de commerce allemand, entré en vigueur en 1900, instaure également l'obligation de recourir aux pilotes maritimes pour les navires à destination et en partance des ports allemands. Puis, dès 1919 et l'instauration de la République de Weimar, la Fédération Allemande des Pilotes est créée. Il s'agit alors du premier regroupement de toutes les corporations de pilotes réparties le long du littoral. Alors que la Seconde Guerre Mondiale vient de ravager l'Europe toute entière – et en particulier l'Allemagne qui a payé un lourd tribut – et de diviser le continent européen en deux – la frontière, symbolisée par le Rideau de Fer, se trouvant également en Allemagne –, ce pays, tel un Phénix, renaît de ses cendres. Le commerce maritime mondial est également relancé, stimulé par les importations nécessaires à la reconstruction européenne. Les ports allemands, en tête desquels Hambourg, tirent alors leur épingle du jeu, les pilotes maritime devenant par conséquent toujours plus sollicités. Lors de sa 43^{ème} session, le 17 Septembre 1954, le Bundestag¹⁵, adopte une loi sur le pilotage maritime¹⁶, qui entre en vigueur le 13 Novembre de la même année. Cette loi ne concerne cependant pas les pilotes de Hambourg et de Bremerhaven, qui sont des pilotes portuaires, des textes spéciaux ayant été adoptés¹⁷. Le texte fédéral, encore en vigueur aujourd'hui, après quelques amendements liés à l'évolution de la profession et à l'adaptation au commerce maritime international¹⁸, régit l'ensemble des questions organisationnelles, pratiques et juridiques relatives au pilotage, notamment les droits et devoirs des pilotes. Elle crée aussi la Chambre Fédérale des Pilotes Maritimes, dont le siège se situe à Hambourg, héritier de la Fédération Allemande des Pilotes. Son activité est contrôlée par le Ministère Fédéral des Transports, de la Construction et de l'Aménagement Urbain. La dernière évolution majeure intervient en conséquence de la réunification allemande. Elle permet aux pilotes maritimes des villes de Wismar, de Rostock et de Stralsund, situées dans l'ancienne République Démocratique Allemande, d'intégrer le système unifié fédéral et de faire partie de la Chambre Fédérale des Pilotes Maritimes.

Le pilotage maritime et portuaire en Allemagne a alors une longue tradition. Depuis plusieurs siècles, tous les navires peuvent donc être accueillis de la manière la plus sûre qu'il

¹⁵ Chambre basse du Parlement allemand, la Chambre haute se nomme le Bundesrat.

¹⁶ Seelotsgesetz, ou SeeLG.

¹⁷ Le pilotage portuaire est régi à Hambourg par la Hamburg Hafenlotsgesetz, adoptée le 19 Janvier 1981 par le Sénat du Land, et modifié le 18 Juillet 2001. Le pilotage portuaire à Bremerhaven, quant à lui, est régi par le Lotsenordnung für das Hafenlotsenwesen, adopté le 28 Novembre 1979 et modifié le 1 Octobre 2004.

¹⁸ La principale modification législative date de 1984, les autres ayant été opérées en 1986, 1990, 1994, 1997, 2001, 2002, 2008 et 2010.

soit dans les ports allemands, grâce à une compétence et à un savoir-faire toujours en constante évolution. Leurs pilotines, permettant de relier la terre aux navires, ont également changé : de la simple barque – à rame –, en passant par des voiliers et des navires à vapeur, des bateaux-pilotes à la pointe de la modernité sont actuellement utilisés.

Structure du service de pilotage en Allemagne. On distingue en Allemagne trois types de pilotage en mer : le pilotage maritime, portuaire, et hauturier – ce dernier ne sera pas traité dans ce travail. La profession de pilote maritime est réglementée par la loi sur le pilotage maritime, en tant qu'activité de service public « libre, non commerciale ». Ceci est la garantie que les pilotes peuvent prendre leurs décisions sans aucune éventuelle pression, à part l'impératif de sécurité du trafic maritime. Quelles que soient les conditions météorologiques – pluie, brouillard, vent, neige, glace – parfois rudes en Allemagne du Nord, ils sont toujours présents pour guider le capitaine et mener à bien leur mission.

L'Allemagne compte près de 780 pilotes maritimes, répartis dans sept zones de pilotage, situées tout au long de son littoral, une corporation étant alors compétente pour le service de pilotage interne à chaque zone. Leurs domaines couvrent alors les voies maritimes et les ports de la Mer du Nord et de la Mer Baltique, mais aussi le Canal de Kiel¹⁹. Une exception est cependant faite pour les ports de Hambourg et de Bremerhaven, où des pilotes portuaires, et non maritimes, officient. Ils ont leur propre statut, réglementé dans un texte spécial, mais très similaire de la SeeLG. Les pilotes maritimes et portuaires travaillent en étroite coopération, dans un même but, et sans aucune animosité. Le pilotage maritime et portuaire est soumis à l'organisation et au contrôle de l'Etat fédéral, à travers des autorités de surveillance, notamment l'administration maritime et de la navigation, la WSV. Comme cela a déjà été précisé, la Chambre Fédérale des Pilotes Maritimes contrôle également l'activité des différentes corporations.

A travers la profession de pilote, les capitaines ne peuvent qu'avoir une confiance aveugle dans les conseils. En effet, ces conseils ne sont pas vérifiables, car seul le pilote connaît parfaitement le lieu, ce qui lui confère une certaine responsabilité dans sa mission. Il doit également se comporter convenablement et avec diplomatie. Bien que la taille de tous les navires arrivant en Allemagne a pratiquement doublé durant les vingt-cinq dernières années, le taux d'accidents est très faible (de l'ordre de 0,006 %), ce qui prouve l'extrême compétence et la fiabilité des pilotes maritimes et portuaires en Allemagne.

¹⁹ Canal le plus fréquenté au monde, permettant de relier la Mer du Nord à la Mer Baltique, tout en évitant le contournement du Danemark, une économie de 500 kilomètres étant alors réalisée.

Structure du service de pilotage dans les Etats européens. Conformément à la Résolution A 960 (XXIII), relative à « la formation des pilotes maritimes, autres que les pilotes hauturiers, la délivrance des brevets et la procédure opérationnelle », adoptée par l'Organisation Maritime Internationale le 5 Décembre 2003, les pilotes maritimes et portuaires doivent avoir un certain niveau de compétence, et avoir été officier de pont et capitaine au long cours pour pouvoir effectuer ce métier. De plus, ils doivent être en possession d'un certificat ou d'une licence de pilote, document qui doit préciser dans quelle zone de pilotage le pilote est affecté, ses obligations, mais aussi ses éventuelles contraintes.

Selon les Etats européens, l'activité de pilotage n'est pas caractérisée de la même manière : le pilote est salarié, fonctionnaire ou « profession libérale ». Au Danemark, au Royaume-Uni et en Irlande, les pilotes ont un statut mixte. Dans ces deux derniers Etats, ceci est justifié par le fait que le pilote a le choix de son statut, entre celui de salarié ou de « profession libérale ». Cependant, dans les autres Etats européens étudiés, seul un statut est possible. On ne trouve pas non plus le même nombre de pilotes à travers les différents Etats européens, ce qui est justifié par des besoins différents en fonction du trafic maritime. Les britanniques ont, après les allemands, le plus grand nombre de pilotes. Viennent ensuite les belges et les français, qui arrivent à la troisième place, suivis par les scandinaves. D'autres pays, comme l'Irlande, la Lituanie, la Croatie et la Slovénie, ont très peu de pilotes.

Ainsi, tous les Etats européens littoraux ont des pilotes maritimes et portuaires, afin de sécuriser et fluidifier la navigation maritime. Il n'y a cependant aucune unicité législative en Union Européenne relative au pilotage. Seul le « Paquet Erika III », mesures prises par la Commission Européenne en faveur de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier « Le Prestige » au large des côtes de Galice en Espagne en Décembre 2002, évoquent le pilotage, mais indirectement. En effet, ceci a lieu à travers des modifications de sept directives européennes en 2009, dans lesquelles le pilotage apparaît, mais n'est pas le sujet principal. Le pilotage étant caractérisé comme une prestation de service, le Règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil, du 22 Décembre 1986, « portant application du principe de la libre prestation des services de transport maritime entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers » s'applique alors à cette activité. Mais il semble difficile d'admettre que ce texte ne s'applique qu'au pilotage.

La seule réelle unification existante au niveau européen est réalisée par l'European Maritime Pilots' Association – EMPA –, association regroupant 4833 pilotes des 19 Etats

membres côtiers de l'Union Européenne, auxquels se sont joints la Norvège, la Croatie, la Russie, l'Ukraine et la Turquie.

Au niveau européen, la tendance est à la libéralisation totale à l'intérieur des ports. Le pilotage est ainsi souvent concerné. Dans cette optique, la Commission Européenne a établi une directive relative à tous les services portuaires, dont le pilotage, pour qu'ils soient concurrentiels. Ce sont des directives adoptées par le Conseil Européen et le Parlement Européen. Mais par deux fois, le Parlement Européen a rejeté ces projets.

On ne connaît également aucune unification au niveau international, où seule la Convention SOLAS, et le Code ISM évoque le pilotage maritime et portuaire, mais sans créer une réglementation coercitive mondiale.

Problématique. Très ancien et bien que relativement méconnu du grand public, le service de pilotage maritime et portuaire reste une profession à part entière et indispensable dans le monde maritime actuel. Les pilotes sont en effet essentiels pour tous les navires entrant et sortant d'un port, et notamment en Allemagne, Etat à forte tradition maritime qui comporte de nombreux ports maritimes de taille imposante, en premier lieu desquels Hambourg. Il s'agit du troisième port européen, toutes marchandises confondues, après ceux de Rotterdam et de Anvers, et du deuxième en nombre de containers transbordés, après son concurrent néerlandais.

L'entrée et la sortie de ces ports ne sont pas sans risques relatifs à la navigation maritime ou à l'atteinte à l'environnement. La sécurité maritime doit donc être préservée à chaque instant, pour ne pas entraver le trafic de navires, et créer des dommages supplémentaires. Ceci se trouve donc être un des rôles principaux des pilotes maritimes et portuaires, qui le font avec la plus grande rigueur possible.

Nous nous demandons par conséquent dans quelles mesures les pilotes maritimes et portuaires en Allemagne sont primordiaux pour le maintien de la sécurité maritime, notion essentielle dans un trafic maritime toujours plus dense en raison d'un commerce maritime international toujours plus élevé.

Plan. Ainsi, pour que la sécurité maritime dans les eaux allemandes soit très bien préservée, le service de pilotage maritime et portuaire doit absolument être règlementé (Partie I). Ceci permet également une excellente sécurité juridique, les pilotes connaissant parfaitement leurs rôles et leurs missions. Mais, de part la situation du port de Hambourg loin des côtes de la Mer du Nord, il semble intéressant d'étudier plus en détails le rôle précis des

pilotes en faveur de la sécurité maritime le long de l'Elbe, cheminement indispensable pour accéder au port hanséatique (Partie II). De fortes caractéristiques sont en effet présentes, tenant tout autant à la sécurisation du trafic maritime qu'à l'efficacité allemande. De plus, pour renforcer ce besoin constant de sécurité maritime, le degré de responsabilité des pilotes en Allemagne est élevé, car plusieurs obligations leur incombent, étant partie prenante du contrôle et de la surveillance du trafic maritime (Partie III). Une faute doit cependant avoir été commise, ayant entraîné des dommages, pour que la responsabilité civile des pilotes soit mise en jeu, responsabilité néanmoins pas totale, car elle peut être limitée ou non recherchée.

Partie 1

*Le service de pilotage maritime et portuaire
en Allemagne*

Le pilotage maritime et portuaire est primordial pour le bon déroulement de la navigation maritime dans les différents Etats côtiers du globe, et notamment en Allemagne. Les pilotes permettent alors d'optimiser la sécurité maritime et de fluidifier le trafic maritime. Mais pour que cette mission soit remplie le plus sérieusement possible, le service de pilotage doit être réglementé, ce qui est le cas en Allemagne avec la Seelotsgesetz (SeeLG), loi adoptée et entrée en vigueur en 1954, et des textes spéciaux compétents pour les ports de Hambourg et de Bremerhaven²⁰.

Ces textes encadrent par conséquent la profession de pilote, ce qui est alors un gage de sécurité juridique absolue (Chapitre I). Mais ils définissent également les rôles des pilotes maritimes et portuaires en faveur de la sécurité maritime, mission complétée par l'Union Européenne avec le « Paquet Erika III » (Chapitre II).

²⁰ Voir supra.

CHAPITRE I

UN ENCADREMENT LÉGAL POUR UNE SÉCURITÉ JURIDIQUE OPTIMALE

La sécurité maritime, notion primordiale dans la navigation maritime, doit être privilégiée dans une navigation maritime toujours plus dense. Ceci se trouve donc au centre des préoccupations de tout pilote maritime, comme portuaire. Mais une telle sécurité maritime ne peut alors être optimale que lorsque la sécurité juridique est respectée et protégée, ce qui est le cas en Allemagne. En effet, le pilotage y est fortement encadré par les textes législatifs en vigueur (Section I), mais aussi au niveau des institutions propres à la profession (Section II).

SECTION I

LE PILOTAGE, SERVICE BIEN ORGANISÉ EN ALLEMAGNE

La bonne organisation du pilotage maritime et portuaire passe par la réglementation de la profession (1), mais aussi par la délimitation de zones de pilotage (2).

1) Un métier à part entière, faisant primer la liberté réglementée :

Le pilote se trouve alors être le « premier représentant de l'Etat » pour les navires battant pavillon étranger et entrant dans les eaux territoriales allemandes. Il les conseille et veille à ce que la sécurité maritime soit assurée, tout en faisant respecter la législation nationale. Cela montre la relation étatique entre le pilote et l'intérêt de sécurité publique.

Dans le système juridique allemand, la profession de pilote connaît de nombreuses spécificités, à bien des points de vue. Bien que l'article 21 alinéa 1 du SeeLG la désigne comme une activité « libre, non commerciale », le législateur a délibérément adopté cette conception. Il ne leur fait donc pas endosser toute la responsabilité. Ce modèle a ensuite été reproduit dans la sécurité aérienne. Pour ne pas laisser les pilotes assumer potentiellement toute la responsabilité des dégâts causés par une collision, le législateur a alors limité leur responsabilité²¹.

La nature juridique du pilotage maritime en Allemagne est ainsi réglementée par ce paragraphe, qui pose la base de l'activité. Ensuite, le pilote exerce son activité, en tant que métier « libre et non commercial ». De cette liberté professionnelle découlent des

²¹ Voir infra : Partie III.

conséquences fiscales, relatives à la sécurité sociale et à la rémunération des pilotes qui en découlent, mais pas à la fixation des tarifs du pilotage, prévue par un règlement spécifique, en date du 21 Janvier 2009²². Le principe en la matière est assez complexe, les tarifs variant selon la zone de pilotage, et la jauge brute du navire.

L'exercice de cette profession est à contraster avec la réglementation étatique – de l'Etat fédéral et des Länder – très forte, caractérisant le droit administratif. Par sa nature même, tout en laissant un certain degré de liberté, cette activité se trouve être réglementée, car les pilotes agissent dans un but d'intérêt public, en coordination avec les autorités locales afin de faciliter et de sécuriser le trafic maritime.

Mais, au regard du paragraphe 4 alinéa 2 du SeeSchStrO, il en résulte que le pilote est responsable envers le capitaine, par son attitude dans le trafic maritime. Ainsi, la mise en œuvre du pilotage relève de la propre responsabilité du pilote en charge de l'opération. Bien que les grandes lignes des opérations de pilotage soient programmées, selon les dimensions des navires, le poids du fret ou la fréquence d'accostage du navire dans le port, le pilote est souvent obligé de déposer un plan prévisionnel, en conformité avec la législation allemande. Ainsi, une fois à bord, le pilote conseille et donne des instructions au capitaine du navire (ou à l'officier de quart à la barre, présent sur la passerelle). Ceci ne réduit nullement la responsabilité nautique du capitaine, qui a le dernier mot et peut donner un contrordre. En outre, le pilote à bord n'est nullement un membre d'équipage, même temporairement : il a un statut à part entière.

Malgré la liberté accordée à cette profession, le pilote a différents rôles, notamment la garantie de la sécurité du trafic maritime et la protection de l'environnement, qui sont réglementés par un certain nombre d'obligations et contrôlés par les autorités de surveillance²³. Ces points seront évoqués ultérieurement. Ces spécificités professionnelles sont tout à fait compatibles au regard de l'article 12 alinéa 1 de la Constitution allemande, relatif à la liberté de travail, qui prévoit que l'exercice des professions peut être réglementé par une loi spéciale. Ceci est en effet le cas en l'espèce, avec la loi relative au pilotage maritime.

En raison de cette réglementation, la profession de pilotes n'est comparable à aucune autre. En effet, les autres professions « libres », avec des prérogatives régaliennes, comme les pharmaciens ou les avocats, exercent une activité à but commercial.

²² Verordnung über die Tarifordnung für die Lotsreviere.

²³ Il s'agit notamment de l'administration maritime et de la navigation, Wasser-und Schifffahrtsverwaltung.

L'indépendance de la profession de pilote est visible à travers ses conséquences quant à la responsabilité des pilotes dans l'opération de pilotage. Il est important de préciser que le pilote n'appartient pas à l'équipage du navire sur lequel il monte, et il se trouve ainsi être responsable aux côtés de l'armateur en cas de survenance de dommages, qui se seraient produits pendant sa fonction et qui porteraient préjudice à d'éventuels tiers. En outre, la SeeLG indique que le pilote n'est pas soumis au contrôle des autorités de surveillance. Ceci est dû à la formulation textuelle de la présente loi. Cependant, au niveau de la responsabilité, la révocation justifiée du pilote pour une faute de négligence ou intentionnelle est régie par le paragraphe 14 de la SeeLG.

L'activité reste tout de même soumise en cas d'accidents maritimes à la diligence d'enquêtes, et ce, en vertu de la loi sur les enquêtes relatives à la sécurité maritime. En effet, de telles mesures permettent de déterminer et d'évaluer les risques qui ont été la cause du dommage, comme l'échouage ou la collision avec un autre navire, ainsi que les responsables dudit dommage. Une enquête est également menée sur le conseil donné par le pilote car il est responsable de la sécurité maritime, les accidents ayant lieu le plus souvent sur des voies maritimes ou dans des ports fortement fréquentés.

Dans l'ensemble, l'Etat se limite en grande partie à la simple surveillance de l'activité de pilotage, par le biais de l'Administration Maritime et de la Navigation (WSV), subdivisée en deux directions (Nord et Nord-ouest). Cependant, pour Hambourg et Bremerhaven, on trouve une exception à ce principe, car ce sont les autorités de surveillance qui y sont compétentes. Les paragraphes 27 à 33 du SeeLG, 30 à 40 du BremLotsO et 8 et 9 du HamHLotsG définissent les tâches et le cadre des sept corporations allemandes. Elles sont le fondement de l'activité pour les autorités de contrôle.

Un autre lien entre les pouvoirs publics et les pilotes existe, pour le cas des équipements et matériels, mis à disposition et non appartenant aux pilotes, comme par exemple les stations de pilotage ou les pilotines. Bien que ces matériels soient utilisés par les pilotes, ils ne font pas partie intégrante du statut d'auto-administration, mais cette particularité est bien prévue par la loi, au paragraphe 6 alinéa 1 de la SeeLG.

En définitive, le cadre juridique du pilotage maritime en Allemagne est un conglomérat d'une activité historiquement privée, mais où interviennent les pouvoirs publics, car la sécurité du trafic maritime dans les eaux territoriales est en jeu.

2) Des zones de pilotage : une approche casuistique pour une sécurité maritime globale :

Pour que le service de pilotage soit équilibré en fonction des différentes voies navigables le long des côtes allemandes, le législateur allemand, dans le paragraphe 2 de la SeeLG, l'a alors divisé en plusieurs zones de pilotage maritime. Ceci permet alors de réguler et de fluidifier le trafic maritime dans les différentes zones concernées, afin d'optimiser la sécurité maritime et la protection de l'environnement tout au long des côtes allemandes. Ainsi, chaque pilote n'étant compétent que pour une zone de pilotage bien définie, connaît parfaitement les moindres dangers s'y afférant, ce qui ne peut que renforcer la sécurité maritime.

En application de la SeeLG, un règlement²⁴ a été adopté en 1987 (puis amendé en 1995) par le ministère fédéral des Transports, de la Construction et de l'Aménagement Urbain, responsable des différentes zones de pilotage.

On trouve alors sept zones de pilotage maritime en Allemagne, n'englobant pas les ports de Hambourg et de Bremerhaven, qui ne sont pas régis par l'Etat fédéral mais par les Länder respectifs, Hambourg et Brême.

Les sept zones de pilotage maritime, réparties le long des côtes de la Mer du Nord et de la Mer Baltique sont, d'ouest en est :

- Emden : cette zone a une longueur totale de 80 milles nautique. Les navires se dirigent vers les ports de Emden, de Leer ou de Papenburg, plus dans les terres. Ce dernier doit sa renommée au chantier naval Meyer, le plus important d'Allemagne, encore en activité de nos jours. Plusieurs types de navires sont sortis de ces chantiers, notamment des gaziers, des vraquiers, des porte-conteneurs, mais aussi des navires de croisière, appartenant à AIDA, à Disney Cruise Line, ou encore à Royal Caribbean Cruise Line. Le port de Emden, quant à lui, doit son activité à Volkswagen, qui en a fait son port principal pour les exportations de ses véhicules. Entre 7000 et 8000 opérations de pilotage sont effectuées tous les ans dans cette zone.
- L'estuaire de la Weser (Weser I) : bien que des pilotes maritimes interviennent dans cette zone, elle n'a aucun caractère maritime, car se situe dans l'estuaire de la Weser, entre Brême et Bremerhaven, sur une longueur de 33 milles nautiques. Il s'agit d'une zone fort difficile, car très étroite, avec de nombreux méandres. Le port de Brême n'est cependant accessible qu'après le passage de nombreuses écluses, ce qui limite la

²⁴ Verordnung über die Seelotsreviere und ihre Grenzen.

taille des navires y accédant. Malgré cela, plus de 6000 opérations de pilotage ont lieu chaque année.

- L'embouchure de la Weser et la baie de Jade (Weser II/Jade) : il s'agit de la plus grande zone de pilotage en Allemagne, avec des stations de pilotage à Bremerhaven et à Wilhelmshaven, mais aussi des stations mobiles flottantes. Plus de 100 pilotes sont présents dans ce périmètre, où plus de 22000 opérations de pilotage ont lieu tous les ans. La durée d'intervention d'un pilote varie entre 6 et 20 heures, plusieurs facteurs entrent en jeu : la taille du navire, les conditions météorologiques et le port de destination. En direction de Bremerhaven, les pilotes maritimes arrêtent néanmoins leurs conseils avant l'arrivée dans ce port, les pilotes portuaires étant compétents.
- L'Elbe : cette zone a une longueur totale d'environ 90 milles nautiques, et débute aux environs de l'île de Helgoland, dans la Baie Allemande, pour se terminer à l'entrée du port de Hambourg, où les pilotes portuaires prennent le relai. Compte-tenu de l'importante taille de cette zone, elle est divisée en deux à Brunsbüttel, où, pour des raisons de sécurité (connaissance des lieux, temps de travail trop important), un changement de pilotes est effectué. Cette zone très spécifique²⁵ voit passer de gros navires, leurs capitaines devant être vigilants aux marées. Ainsi, près de 250 pilotes travaillent dans cette zone, et réalisent plus de 48000 interventions par an.
- La partie occidentale du canal de Kiel (NOK I) : pour des raisons de logistique, le canal de Kiel, canal le plus fréquenté au monde – avec le passage de plus de 33000 navires en 2011 – est divisé en deux parties. De plus, l'étroitesse du canal – large de 90 mètres – et les nombreuses écluses jalonnant son parcours sont une raison de plus à l'intervention obligatoire de l'un des 130 pilotes de cette zone, ce qui permet d'éviter les accidents. Un élargissement de cette voie navigable serait nécessaire à terme.
- La partie orientale du canal de Kiel, Kiel, Lübeck et Flensburg (NOK II) : cette zone couvre toute la partie orientale du canal de Kiel, ainsi que tous les ports du Schleswig-Holstein situés sur la Mer Baltique. Outre des navires transportant des marchandises, les 160 pilotes effectuent de nombreuses opérations de pilotage sur des navires à

²⁵ Voir infra : Partie II.

passagers. Kiel est en effet le premier port allemand en nombre d’escales de navires à passagers²⁶, que ce soit des navires de croisières ou des ferrys.

- Wismar, Rostock et Stralsund : cette zone a été insérée en 1990 après la réunification allemande, dans les sept zones de pilotage. Elle prend en charge tous les ports du Mecklembourg-Vorpommern, qui ont été rassemblés, le trafic n’y étant pas très dense. En effet, bien qu’il s’agisse de la zone la plus étendue, seule une trentaine de pilotes y travaille, pour seulement 7000 opérations de pilotage chaque année.



Visualisation des sept zones de pilotage en Allemagne

Pour plus de clarté dans ces explications, la carte ci-dessus²⁷ représente les sept zones de pilotage évoquées, en y ajoutant les deux zones de pilotage portuaire, Hambourg et Bremerhaven.

Cependant, la réglementation législative ne suffit pas pour encadrer le pilotage maritime et portuaire en Allemagne.

²⁶ Kiel, premier port allemand en terme d’escales de navires à passagers, et de passagers embarqués et débarqués, devant Hambourg et Rostock.

²⁷ Source : Chambre Fédérale des Pilotes Maritimes (Bundeslotsenkammer).

SECTION II

LES INSTANCES DU PILOTAGE, VÉRITABLE ÉLÉMENT FÉDÉRATEUR

Ces instances sont importantes pour organiser la profession (1), mais aussi au niveau de la formation délivrée aux pilotes (2).

1) L'organisation de la profession première tâche :

Tous les pilotes appartiennent obligatoirement à la corporation des pilotes d'une zone ou d'un port. Toutes ces corporations, collectivités de droit public, s'auto-administrent, en vue de faire respecter la navigation et de veiller au maintien de la sécurité maritime dans cette zone. L'affiliation obligatoire aux corporations a été imposée par le législateur allemand, dans le paragraphe 27 de la SeeLG, afin de garantir un service qualitatif, avec le moins de faille possible. Malgré cette auto-administration, les différentes corporations sont supervisées et contrôlées par le Ministère des Transports, de la Construction et de l'Aménagement Urbain. Cependant, pour les pilotes portuaires de Hambourg et de Bremerhaven, on trouve une exception. En effet, seuls le Sénat à Hambourg, et le sénateur en charge des questions économiques et portuaires à Bremerhaven, sont compétents.

Les corporations sont des collectivités publiques, car leurs devoirs d'auto-administration sont des obligations de droit public, déléguées par l'administration fédérale. Ainsi, parmi les tâches qui leur incombent, elles ont en charge la formation des pilotes, la couverture sociale de leurs membres et la surveillance de la conformité des obligations professionnelles. La corporation supervise également les différentes opérations de pilotage, ce qui nécessite l'approbation de la direction de la navigation maritime concernée. Signe d'une autonomie totale, et pour récompenser une prise de risques et des exigences professionnelles élevées, le salaire du pilote relève aussi de la compétence de chaque corporation, ils sont composés des honoraires et frais de pilotage. Après collecte des frais de pilotage, et déduction faite des sommes nécessaires au bon fonctionnement de la corporation (entretien des locaux, des pilotines, taxes...), les sommes restantes sont donc distribuées entre les pilotes, à part égale, quelle que soit de la taille des navires qu'ils ont guidés.

Afin de pouvoir fournir un service hautement qualitatif en faveur de la sécurité maritime et portuaire, et de pouvoir accueillir en permanence tous les navires dans les différents ports, le droit de grève dans les différentes corporations y est interdit.

Les règlements qui détaillent les obligations professionnelles et qui sont comparables dans tous les métiers « libres », font cependant défaut chez les pilotes. En contrepartie, pour combler ce vide, toutes les corporations disposent, au regard du paragraphe 28 alinéa 1 de la SeeLG, de dispositifs adéquats envers les fautes professionnelles commises. Dans le cas où la faute d'un pilote est constatée, une sanction peut être prononcée, dans le cadre de la surveillance professionnelle, l'autorité de contrôle compétente en sera alors avertie.

Les différents organes de chaque corporation sont le Président, l'assemblée des membres, ainsi que tout représentant éventuellement prévu dans les statuts de celle-ci. Le Président de chacune des sept corporations²⁸ est alors élu démocratiquement par ses pairs pour 5 ans, afin de représenter la corporation juridiquement en interne, mais aussi en externe auprès des différents tiers (organes étatiques, autres corporations...).

La représentation des intérêts communs de tous les pilotes maritimes et portuaires est assurée par une organisation professionnelle, la Chambre Fédérale des Pilotes, située à Hambourg. Il s'agit d'une collectivité de droit public, contrôlée par le Ministère Fédéral des Transports, de la Construction et de l'Aménagement Urbain. Les attributions résultent du paragraphe 35 de la SeeLG, traitant surtout des relations avec les autorités gouvernementales et locales, de la médiation en cas de différends internes, de la participation à titre d'expert dans les affaires touchant les pilotes ou encore du développement de la législation. Par exemple, la Chambre Fédérale des Pilotes Maritimes souscrit une assurance responsabilité et protection juridique, pour tous ses membres, même si leur rôle premier est celui de représentant. Ainsi, les pilotes ne sont pas directement représentés par la Chambre Fédérale des Pilotes, mais bien par les différentes corporations, auxquelles ils appartiennent.

Néanmoins, il faut aussi mentionner l'existence d'une association professionnelle, qui a des fonctions de représentations des pilotes : il s'agit de l'Association Fédérale des Pilotes Maritimes et Portuaires (BSHL²⁹).

2) Un rôle déterminant de formateur, au service d'une sécurité maritime parfaite :

Cette formation, très longue, est très exigeante (A), mais passe aussi par une mise à jour des connaissances, grâce aux simulateurs (B).

²⁸ Voir supra.

²⁹ Bundesverband der See- und Hafenlotsen.

A) Une formation exigeante :

Etant les conseillers du capitaine, les pilotes maritimes doivent avoir un certain niveau de connaissances et de capacités techniques qui répond à la qualification professionnelle des capitaines et des officiers de pont. La formation est donc primordiale, et comporte un aspect pratique non négligeable, pour pouvoir affronter les différentes situations auxquelles les pilotes seront confrontés, mais également pour superviser sans encombre les opérations de pilotage. Ainsi, pour que les pilotes soient le plus expérimentés possible, l'accent est mis sur la communication à bord du navire entre le capitaine et le pilote. Ce dernier joue seulement un rôle consultatif, de sorte que le capitaine et l'officier de pont partagent la responsabilité avec le pilote pour les actions entreprises.

Dès l'obtention du diplôme de fin d'études du collège³⁰, il est possible de commencer une formation de mécanicien naval. Après avoir réussi cette formation, l'élève doit effectuer une autre formation dans une école technique, afin d'obtenir le brevet d'officier de pont. Cependant, il est possible d'accéder directement à cette étape, si la personne obtient son baccalauréat ou un diplôme d'une université de sciences appliquées. L'Allemagne offre la possibilité aux collégiens de se spécialiser et de commencer une formation professionnelle dès la fin du collège. Il y a ainsi plusieurs voies, plus ou moins professionnelles, pour accéder à la formation d'officier de pont. Une fois leur brevet d'officier de pont obtenus, les candidats doivent embarquer durant un an minimum, période après laquelle ils peuvent alors devenir Second Capitaine. Mais souvent, il est intéressant de devenir Capitaine, fonction qui s'acquiert en restant au poste de Second pendant au moins un an, ou à celui d'officier de pont pendant au minimum deux ans. Seulement après cette période, il est possible d'obtenir le diplôme de Capitaine illimité, ce qui signifie qu'il est possible de commander tous les navires, sans prendre en considération leur taille, et ce, à travers le monde.

En fonction des besoins de pilote et de la densité du trafic maritime dans les différentes zones de pilotage, les autorités fédérales de contrôle, en accord avec les différentes corporations, définissent un nombre de candidats. L'admission de l'élève-pilote est subordonnée à son expérience en tant que navigant, mais, afin de démontrer sa capacité à réagir à toutes les situations, il doit aussi passer avec succès un certain nombre de tests physiques et mentaux. Une fois la demande validée, le candidat doit prouver qu'il est bien en

³⁰ A la sortie de la Realschule ou de la Hauptschule, équivalent du collège en France.

possession d'un brevet de Capitaine illimité (aux normes STCW 95³¹), ne comportant aucune restriction. En outre, il doit justifier, à travers son livret maritime, qu'il a bien navigué deux ans minimum en tant que capitaine lors des cinq dernières années, mais aussi qu'il se trouve en bonne santé (en fournissant un certificat médical d'aptitude). En accord avec le paragraphe 9 de la SeeLG, la langue allemande doit naturellement être maîtrisée à l'oral et à l'écrit et le candidat doit également avoir de bonnes compétences linguistiques en anglais.

La formation de l'élève-pilote est réalisée par la corporation dans laquelle il est inscrit et y travaillera plus tard, tout en étant supervisé par les autorités de contrôles allemandes. La période de formation dure huit mois, durée pendant laquelle les aspects pratiques et théoriques sont enseignés, afin que le pilote soit apte à conseiller les capitaines des navires en toute sécurité. Le contenu de la formation comprend en effet :

- La connaissance de la zone de pilotage dans laquelle le pilote se trouvera en fonction,
- Les particularités et les spécificités de celle-ci, le fonctionnement du service de pilotage,
- Les devoirs de l'Etat Fédéral dans le transport maritime,
- Les règles de circulation maritime en vigueur,
- L'utilisation d'aide à la navigation et à la communication.

La formation pratique est réalisée par les différents pilotes de la corporation, à tour de rôle. En plus du conseil au capitaine, le pilote doit apprendre à se servir de tous les équipements radars, afin d'éviter une collision ou un échouement, mais aussi pour communiquer avec la terre si besoin est. L'échange d'informations avec l'équipage, en situation normale, comme d'urgence, fait également partie prenante de la formation.

Lors de son examen de fin de formation, l'élève pilote est évalué par un jury composé de cinq membres appartenant aux autorités maritimes, dont au moins deux sont nommés par la corporation compétente. Ce jury questionne le candidat sur ses connaissances maritimes en général, le marquage relatif à la zone dans laquelle il sera affecté, ainsi que sa perception des données météorologiques. L'utilisation des aides à la navigation est aussi contrôlée, car il est essentiel que le pilote puisse faire effectuer les manœuvres du navire qu'il guide, quelles que soient les conditions météorologiques. La sécurité maritime étant le fondement même de l'existence du pilotage maritime à travers le monde, les pilotes sont aussi évalués sur leur

³¹ Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Convention Internationale sur les Normes de Formation des Gens de mer, de Délivrance des brevets et de Veille), adoptée par l'OMI en 1978 et remaniée en 1995.

capacité à sécuriser le trafic maritime dans leur zone, et plus particulièrement d'adopter le comportement adéquat en cas d'accident, pour sauvegarder l'environnement et gêner le moins possible la navigation maritime. Mais, la formation, tout comme l'examen, sont aussi axés sur d'autres points fondamentaux, que tout pilote doit maîtriser. En effet, la connaissance des réglementations douanières et policières doit aussi être acquise, tout comme les bases juridiques en la matière. Mais la formation est également axée sur les connaissances de la langue anglaise, indispensable pour pouvoir communiquer avec les capitaines et équipages multiculturels présents sur les navires.

Néanmoins, pour la zone du Canal de Kiel, très spécifique de part son trafic maritime extrêmement dense, une formation différenciée la plus proche possible des besoins est dispensée.

L'Annexe I récapitule de manière schématique l'accession à la profession de pilote en Allemagne, long processus.

La grande majorité des élèves pilotes se situe dans la tranche d'âge 28 - 40 ans. Il n'y a cependant pas de limite d'âge pour postuler à la fonction de pilote, pour éviter toute discrimination, prohibée par l'article 3 de la Constitution. Toutefois, l'âge de la retraite est fixé à 65 ans, âge auquel les pilotes doivent céder leur place à la nouvelle génération.

Hormis le cas où le pilote peut être inquiété après avoir commis une faute intentionnelle ou d'omission³², ou à cause d'un état second³³, il peut aussi démissionner. En effet, chaque pilote peut, avant de faire valoir ses droits à la retraite, décider d'arrêter d'exercer son activité. Il doit pour ce faire, rédiger une explication à l'autorité de surveillance, qui en prend acte, et a ainsi un délai de trois mois pour planifier la nomination d'un successeur pour son remplacement. Ce délai est de trois mois, durant lesquels le pilote démissionnaire exerce encore et doit respecter les obligations inhérentes à sa fonction.

B) L'indispensable utilisation des simulateurs :

La façon la plus utile et la moins coûteuse de s'adapter aux méthodes de navigation, de réaliser les différentes manœuvres, et par conséquent d'optimiser la sécurité maritime, est d'utiliser des simulateurs de navigation maritime. La simulation permet ainsi de maintenir les

³² Voir infra : Partie III.

³³ Ce a notamment été le cas avec la décision du Verwaltungsgericht (Tribunal Administratif) d'Oldenburg le 25 Novembre 2011. Décision 7A 241/11.

standards de formation, d'améliorer les connaissances et de les entretenir, comme le précise la Résolution A. 960 de l'OMI de Décembre 2003. Mais cette technologie a également pour but d'anticiper les situations imprévues, de mettre à jour les connaissances des pilotes, d'accompagner les autorités portuaires dans leurs projets d'infrastructures nouvelles, d'analyser les causes des accidents, ainsi que de diminuer le stress des pilotes lors d'éventuels incidents. Ce système connaît néanmoins des limites. En effet, il est bien moins précis que la réalité et que les différents simulateurs utilisés dans l'aviation, civile comme militaire. Seuls les simulateurs 3D sont extrêmement précis, mais on n'en trouve pas encore sur le marché.

Par exemple, les pilotes du port de Hambourg utilisent depuis 1993 le simulateur SUSAN, afin de conceptualiser les routes maritimes, les bassins portuaires, mais aussi les manœuvres à l'intérieur du port, comme les rotations de navires, afin qu'ils puissent quitter le port sans encombre. Ce simulateur prend, en outre, en compte les différents projets prévus dans le port de Hambourg.

Il faut bien en revanche être conscient que l'usage de la simulation ne peut pas être le seul outil pour former un pilote, les aspects pratiques en mer et théoriques ne devant pas être écartés.

Les acteurs majeurs se trouvent cependant être les pilotes.

CHAPITRE II

LES PILOTES, HOMMES CLÉS

Véritables garants de la sécurité maritime, les pilotes exercent leurs prérogatives en vertu d'un contrat de pilotage conclu avec le commanditaire, ce qui permet d'officialiser leur intervention, lourde en obligations (Section I). En vertu de ce contrat, ils peuvent donc remplir pleinement leurs rôles en faveur de la sécurité maritime (Section II).

SECTION I

LE CONTRAT DE PILOTAGE, PIERRE ANGULAIRE ENTRE LE PILOTE ET LE COMMANDITAIRE

Se pose naturellement la question de la norme applicable. En effet, toute opération de pilotage est contractuelle, et ne peut avoir lieu sans la conclusion d'un contrat de pilotage (1). Le contrat conclu entre le pilote et l'armateur serait aux yeux du paragraphe 675 du BGB un contrat d'affaires, mais selon la jurisprudence, il s'agirait plutôt d'un contrat de prestation de services³⁴ car un service est rendu contre le paiement du prix. De ce contrat découlent donc des obligations, que le pilote doit respecter (2).

1) Un contrat bipartite, bien délimité dans le temps :

Ce contrat apparaissant comme nécessaire (A) est bien délimité dans le temps (B).

A) La nécessité du contrat de pilotage :

La base juridique se trouve dans le paragraphe 21 de la SeeLG, où le législateur allemand met en relation, dans le contrat de pilotage, le pilote avec « l'armateur ou tout autre commanditaire », tout en n'excluant pas la présence de tiers à cette relation contractuelle. La nature juridique se définit, parallèlement au but du contrat, à travers le statut juridique des différentes parties.

En ce qui concerne le pilote, son rôle dans l'opération de pilotage a déjà été évoqué précédemment, notamment dans la sécurité du trafic maritime. Néanmoins, il convient désormais d'évoquer quelques particularités touchant aux relations contractuelles. La demande de pilote s'effectue auprès de la corporation concernée, qui s'engage à fournir le

³⁴ Bundesgerichtshof in Zivilsachen (BGHZ) 27, 79, 81 ; BGHZ 50, 250, 255.

pilote au moment opportun, en échange du paiement du prix du service. Quant à la manière dont les armateurs commandent un pilote, deux façons sont à distinguer : soit, la corporation compétente est informée qu'un navire a besoin des services d'un pilote, par l'intermédiaire du centre de contrôle du trafic, soit (généralement en parallèle) directement par demande téléphonique de l'agent maritime ou du capitaine.

Bien qu'en application de la Convention SOLAS, les navires doivent toujours respecter les signaux internationaux, la pratique ancienne de changer de fanion tombe en désuétude, comme par exemple le hissage du pavillon « G³⁵ », signifiant que le navire a besoin d'un pilote, ou du pavillon « H³⁶ », indiquant qu'un pilote monte à bord du navire. La règle veut que la proposition contractuelle soit généralement admise tacitement, la corporation fournissant par la suite les informations qui établissent le tour de rôle des pilotes.

Pris individuellement, le pilote ne se trouve donc pas dans la conclusion du contrat, ce qui signifie qu'il n'a pas d'influence particulière ou de conflit d'intérêts sur le navire qu'il guide. Néanmoins, selon la doctrine majoritaire³⁷, la corporation n'est pas le cocontractant car elle n'est compétente que dans le cadre de son pouvoir de représentation, résultant de l'obligation du pilote à y être membre. Dans cette règle très inhabituelle pour une profession libre, l'obligation de la corporation se trouve dans la garantie d'un service permanent de pilotage. Si un précontrat (ou des négociations) existe entre la corporation et le commanditaire, il doit rester existant dans le cadre d'un contrat de pilotage. Cependant, il peut être vu différemment, notamment dans les cas où des dommages sont causés, à cause d'un retard de mise à disposition du pilote.

On mentionne l'armateur ou tout autre commanditaire en tant que partenaire contractuel du pilote, ce qui se rapporte principalement au fait que le commanditaire répond surtout mais pas exclusivement à la définition du paragraphe 484 du HGB. En effet, tous les navires ne sont pas exploités par le propriétaire, mais sont mis en affrètement, en vertu du paragraphe 510 du HGB (affrètement coque-nue, à temps ou au voyage).

Par conséquent, le pilotage est un lien entre le pilote indépendant (le mandataire) et son client, ce qui fait de ce contrat un contrat purement civil, et les obligations sont basées sur le BGB, ce qui ne va pas sans poser des questions de responsabilité contractuelle.

³⁵ <http://www.defense.gouv.fr/marine/decouverte/patrimoine/traditions/code-international-des-signaux/code-des-signaux>

³⁶ Idem.

³⁷ En tête de laquelle nous trouvons Monsieur le Professeur Peter Ehlers, Professeur à l'Université de Hambourg.

B) Une délimitation temporelle :

Le pilotage étant obligatoire dans certains cas, la SeeLG prévoit dans le corps de son texte, au paragraphe 24, la durée du pilotage. En effet, avant même de monter à bord, le pilote assume sa fonction. Il l'exerce alors jusqu'à ce qu'il soit relayé par un autre pilote, soit qu'il soit libéré par le capitaine, soit que le navire ait été amené au lieu terminal ou ait quitté la zone de pilotage.

Cependant, le pilote peut arrêter prématurément sa mission, s'il juge la situation inacceptable, ou si le navire ou son équipement présentent des défauts, ou encore si l'équipage n'est pas suffisamment qualifié. Ceci met en effet en danger la sécurité de la navigation maritime ainsi que l'environnement. Un tel cas peut être décelé :

- Quand le capitaine ou l'officier de quart se trouvant à la barre, à cause d'un état alcoolique, et ne sont pas en situation de diriger le navire en toute sécurité ;
- Si de graves problèmes sont décelés au niveau du système de gouverne, de propulsion ou aux éléments de commande ;
- Quand aucun radar et appareil de radiotéléphonie ne fonctionnent, notamment sur un pétrolier.

De plus, sur les navires étant obligés d'embarquer un pilote, le capitaine a l'interdiction de libérer le pilote de sa fonction avant que le navire n'ait quitté la zone de pilotage.

Néanmoins, il peut arriver que le pilote ne puisse pas débarquer et rejoindre la station de pilotage à cause du mauvais temps en mer. Comme nous l'avons évoqué, le pilote doit pourtant terminer son conseil à la limite de la zone de pilotage. Bien qu'il n'y ait plus aucune obligation de pilotage, le capitaine peut alors décider de prolonger l'opération en haute mer, ce qui est soumis à une autorisation, conformément au paragraphe 42 de la SeeLG. Celle-ci est délivrée par les autorités de surveillance, après examen méticuleux des connaissances et de l'expérience du pilote.

2) Le pilote, au centre des obligations contractuelles :

En échange de l'obligation pour le commanditaire d'accueillir un pilote à bord, et de payer le service rendu, ce dernier a un certain nombre d'obligations.

Le pilote a le devoir de bien se comporter, au sens très large, car, à travers l'exercice de sa fonction, il impose le respect et la confiance que la profession exige. Le contenu de cette règle se trouve dans l'obligation principale du pilote, qui est de conseiller le capitaine du navire (A), mais aussi d'informer les autorités en cas de manquements à la sécurité maritime (B).

A) Le cœur : l'obligation de pilotage, malgré des dispenses possibles :

Le conseil nautique de la conduite du navire et la sécurisation du trafic maritime sont l'obligation principale contractuelle du pilote. Ceci a été rappelé plusieurs fois par la jurisprudence³⁸. Mais cela signifie aussi que le capitaine est responsable de la sécurité de la navigation de son navire. Cela ne change rien, même s'il autorise par exemple au pilote de prendre la barre, ce qui est souvent le cas dans la pratique, notamment sur des navires bâtant pavillon de complaisance où seul le capitaine se trouve à la passerelle, et laisse le pilote libre de faire ce qu'il souhaite.

Le contenu de l'obligation de conseil est l'assurance du respect des règles de circulation du trafic maritime dans la zone de pilotage, mais aussi un appui dans la conduite du navire dans une zone délicate et dense. Ceci renforce et optimise la sécurité maritime dans la zone où le pilotage a lieu. En effet, seul le pilote connaît parfaitement l'itinéraire à emprunter, il conseille alors le capitaine en fonction des obstacles à éviter, et de la présence d'autres navires, partie prenante du trafic maritime. Le but est d'éviter toute collision avec un objet flottant, tout abordage avec un navire, ou tout enlisement. Afin de pouvoir exercer sa fonction dans les meilleures conditions possibles, le pilote doit être informé avant chaque opération de pilotage des caractéristiques du navire sur lequel il monte. Il peut donc préparer au mieux sa feuille de route, les manœuvres de sécurité, mais aussi l'opération d'amarrage (grâce à l'aide des remorqueurs et des lamaneurs).

La nature du conseil varie selon les circonstances (du moment de l'opération de pilotage) ; ainsi, le pilote s'adapte systématiquement à la situation qu'il rencontre. La plupart du temps, cela porte sur le respect des règles de la navigation maritime et portuaire, la veille radio, la surveillance constante de la position du navire et de son cap, et naturellement les manœuvres à accomplir. Les pilotes ont également le rôle d'intermédiaire entre les remorqueurs et le capitaine, à cause de la barrière de la langue le plus souvent. Ainsi, la

³⁸ OLG (Oberlandesgericht : Cour d'Appel) Hamburg (6 U 272/98) du 14 Juillet 1999, OLG Hamburg (14 U 42/99) du 19 Mai 2000.

relation contractuelle qui unie le pilote au commanditaire doit être perçue comme un signe de sécurité et d'efficacité du trafic maritime.

Les pilotes n'ont en principe pas de marge de manœuvre dans la mise en œuvre du pilotage, car toutes les opérations sont plus ou moins similaires, l'itinéraire étant le même, et tout étant supervisé par les autorités étatiques. La seule raison pouvant justifier d'un refus de pilotage de la part du pilote est le défaut d'entretien du navire, ce qui peut avoir des conséquences graves pour sa navigabilité, la sécurité du trafic maritime et l'environnement en cas de conditions météorologiques mauvaises.

Un règlement régit chaque zone de pilotage étudiée, afin de savoir quand et dans quelles conditions un pilote maritime doit monter à bord du navire. Par principe, le pilotage est obligatoire selon la catégorie des navires, leur longueur et leur largeur.

Ainsi, le tableau ci-dessous³⁹ nous montre, selon les dimensions des navires, si, pour garantir et assurer la sécurité maritime, un pilote doit embarquer obligatoirement. Prenons par exemple la zone NOK II/Kiel/Lübeck/Flensburg. Pour entrer au port de Kiel, au bout d'un fjord, tout navire ayant une taille supérieure à 90 mètres, une largeur supérieure à 13 mètres et un tirant d'eau de plus de 8 mètres doit accueillir un pilote maritime à son bord.

Une spécificité touche cependant les pétroliers, fort dangereux pour l'environnement en cas de naufrage ou de collision. Quelle que soit leur longueur, leur largeur et leur tirant d'eau, dans les sept zones de pilotage que compte l'Allemagne, un pilote est obligatoire à bord.

Zone de pilotage	Longueur du navire	Largeur du navire	Tirant d'eau
Ems	90 mètres	13 mètres	6 mètres
Weser I	90 mètres	13 mètres	6,50 mètres
Weser II/Jade : domaine maritime	250 mètres /350 mètres ⁴⁰	40 mètres / 45 mètres	13,50 mètres
Weser II/Jade : entre les ports de Bremerhaven et Wilhelmshaven et la mer	90 mètres	13 mètres	8 mètres
Elbe : domaine maritime	220 mètres / 50 mètres ⁴¹	32 mètres / 55 mètres	-
Elbe : entre Hambourg et la mer	90 mètres	13 mètres	6,50 mètres

³⁹ Source : Revierlotsverordnung, dans sa dernière version, datant de 2011 (Règlement relatif aux zones de pilotage).

⁴⁰ La première donnée concerne les vraquiers, la seconde les autres navires.

⁴¹ Idem.

Canal de Kiel	Tous les navires	Tous les navires	Tous les navires
Flensburg	90 mètres	13 mètres	6 mètres
Kiel	90 mètres	13 mètres	8 mètres
Lübeck	60 mètres	10 mètres	-
Wismar	90 mètres	13 mètres	5 mètres
Rostock	100 mètres / 80 mètres / 60 mètres ⁴²	15 mètres / 11 mètres / 10 mètres	7,50 mètres / 6 mètres / 4,5 mètres
Stralsund : approche par le Nord	60 mètres	10 mètres	3,30 mètres
Stralsund : approche par l'Est	85 mètres	13 mètres	5 mètres

Obligation de pilotage

Néanmoins un certain nombre d'exceptions à cette obligation d'embarquer un pilote maritime existent pour les navires autres que les pétroliers. Ceci est surtout utile pour les feeders, navires de taille moyenne reliant les grands ports aux plus petits, dans lesquels les plus grands navires de commerce ne peuvent pas accoster, faute d'aménagements nécessaires. Nous distinguons si un pilote n'embarque pas, après qu'une requête de dérogation ait été formulée auprès des autorités maritimes ou non.

Sans requête, il est possible de ne pas embarquer de pilote :

- Si le capitaine soit venu au moins 6 fois dans la zone de pilotage au cours des 12 derniers mois, avec un navire similaire où un pilote se trouvait à bord. Si le navire n'est pas similaire, trois nouvelles venues accompagnées d'un pilote sont nécessaires.
- Si il a des connaissances suffisantes de la langue allemande.
- Si un appareil radar en très bon état de fonctionnement ainsi qu'une installation de téléphonie sont présents à bord.

Un certificat est alors délivré, il est valable pour une durée de 12 mois, pouvant être renouvelée une fois, si le capitaine est venu au mois 6 fois au cours de l'année écoulée. Le tableau ci-après⁴³ indique les tailles maximales des navires pour lesquelles aucune requête n'est nécessaire.

⁴² Selon le port où le navire accostera.

⁴³ Source : Revierlotsverordnung, dans sa dernière version, datant de 2011 (Règlement relatif aux zones de pilotage).

Zone de pilotage	Longueur du navire	Largeur du navire	Tirant d'eau
Ems	120 mètres	19 mètres	6 mètres
Weser I	120 mètres	19 mètres	8 mètres
Weser II/Jade	120 mètres	19 mètres	6,50 mètres
Elbe : domaine maritime	120 mètres	19 mètres	8 mètres
Canal de Kiel (pour les navires sans cargaisons dangereuses)	55 mètres	8,50 mètres	3,10 mètres
Flensburg	120 mètres	19 mètres	-
Kiel	120 mètres	19 mètres	-
Lübeck	Non prévu	Non prévu	Non prévu
Wismar	110 mètres	15 mètres	5 mètres
Rostock	120 mètres / 90 mètres / 60 mètres ⁴⁴	19 mètres / 13 mètres / 10 mètres	8 mètres / 6,5 mètres / 4,5 mètres
Stralsund : approche par le Nord	Non prévu	Non prévu	Non prévu
Stralsund : approche par l'Est	95 mètres	15 mètres	5,20 mètres

Dérogation au pilotage obligatoire sans requête

Sur requête, la seule différence notable est que le capitaine doit être venu au minimum 24 fois avec un navire similaire. Ceci est justifié par le fait que le capitaine puisse accoster avec un navire de plus grande taille. Le tableau ci-contre⁴⁵ nous précise cela.

Zone de pilotage	Longueur du navire	Largeur du navire	Tirant d'eau
Ems	Sans limite	Sans limite	6 mètres
Weser I	< 250 mètres / 350 mètres ⁴⁶	< 40 mètres / 45 mètres	< 6,50 mètres
Weser II/Jade	< 250 mètres / 350 mètres ⁴⁷	< 40 mètres / 45 mètres	< 8 mètres
Elbe	< 170 mètres	< 28 mètres	< 8 mètres
Canal de Kiel	100 mètres	15 mètres	5,50 mètres
Flensburg	Sans limite	Sans limite	Sans limite
Kiel	Sans limite	Sans limite	Sans limite

⁴⁴ Selon le port où le navire accostera.

⁴⁵ Source : Revierlotsverordnung, dans sa dernière version, datant de 2011 (Règlement relatif aux zones de pilotage).

⁴⁶ La première donnée concerne les vraquiers, la seconde les autres navires.

⁴⁷ Idem.

Lübeck	190 mètres	29 mètres	8 mètres
Wismar	140 mètres	21 mètres	< 5 mètres
Rostock	145 mètres / 90 mètres ⁴⁸	22 mètres / 13 mètres	< 9 mètres/-
Stralsund : approche par le Nord	80 mètres	12 mètres	3,50 mètres
Stralsund : approche par l'Est	110 mètres	18 mètres	5,50 mètres

Dérogation au pilotage obligatoire sur requête

Pour les pétroliers, nous venons d'évoquer qu'une dérogation est aussi possible, mais en respectant des mesures plus strictes. Seules les fréquences d'accostage diffèrent, selon la longueur et la largeur du navire, les autres critères énoncés restant identiques.

Cependant, à côté de cette obligation contractuelle principale se trouve des obligations contractuelles subsidiaires.

B) Le devoir d'information, indispensable à une sécurité maritime parfaite :

Dans le but de réduire le risque d'insécurité lié au trafic maritime, le pilote, selon le paragraphe 26 alinéa 1 de la SeeGL, doit obligatoirement relater aux autorités de contrôle (et à la corporation) les entraves à la sécurité de la navigation ainsi que les cas de pollution environnementale. Ceci a notamment été rappelé dans un arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Basse-Saxe le 4 Avril 2012⁴⁹. Il est en effet dans l'intérêt de tous les acteurs du monde maritime (armateurs, transporteurs, affréteurs, chargeurs, destinataires...) de neutraliser la situation dangereuse pour ne pas provoquer des retards dans la livraison de la marchandise, des surestaries en découleraient. Dans ce cas, les observations pertinentes doivent être faites le plus vite possible au centre de contrôle de la circulation, afin de combattre ou de réduire les problèmes constatés. Les obligations de déclaration et d'action supplémentaires sont décrites dans le paragraphe 37 alinéa 2 du SeeSchStO ainsi que dans le paragraphe 6 alinéa 1 du Verordnung Sicherung der Seefahrt⁵⁰, en relation avec les accidents maritimes. Le pilote qui viole ses obligations décrites commet une infraction en vertu des paragraphes 47 de la SeeLG et 61 du SeeSchStrO. Ainsi, outre les articles précités, cette obligation découle du paragraphe 241 alinéa 2 du BGB qui précise que « le rapport

⁴⁸ Selon le port où le navire accostera.

⁴⁹ Niederländisches Oberverwaltungsgericht, 4 Avril 2012, 8 ME 49/12.

⁵⁰ Règlement relatif à la sécurité de la navigation.

d'obligation peut, de par son contenu, obliger chaque partie à respecter les droits, les biens et les intérêts de l'autre », ce que fait le pilote en déclarant les incidents constatés.

L'obligation de bon comportement pendant et hors du service, en vertu du paragraphe 22 de la SeeLG, est fortement inspirée par le droit administratif, à travers la primauté de la sécurité maritime. En cas d'entorse à cette obligation de bonne conduite, la suspension et la radiation pure et simple du pilote peuvent être prononcées.

Dans le cadre de l'auto-administration des pilotes, des juridictions professionnelles, internes à chaque corporation, sont mises en place, afin de faire respecter les obligations professionnelles. Lorsqu'une infraction délibérée entraîne la responsabilité du pilote, la compétence de ces juridictions est évaluée de manière négative par rapport à la compétence des autres juridictions, civiles comme pénales. Bien que les peines prononcées par ces juridictions – avertissement, blâme ou amende – font l'unanimité, notamment parmi la doctrine, elles ne sont pas sans rappeler les mesures disciplinaires prises à l'encontre des fonctionnaires en cas de faute, ce qui constitue un nouveau point de similitude avec la fonction publique.

Lorsque les pilotes commettent une infraction, comme un excès de vitesse ou le non-respect des distances de sécurité, ils doivent se présenter en personne à l'autorité compétente. En cas de faute mineure, ils seront souvent condamnés à une simple amende, et non à une peine plus lourde.

Malgré toutes ces obligations aussi théoriques que pratiques, leur application n'est plus que jamais nécessaire.

SECTION II

LE PILOTE : « HIGH RISK MANAGER »

La SeeLG définit très bien dans sa structure organisationnelle les obligations des pilotes de maintenir la sécurité maritime à bord et envers les tiers. Dans ce contexte, le pilote assume une tâche très importante, mais difficile : garantir la sécurité maritime (1), exigence peu à peu unifiée au niveau européen (2).

1) L'impératif de la sécurité maritime à chaque instant :

Pour les navires du monde entier, qui, par toutes les conditions météorologiques, appareillent quotidiennement dans les ports allemands – de la Mer du Nord, comme de la Mer Baltique –, la présence des pilotes, mais aussi des remorqueurs et des lamaneurs est indispensable. L'Allemagne compte près de 780 pilotes maritimes et 95 pilotes portuaires, assurant la sécurité maritime au large des côtes, aux abords des ports et dans le Canal de Kiel, jusqu'à ce que le navire quitte cette zone ou accoste. Même si les manœuvres à certains endroits sont extrêmement délicates, comme dans les chantiers navals de Hambourg, de Kiel ou de Papenburg, tous les problèmes sont surmontés sans difficulté.

La condition préalable pour être pilote est, comme on l'a indiqué dans la section précédente, d'avoir été capitaine et d'avoir navigué sur toutes les mers du globe pendant au moins deux ans. En effet, la raison est évidente : le pilote est le conseiller du capitaine d'un navire avec des milliers de tonnes de fret et/ou plusieurs centaines voire milliers de passagers. Ce navire, se trouvant dans des zones parfois dangereuses, peut causer des incidents plus ou moins graves touchant la vie humaine à bord comme à terre, mais aussi l'environnement. Le pilote doit donc être qualifié, mais aussi communiquer et travailler conjointement avec le capitaine, ainsi que s'adapter aux différentes cultures des équipages. En effet, alors que les chargeurs, les destinataires – et par conséquent les armateurs –, imposent des délais de livraison toujours plus réduits, une pression immense pèse sur les capitaines. Ils doivent perdre le moins de temps possible afin d'éviter l'augmentation des coûts (surestaries), tout en ne mettant pas en danger la vie humaine et l'écosystème environnant.

Afin que les pilotes puissent monter à bord en temps utile, les capitaines des navires transmettent leur ETA⁵¹ ainsi que leur ETD⁵². Ces deux déclarations doivent être connues suffisamment à l'avance avant l'arrivée et le départ du navire. Mais outre l'heure estimée d'arrivée et de départ, la taille, le tirant d'eau, le port de destination ainsi que le poste à quai sont communiqués.

Le pilote est donc déjà en possession d'un certain nombre d'informations, mais une fois monté à bord du navire, il prend connaissance d'éventuels manquements ou problèmes, non indiqués par le capitaine, afin de prendre les mesures nécessaires pour éviter d'éventuelles catastrophes.

Le mauvais état de la coque du « Prestige » est probablement la cause incontestée et incontestable de son naufrage, et le pilote danois à bord n'avait pas une tâche évidente. Nous pouvons néanmoins nous demander pourquoi le pilote n'a pas signalé les défauts de la coque

⁵¹ Estimated Time of Arrival : heure d'arrivée estimée.

⁵² Estimated Time of Departure : heure de départ estimée.

en montant à bord – alors qu’il passe sur le pont et aurait dû observer l’état du navire. Une déclaration auprès de l’Etat du port de livraison de la cargaison, qui se trouvait être Singapour aurait pu avoir lieu, mais ceci n’aurait en aucun cas changé les événements. Seul un arrêt immédiat de la navigation du pétrolier aurait pu empêcher son naufrage, mais il se trouvait alors dans les eaux internationales, aucune base juridique ne pouvait donc justifier cela. Hormis les cas de poursuite en haute mer (ayant débuté dans les eaux territoriales), la liberté de navigation y est en effet absolue. L’Espagne, Etat côtier, avait seulement l’obligation de prêter assistance au navire en difficulté, ce qu’elle a fait. Mais seul l’Etat du pavillon du navire – les Bahamas – pouvait alors agir et ordonner le déroutement de ce dernier.

Dans l’ensemble, la charge de travail des pilotes au cours des dernières décennies s’est considérablement accrue. La taille des navires s’est également beaucoup accrue, mais cela ne s’est en général pas trop fait ressentir dans leur manoeuvrabilité. En effet, la sixième génération de porte-conteneurs navigue actuellement⁵³. Ceci implique par conséquent des adaptations au niveau des infrastructures portuaires, mais aussi la nécessité d’approfondir l’Elbe et la Weser, afin que des navires toujours plus volumineux accèdent respectivement aux ports de Hambourg et de Brême. Un vif débat alimente de nombreuses discussions à ce sujet. En effet, les armateurs, transporteurs maritimes, chargeurs et autorités portuaires souhaiteraient que l’Elbe soit approfondie. L’armateur chinois COSCO menace en effet de ne plus desservir Hambourg si les travaux ne sont pas réalisés. Les pilotes, quant à eux, ne sont pas tellement favorables à un tel aménagement, car garantir la sécurité maritime deviendra plus difficile – notamment en cas de mauvais temps – car des navires plus grands se croiseront, alors qu’il n’est pas possible d’élargir l’Elbe.

Des équipages souvent restreints sont embarqués sur les navires, et dans bien des cas, leur qualification n’est pas suffisante par rapport au niveau élevé de la technologie à bord. Ainsi, en raison de sa connaissance parfaite de la zone de pilotage, il n’est pas rare, après une autorisation du capitaine, que le pilote prenne la barre, et dépasse son simple rôle de conseiller. Le capitaine ne devient alors qu’un simple observateur.

Le pilote doit constamment chercher à obtenir la plus grande coopération du capitaine et de l’équipage – ce qui est en général le cas –, pour utiliser de la manière la plus optimale l’ensemble des ressources à bord et coordonner les services nécessaires (les remorqueurs ou les lamaners). Le navire peut donc atteindre son point de destination en toute sécurité. Le rôle des pilotes évolue donc constamment, car il est relatif à la sécurité des personnes, des

⁵³ Voir Annexe.

navires et de l'environnement. Pour le désigner, on utilise donc l'expression anglaise de « High Risk Manager ».

Bien qu'il agisse avec calme et sérénité, et applique le principe « Safety First », qui lui impose d'anticiper ses décisions mais aussi de prévoir le bon nombre de remorqueurs selon le navire guidé, le pilote n'est pas à l'abri d'une erreur. Mais le souci est que la marge de manœuvre pour corriger les erreurs est très mince, voire inexistante, du fait de l'importance du moindre dommage causé par un tel navire. Pour atteindre le maximum de sécurité, les décisions prises doivent être le plus juste possible et adaptées à la situation. A cet effet, pour conseiller le capitaine, il faut absolument prendre en compte la taille et le tirant d'eau du navire, mais aussi la longueur du quai, les courants marins, les marées (* : notamment en Mer du Nord ou dans l'Elbe, où les marées sont fortes). Les ports étant soumis aux marées, le trafic se trouve être plus dense lorsque la marée est haute et que les navires avec un tirant d'eau important peuvent y accéder. Les pilotes doivent donc être prêts à intervenir, le roulement étant organisé par les corporations elles-mêmes. Cette disponibilité est un facteur non négligeable pour l'efficacité et la sécurité des ports allemands.

La densité du trafic maritime et la complexité à l'intérieur des différentes zones de pilotage nécessitent que les pilotes soient en contact radio permanent avec les différents acteurs maritimes, comme les navires, les remorqueurs, les lamaneurs, ou encore les autorités maritimes. Ainsi, pour que la sécurité soit optimale, chacun fait régulièrement part aux autres de l'état du trafic maritime. La communication des diverses informations est accentuée dans des situations délicates, comme lors de jour de brouillard intense ou quand un navire de taille significative se trouve dans un chenal de navigation assez étroit. Il n'est alors pas rare que le pilote à bord soit assisté par un de ses collègues resté à terre, scrutant les écrans radars avec précision et attention. Tout cela est coordonné par les corporations, qui sont notamment un partenaire privilégié des armateurs et compagnies maritimes.

Les voies navigables de l'Elbe, de la Weser et de l'Ems sont équipées depuis longtemps d'installations radars modernes, car les conditions météorologiques ne sont pas toujours idéales. En effet, malgré la mauvaise visibilité et le brouillard pouvant se produire à n'importe quelle saison – auxquels il faut ajouter de la neige en hiver –, la circulation maritime doit pouvoir s'effectuer sans encombre. Dans de telles conditions, le pilote à bord est alors en contact radio permanent avec le PC radar, où une équipe le soutient en fournissant des conseils et informations, qui sont d'une précieuse aide. Ainsi, le pilotage depuis la terre

existe également, bien qu'il ne soit pas possible de voir ce qui se passe à bord. Mais même la technologie radar la plus moderne connaît des limites techniques, et pour garantir la sécurité la plus efficace pour le navire et le trafic maritime, elle doit être couplée aux connaissances du pilote, du capitaine et de l'équipage présents sur la passerelle. Les deux systèmes ne sont donc pas substituables.

Le rôle du pilote a une tournure très internationale, du fait de la globalisation du transport maritime, et des exigences de tous les acteurs pour la sécurité du trafic et la protection de l'environnement. Les nouvelles technologies, comme le GPS⁵⁴, le ECDIS⁵⁵, l'AIS⁵⁶ ou encore le VTS⁵⁷, jouent donc un rôle crucial, et ont une incidence sur les conditions quotidiennes de travail des pilotes. Cela permet alors d'aider les grands navires à manœuvrer dans des espaces restreints en toute sécurité. Pour justifier de l'installation et de l'utilisation à bord de ces appareils très onéreux, on met en avant une nouvelle fois la sécurité maritime, mais aussi la valeur élevée des marchandises transportées quotidiennement par mer, et qui ne doivent pas périr lors d'un incident, ce qui serait une charge financière supplémentaire pour le transporteur maritime. Mais malgré l'utilisation de moyens les plus à la pointe de la technologie, les seules décisions prises, le sont, sur la passerelle. Les pilotes doivent inéluctablement mettre en permanence en relation leurs connaissances, leur expérience, leur savoir-faire avec l'utilisation de nouveaux outils technologiques.

Les pilotes allemands, mais aussi les autorités chargées de la sécurité des navires et les hommes politiques, doivent clairement travailler en étroite collaboration avec la Commission Européenne pour réglementer l'accès aux services portuaires, dont font partie les pilotes. En Allemagne, on trouve la SeeLG, qui réglemente l'accès à la profession et prévoit les fonctions des pilotes ainsi que les tarifs applicables. Le pilote est en effet responsable de la sécurité et de la fluidité du trafic maritime, tout en veillant à la protection de l'environnement. Pour atteindre cet objectif ambitieux, certains changements sont à opérer, afin d'être le plus efficace et efficient possible dans la sécurité. Les accidents ont en effet un impact négatif sur l'environnement, du fait de l'endommagement de l'écosystème ; bien que le trafic maritime augmente, il est néanmoins possible de les limiter en appliquant convenablement les mesures de sécurité.

⁵⁴ Global Positioning System : il s'agit d'un instrument de positionnement satellitaire.

⁵⁵ Electronic Chart Display and Information System : système de visualisation de cartes électroniques et d'informations.

⁵⁶ Automatic Identification System : système permettant de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires.

⁵⁷ Vessel Traffic System : système permettant de réguler le trafic dans, à l'entrée et à la sortie des ports.

2) Une unification européenne progressive :

Le 23 Novembre 2005, la Commission Européenne a adopté un texte, troisième volet des « mesures pour la sécurité du trafic maritime », intitulé le Paquet Erika III. Une des propositions consiste au renforcement des règles juridiques relatives au contrôle opéré par l'Etat du port⁵⁸. Comme cela a déjà été expliqué, le rôle des pilotes a notamment été étendu à la détection d'éventuels défauts à bord. Il est alors prévu qu'ils informent l'autorité compétente de l'Etat du port – l'Allemagne en l'espèce – si une réelle menace pour la sécurité de la navigation maritime ou l'environnement est constatée. Ainsi, nous allons nous interroger sur l'impact que cela pourrait avoir sur le rôle des pilotes mais aussi sur la législation interne en Allemagne.

Ainsi, ces modifications apportées par le « Paquet Erika III » le sont à l'initiative de l'Union Européenne, tout comme l'obligation de déclaration prévue par l'Etat du port, bien que cette dernière existait en Allemagne dans la SeeLG dès 1984. La commission a alors joint un formulaire, que tous les pilotes doivent remplir en cas de constatations de dommages ou d'entraves à la navigation maritime, puis ils doivent le déposer auprès de l'autorité compétente de l'Etat du port. La commission justifie cette mesure car le naufrage du Prestige a montré qu'il y avait un manque de base juridique claire et unifiée pour les pilotes maritimes à l'entrée de la Mer Baltique. En effet, plusieurs Etats européens voient leurs côtes baignées par la Mer Baltique – l'Allemagne, le Danemark, la Pologne, la Lituanie, la Lettonie, l'Estonie, la Finlande et la Suède – sans législation harmonisée en matière de pilotage. A défaut de législation internationale commune, des mesures unifiées au sein de l'Union Européenne sont une bonne solution.

Quel serait l'impact sur le pilotage maritime allemand du projet européen ? Une partie de la directive communautaire relative au contrôle par l'Etat du port est très proche de l'article 26 de la SeeLG, qui instaure une obligation de déclaration de « tout fait anormal par rapport à ses connaissances ». Cette notification doit être adressée à l'autorité compétente de l'Etat du port, et les autorités de contrôle des pilotes, quant à elle, doivent également en être tenues informées afin de réaliser un suivi adéquat et régulier auprès des autorités compétentes de l'Etat du port. Les pilotes allemands sont conscients de leur responsabilité relative à la sécurisation du trafic maritime et de la protection de l'environnement. Il est en effet dans leur intérêt d'assurer le transit des navires sans incident, pour que les armateurs et les transporteurs

⁵⁸ L'Etat du port (d'arrivée) est à distinguer de l'Etat du pavillon du navire.

maritimes continuent d'avoir confiance en l'efficacité allemande, et pour que leur responsabilité ne soit pas mise en jeu.

Mais lorsque le pilote monte à bord, s'il trouve que le navire présente de graves lacunes quant à ses équipements ou que l'équipage n'est visiblement pas assez qualifié, la SeeLG prévoit qu'il peut décider de refuser d'intervenir. Ceci est assez rare, mais est justifié par les impératifs de la sécurité de la navigation maritime et de l'environnement. Le pilote édite alors un rapport, pour motiver sa décision.

La proposition de la Commission Européenne serait que les pilotes soient plus impliqués dans les tâches inhérentes au contrôle par l'État du port, en raison des lois nationales, et en particulier en Allemagne la SeeLG. Le transit dans les zones maritimes sensibles devrait systématiquement avoir lieu en présence d'un pilote maritime, proposition en faveur de la sécurité maritime et environnementale, mais très utopiste.

Le plus grand défi pour les différentes corporations de pilotes ainsi que pour les politiciens, et tous les acteurs du secteur maritime est la transmission aux générations futures. En effet, pour maintenir la réputation attractive et sûre des ports allemands, la formation des futurs pilotes sera un élément essentiel et très important, sous peine de perdre des parts de marché, au profit d'autres ports européens.

Partie 2

De l'embouchure de l'Elbe

au port de Hambourg,

un pilotage fort de spécificités

Après avoir étudié le service de pilotage en général en Allemagne, toujours dans le but de la sécurité maritime, il semble intéressant de l'appliquer à un cas concret. L'Elbe et le port de Hambourg ont été choisies, car sont de véritables références en Allemagne, mais aussi en Europe, Hambourg étant un des ports majeurs du continent, et une porte d'entrée et de sortie pour de nombreuses marchandises.

Ainsi, entre la Mer du Nord et le port hanséatique, la sécurité maritime se doit d'être irréprochable, à cause d'un trafic dense sur une voie maritime assez étroite : l'Elbe (Chapitre I). De Nombreux moyens sont donc utilisés en ce sens, et une modernité des équipements devant alors être de mise. De plus, la sécurité et la fluidité du trafic maritime passe aussi par l'accueil d'un navire dans son port de destination : Hambourg. Divers services autres que les pilotes interviennent, cependant en totale coopération les uns des autres (Chapitre II).

CHAPITRE I

LA SÉCURITÉ MARITIME, CONTRÔLÉE ENTRE LA MER DU NORD ET HAMBOURG

L'Elbe est la voie de passage obligatoire pour entrer et sortir du port de Hambourg, ce qui nécessite donc qu'elle soit sécurisée (Section I), ceci passant par une forte modernité des pilotes de cette zone dans leurs équipements (Section II). Mais de plus, le trafic y étant dense, et la navigation parfois difficile, le pilotage se trouve être obligatoire, mission effectuée non par un seul pilote, mais par trois se succédant, en raison de la taille de cette aire géographique (Section III).

SECTION I

L'INDISPENSABLE SÉCURISATION DU TRAFIC MARITIME DANS L'ELBE

Ceci passe par des moyens que l'on trouve à bord (1), hors du navire (2), mais aussi par des autorisations obligatoires (3).

1) Le besoin d'une utilisation de moyens à bord :

Tout d'abord, lors de l'accès à bord du pilote sur le navire, le capitaine lui remet la « Pilot Card », carte comprenant un certain nombre d'informations relatives au navire, pour pouvoir effectuer l'opération de pilotage en toute sécurité.

Cette carte comporte le nom du navire, sa longueur, sa largeur, sa jauge brute ainsi que son tirant d'eau, la longueur de la chaîne de l'ancre, mais aussi les caractéristiques de la gouverne (son orientation maximum, notamment). Les informations concernant la manoeuvrabilité et la conduite du navire sont essentielles. Le pilote a besoin de savoir comment réagit le navire lors des changements de cap, lors de conditions climatiques délicates, comme les orages.

Pour que les pilotes puissent conseiller et manoeuvrer un navire le plus sûrement possible dans l'embouchure et l'estuaire de l'Elbe, ainsi que dans le port de Hambourg, ils sont tributaires d'informations se trouvant à bord, mais aussi sur l'eau et sur terre. Ainsi, il sera établi un tour d'horizon de ces différents moyens, utiles à la sécurité maritime.

A bord se trouvent :

- des cartes marines papier et électroniques, précisant les éléments nécessaires à la navigation maritime, comme la profondeur, les phares et balises, les éventuels dangers présents (des épaves, des hauts fonds, des bancs de sable). Elles sont réglementées par le Chapitre V de la Convention SOLAS, texte signé sous l'égide de l'OMI.
- Des radars, aide précieuse à la navigation, car ils permettent de prendre le relai des phares, des balises et des feux de navigation, quand ceux-ci ne peuvent plus être perçus depuis la passerelle.
- un indicateur de vitesse – par rapport au fond, et par rapport à l'eau –, de cap, ainsi que d'angle de barre. Ce dernier permet d'indiquer la position actuelle de la barre du navire, et le cours qu'il suit avec cet angle.
- un sonar, instrument mesurant la profondeur sous la quille du navire, pour éviter tout enlèvement.

2) Des moyens externes au navire, mais primordiaux :

Les stations radars font partie du système de sécurité du trafic maritime « Elbe ». Ce système de navigation est composé de plusieurs stations radars, qui contrôlent le trafic maritime de la zone de navigation, et assurent à cet effet une sécurité maritime optimale. On trouve alors 3 stations radars : à Wilhelmshaven (à l'entrée de la baie Allemande), à Cuxhaven (à l'entrée de l'estuaire de l'Elbe) et à Brunsbüttel (dans l'Elbe). Elles surveillent alors le trafic maritime, respectivement dans la baie Allemande, au niveau de l'estuaire de l'Elbe, ainsi que tout le long de l'Elbe, de son embouchure, à Hambourg.

Dans le port de Hambourg, on trouve une autre station radar, chargée de contrôler et de surveiller tous les mouvements de navires à l'intérieur du port. Mais cela ne comprend pas seulement les navires entrants, mais aussi tous les navires disposés à quai, qui déchargent et chargent des marchandises.

En outre, pour optimiser la sécurité de la navigation maritime, existent aussi des moyens indépendants du navire lui-même. On trouve notamment des marques latérales, pour baliser les chenaux de navigation ainsi que les entrées des ports : plusieurs sont donc disposées dans tout l'estuaire de l'Elbe, pour délimiter la voie navigable sécurisée et draguée,

ainsi que des balises et des phares et des feux directionnels. Ces derniers sont un type de balise, composée de deux feux, qui émettent un signal lumineux au même moment, et lorsque les deux signaux sont alignés, cela signifie que le navire se situe bien dans le chenal. Ils sont indiqués sur les cartes marines ; il y en a douze dans le port de Hambourg, et dix-sept tout le long de l'Elbe, principalement sur des lieux à risques.

Cela ne constitue cependant que des aides visuelles à la navigation, la vigilance à la passerelle restant de mise.

3) Des autorisations délivrées pour chaque navire en direction de Hambourg :

Chaque navire doit pouvoir prouver 24 heures avant son heure d'arrivée au port de Hambourg qu'il a une autorisation d'amarrage délivrée par l'autorité portuaire : la Hamburg Port Authority.

Ce délai de 24 heures a toute son importance, afin que les différentes parties concernées (les autorités portuaires, les agents portuaires, les centres de régulation de trafic) puissent organiser l'arrivée et l'accueil du navire dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

Avant son arrivée, le navire doit procéder à différentes formalités obligatoires : une délivrance d'amarrage (A) et une déclaration obligatoire (B).

A) La délivrance d'une autorisation d'amarrage :

L'armateur ou l'agent maritime se trouvant dans le port de destination est directement en relation avec l'exploitant du terminal (HHLA ; Eurogate ; Buss Hansa GmbH ; C. Steinweg GmbH & Co. KG ; BLG ; HANSAPORT ; UNIKAI...) afin de décider sur quel quai le navire accostera pour décharger et/ou charger des marchandises. En effet, chaque exploitant de terminal dispose de plusieurs quais : par exemple, l'entreprise HHLA, qui compte plusieurs terminaux (containers et marchandises en vrac) dispose de dix postes à quai sur le seul terminal de Burchardkai. A ce moment, le jour et l'heure d'arrivée du navire sont alors également prévues : la ETA (Estimated Time of Arrival). Une fois que cette étape est réalisée, la capitainerie, responsable de la sécurité et de la fluidité du trafic maritime dans le port de Hambourg en est avertie.

Elle effectue alors la réservation du poste à quai, ce qui implique de fournir un certain nombre d'éléments concernant le navire : son nom, sa longueur, sa largeur, son tirant d'eau,

sa jauge brute, sa hauteur, le jour prévu d'arrivée, le nom de l'armateur ou de l'agent portuaire. La capitainerie compare ensuite ces données avec les différents postes à quai libres. Sur cette base, et afin qu'il y ait assez d'eau sous la quille du navire à marée basse (au moins 50 centimètres, ou 10 % du tirant d'eau du navire), la capitainerie décide alors quel poste à quai est attribué, et en informe alors par voie électronique les différents centres de régulation du trafic.

B) L'impératif de la déclaration obligatoire :

Pour que la sécurité maritime soit optimale, tout navire de plus de 50 mètres de longueur, se situant dans la baie Allemande (ou baie de Helgoland) et en destination du port de Hambourg, doit signaler son arrivée au « German Bight Traffic », en donnant son nom, sa position GPS dans la Mer du Nord, sa longueur, sa largeur, son tirant d'eau, sa jauge brute, son port de départ et son port de destination (Hambourg la plupart du temps, mais il peut aussi s'agir d'un autre port situé à l'embouchure de l'Elbe, comme Cuxhaven, ou dans l'Elbe, comme Glückstadt).

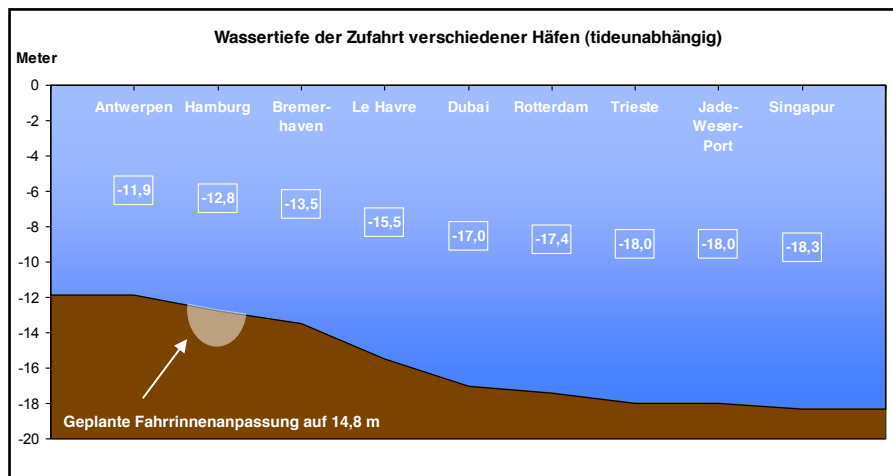
Cette déclaration est importante, car dès leur arrivée à plusieurs heures de navigation du port de Hambourg, les navires peuvent savoir si un poste à quai est libre ou non. Dans le cas où ce ne serait pas le cas, ils devront alors attendre qu'un poste se libère.

De plus, la déclaration permet également d'informer les différents acteurs du monde maritime à terre (les autorités portuaires, les pilotes, la douane, la police maritime, les entreprises de logistique...) qu'un navire va accoster, et ils peuvent ainsi se préparer à l'accueillir, afin de perdre le moins de temps possible à quai et de réduire le coût d'immobilisation que cela représente pour l'armateur ou le transporteur maritime. Cette d'efficacité est par ailleurs une des forces de l'Allemagne, et plus précisément du port de Hambourg, qui joue de cette notoriété.

Cependant, la baie Allemande étant un lieu de navigation très dense et une réserve naturelle avec le classement de la Mer des Wadden par l'UNESCO⁵⁹, tous les navires entrant dans cette zone – ceux ne faisant que transiter, comme ceux en destination de Hambourg – doivent se signaler avant d'y entrer, en fournissant les mêmes informations déjà précisées. Ainsi, selon la destination des navires – Hambourg ou un autre port –, les pilotes savent s'ils doivent monter à bord pour conseiller le capitaine.

⁵⁹ La Mer des Wadden s'étend sur 450 kilomètres des Pays-Bas au Danemark, en passant par l'Allemagne, elle a été inscrite sur le patrimoine mondial de l'UNESCO en 2009. Il s'agit en outre d'une ZMPV (Zone Maritime Particulièrement Vulnérable), très protégée.

En revanche, le port de Hambourg est soumis aux marées, ce qui a des conséquences sur l'accès de certains navires. En effet, il y a une différence de 3 à 4 mètres entre la marée haute et la marée basse, réduisant alors les lignes de navigation de façon non négligeable, ce dont le pilote va devoir tenir compte. C'est pourquoi les autorités portuaires doivent souvent imposer à certains navires avec un tirant d'eau trop élevé de patienter à l'embouchure de l'Elbe, en attendant une profondeur suffisante. Actuellement, à marée basse, les navires avec un tirant d'eau supérieur à 12,80 mètres ne peuvent pas accéder au port de Hambourg, d'où des projets d'approfondissement de l'Elbe. L'Elbe ayant été approfondie tout au long du XX^{ème} siècle, de nouveaux travaux devraient être lancés en 2012-2013, ce qui provoque une vive opposition de la part de nombreuses associations de défense de l'environnement. Cela permettrait alors de garantir un tirant d'eau de 14,80 mètres, indépendamment des marées, pour atteindre 17 mètres à marée haute, et placerait Hambourg quasiment sur un pied d'égalité avec ses concurrents européens et asiatiques, comme l'indique le schéma ci-dessous.



Tirant d'eau dans différents ports mondiaux

Mais pour exercer au mieux leurs missions, les pilotes de l'Elbe sont à la pointe de la modernité.

SECTION II

LES PILOTES DE LA MER DU NORD À LA POINTE DE LA MODERNITÉ

Même si l'aspect extérieur de la pilotine a beaucoup changé, l'activité et le rôle des pilotes maritimes et portuaires sont restés les mêmes. Les pilotines à voile ou à la vapeur,

lentes et peu maniables, ont été remplacé par des bateaux beaucoup plus performants et confortables. Le pilote a en effet presque toujours été associé à des manœuvres périlleuses et délicates, à devoir grimper sur plusieurs mètres une échelle de corde glissante le long du bastingage d'un navire, quelques soient les conditions climatiques. En Mer du Nord, le besoin s'est donc fait sentir de laisser de côté le système classique (1), pour être à le plus moderne possible (2).

1) La nécessité de changer de système :

Le système classique de transfert des pilotes présente des inconvénients, car il est soumis au vent, et à l'instabilité des navires créée par la réduction de leur vitesse de croisière. Les navires modernes, du fait de leur grande taille, ont une maniabilité plus limitée à une vitesse réduite, leur vitesse de croisière avoisinant les 20 nœuds – sans parler de la pratique très répandue du slow steaming. Leur hauteur ne fait également qu'augmenter, avec des dizaines de conteneurs empilés, ce qui les rends plus sensible au vent, ce qui peut les faire prendre de la gîte, accentuée en cas de mer formée. Bien que cela soit assez dérisoire, pour une pilotine de 10 mètres, un certain risque est encouru. Donc passer de la pilotine à un navire beaucoup plus volumineux est une opération dangereuse pour le pilote, notamment en Mer du Nord – compte tenu des conditions climatiques – pendant laquelle des accidents peuvent se produire.

En effet, au-delà d'un vent force 6-7 Beaufort et de vagues supérieures à 2 mètres, le système classique de transfert de pilote ne peut être utilisé. Mais afin que les pilotes puissent tout de même embarquer selon les conditions météorologiques, l'hélicoptère était aussi souvent utilisé.

On peut en effet comprendre que les navires acceptent difficilement de devoir patienter un certain temps en cas de gros temps, car les pilotes ne pouvaient pas embarquer, même s'il en va de leur sécurité lors de leur accès à bord, car cela retarde leur arrivée au port de destination, et représente un coût pour l'armateur ou le transporteur maritime.

Il serait effectivement totalement illogique que les pilotes ne travaillent que quand les conditions de navigation sont satisfaisantes. Selon la Résolution A. 960 (XXIII), de décembre 2003, de l'OMI, précédemment évoquée, le lieu de la montée à bord du pilote doit se situer dans une zone où la sécurité des conditions d'embarquement est possible. En outre, la durée du pilotage à bord doit être suffisante, afin de donner les informations nécessaires au capitaine : un compromis doit donc être trouvé entre ces deux impératifs.

2) Les pilotes maritimes de l'Elbe, pionniers dans la technologie :

En Mer du Nord, une nouvelle technologie a été mise au point au début des années 2000, facilitant ainsi considérablement le travail des pilotes. Il s'agit du SWATH, signifiant « Small Waterplane Area Twin Hull » : c'est un navire à moteur, équipé deux flotteurs lestés (nettement plus que ceux d'un catamaran traditionnel), et d'aillères stabilisateurs, afin que la stabilité soit la meilleure possible ; la Mer du Nord étant fortement agitée, et contrairement à ce que l'on peut penser, la houle et le vent y sont plus violents qu'au large de la Bretagne. Ce principe est emprunté à certains navires de l'armée américaine, garde-côtes canadiens, ou à des navires ravitailleurs de plates-formes de forages ou d'éoliennes offshore, de part leur très importante stabilité. Avec ce nouveau concept des plus modernes à travers le monde, les pilotes allemands sont de véritables pionniers dans l'utilisation de nouvelles technologies.

Plusieurs navires utilisant la technologie SWATH ont été construits : la station de pilotage mobile « Elbe » – station flottante de 50 mètres de long – et un navire de transfert de 25 mètres. Deux autres pilotines classiques, de 7,50 mètres, font également partie de cette station de pilotage.

Ainsi, avec le SWATH, utilisé depuis 2001, les plus gros navires de marchandises sont accessibles par les pilotes, qui prennent moins de risques. La particularité de ce système innovant vient du fait que les temps d'attente d'un pilote pour les navires se sont considérablement réduits, la station de pilotage étant mobile, elle peut alors s'approcher au plus près de ceux-ci, et éviter que le transfert du pilote ne soit trop long.

En effet, le bateau-pilote, de 25 mètres, s'approche du navire, puis une passerelle se déploie, le pilote n'a alors qu'à accéder au navire, la plupart du temps sans monter à une échelle de corde – ou seulement sur quelques barreaux. Par ailleurs, il peut intervenir, même en présence de conditions météorologiques extrêmes, avec un vent de force 9 Beaufort et des vagues de 5 mètres de hauteur, n'étant pas rare de trouver des vagues de près de 3 mètres près de l'île d'Helgoland, située dans la baie Allemande.

Compte-tenu de l'approbation générale de ce système dans l'Elbe, les pilotes de la zone Weser II / Jade se sont dotés du même, afin d'augmenter leur efficacité pour les navires se dirigeant notamment vers Bremerhaven ou Wilhelmshaven. Ceci permet aussi de réduire le nombre d'opérations de pilotage utilisant l'hélicoptère.

La photographie ci-dessous⁶⁰ nous montre les deux navires dotés de la technologie SWATH utilisés par les pilotes de l'Elbe en Mer du Nord : la station de pilotage mobile, et le bateau-pilote.



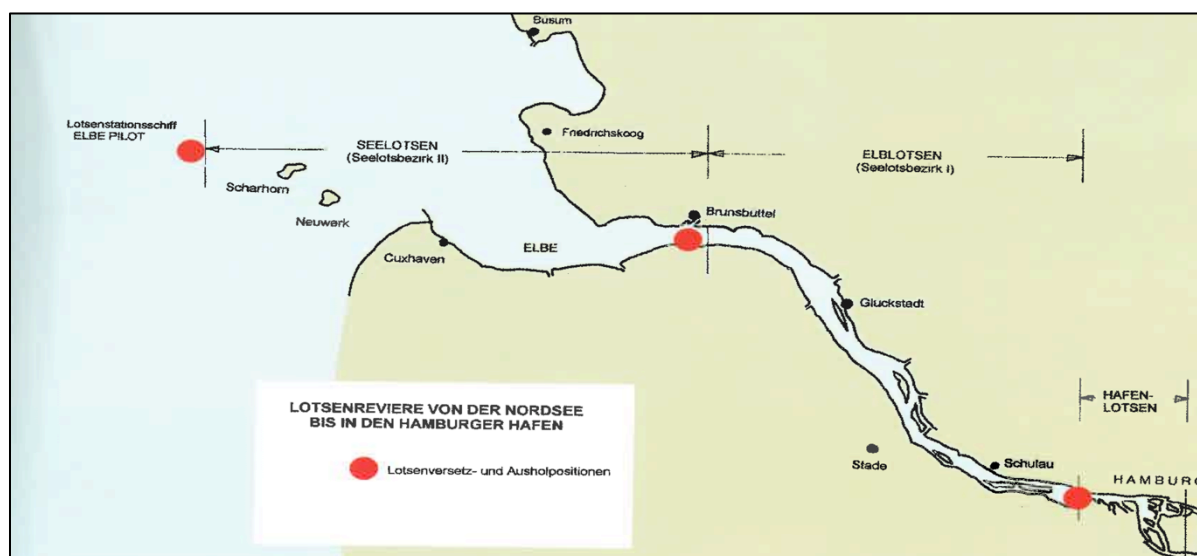
Du fait de la maniabilité et de la stabilité de ce bateau-pilote, l'expérience SWATH est très positive pour les pilotes allemands.

Mais l'Elbe est longue de près de 100 kilomètres, trois pilotes sont donc nécessaires avant que le navire accoste à Hambourg.

SECTION III

DE LA BAIE ALLEMANDE AU PORT DE HAMBOURG, TROIS PILOTES NÉCESSAIRES

Trois pilotes se succèdent sur un long trajet menant le navire de la Mer du Nord au port de Hambourg : deux pilotes maritimes (1 et 2), et un pilote portuaire (3), comme l'indique la carte fournie ci-dessous⁶¹.



⁶⁰ Source : « Seelotswesen : Das Regelwerk ».

⁶¹ Source : « Elbaufwärts : Wie kommen Seeschiffe in den Hamburger Hafen und in die Docks von Blohm + Voss ? ».

1) Le pilotage de la station flottante « Elbe » jusqu'à Brunsbüttel :

Le pilote passe quelques heures à bord de la station mobile de pilotage « Elbe », située dans la Baie Allemande, lorsqu'un navire est en route pour le port de Hambourg, les pilotes maritimes ont prévenus avant l'arrivée du navire pour pouvoir préparer leurs conseils (élaborer leurs plans de pilotage). De son côté, le capitaine du navire entrant doit réduire la vitesse de son navire de 16, 20 ou 25 nœuds à environ 8 nœuds⁶², pour garantir la sécurité maritime dans un lieu où le trafic est dense mais aussi pour que la pilotine puisse rejoindre le navire. Le pilote monte donc à bord d'une des trois pilotines (le catamaran équipé de la technologie SWATH ou une des deux petites pilotines), afin de pouvoir par la suite embarquer sur le navire à guider.

Contrairement aux pilotes portuaires et ceux travaillant le long de l'Elbe, qui montent toujours du côté tribord du navire⁶³, les pilotes maritimes dans la Baie Allemande accèdent au pont du navire uniquement par le côté protégé des vents, car les conditions climatiques sont plus rudes dans cette zone. Cela oblige parfois le capitaine à modifier son cap, manœuvre permettant de faciliter l'accès du pilote à bord. Cette opération est délicate car par exemple, le 6 Janvier 2005, un cargo s'est écarté du chenal de navigation indiqué et il s'est alors échoué, ne pouvant reprendre sa route que le lendemain et ayant dû subir des réparations et des vérifications durant quelques jours au chantier naval Blohm+Voss à Hambourg.

Une fois monté à bord, le pilote se dirige vers la passerelle, où il retrouve une partie de l'équipage et le capitaine, qui lui remet la « Pilot Card », évoquée précédemment et sur laquelle sont notées les informations caractérisant le navire, notamment sur son comportement. Après avoir passé en revue tous les équipements de navigation à bord, le pilote peut donc prodiguer ses conseils, sur le cap à suivre, la vitesse à adopter, afin d'éviter au navire de s'échouer ou de percuter un autre navire, grâce à l'aide des différents outils de navigation et d'orientation à sa disposition.

A la hauteur de Cuxhaven, le pilote signale à la station de pilotage de Brunsbüttel la position précise du navire, qui la transmet au port de Hambourg, et prend ainsi connaissance du poste à quai attribué au navire.

L'embouchure de l'Elbe est un lieu où le trafic maritime est très dense : navires entrant et sortant de Hambourg, mais aussi en transit entre les Pays-Bas et la mer Baltique, tout comme ceux en direction du Canal de Kiel. Tous ces navires, de différentes tailles, n'ont

⁶² Soit environ 14,5 kilomètres par heure.

⁶³ Pour se protéger d'un éventuel navire venant de face, les navires circulant du côté tribord des voies navigables.

pas la même vitesse. Par conséquent, certains se doublent⁶⁴, afin que le trafic puisse rester fluide. Tout en contrôlant la profondeur, si le pilote est à bord, la responsabilité de la manœuvre revient naturellement au capitaine. Le pilote, quant à lui, ne contrôle que la vitesse du navire sur lequel il se trouve, et des distances entre les navires (dépassé et dépassant), afin d'éviter tout risque d'accident et de collision.

Le pilote reste alors à bord pendant environ 40 miles, soit 70 kilomètres, jusqu'à ce qu'un de ses collègues prenne sa relève à hauteur de Brunsbüttel dans l'Elbe.

2) Le pilotage le long de l'Elbe :

L'action des pilotes maritimes est coordonnée par la station de pilotage de Brunsbüttel, située dans l'Elbe, et devant laquelle circulent tous les navires venant ou allant à Hambourg. Il reste alors 37 miles à parcourir avant d'atteindre Hambourg, soit environ 67 kilomètres. L'organisation du pilotage est basée sur les informations transmises par les autorités centrales à Hambourg, qui donnent les horaires précis et les noms des navires quittant et entrant dans le port. A terre, grâce aux informations fournies, le pilote connaît les caractéristiques du navire sur lequel il monte (nom, type...). Mais prépare aussi son intervention en regardant la météo marine, et en consultant des cartes représentant la profondeur maximale de l'Elbe à marée haute. En outre, le pilote doit surveiller la marée, pour ne pas heurter de banc de sable.

Environ 20 minutes avant que le navire n'arrive à hauteur de Brunsbüttel, le pilote de l'Elbe se prépare à embarquer sur la pilotine, afin de monter ensuite à bord du navire allant vers Hambourg, celui-ci ayant déjà commencé à réduire sa vitesse. Une fois monté à bord, le pilote se dirige directement vers la passerelle, accompagné d'un membre d'équipage. Le pilote maritime dont il prend la relève lui transmet donc les informations essentielles sur le navire et l'informe des principales difficultés qu'il aurait pu rencontrer. Le changement de pilote dure quelques minutes, afin que le pilote arrivant ait toutes les informations dont il a besoin, temps variable selon les conditions climatiques. Néanmoins, le changement de pilote sur les gros navires s'avère impossible par vent supérieur à force 7 Beaufort, car la vie des pilotes serait mise en danger. Il se peut aussi que le pilote de l'Elbe ne puisse pas regagner la pilotine, une fois en Mer du Nord. Il reste alors à bord jusqu'au prochain port d'escale du navire. Ceci est cependant rarissime).

⁶⁴ Toujours par la gauche, comme pour le trafic automobile.

Une des spécificités de l'Elbe, bien que ce soit un axe maritime très fréquenté, est l'absence d'obligation de limitation de vitesse. Seules des recommandations sont données, à titre indicatif, mais en général très respectées la plupart du temps. En effet entre Cuxhaven (situé à l'embouchure) et Brunsbüttel, la vitesse recommandée maximale est de 14 nœuds, puis de 12 nœuds jusqu'à l'entrée de Hambourg, et enfin de 10 nœuds dans Hambourg. Chaque pilote connaît ces recommandations, et les fait appliquer au capitaine du navire sur lequel il se trouve, car les vagues dues à la vitesse peuvent provoquer des dommages conséquents. Outre les nombreux obstacles rencontrés lors de la navigation soumise aux marées (bancs de sables, épaves...), l'Elbe est une zone fort délicate de navigation.

Le navire se signale régulièrement lors de sa progression aux autorités plusieurs fois le long de l'Elbe⁶⁵, avant son arrivée à Hambourg. Cela permet d'avertir les pilotes portuaires, au mois deux heures avant, de définir précisément le poste à quai qui sera attribué au navire, et de donner du temps aux remorqueurs et aux lamaneurs d'être prêts à intervenir.

3) Le pilotage portuaire à Hambourg :

La phase de préparation consiste surtout à connaître les caractéristiques du navire sur lequel le pilote va embarquer, l'emplacement précis du poste à quai, le flanc sur lequel le navire accostera, ainsi que les manœuvres nécessaires pour y accéder.

Le pilote portuaire accède aussi à la passerelle et peut alors commencer sa tâche de conseil.

Pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic portuaire à Hambourg, selon la taille et la largeur du navire, ce n'est pas un seul pilote, mais deux qui doivent embarquer. Ils se répartissent alors les tâches à bord. En effet, alors qu'un est en contact radio permanent avec les autorités portuaires, les employés du poste à quai où le navire accoste, et les autres navires, son collègue se concentre alors sur la navigation du navire et coordonne le travail des remorqueurs. Le tableau ci-dessous⁶⁶ retranscrit ce besoin de deux pilotes.

Type de navire	Nécessité de deux pilotes à bord
Transporteurs d'automobiles	A partir de 180 mètres de long et 28 mètres de large
Pétroliers	A partir de 200 mètres de long et 30 mètres de large

⁶⁵ Voir supra.

⁶⁶ Source : « Elbaufwärts : Wie kommen Seeschiffe in den Hamburger Hafen und in die Docks von Blohm + Voss ? ».

Portes-containers ⁶⁷	A partir de 250 mètres de long et 33 mètres de large
Navires à passagers ⁶⁸	A partir de 250 mètres de long et 33 mètres de large
Vraquiers ⁶⁹	A partir de 220 mètres de long et 33 mètres de large
Navires en direction du chantier naval Blohm + Voss	A partir de 200 mètres de long et 30 mètres de large

L'obligation d'embarquer deux pilotes à bord selon le type et la taille du navire

Avec plus de 35000 interventions par an, contrairement à leurs collègues de l'Elbe, les 75 pilotes portuaires doivent conseiller le capitaine pour des manœuvres très délicates, dans un espace restreint, tout en garantissant la sécurité du trafic maritime. Le pilote portuaire est ainsi compétent dans tout le périmètre portuaire, jusqu'au poste à quai, afin que le navire décharge et recharge des marchandises, avant de quitter à nouveau le port. Les plus petits navires, comme les Feeder⁷⁰, doivent, en raison de leur faible tirant d'eau, cependant souvent laisser leur poste à quai aux navires-mères, plus volumineux, avec un tirant d'eau plus élevé, pour qu'ils puissent décharger leur cargaison.

Cependant, une fois arrivé au port de Hambourg, d'autres services interviennent, afin que l'accostage ait lieu sans encombre.

⁶⁷ Deux pilotes nécessaires quand le navire doit être tourné lors de son arrivée à Hambourg, sinon cet impératif en nombre de pilotes ne le sera que pour un navire de plus de 300 mètres de long.

⁶⁸ Idem. Ceci est notamment le cas pour le Queen Mary II ou le Freedom of the Seas.

⁶⁹ Ibidem.

⁷⁰ Navires de petit tonnage permettant l'éclatement, sur différents ports, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire, mais aussi la collecte de marchandises vers le port principal.

CHAPITRE II

LE BESOIN PROÉMINENT DE FAIRE APPEL À D'AUTRES SERVICES

Ces services se trouvent être à la fois les remorqueurs (Section I) et les lamaners (Section II).

SECTION I

LES REMORQUEURS, INDISPENSABLES A LA MANŒUVRE

Le port de Hambourg compte environ vingt remorqueurs disponibles, qui servent à assister les navires dans les manœuvres d'accostage le long des quais.

Bien que les navires modernes soient dotés une excellente maniabilité, l'assistance d'un remorqueur est très souvent nécessaire, afin d'éviter de provoquer des dommages matériels ou corporels. Il n'y a aucune obligation de faire appel à un remorqueur, mais cela est plus prudent, et parfois, selon les conditions, les autorités portuaires peuvent l'imposer (2). Ils sont donc un réel collaborateur du pilote (1), et permettent un accostage parfait (3).

1) Partenaires du pilote :

Les remorqueurs, grâce à la puissance de leur moteur (entre 1740 et 5000 chevaux-vapeur) et à leur système de propulsion d'étrave, tels les navires de commerce, peuvent ainsi tirer, pousser, freiner, faire pivoter et positionner n'importe quel navire de commerce le long des quais du port. Cela en fait par conséquent de véritables assistants pour les pilotes portuaires, qui ne pourraient faire accoster un navire sans leur aide.

Ils sont toujours en service, quand la capacité de manœuvre d'un navire se trouve limitée pour accoster seul ou quitter son emplacement seul. Leur maniement et leur importante force de traction provient de leur système de propulsion inhabituel.

Sans entrer dans les détails techniques, deux systèmes de propulsion existent :

- Le propulseur Schottel : il se compose d'une ou de plusieurs hélices, qui sont fixées à la coque avec un disque rotatif. Chaque hélice peut être contrôlée individuellement et peut aller dans n'importe quelle direction, de sorte que le remorqueur puisse tourner sur lui-même à une vitesse constante. Un gouvernail n'est donc pas nécessaire.

- Le système de propulsion Voith-Schneider : à la place d'une hélice en rotation avec un disque, on trouve 3 à 6 lames réglables, montées verticalement et réparties verticalement sous le navire, de sorte qu'il puisse manœuvrer dans n'importe quelle direction.

Quels que soient les systèmes de propulsion utilisés, tous les remorqueurs sont d'excellents partenaires indispensables pour les pilotes de port et les capitaines, car tous les navires ne sont pas équipés de propulseurs d'étrave, et ne peuvent donc pas accoster ou quitter le quai seul. Il s'agit donc d'un véritable atout dans la manoeuvrabilité et la maniabilité des navires.

2) Un nombre de remorqueurs variable selon les circonstances :

Cinq des sept armateurs spécialisés dans le remorquage à Hambourg sont regroupés dans une communauté, pour une meilleure efficacité de l'action.

Avant que le pilote portuaire ne remplace le pilote de l'Elbe, le responsable de garde à la cette communauté prépare l'organisation du remorquage à Hambourg. Au moment où le navire passe devant la ville de Stade, un message automatique informe le pilote du nombre de remorqueurs libres, afin qu'un équipage puisse se préparer à intervenir. Ainsi, le navire sera pris en charge dès son arrivée à hauteur de l'usine Airbus (à Finkenwerder) jusqu'à sa place de stationnement.

Chaque responsable de garde dans ce regroupement est responsable, et décide combien de remorqueurs sont nécessaires pour le navire entrant, avant même que le pilote à bord ait décidé avec le capitaine. La base de sa décision repose sur la taille du navire, le choix du quai d'accostage au port, la situation météorologique actuelle et les informations enregistrées sur la base de données concernant le nombre de remorqueurs utilisés lors de la dernière visite du navire. Après analyse de ces données, le responsable de garde peut délibérément décider du nombre de remorqueurs, indépendamment de la décision prise par le capitaine et le pilote. Il s'agit en l'occurrence de préserver la sécurité et de faciliter le trafic maritime aux abords et dans le port de Hambourg.

Mais à ce stade, aucune décision définitive n'est encore prise et le nombre de remorqueurs peut encore changer. En effet, cet impératif revient au pilote, qui en collaboration avec le capitaine, décide en dernier lieu du nombre de remorqueurs nécessaires.

Avant d'appeler le remorqueur, le pilote peut vérifier si lors de sa dernière visite au port de Hambourg, le navire avait eu besoin d'un seul ou de plusieurs remorqueurs, mais il peut aussi prendre connaissance de l'habitude du capitaine d'accoster dans le port. Par conséquent, une grande partie de petits navires avec un faible tirant d'eau, en raison de leur équipement technique – grâce aux propulseurs d'étrave – n'auront pas besoin de remorqueurs. Il est aussi bon de savoir si le navire doit être tourné à 180 ° à son arrivée dans le port, car le nombre de remorqueurs variera. En outre, les conditions météorologiques et la présence ou non de courants dans l'Elbe jouent sur la décision du capitaine et du pilote sur nombre de remorqueurs. Ce n'est que lorsque le pilote portuaire a pris connaissance de la navigation et des navires entrant et sortant du port qu'il indique au capitaine le nombre requis de remorqueurs.

La dernière décision incombe donc au pilote. Ainsi, si par exemple, seul un remorqueur est suffisant selon le capitaine et le pilote, mais que deux se présentent à l'abord du navire, l'un d'eux repartira, pour attendre un prochain navire à remorquer. Au contraire, si deux remorqueurs sont nécessaires, et qu'un seul se présente, le pilote demandera alors au remorqueur présent qu'un deuxième soit présent, qui n'aura besoin que de quelques minutes pour arriver à hauteur du navire à remorquer.

Parfois, des situations exceptionnelles imposent l'aide d'un remorqueur, comme la présence de forts courants dans l'Elbe, sous peine de risquer de provoquer un accident mortel sur le quai.

Pour les plus grands navires, avec un tirant d'eau élevé, et naturellement très assujettis à la force des vents en raison de leur hauteur (causée par les structures, mais aussi le fret ou les conteneurs), l'accostage n'est pas possible sans l'aide des remorqueurs. Le capitaine et le pilote décident conjointement du nombre nécessaire de remorqueurs, qui dépend à la fois de la taille du navire, et de sa manoeuvrabilité (et notamment de la présence ou non de propulseurs d'étrave qui peuvent aider la manoeuvre).

3) La précision de l'opération de remorquage à proprement dite :

Cette opération est supervisée par le pilote portuaire, ce dernier étant en constante relation avec l'équipage des remorqueurs. Pour qu'il puisse reprendre la mer plus rapidement, une rotation de 180 ° est effectuée sur la plupart des navires, transportant des marchandises comme des passagers, entrant au port de Hambourg, cette manoeuvre est facilitée par les

propulseurs d'étrave du navire remorqué. Sa vitesse est alors constamment diminuée pour éviter de provoquer un accident. Le pilote indique ensuite précisément à quel endroit au poste à quai le navire doit être amarré, chaque quai pouvant accueillir plusieurs navires.

Lorsque les remorqueurs sont à hauteur du navire, ils se positionnent donc à la proue et à la poupe, aux quelles ils doivent s'amarrer. L'équipage du navire lance donc des bouts de plusieurs centimètres de diamètre au personnel du remorqueur, qui les attachent au câble en acier, qui doivent être treuillés jusqu'aux bites du navire, à la proue et à la poupe. Les deux navires se trouvent alors liés ; l'opération de remorquage débute, jusqu'à ce que le navire accoste le long du quai, sans endommager ni le quai ni le navire ni les infrastructures portuaires.

Outre les remorqueurs, les lamaneurs, profession méconnue, est également indispensable.

SECTION II

LES LAMANEURS, OU LA FINALISATION DE L'AMARRAGE

Les lamaneurs sont les responsables dans les ports de l'amarrage et du désamarrage des navires quand ils appareillent et sont accessoirement chargés de la lutte contre la pollution dans les bassins portuaires (par exemple, pour une fuite de pétrole).

On compte dans le port de Hambourg 90 lamaneurs, qui utilisent une vingtaine de véhicules et 17 bateaux de lamanage. Ce personnel est réparti dans cinq sociétés, regroupées dans un groupe de travail, comme pour les remorqueurs. Ce groupe permet de planifier l'aide nécessaire pour les navires, mais aussi de veiller à la sécurité du trafic maritime.

Tout navire qui accoste à un poste à quai a nécessairement recours aux services des lamaneurs, afin qu'il soit amarré convenablement. Ainsi, quelques minutes avant l'accostage du navire, le pilote portuaire contacte par radio les lamaneurs, qui se présentent sur le quai avec leur véhicule, pour être prêt lors de l'arrivée du navire et ensuite manipuler d'épais câbles et bouts.

Avant que le navire ne touche le quai, un homme d'équipage lance alors un bout au lamaneur, afin qu'il amarre le navire aux bites d'amarrage fixées sur la jetée. Quatre bouts sont nécessaires pour amarrer chaque navire : deux à la poupe et deux à la proue.

Cependant, dans le port de Hambourg, comme dans d'autres ports de taille importante, il n'est pas rare que les navires accostent non le long de quais, mais de ducs d'Albe (ou dolphin), pylônes en acier ou en ciment, auquel le navire est amarré. Les différentes étapes de l'amarrage sont identiques, cette manœuvre se trouvant tout de même être plus délicate et risquée sur lors d'accostage le long de quais. La seule différence réside dans le fait que les lamaneurs n'utilisent pas leur véhicule mais leur bateau, pour amarrer le navire qui vient d'accoster. La photo ci-contre nous montre un amarrage le long d'un duc d'Albe.



Afin d'être le plus complet dans ces explications, il convient de signaler qu'un nouveau mode d'amarrage se développe : il s'agit de l'amarrage par ventouse, permettant un gain de temps significatif lors des manœuvres. Comme le montre l'image ci-dessous, les ventouses sont alors fixées sur des pylônes, situés sur le quai. Grâce à cette technique, les ventouses suivent le mouvement du navire amarré, et non l'inverse, en cas de marées par exemple. La durée de l'amarrage dure alors moins de 30 secondes, une personne seule à terre pouvant s'en charger, tout comme le commandant à la passerelle, via un écran vidéo. Ce système est encore en phase de progression, tous les ports n'en sont pas encore équipés, et probablement Hambourg très prochainement.



Partie 3

La responsabilité civile des pilotes en Allemagne

Dans le cas où les prérogatives et les obligations permettant d'assurer et de garantir la sécurité maritime ne sont pas appliquées et respectées, mais causent également des dommages, la responsabilité civile des pilotes maritimes et portuaires peut être mise en jeu. Il s'agit donc d'une conséquence de la recherche de la sécurité maritime.

Ainsi, pour que la responsabilité civile des pilotes maritimes et portuaires, une faute doit avoir été commise, ayant entraîné sa survenance de dommages, plus ou moins graves (Chapitre I). Mais cette responsabilité a la faculté d'être limitée, ce qui est un avantage considérable pour les pilotes. De plus, dans les cas où la responsabilité serait mise en jeu, des dommages et intérêts parfois très élevés doivent être payés, d'où la nécessité de souscrire une assurance responsabilité civile pour les couvrir (Chapitre II).

CHAPITRE I

LES PILOTES, PAS A L'ABRI D'UNE ERREUR DE CONSEIL

L'erreur humaine est toujours possible, donc des accidents de la circulation maritime peuvent se produire, alors même qu'un pilote se trouvait à bord (Section I). Leur responsabilité peut donc être mise en jeu, mais à condition qu'une faute ait été commise (Section II).

SECTION I

DES ACCIDENTS, TROUBLES À LA SÉCURITÉ MARITIME

Bien que le pilote soit expert dans son domaine et connaisse parfaitement la zone de pilotage dans laquelle il conseille les capitaines des navires, il n'est jamais possible de garantir qu'aucune collision ne se produira (1), imputable à plusieurs causes (2). La sécurité maritime peut donc être menacée par moment.

1) La possibilité de la survenance d'accidents :

Toute collision ayant lieu avec un navire sur lequel un pilote se trouve à bord est une situation désastreuse qui peut survenir, et qu'il est parfois impossible d'éviter, malgré toutes les mesures nécessaires prises et la compétence du capitaine et du pilote.

Le rôle du pilote est cependant d'informer le capitaine du navire de sa route, de telle sorte que toutes les dispositions relatives au maintien de la sécurité maritime et à la facilitation du trafic maritime soient respectées. Il ne fait alors que respecter la SeeLG, préalablement étudiée⁷¹.

Bien que la responsabilité du pilote puisse être reconnue en cas de collision, elle n'est pas toujours de son fait. Elle peut en effet être causée par une faute de l'équipage, qui n'a pas suivi ses recommandations par rapport aux différents dangers présents sur les voies navigables. Nous étudierons alors dans la section suivante la faute partagée entre l'équipage et le pilote.

Mais de manière générale, le pilotage reste une opération très sûre. Le long des côtes allemandes (de la Mer du Nord et de la Mer Baltique), très peu d'accidents sont à déplorer chaque année sur près de 180000 opérations de pilotage réalisées. Ceci correspond alors à un

⁷¹ Voir supra.

pourcentage inférieur à 0,1%, ce qui prouve la compétence des pilotes maritimes et portuaires en Allemagne, et que la sécurité maritime y est forte.

Du fait de cette rareté dont nous ne pouvons que nous satisfaire, une collision est toujours un événement particulièrement inhabituel pour tout pilote qui doit y faire face. Dans la plupart des cas, en raison de son bon niveau de formation, le pilote sait tout de suite comment agir et quelles sont les mesures nécessaires à prendre. Il doit alors agir en étroite collaboration avec le capitaine dans l'intérêt du navire, de sa cargaison et/ou de ses passagers, mais aussi avec les autorités maritimes, auxquelles il doit signaler l'incident pour sécuriser le lieu de la collision. Doivent donc être notées immédiatement l'heure, la position, la distance de la rive à laquelle l'accident a eu lieu, des signaux sonores doivent être émis, et l'état du radar et du système de propulsion doit également être immédiatement vérifié. Ceci prend d'autant plus d'importance en cas de brouillard, où la visibilité est très faible voire nulle en Nord de l'Allemagne. Le pilote ne peut alors que compter sur ses connaissances du lieu, et si cela est possible, demander de l'aide auprès de tiers, comme des remorqueurs, des pilotines ou d'autres navires en transit. L'assistance entre navires est en fait une obligation internationale, connue de tous les marins.

Il faut alors prendre les mesures adaptées aux circonstances de la collision. Par exemple, si le pilote est confronté à une collision entre deux navires à cause du brouillard, il faut d'abord constater tous les dégâts avant de pouvoir prendre une quelconque décision. Puis, si cela est possible, à la demande du capitaine, le pilote le guidera au lieu abrité le plus proche (port ou écluse).

Qu'un pilote soit victime d'une collision ou en constate une, il doit, en vertu du paragraphe 26 de la SeeLG en informer les autorités maritimes le plus rapidement possible. La corporation à laquelle le pilote appartient en est également informée, pour en avvertir l'assurance responsabilité civile professionnelle. Cette assurance est considérée comme une assurance collective, depuis le changement législatif de 1984. Dans certains cas, cette assurance peut aussi s'appliquer aux tiers. Mais bien qu'il puisse être jugé responsable par le juge, il est souvent possible au pilote de limiter sa responsabilité, comme le prévoit la Convention de Londres de 1976, relative à la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, transcrite aux paragraphes 486 et suivants du HGB.

2) Des causes diverses à l'origine des accidents :

Bien que l'erreur humaine soit souvent à l'origine des collisions, plusieurs causes sont à distinguer :

- La collision due au brouillard. Les voies navigables sont en effet souvent très étroites dans les zones de pilotage. Ainsi, par exemple, dans le Canal de Kiel, 90 mètres est la largeur la plus importante, ce laisse peu de marge de manœuvre lorsque deux navires se croisent. Au Nord de l'Allemagne, rencontrer un épais brouillard en plein hiver n'est pas rare, les pilotes se doivent donc d'être vigilants à chaque instant, et d'utiliser les différents appareils à bord, notamment le radar. Seuls la compétence des pilotes et le respect des signaux et des règles de navigation maritime permettent de minimiser tout risque de collision. Hormis les collisions entre navires, des accrocs avec les installations portuaires et d'amarrage sont également possibles, à cause du brouillard.
- La défaillance des machines lors d'une manœuvre. Il se peut qu'à cause de la vétusté ou de l'usure normale, de manière imprévue, la machine ne réponde plus. Il est par conséquent impossible de changer de cap, ou d'inverser le sens de rotation de l'hélice. Ce dernier cas se traduit alors par une impossibilité d'effectuer une marche arrière, ce qui peut être gênant pour certaines manœuvres, comme l'accostage le long d'un quai, que ce soit dans une écluse ou dans un port, alors que ce type de manœuvre doit être effectuée rapidement. Ceci reste tout de même rare.
- Les erreurs de jugement relatives aux distances entre les navires, ou entre un navire et la berge. La densité du trafic maritime, notamment dans les grands axes maritimes, implique une vigilance accrue du pilote et de l'équipage présent sur la passerelle, au niveau des distances. Une très grande majorité des navires de commerce et à passagers sont également dotés d'un bulbe, sous l'étrave, cette donnée doit donc être prise en compte lors des manœuvres pour éviter de l'abimer en heurtant le quai. Ceci s'est notamment produit sur le ferry Piana, dernier-né de la Compagnie « La Méridionale », ce qui a donc exigé quelques réparations sur le navire, mais aussi le quai.
- Les problèmes de communications et les confusions. Il est toujours navrant pour un professionnel de la mer de confondre bâbord et tribord ou bien de mal accrocher l'ancre lors d'un mouillage, mais la fatigue, couplée au stress, peuvent conduire à une perte de concentration, pouvant avoir de graves conséquences. Ceci met alors en danger la sécurité du trafic maritime, et des collisions ayant pu être évitées peuvent alors lieu.

Le facteur humain, à cause de l'inattention du pilote et/ou du capitaine, se trouve toujours être à l'origine d'une très grande partie des accidents. Suite à cela, des enquêtes sont alors diligentées, pour essayer de tirer les conséquences des erreurs, et ne pas les renouveler à l'avenir. Mais selon les professionnels maritimes, le trafic reste bien plus sûr lorsqu'un pilote se trouve à bord, et un certain nombre de collisions peuvent ainsi être évitées. L'exigence de leur formation, à la fois pratique et théorique, conduit à ce succès.

Le pilote maritime comme portuaire prodigue ses conseils en toute indépendance, il n'est en effet soumis à aucune pression économique, seule la sécurité maritime prime. Il se trouve donc être la seule personne capable de conseiller le capitaine, dans toutes les circonstances possibles. Personne d'autre ne peut alors dispenser cette obligation, pas même le capitaine, si le navire se trouve dans une zone de pilotage obligatoire, et qu'aucune dispense n'a été demandée et accordée. Le pilote n'est pas non plus totalement libre et son indépendance est encadrée, car il reste soumis aux dispositions de la SeeLG, véritable référence en matière de pilotage, respectée à la lettre. Mais l'opération de pilotage a toujours lieu sous la responsabilité du capitaine, « seul maître à bord après Dieu », comme le précise l'adage. Donc bien que la responsabilité du pilote puisse être recherchée lors de dommages causés au navires et/ou aux marchandises, il se peut qu'elle soit reconnue, mais pas toujours entièrement car le capitaine peut également être reconnu responsable, et car il est possible de limiter la responsabilité du pilote.

SECTION II

LA NÉCESSITÉ D'UNE FAUTE POUR METTRE EN CAUSE LA RESPONSABILITÉ CIVILE DU PILOTE

Pour que la responsabilité du pilote puisse être mise en jeu (2 et 3), une faute doit avoir été commise (1).

1) La faute caractérisée du pilote :

Cette faute varie, car on en trouve plusieurs types (B), mais le principe reste toujours celui de la responsabilité pour faute (A).

A) Une responsabilité pour faute posée en principe :

Pour que la responsabilité civile des pilotes maritimes et portuaires soit mise en jeu, un fait illicite, constitutif d'une faute et entraînant ainsi des dommages, doit avoir été commis. On peut alors qualifier un acte de fautif quand un dommage, matériel ou corporel, a été causé. Le pilote perd la possibilité de limiter les dommages et intérêts lui incombant, en application de la Convention de Londres de 1976, en cas d'action irréfléchie (ou d'omission) dans la survenance du préjudice ou de dommages intentionnels.

Alors que dans le régime délictuel, le droit français fait clairement une distinction entre la responsabilité pour faute (présente à l'article 1382 du Code civil) et la responsabilité du fait des choses qu'on a sous sa garde (que l'on trouve à l'article 1384 alinéa 1 du Code civil), une nuance existe en droit allemand.

En effet, bien que les systèmes juridiques allemand et français aient une origine romaine commune et appartiennent à la famille du droit romano-germanique, le Code civil a influencé en partie le Bundesgesetzbuch – BGB –, mais pas tant au niveau de la responsabilité civile, où on connaît outre-Rhin la responsabilité pour faute (à l'article 823 alinéa 1 du BGB) et un système parcellaire de responsabilité du fait des choses. Le législateur allemand identifie un risque précis et le sanctionne au cas par cas par une loi spéciale. On ne trouve ainsi aucune responsabilité objective dans le BGB, mais le fait de créer un danger est source de responsabilité civile. Il existe de multiples lois spéciales, qui prévoient tous les aspects de la responsabilité mise en jeu (le droit allemand est en effet l'héritier du système casuiste du droit romain, pour la réparation des dommages).

Seule la responsabilité pour faute se trouve ainsi être commune aux deux Etats.

En ce qui concerne la responsabilité civile dans le secteur de la navigation maritime, la règle de base est que la responsabilité repose sur le principe de la pure responsabilité pour faute. Le concept de la responsabilité pour faute est clairement distingué de la responsabilité pour risques, comme par exemple dans le droit de la circulation routière, ou pour une pollution de l'eau. Donc la faute doit clairement être caractérisée et prouvée, pour que la responsabilité des pilotes maritimes et portuaires soit engagée, ce qui les protège d'un certain côté, car il n'est pas toujours aisé de fournir cette preuve.

La responsabilité pour faute implique que pour que la responsabilité soit engagée, il est impératif de prouver la faute de la partie responsable et, par conséquent, l'intention ou la négligence.

En ce qui concerne la négligence, il convient de noter que toute forme de négligence, même légère, entraînant un dommage, est suffisante pour engager la responsabilité. Quant à la faute, il y a deux aspects juridiques qui sont d'une grande importance dans la pratique :

- Tout d'abord, l'article 485 du Handelsgesetzbuch - HGB - (il s'agit du Code de Commerce allemand) indique que l'armateur est responsable des dommages causés aux tiers, y compris ceux causés par le capitaine ou les membres de l'équipage, dans le cadre de leur service. Outre une action possible envers la personne responsable impliquée, donc le pilote, l'armateur devra donc répondre de la faute nautique de ses préposés, ce qui est similaire à la jurisprudence française (Cour de cassation, Assemblée plénière, 25 Février 2000, Costedoat).
- Deuxièmement, la preuve de l'existence de la faute est facilitée en l'espèce pour la victime, car ce n'est pas à elle de prouver. Cet allègement pour la victime est basé sur les différentes expériences des difficultés régulièrement rencontrées par les victimes pour prouver la faute d'une tierce personne. Il serait donc difficile d'apporter la preuve du dommage causé et du lien de causalité.

Pour ces raisons, le fardeau de la preuve de tout dommage causé par un pilote maritime ou portuaire dans la pratique est presque inversé, de sorte que le pilote mis en cause doit prouver qu'il n'a pas commis de faute de navigation, si des dommages sont constatés.

Pour approfondir ce principe, il est nécessaire d'étudier les différents types de faute commis par le pilote, pour que sa responsabilité civile puisse être engagée.

B) Plusieurs types de faute possibles :

Bien qu'il soit important de classer les types de faute car les effets diffèrent, leur divergence de contenu est parfois très faible, mais chacune ayant ses spécificités et caractéristiques. Néanmoins, de part la nécessité de sécurité juridique dans un Etat de droit et qu'il n'y ait le moins de failles possibles dans l'interprétation des fautes, les différents actes pouvant être caractérisés de faute doivent être bien précisés et délimités, ceci ayant bien entendu un impact sur le contenu et les conséquences juridiques desdits actes fautifs. Pour cette raison, les concepts juridiques vagues devraient également être classables, en utilisant des critères précis prédéfinis.

Le degré de faute défini par rapport aux lois et textes internes allemands ainsi que la faute qualifiée en vertu de la Convention de Londres de 1976 sont bien délimités, car les concepts sont différents. Les mises en œuvre seront cependant concrétisées et complétées par des présentations à travers des arrêts ou jugements, dans lesquels la responsabilité civile du pilote est évoquée, notamment dans le cas de grosse négligence. Malgré le niveau de qualité incontestablement élevé du pilotage maritime et portuaire en Allemagne, des accidents causant des dommages aux biens et aux personnes dans les voies navigables maritimes sont inévitables et se produisent, le plus souvent à cause d'une erreur de pilotage. On a en effet recensé quelques cas depuis le milieu des années 1980. Le recours à d'autres exemples casuistiques pour examiner la faute délibérée de pilotage n'a pas été possible en l'espèce, car la jurisprudence n'est, heureusement pour la qualité de sécurité du trafic maritime, pas abondante en la matière.

Ainsi, les fautes retenues sont :

- La négligence simple : conformément au paragraphe 276 alinéa 2 du BGB, relatif à la responsabilité du débiteur, « agit de façon négligente celui qui n'agit pas avec la diligence nécessaire dans le commerce ». La justification prépondérante est le principe de sécurité et de protection juridique, les bases étant alors connues par tous les différents acteurs du commerce maritime, ce qui permet alors un bon fonctionnement du système. Il est alors fait référence à une personne se comportant de manière prudente et consciencieuse dans une situation commerciale normale. Ne peuvent pas être considérées comme faible négligence les fautes dues à un manque de qualifications, et/ou de connaissance de l'équipement utilisé, des lieux, des signaux d'alerte, à une déficience physique ou mentale, comme par exemple les déficits relatifs à l'âge, ou à une maladie. Les compétences personnelles et professionnelles ne peuvent pas innocenter l'auteur du dommage lorsque, force est de constater que celui-ci ne s'est, dès le départ, pas conformé aux exigences objectives applicables. Dans certains cas exceptionnels, où les circonstances sont délibérément connues, et où l'acte est commis (surtout en matière délictuelle), les erreurs concernant des personnes peuvent conduire à une gradations des normes à appliquer en l'espèce.
- Le dol : il est défini comme étant la connaissance et la volonté de réalisation de l'acte, dans la conscience de l'infraction aux règles juridiques environnantes. Le droit civil n'applique pour ce degré de faute aucune différence entre le trouble causé et l'infraction, de sorte que la connaissance et la volonté nécessaire se reporte à un

certain comportement et à une norme spécifique, même dans le cas où aucun dommage n'est causé. La connaissance de l'infraction signifie la conscience de l'illégalité de l'action. Il faut cependant bien différencier le mutisme législatif – c'est-à-dire l'erreur relative aux exigences législatives essentielles –, l'erreur suite à une conséquence juridique, ainsi que l'erreur quant aux détails du délai de la cause, qui pris ensemble ou séparément, n'empêchent pas l'hypothèse du dol. En définitive, la théorie du dol en droit civil se distingue de la théorie de la faute en droit pénal, où l'erreur de droit ne permet pas d'empêcher la culpabilité de l'auteur du fait (« l'ignorance n'est pas une excuse »⁷²). Que la violation d'une loi concerne le droit civil comme le droit pénal, la connaissance de l'illégalité n'est pas une condition à la qualification de l'action en dol. A côté de l'intention absolue, on englobe également l'intention conditionnelle (soumise à condition), lorsque que l'auteur des faits répréhensibles avait l'intention de causer un préjudice, mais il ne s'attendait pas à un tel résultat, qu'il pensait moindre – probablement par ignorance.

- La négligence lourde : il s'agit d'une faute beaucoup plus grave que les deux précédentes évoquées. Elle est souvent précédée d'une négligence inexcusable du devoir du pilote. De plus, une conscience du risque substantiel est nécessaire à la caractérisation de ce type de faute : son auteur savait qu'un dommage résulterait de l'action ou de l'omission, charge à lui de prouver qu'il a agi conformément aux circonstances et en respectant la loi. Cependant, pour la faute de négligence lourde, il est difficile de trouver une définition universelle commune, car les critères diffèrent d'un système juridique à l'autre. La jurisprudence est donc libre de caractériser une faute en négligence lourde, ce qu'elle a pu faire à de nombreuses reprises, dans différents arrêts rendus par les juridictions allemandes⁷³, et touchant au pilotage maritime et portuaire. Des exemples de négligence grave sont le dépassement de la vitesse autorisée de plus de 100 %, le non arrêt au niveau d'un panneau d'arrêt, ou encore l'état alcoolisé du pilote.

Ces fautes caractérisées permettent alors de mettre en œuvre la responsabilité civile du pilote.

⁷² Application de l'adage : « nul n'est censé ignorer la loi ».

⁷³ SA (Seeamt) Hamburg (SeeA2 DI 90/91 H) du 19 Septembre 1991, LG (Landesgericht : Tribunal de commerce) Kiel (14 O 189/02) du 30 Avril 2004, OLG (Oberlandesgericht : Cour d'Appel) Schleswig (7 U 58/03) du 10 Décembre 2003, BSU Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (UB 253/07) du 1 Juillet 2008.

2) La possible mise en jeu de la responsabilité civile :

Le « Vocabulaire juridique » de Cornu définit la responsabilité juridique comme « l'obligation de répondre d'un dommage devant la justice et d'en assumer les conséquences civiles, pénales, disciplinaires..., soit envers la victime, soit envers la société ». Ceci est la même chose en droit allemand. Ainsi, pour la responsabilité puisse être engagée, en droit allemand, comme en droit français, il faut une faute, un dommage et un lien de causalité entre le dommage et la faute.

La responsabilité civile est délictuelle (A), mais aussi contractuelle (B).

A) La responsabilité extracontractuelle du pilote :

En droit allemand, le système est différent de celui français, car en droit de la responsabilité civile délictuelle, une indemnisation de la victime n'est possible que dans certains cas bien précis. Ainsi, outre la responsabilité publique, écartée en l'espèce car elle concerne les fautes des agents publics dans le cadre de leur fonction publique, on distingue dans le droit de la responsabilité délictuelle, la responsabilité du fait personnel et la responsabilité du fait des choses.

Il s'agit à la fois de la responsabilité délictuelle, et de la responsabilité professionnelle hors des cas de pilotage.

a) La responsabilité en matière délictuelle (§ 823 BGB) :

Alors que le droit français se fonde sur les articles 1382 et 1883 du Code civil, très larges, en la matière, le BGB prévoit la mise en œuvre de la responsabilité délictuelle, pour certains dommages, au paragraphe 823 du BGB. Mais le droit allemand de la responsabilité n'énonce aucune clause générale, mais prévoit à l'alinéa 1 la violation des droits, et à l'alinéa 2 les normes de protection. Il existe également toute une série de mesures spéciales, étendant les cas du paragraphe 823 du BGB (aux paragraphes 824 et 825), définissant le devoir de surveillance (aux paragraphes 831, 832, 833 S.2 et 834) ou prévoyant le montant des dommages et intérêts pour violation de l'obligation principale, à savoir la sécurisation du trafic (au paragraphe 836 et 837). Toutes les réclamations en vertu de paragraphes 823 et suivants du BGB sont en principe indépendantes les unes des autres et doivent être analysées

de manière séparée pour connaître les conséquences juridiques, qui découlent de plusieurs normes parfois, pour le même dommage, la partie lésée ayant le droit de choisir une base juridique pour son action en justice.

La condition est également la violation de l'obligation de diligence et un lien de causalité entre le fait générateur et le préjudice subi. Selon les règles de procédures générales, le fardeau de la preuve pèse sur la partie lésée, qui doit prouver le dommage. Ensuite, si une quelconque responsabilité est retenue, l'obligation de payer des dommages et intérêts sera déterminée au cas par cas, pour chaque faute, selon qu'elle est de négligence ou intentionnelle. Le principe de la portée du principe des dommages et intérêts est inséré au paragraphe 249 du BGB.

b) La responsabilité professionnelle en dehors du pilotage :

La responsabilité civile du pilote, non pas dans son rôle de conseiller du capitaine de navires, mais dans l'exercice global de sa fonction, doit aussi être évoquée.

En effet, les installations utilisées par les pilotes à terre (les stations de pilotage) et aussi sur l'eau (les pilotines) sont mises à leur disposition par les pouvoirs publics. Cette relation fondamentale est parfois difficilement compréhensible pour les non-allemands, notamment le concept d'exploitation des installations cédées, louées ou mises en leasing à la Chambre Fédérale des Pilotes. Ainsi, comme cela a été évoqué précédemment, les pilotes ne sont pas propriétaires de leur matériel, ce qui a pour conséquence que le paragraphe 823 I du BGB s'applique à nouveau en l'espèce. Mais à la différence de la responsabilité concernant la circulation maritime évoquée jusqu'alors, un dol ou une négligence sont nécessaires pour mettre en jeu la responsabilité. Aucune limitation légale de responsabilité n'est cependant prévue.

Il serait par exemple possible que le radar de la salle centrale de contrôle de trafic soit endommagé à cause d'une tasse de café renversée, ou encore qu'un incendie survienne dans la cabine d'une pilotine suite à une cigarette mal éteinte. Ainsi, il faut alors distinguer l'usure du matériel, qui peut être à l'origine d'un dysfonctionnement technique, et la pure négligence. En outre, les pilotes peuvent participer, en collaboration avec des collègues régionaux ou internationaux, à des conférences, des expositions. Ces déplacements, à but professionnel, peuvent être source de sinistres plus ou moins importants. S'applique alors à nouveau le paragraphe 823 I du BGB, qui implique la réparation du dommage en matière délictuelle et

quasi-délictuelle. Mais dans le ressort des autres Etats, le droit local de la responsabilité délictuelle, en vigueur, s'applique au pilote.

Mais la responsabilité contractuelle existe également.

B) La responsabilité contractuelle propre au pilotage :

Le droit civil allemand connaît la violation contractuelle (a), mais aussi la faute partagée de l'équipage (b).

a) La possible violation du contrat de pilotage

Ainsi, en cas de violation des devoirs contractuels, le droit civil de la responsabilité contractuelle est applicable, et les paragraphes 280 et suivants du BGB, relatifs aux dommages et intérêts pour violation d'une obligation, s'appliquent. On trouve en effet au paragraphe 280 alinéa 1 le principe général, fixant la base légale : le débiteur d'une obligation, ayant provoqué un préjudice, qui résulte de la violation d'un devoir d'obligation mutuel, doit le réparer. Avec cette disposition, la plupart des cas de non-respect de l'obligation contractuelle sont couverts, comme par exemple, l'exécution partielle du contrat, ou encore le retard.

La notion de violation de l'obligation se rapporte avant tout, de part une conception objective, à un comportement du débiteur non conforme aux relations contractuelles prévues. Cette enfreinte au contrat en question peut porter sur les obligations contractuelles, au cœur du contrat, mais aussi sur les obligations accessoires découlant des premières. Ainsi, peuvent être qualifiées de manquement contractuel, le retard, la mauvaise exécution ou l'exécution incomplète de l'obligation principale. Ceci est en partie explicité dans le BGB, aux alinéas 2 et 3 du paragraphe 280, qui prévoient des formes d'indemnisation.

Qu'une seule, ou bien plusieurs violations du contrat soient constatées, en cas de faute intentionnelle ou de négligence, le débiteur étant responsable envers le créancier en vertu du paragraphe 276 du BGB, ce dernier peut demander réparation du dommage subi, au regard du paragraphe 280 du BGB, par le paiement de dommages et intérêts. La charge de la preuve, quant à elle, repose sur le débiteur, principe résultant de la conception négative du paragraphe 280 alinéa 1 du BGB. Il doit ainsi démontrer l'absence de faute concrète, ou de création d'un préjudice, lui incombant. Il faut cependant ajouter que selon le paragraphe 254, en cas de

faute partagée avec le créancier, les dommages et intérêts seront réajustés, et la charge de la preuve incombera aussi à ce dernier.

Dans le contrat de pilotage, le pilote a avant tout une obligation de conseil auprès du capitaine et des membres d'équipage présents sur le pont. Entrent en ligne de compte comme type de violation du contrat le mauvais accomplissement de l'obligation, et le retard. La déficience de la réalisation du devoir de conseil pourrait être de loin la raison principale d'un préjudice causé au commanditaire.

Le dommage occasionné par le retard joue ainsi un rôle si ce retard a une incidence sur les contrats d'affrètement, à temps comme au voyage, conclus entre le fréteur et l'affréteur. Mais un retard plus long, créant ainsi un préjudice plus important, est également imaginable. Cela peut être dû au manque d'anticipation pour commander le pilote, à un retard du pilote de monter à bord, ou encore à la non concordance entre la marée et l'arrivée ou le départ du navire, qui, en raison de son tirant d'eau, doit attendre la marée haute. La problématique du début du contrat ou de l'existence de droits précontractuels apparaît en l'espèce, contre le représentant du pilote, qui est la corporation.

En outre, en cas de constatation d'impossibilité d'exécuter le contrat, cela apparaît être une possibilité d'inexécution contractuelle. Dans le cas où l'impossibilité viendrait du pilote lui-même, ce dernier sera remplacé par un de ses collègues, ce qui ne provoquera qu'un préjudice mineur, voire nul. Mais, pour des raisons touchant notamment à la sécurité des personnes, des marchandises à bord et du navire, le pilote a le pouvoir de refuser, pour cause de non acceptabilité de la situation, de conseiller le capitaine pour entrer ou sortir d'un port, ce qui est une situation extrêmement peu fréquente. La responsabilité incombe alors au client du pilotage. De plus, si le capitaine ou l'officier de pont rejette le conseil du pilote, la responsabilité incombe au commanditaire, qui n'a pas écouté le pilote. L'examen de la violation contractuelle doit être appréhendé par le paragraphe 280 alinéa 1 du BGB.

Quand une telle situation se produit, le critère objectif des obligations contractuelles principales et accessoires doit être discuté au cas par cas puisque les circonstances ont une influence sur la décision prise. Cependant, une telle violation contractuelle peut être jugée acceptable, si, par exemple, une limitation de vitesse n'est pas respectée, provoquant une forte onde de vague occasionnant des dégâts. De même, l'impossibilité de se conformer à une certaine vitesse ou d'utiliser des signaux sonores adaptés peut être prise en compte. En définitive, si une violation de l'obligation contractuelle crée un préjudice, elle doit être

regardée en considération du paragraphe 280 du BGB, à mettre en relation avec celui 276 du même texte, qui traite de l'obligation d'indemnisation de la part du débiteur.

En outre, la présence possible d'existence de causes exonératoires doit être envisagée et prise en considération. En effet, on a déjà évoqué précédemment la possibilité de refus de pilotage, pour cause de non acceptabilité de la situation, le pilote pouvant juger qu'il n'est pas opportun de monter à bord pour guider le navire, où le pilote ne sera alors pas responsable. Ce dernier devra alors se justifier à chaque fois, par la rédaction d'un rapport établissant sa raison. Mais d'autres raisons, telles que le dilemme moral, ne sont pas prises en considération.

L'élément de faute de discernement ne peut jouer ici en principe aucun rôle, puisque l'opération de pilotage ne peut pas se dérouler dans toutes les conditions. Mais, si le pilote se trouve, contre toute attente, dans un état « inadéquat » pour assumer sa fonction, le capitaine doit alors le remplacer et décider de la route à suivre pour le navire. L'identification de l'état d'ivresse du pilote, par exemple, peut être problématique par moment, alors même qu'il n'entraîne pas l'aggravation de sa responsabilité civile.

Enfin, les dispositions de l'alinéa 1 du paragraphe 276 du BGB concernent essentiellement le degré de la faute de négligence (et l'intention), dans la mesure où une responsabilité plus sévère ou plus souple est prévue ou résulte des contenus des rapports contractuels d'obligation. Des conditions particulières ou d'exploitation générale du contrat de pilotage n'existent pas, c'est pourquoi un écart de négligence peut découler d'une norme juridique existante. Ceci est repris dans le paragraphe 21 de la SeeLG, qui limite la responsabilité du pilote envers le commanditaire (armateur ou autre) à une grande négligence (et à une faute intentionnelle) de sa part.

b) La faute partagée de l'équipage :

Un aspect essentiel dans la pratique, concernant le contrat de pilotage, est la question de la faute partagée aux préjudices survenus, du commanditaire. En effet, l'opération de pilotage n'est pas une activité individuelle, où seul le pilote assume la bonne route du navire, mais bien une collaboration entre le pilote, le capitaine et l'équipage du navire, notamment celui présent à la passerelle : on parle donc plus communément de « Bridge-Teamwork ». Tout en tenant compte des obligations contractuelles, le capitaine (et également l'officier de quart) doit exécuter le conseil du pilote, non de manière machinale, mais en se demandant s'il est approprié en l'espèce. Ainsi, au regard du paragraphe 485 du BGB, la complicité de

l'équipage peut être proclamée si l'équipage n'a pas été normalement diligent, ce qui a provoqué en dommage. Sur le fond, on peut supposer que plus la recommandation du pilote concerne le champ nautique général, plus la probabilité qu'on soit confronté à une négligence contractuelle est forte, car l'équipage connaît le monde maritime (paragraphe 278 du BGB, à mettre en corrélation avec le 254). Il en est de même si le capitaine ou l'officier de quart n'a pas fourni au pilote toutes les informations nécessaires, et qu'elles se trouvaient être erronées. On peut par exemple citer la fourniture de fausses indications concernant la maniabilité, l'état de chargement ou encore le tirant d'eau du navire, ainsi que les éventuelles défaillances techniques dans le système de propulsion.

Cependant, on ne peut pas évoquer le cas de faute partagée pour certaines circonstances, notamment les barrières linguistiques ou des moyens de communications limités entre pilote et équipage, si le capitaine avait la possibilité de ne pas consentir, de contester une intervention. Il faut préciser que, à l'inverse, si le capitaine ne pouvait pas intervenir objectivement contre le pilote, il ne sera alors pas co-responsable.

Enfin, précisons que pour la doctrine, il s'agit plus d'appliquer l'action directe de la protection du contrat pour les tiers. Il est exposé que pour les membres d'équipage et les passagers (à bord de cargos, ou de navires spéciaux, tels les ferrys ou les paquebots), une protection contractuelle existerait, résultant de « de la satisfaction des besoins de sécurité (...) contre les dangers inhérents au navire ». Néanmoins, cette exigence relèverait de la responsabilité extracontractuelle, donc délictuelle, en accord avec le paragraphe 823 du BGB.

Mais bien que pouvant être recherchée, la responsabilité du pilote peut être limitée. Son assurance, quant à elle, apparaît nécessaire par moments.

CHAPITRE II

UNE RESPONSABILITÉ POUVANT ÊTRE LIMITÉE ET ASSURÉE

Les pilotes maritimes et portuaires exercent une profession très rigoureuse et difficile, dans le but constant de préserver la sécurité maritime. Ainsi, leur responsabilité peut parfois être mise en jeu, et des dommages et intérêts élevés doivent alors être payés. Il a donc été nécessaire que leur responsabilité soit limitée (Section I), et assurée (Section II).

SECTION I

UNE ATTÉNUATION DE LA RESPONSABILITÉ

Du point de vue du pilote, cette limitation se trouve être une pure atténuation de sa responsabilité civile. Elle est l'expression d'une tolérance d'erreurs et elle est conforme aux principes légaux de la responsabilité civile des activités exposées à de possibles dommages. On trouve plusieurs deux cas de limitation de responsabilité du pilote : celle en vertu de la Convention de Londres de 1976, relative à la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (1), et celle environnementale (2)

1) La Convention de Londres de 1976, base du principe de limitation de responsabilité :

Les fondements de la limitation de responsabilité connaissent des raisons anciennes. En effet, il est d'intérêt général pour tous de commercer à travers les mers, mais l'expédition maritime était considérée comme périlleuse, et l'armateur n'avait pas de pouvoir de contrôle sur son capitaine, il devait alors lui faire confiance, et les indemnisations des polices d'assurances étaient limitées. Il a donc vite été nécessaire de limiter la responsabilité de ceux qui contribuent au commerce maritime.

On parle de limitation de responsabilité, or, il s'agit plus d'une limitation de réparation, car ce sont les sommes dues suite aux dommages qui sont limitées, et non la responsabilité à proprement parler.

La limitation de responsabilité a été officialisée au niveau international avec la Convention de Bruxelles de 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Cependant, en droit maritime, le droit à limitation de responsabilité existe depuis un certain temps, comme en France, où l'abandon du navire était prévu, depuis l'Ordonnance de la Marine de Colbert de 1681. Ce principe a alors existé en France jusqu'en

1967, et l'ancien article 216 du Code de commerce : on abandonnait le navire et sa cargaison aux créanciers, pour être déchargé de toute responsabilité civile.

En 1957 a été signée, puis ratifiée, la Convention de Bruxelles, portant sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer, qui précise que sauf si une faute personnelle prouvée lui est imputable, le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité envers les tiers ou les co-contractants.

Cependant, il était utile de citer ces deux textes internationaux pour situer le contexte, mais celui qui nous intéresse en la matière est la Convention de Londres du 19 Novembre 1976, relative à la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes⁷⁴, aujourd'hui droit commun international. Il a été transposé en droit national allemand, dans le HGB, aux paragraphes 486 et suivants.

A travers le changement législatif opéré en 1984, le pilote a un droit de limiter sa responsabilité, indépendamment du droit de l'armateur de limiter sa responsabilité. En application de la Convention Internationale de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, les pilotes peuvent limiter financièrement leur responsabilité pour les dommages matériels comme corporels. L'amendement de l'article 487 du Code de commerce se rapporte, quant à lui, seulement à la responsabilité des pilotes envers les tiers.

La condition pour pouvoir bénéficier de ce texte est qu'une créance née de l'exploitation du navire en résulte. Il s'agit des créances « qui sont en relation directe avec la navigation et l'utilisation du navire » (à l'article 2 du texte international). De plus, aucune faute inexcusable ne doit avoir été commise.

Le texte international dans son article 1 alinéa 2 indique les différents créanciers pouvant bénéficier de cette limitation de responsabilité. Il s'agit du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'affréteur, de l'armateur gérant, du capitaine et de ses préposés, de l'assistant et de l'assureur. La version originale anglaise évoque alors les « owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship ». Les tiers se retrouvent donc exclus, et ne peuvent pas se prévaloir d'une telle limitation.

Avec cette Convention, un fonds de limitation, en faveur des parties ci-dessus citées, a été mis en place ; il est plus ou moins important selon les catégories de dommages (s'ils sont matériels ou causés aux personnes) et la jauge du navire. Le propriétaire, s'il décide de constituer le fonds de limitation, évalue les dommages (avec notamment des experts) et les

⁷⁴ Limitation of Liability Maritime Convention.

réparations : tout cela doit être évalué pour constituer un fonds de limitation unique, réservé au règlement des créances auxquelles la limitation est opposable, mentionnées ci-dessus.

Après constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé par les créanciers pour lesquels ce fonds est réservé, à condition que le fonds soit effectivement disponible au profit du demandeur. Pour l'armateur propriétaire, le fait de constituer un fonds ne veut pas dire qu'il est responsable de l'accident. Il faut néanmoins ajouter et préciser que la constitution du fonds de limitation, suite à un événement, n'est pas préalable au droit à la limitation, selon l'article 10 de la Convention de Londres de 1976, ce qui signifie que le droit à limitation n'est pas automatique, et est soumis aux conditions exposées ci-dessus. Pour les règles d'établissement du fonds, la loi allemande s'en tient à la Convention, il n'y a pas de règles spécifiques.

L'article 7 du EGBGB fixe l'application du paragraphe 485 du HGB⁷⁵, et celle des paragraphes 486 à 487d du même texte pour la limitation de responsabilité de l'armateur, du chargeur et du fréteur. Ainsi, à défaut de disposition précise dans la Convention, le paragraphe 485 du HGB précise que les armateurs doivent assumer la responsabilité de toute action émanant d'un pilote se trouvant à bord, envers les tiers, pour les dommages qu'il commettrait. Ceci n'enlève en rien l'éventuelle responsabilité civile du pilote. Cela signifie que la responsabilité du pilote soit tout d'abord recherchée, puis si une telle responsabilité est prouvée, au moment du paiement des dommages et intérêts, le pilote et l'armateur seront conjointement responsables. Des accords amiables interviennent dans la plupart du temps entre eux.

La constitution d'un fonds de responsabilité mis en place par l'armateur inclut le pilote et les assistants (en vertu de l'article 9 de la Convention), qui peuvent donc en bénéficier.

La question se pose également de savoir si le pilote peut limiter sa responsabilité envers le commanditaire, en vertu de la Convention. Mais ce texte est prioritairement ciblée sur la limitation de responsabilité envers les tiers, et non les co-contractants. Mais ce ci serait tout de même possible, en application du paragraphe 487e du HGB.

Malgré toutes ces observations, une des questions primordiales est le calcul du montant de la limitation de responsabilité. Le montant du fonds diffère selon le type de dommages en présence (s'ils sont matériels ou corporels⁷⁶) et le tonnage brut du navire visé –

⁷⁵ Qui prévoit la responsabilité de l'armateur pour un préjudice créé à un tiers par un pilote à bord ou un membre d'équipage.

⁷⁶ En l'espèce, la limitation propre aux passagers est exclue.

exprimé en UMS (Universal Measurement System) pour les navires de plus de 24 mètres de long effectuant des voyages internationaux et en tonneau pour les autres navires plus petits.

Mais ce montant est modifié selon le type de créance auquel on est confronté (personnelle ou non). Ainsi, pour des créances personnelles sur un navire de charge, le montant des plafonds est de 2 millions de DTS – Droits de Tirage Spéciaux – (1 DTS valait 1,16 € au 1^{er} Janvier 2012) pour un navire avec un jauge brute inférieure ou égale à 2000 tonneaux de jauge. Pour toutes les autres créances, ce plafond se situe à 1 million de DTS, pour un navire de même tonnage. Cependant, pour un navire de charge supérieur à 2000 tonneaux de jauge, pour des créances personnelles, le montant des plafonds se situe à un seuil 2 millions de DTS, accru selon la jauge brute du navire. Ce plafond s'abaisse à 1 million de DTS, auquel on ajoute également des suppléments selon la jauge, pour toutes les autres créances.

La limitation de responsabilité varie donc selon les navires. De cette manière :

- Pour un petit navire porte-conteneurs d'une longueur de 100 mètres, d'une capacité de 400-500 EVP (Equivalent Vingt Pieds), et ayant une jauge brute d'un peu moins de 4000 tonnes, la responsabilité maximale pour tous les dommages sera d'environ de 2 millions d'euros pour l'armateur.
- Pour un porte-conteneur de taille beaucoup plus importante, avec une longueur de plus de 300 mètres, pouvant accueillir plus de 8000 boîtes, et ayant une jauge brute de plus de 90 000 tonnes, voire approchant les 100 000 tonnes, la limitation de responsabilité pour dommages et intérêts sera voisine de 35 millions d'euros.

Un autre type de limitation est également existant.

2) La limitation environnementale :

Il est également possible que le trafic maritime provoque des atteintes à l'environnement, à cause de grandes quantités de pétrole brut, et de substances chimiques diverses étant transportées quotidiennement à travers les mers et océans.

Il existe des normes de droit civil, qui exercent leur effet de protection envers les tiers, à travers une obligation directe d'indemnisation. Contrairement au principe de responsabilité objective du droit de la responsabilité délictuelle, ces normes (par exemple la responsabilité

du fait des produits, ou environnementale) se classent dans la responsabilité pour risque, qui résulte du fait qu'un danger probable devient réel et dont la source se situe dans l'environnement du responsable du dommage. Les autres conditions de la responsabilité en matière délictuelle, comme l'illégalité, la causalité et l'existence du dommage, sont tout de même applicables en l'espèce ainsi que les normes relatives à la portée des dommages et intérêts (paragraphe 249 du BGB).

Les demandes d'indemnisation envers les pilotes ne concernent presque exclusivement que le domaine de la responsabilité environnementale. On trouve donc deux normes : le paragraphe 22 de la loi sur les ressources aquatiques⁷⁷, pertinent par exemple dans le cas où un chimiquier entre en collision avec une ferme aquacole, et l'application indirecte de la Convention sur la responsabilité civile et l'indemnisation pour les dommages dus à une pollution par les hydrocarbures, de 1992. Cette dernière est applicable aux pilotes guidant des navires équipés de citernes, et transportant ainsi des produits nocifs. L'article 3 alinéa 3 de ce texte permet d'exonérer en tout ou partie le propriétaire du navire, mais sans compter l'application de l'alinéa 4 qui précise « qu'aucune demande de réparation par pollution (...) ne peut être introduite (...) contre le pilote », qui se trouve donc exempté, non de responsabilité, mais de réparation. La limitation se situe à 4,51 millions de DTS, auxquels on ajoute 631 DTS par UMS, pour les navires supérieurs à 5000 UMS, avec un plafond de 89,51 millions de DTS (soit 105 millions d'euros).

Mais il peut être intéressant pour les pilotes d'assurer leur responsabilité en cas dommages et intérêts élevés à payer.

SECTION II

UNE ASSURANCE CONSEILLÉE POUR LES PILOTES

La responsabilité civile, pour les éventuels dommages liés à l'exécution du contrat de pilotage ou d'autres missions des pilotes, est possible (1), et le contenu est assez large (2).

1) L'assurabilité de la responsabilité civile :

Un élément non négligeable dans le système global de la responsabilité civile des pilotes a été omis au profit d'une présentation plus centrée sur les relations fondamentales : l'assurance maritime. Partie prenante du trafic commercial maritime mondial, les assureurs

⁷⁷ Wasserhaushaltsgesetz (WHG), entrée en vigueur le 27 Juillet 1957.

maritimes (corps et machines, coque, ou P&I) sont en effet un vecteur essentiel car en échange du paiement de primes spécifiques – en raison d’assurances propres aux pilotes –, la protection de ceux-ci et des personnes est assurée, contre d’éventuels actes ou revendications de tiers. En effet, l’opération de pilotage est risquée, du fait des autres navires avoisinant, mais aussi de la répétition de la manœuvre plusieurs fois par jour, ce qui accroît le risque de dommages. Ainsi, sans cette assurance, plus personne ne serait prêt à prendre de risques considérables, ce qui se ferait au détriment de la sécurité du trafic maritime et portuaire. D’autre part, le risque doit être calculable et limité pour l’assureur, afin qu’il puisse l’assurer et par conséquent y répondre. Il s’agit alors pour ce dernier de prévoir le risque professionnel du pilote, en s’appuyant sur différents critères, comme la qualité individuelle du pilote (en fonction de son expérience, des dommages qu’il a causé), les spécificités de la zone de pilotage (selon les dangers potentiels), le nombre moyen d’opération de pilotage réalisé chaque année (selon le type et la taille des navires), le revenu du pilote, les conditions de responsabilité du pilote, mais aussi du type de relation contractuelle existante entre le pilote et l’armateur. Il doit donc être assuré au niveau de sa responsabilité civile professionnelle.

Puis, sur la base de ces informations, différents contrats d’assurance, avec une couverture, des exclusions de responsabilité, une franchise et une prime qui varient, sont rédigés. L’assurabilité du pilote varie ainsi selon les circonstances.

2) Le large contenu de l’assurance responsabilité civile :

Sur le fond, le contrat d’assurance conclu est un contrat qui inclut non seulement la responsabilité civile, mais aussi une protection juridique complète, c’est-à-dire que les deux aspects sont combinés dans la même assurance. La mise en œuvre de la protection juridique, qui incluse outre les aspects professionnels ceux relevant de la sphère privée, sera cependant exclu des développements suivants. La police responsabilité civile, quant à elle, se compose essentiellement de deux parties : la responsabilité civile professionnelle, et celle environnementale.

La responsabilité civile de la Chambre Fédérale des Pilotes, des corporations et des pilotes maritimes et portuaires est alors assurée, et cette assurance couvre la propriété, les relations juridiques, et les activités en rapport avec les tâches professionnelles, mais aussi les dommages aux personnes et aux biens, dus à des effets environnementaux sur le sol, l’air ou l’eau. Sont naturellement incluses les activités relatives au contrôle radar sur terre et au pilotage à distance. De plus, les opérations de pilotage entrant dans le champ d’application du

paragraphe 24 alinéa 3 de la SeeLG⁷⁸ sont également prises en compte. Néanmoins, le pilotage hauturier est exclu, exclusion faite sans référence explicite au texte de base (la SeeLG), ce qui signifie que le paragraphe 42 de la SeeLG traitant du pilotage hors zone réservée (mais dans la navigation maritime, une autorisation spéciale étant alors nécessaire), n'est ni appréhendé, ni explicitement exclu, ce dernier étant différent du pilotage hauturier, qui lui n'est pas soumis à une autorisation, mais à une obligation.

Les Conditions Générales d'Assurance pour l'Assurance Responsabilité Civile⁷⁹ sont la pierre angulaire des deux parties composant la responsabilité civile. Elles sont primordiales, afin de savoir précisément ce qui inclus et exclu de la police. On trouve par exemple au paragraphe 4 alinéa 2-1° des Conditions Générales l'exclusion des demandes d'assurance de toute personne qui a intentionnellement causé un dommage.

L'assureur n'est pas obligé de se tenir scrupuleusement aux Conditions Générales. En effet, dans la police que nous étudions en l'espèce, au niveau de la responsabilité civile professionnelle, il ne se réfère pas au paragraphe 4 alinéa 1-6° b, où sont exclus les dédommagements pour les dommages causés à des biens étrangers au domaine professionnel. Ainsi, dans cette police, en le stipulant clairement, ces dommages se trouvent être couverts. Les purs préjudices économiques (pécuniaires), attribués ni à des dommages corporels ni à des dommages matériels, sont quant à eux assurés, en vertu du paragraphe 1 alinéa 3 des Conditions Générales. Cette partie s'étend à tous les domaines, dans lesquels il y résulte des activités maritimes. De même, la responsabilité civile professionnelle est valable pour les dommages causés à l'étranger à l'occasion de voyages d'affaires (colloques, rencontres inter-pilotes) ou de salons internationaux (alors que les Conditions Générales excluent ce point).

Dans le cadre de la responsabilité civile relative à l'environnement, du fait de plusieurs éléments stipulés, la portée est très large, comme l'atteste la police. Dans le cadre de la zone de couverture, des différences notoires sont présentes par rapport au paragraphe 4 alinéa 1-5° des Conditions Générales, qui exclut partiellement les dommages environnementaux. Une couverture sur des risques nouveaux dans le domaine des dommages causés à l'environnement (d'où une provision d'assurance) exige, contrairement au paragraphe 1 alinéa 2 et au paragraphe 2 des Conditions Générales. Les détails, en particulier concernant les faits non assurés par la responsabilité environnementale, se trouvent dans le corps de la police.

⁷⁸ Il prévoit la prolongation du service de pilotage au-delà des limites de l'aire de pilotage, pour cause de mauvais temps.

⁷⁹ AHB en allemand, ce qui signifie : « Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung ».

Dans le tableau ci-dessous⁸⁰, nous pouvons voir les sommes de couverture contractuelles, prises en charge par l'assureur en cas de sinistre, que ce soit un préjudice corporel, matériel ou économique.

	Par sinistre et pilote	Maximum par année et par pilote
Responsabilité civile professionnelle		
Dommages corporels	3 100 000,00 €	12 400 000,00 €
Autres préjudices (matériels et économiques)	1 100 000,00 €	4 400 000,00 €
Responsabilité civile environnementale		
Dommages corporels	3 100 000,00 €	12 400 000,00 €
Autres préjudices (matériels et économiques)	1 100 000,00 €	4 400 000,00 €
Somme maximale de responsabilité	4 200 000,00 €	16 800 000,00 €

Sommes prises en charge par l'assureur selon le type de dommages

Les limites légales de responsabilité s'appliquent prioritairement, dans la mesure où les demandes ne font pas l'objet de limitation de responsabilité, les montants maximaux étant par pilote. On peut se demander pourquoi les montants maximaux ne sont pas basés sur le prix du DTS, mais que la loi laisse une totale liberté à ce sujet. En effet, l'assureur a, dans le cadre du régime international de limitation de responsabilité, en rapport avec les paragraphes 486 et suivants du HGB qui sont la transcription du texte international en droit allemand, la possibilité et la faculté de limiter le montant maximal de sa responsabilité. Ainsi, en l'espèce, les sommes de couverture diffèrent donc. Notamment d'après la « clause cumulative⁸¹ », il n'y a aucune possibilité pour les pilotes de cumuler les sommes maximales de réparation pour responsabilité dans le cas où plusieurs dommages résultent d'un même événement. En effet, comme ceci est indiqué dans le tableau ci-dessus, le plafond maximal par sinistre sera de 4,4 millions d'euros, dans le cas où des préjudices ont été commis à la fois à des personnes et à des biens. Dans ce contexte, les réglementations ne couvrent pas les dommages et intérêts maximaux des pilotes, à l'exception de la responsabilité pour dol et d'une revendication due à une négligence grave dans une relation interne.

Les primes d'assurance varient quant à elles selon plusieurs facteurs, notamment la fréquence et la gravité des sinistres. Elles ne sont cependant que très rarement divulguées par les assureurs comme les assurés, leur chiffre demeurant donc un mystère.

⁸⁰ Tableau tiré du contrat d'assurance, joint en Annexe.

⁸¹ Que l'on peut trouver à la page 7 de la police, située en Annexe.

CONCLUSION

« La rage de vouloir conclure est une des manies les plus funestes et les plus stériles qui appartiennent à l'Humanité⁸² ».

LE PILOTAGE MARITIME ET PORTUAIRE, UNE PROFESSION AU RÔLE CENTRAL

Monsieur le Professeur Peter Ehlers⁸³, très actif dans le domaine du droit maritime en Allemagne, a déclaré : « Die durch das Seelotsgesetz begründete Mischung von privater Tätigkeit und staatlicher Vorsorge und Aufsicht sind Ausdruck des besonderen öffentlichen Interesses an leistungsfähigen Lotsendiensten als wichtigen Element der maritimen Verkehrssicherung, gerade auch im Interesse des Meersumweltschutzes. Es handelt sich um ein fein austariertes System, bei dem sich Rechte und Pflichten, Vorteile und Einschränkungen die Waage halten. Das ist aber keine Garantie dafür, dass alles so bleibt, wie es immer gewesen ist. Auch das Seelotswesen darf sich neuen Entwicklungen nicht verschließen⁸⁴ ».

Cette citation résume parfaitement le sujet traité dans ce mémoire, à savoir la garantie de la sécurité maritime et la protection de l'environnement – thèmes ayant une forte résonance en Allemagne –, par la présence des pilotes maritimes et portuaires. Leur statut à part entière, prévu dans la SeeLG – texte spécialement rédigé, et faisant autorité en la matière – leur permet alors de rester hors de toute considération commerciale, et de se concentrer sur ces prérogatives.

⁸² FLAUBERT (G.), dans « *Correspondances* ».

⁸³ Prof. Dr. Dr. h.c. Peter EHLERS, Professeur à l'Université de Hambourg ; Membre du directoire de l'International Max-Planck Research School for Maritime Affairs ; Président de la délégation allemande dans la Commission interétatique pour l'Océanographie (sous l'égide de l'UNESCO) ; Président de la délégation allemande à l'Organisation Internationale de l'Hydrographie ; Président de EuroGOOS (European Global Ocean Observing System) ; Président du Conseil consultatif du Deutscher Nautischer Verein ; Président de la Gesellschaft für Maritime Technik ; Membre du curatorium du Forum sur la Mer Baltique.

⁸⁴ Une traduction satisfaisante serait : « L'activité privée, la prévoyance et la surveillance étatique, combinées entre elles dans la SeeLG, sont l'expression d'un certain intérêt public en faveur d'un pilotage maritime efficace, en tant qu'élément important de la sécurité de la navigation maritime, et aussi de la protection de l'environnement marin. Il s'agit d'un système finement équilibré, dans lequel s'équilibrent les droits et les obligations, ainsi que les avantages et les contraintes. Mais il n'y a aucune garantie que tout reste comme cela a toujours été. Le service de pilotage maritime ne doit pas être fermé à des nouveaux développements ».

Ce service hautement qualitatif peut alors être délivré grâce au haut niveau de compétences et de connaissances des pilotes maritimes et portuaires allemands, mais à aussi une adaptation continue aux nouveaux besoins, et à un matériel à la pointe de la technologie, comme cela a été étudié avec le SWATH, navire parmi les plus modernes au monde.

Mais pour que la sécurité maritime puisse être préservée au maximum, aucune impunité des pilotes ne doit pas pouvoir être déclarée. Leur responsabilité civile peut alors être mise en œuvre, bien que cela soit plutôt rare, compte tenu du faible nombre d'accidents, et de la prise en charge des dommages et intérêts conséquents aux accidents, par les armateurs.

L'étude a certes été focalisée sur l'Allemagne, mais le rôle clé, en faveur de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement, joué par les pilotes maritimes et portuaires, est également vrai dans les autres Etats côtiers où des pilotes interviennent. Leur position, au sein du trafic maritime, se trouve donc être centrale.

BIBLIOGRAPHIE

I – OUVRAGES GÉNÉRAUX :

❖ En français :

- **BEURIER (J.-P.)** (Sous la direction de), *Droits Maritimes*, Dalloz Action, 2008
- **BONASSIES (P.) & SCAPEL (C.)**, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ Éditions, 2010

❖ En allemand :

- **HERBER (R.)**, *Seehandelsrecht : Systematische Darstellung*, Walter de Gruyter Verlag, 1999

II – OUVRAGES SPÉCIALISÉS ALLEMANDS :

- **DANNMEYER (F.)**, *Seelotsen-, Leucht- und Rettungswesen*, Salzwasser Verlag, 2011 (reproduction fidèle de l'original de 1911)
- **EDYE (C.)**, *Die Haftung des Reeders für Dritt- und Umweltschäden beim Seetransport gefährlicher Güter*, Engel Verlag, 1993
- **EHLERS (P.)**, *Erläuterungen zum Gesetz über das Seelotswesen*, Nomos Verlagsgesellschaft, 2012
- **FREYENHAGEN (J.)**, *Seelotsen : Im Dienste von Schifffahrt und Umwelt*, Bundeslotsenkammer, 2004
- **GRÜTZMACHER (B.)**, *Elbaufwärts : Wie kommen Seeschiffe in den Hamburger Hafen und in die Docks von Blohm + Voss ?*, Koehler, 2008
- **HEINRICH (J.) & STEINICKE (D.)**, *Seelotswesen : Das Regelwerk*, Seehafen Verlag, 2011
- **HERBER (R.)**, *Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt : Das deutsche See- und Binnenschiffahrtsrecht nach dem 2. Seerechtsänderungsgesetz*, Engel Verlag, 1989
- **ILGNER (J.-G.)**, *Die Rechtsordnung des deutschen Seelotswesens : Eine Übereinkommen ständische Organisation eines staatlich gebundenen Berufes*, Peter Lang Verlag, 1993
- **KIEL (M.)**, *Hamburg Früher und Heute*, Komet, 2008
- **KÜHNE (K.) & SPELDE (G.)**, *Das deutsche Seelotsenwesen*, Hauschild, 2006

- **MARTIN (M.)**, *Hafenbuch Hamburg*, Junius, 2008
- **REISSIG (C.)**, *Hafen Hamburg : Das Kennenlernen-Buch*, Koehler, 2010
- **RITTMEISTER (S.)**, *Das seerechtliche Haftungsbeschränkungsverfahren nach neuem Recht*, Engel Verlag, 1995

III – TEXTES NATIONAUX ET INTERNATIONAUX :

- BGB : Bürgerliches Gesetzbuch
- HGB : Handelsgesetzbuch
- Seelotsgesetz et les Verordnungen la complétant
- HamHLotsG : Hamburg Hafenlotsengesetz
- BremLostO : Lotsenordnung für das Hafenlostenwesen in Bremerhaven
- Grundgesetz
- Convention de Londres relative à la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, de 1976
- Convention sur la responsabilité civile et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adopté en 1992
- Résolution A 960 (XXIII) de l'Organisation Maritime Internationale, adoptée en Décembre 2003
- Convention SOLAS, de 1912, dans ses versions modifiées
- Code ISM, de 2002

IV – THÈSES ET MÉMOIRES :

❖ En français :

- **BELHASSEN (S.)**, « *Le pilotage portuaire* », Mémoire réalisé sous la direction de Maître Christian SCAPEL, Université Paul Cézanne Aix-Marseille III, 1996
- **BIGNAULT (L.-A.)**, « *Le pilotage maritime* », Mémoire réalisé sous la direction de Maître Christian SCAPEL, Université Paul Cézanne Aix-Marseille III, 2002
- **CASTETZ (P.)**, « *Le pilotage maritime dans l'Union Européenne* », Mémoire réalisé sous la direction de Martine LE BIHAN-GUÉNOLE, Université du Havre, 2010
- **FERIEL (L.)**, « *Les sources des obligations environnementales en droit des contrats et des quasi-contrats* », Mémoire réalisé sous la direction de Mathilde BOUTONNET, Université Aix-Marseille, 2012
- **MANGIN (A.)**, « *Description des principaux systèmes de pilotage en Europe* », Mémoire réalisé sous la direction de Cécile LEMBERSKI, Fédération Française des Pilotes Maritimes, 2008

❖ **En allemand :**

- **ILSE (J.)**, « *Haftung des Seegüterbeförderes und Durchbrechung von Haftungsbeschränkung bei qualifizierten eigenem und Gehilfenverschulden* », Thèse dirigée par le Professeur Ulrich MAGNUS, Universität Hamburg, 2005
- **TONZEL (M.)**, « *Ausbildung zur Lotstätigkeit – Gegenwärtige Situation und Weiterentwicklungsperspektiven in verschiedenen Staaten Europas* », Mémoire réalisé sous la direction de Frederik ERDMANN, Fachhochschule Flensburg, 2011

V – ARTICLES ET CHRONIQUES :

❖ **En allemand :**

- **HASCHE (W.)**, « *Zur Haftung des Lotsen* », HANSA – Maritime International Journal, 1952
- **IMMENS (G.)**, « *Lotsen als Partner im Maritimen Bündnis für Ausbildung* », HANSA – Maritime International Journal, 2007
- **KLINSPOHN (B.)**, « *Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt* », Wertpapier Mitteilunge, 1991
- **MEHRKENS (H.)**, « *Das Seelotsgesetz ist 50 und noch kein bisschen alt* », Schiff & Hafen, 2005
- **PETRIKOWSKI (M.)**, « *Fort- und Weiterbildung deutscher See- und Hafenlotsen* », Bundesverband der See- und Hafenlotsen, 2008
- **SCHLÜTER (G.)**, « *Lotse an Bord : Eine Vertrauensklärung an die Lotsenprofession* », Schiffsreisen Magazin, 2011
- **STEINICKE (D.) & SCHIMMING (S.)**, « *Wichtige Änderungen auf dem Gebiet des Seelotswesens aufgrund der Änderung des Gesetzes über das Seelotswesens* », HANSA – Maritime International Journal, 1984

❖ **En anglais :**

- **WAITE (A.) & SCHNORR (S.)**, « *Pilotage – An insurer's Perspective* », Benfield Corporate Risk, 2008
- **WILLIAMSON (D.)**, « *Standards in Pilotage : We all have obligations* », EMPA Journal, 2008

VI – JURISPRUDENCE :

- **BSU** UB 253/07, du 01 Juillet 2008

- **OLG Hamburg** 6 U 272/98, du 14 Juillet 1999
- **OLG Hamburg** 14 U 42/99, du 19 Mai 2000
- **OLG Schleswig** 7 U 58/03, du 10 Décembre 2003
- **Oberverwaltung Niedersachsen** 8 ME 49/12
- **LG Kiel** 14 O 189/02, du 30 Avril 2003
- **SA Hamburg** SeeA2 DI 90/91 H, du 16 Septembre 1991

VII – ENTRETIENS :

- Entretien réalisé le jeudi 26 Avril 2012 à Hambourg (Allemagne) avec le Capitaine **Christian SUBKLEW**, vice-Président de la Chambre Fédérale des Pilotes Maritimes Allemands, et pilote maritime
- Entretien réalisé le vendredi 27 Avril 2012 à Hambourg (Allemagne) avec le Capitaine **Tim GRANDORFF**, Président des Pilotes Portuaires de Hambourg

VIII – SITES INTERNET :

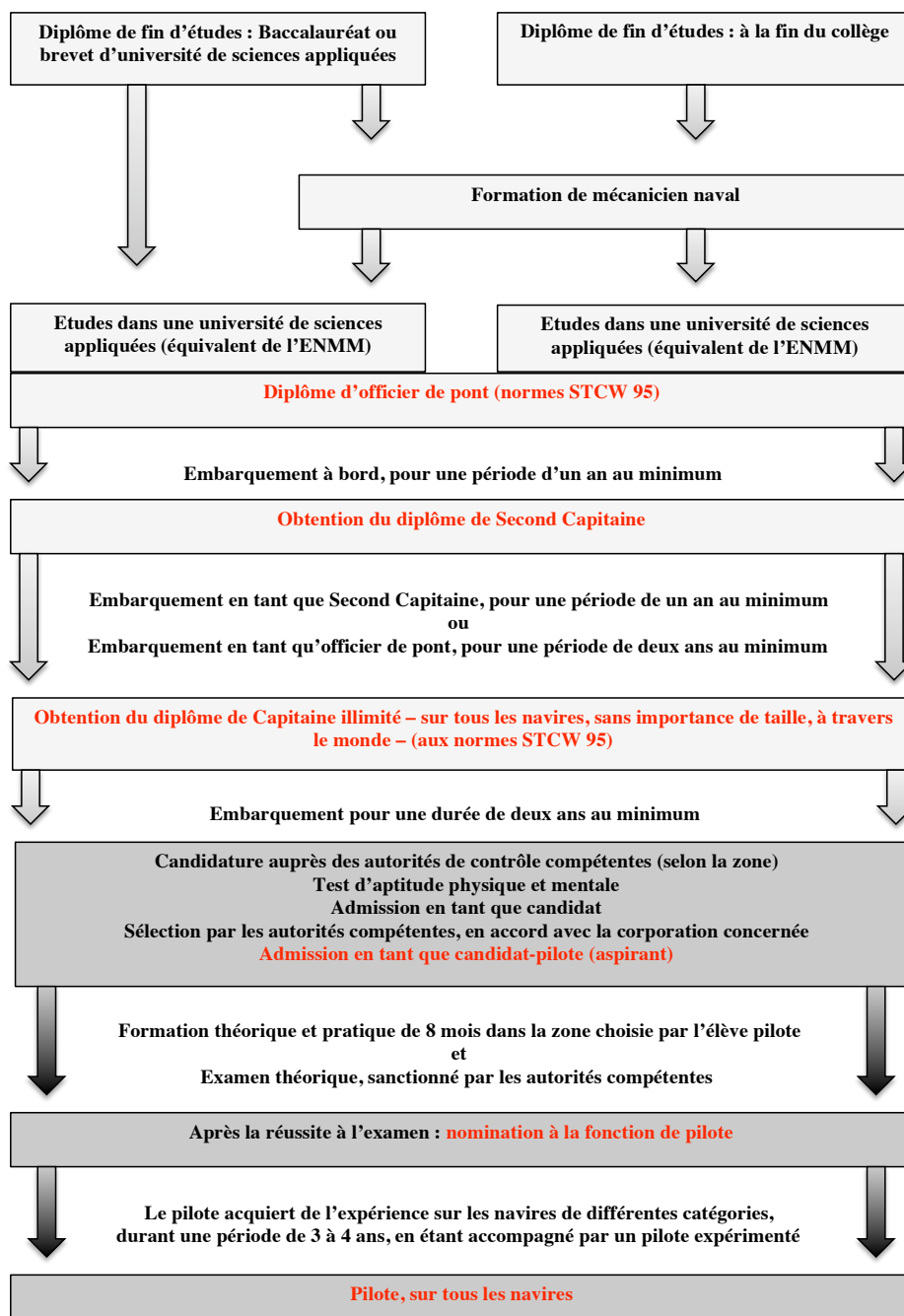
- Port de Hambourg : <http://www.hafen-hamburg.de/>
- Chambre Fédérale des Pilotes Maritimes Allemands : <http://www.bundeslotsenkammer.de/>
- Association Fédérale des Pilotes Maritimes et Portuaires : <http://www.bshl.de/>
- Pilotes Maritimes de Emden : <http://www.emspilots.de/>
- Pilotes Maritimes de Weser I : <http://www.weserriverpilot.com/>
- Pilotes Maritimes de Weser II/Jade : <http://www.weserjadepilot.de/>
- Pilotes Maritimes de l'Elbe : <http://www.elbe-pilot.de/>
- Pilotes Maritimes de NOK I : <http://www.pilotservices.de/>
- Pilotes Maritimes de NOK II, de Kiel, de Lübeck et Flensburg : <http://www.kielpilot.de/>
- Pilotes Maritimes de Wismar, de Rostock et de Stralsund : <http://www.wismar-rostock-stralsund-pilots.de/>
- Pilotes Portuaires de Hambourg : <http://www.hamburg-pilot.de/>
- Pilotes Portuaires de Bremerhaven : <http://www.bremerhavenpilot.de/>
- Ministère Français de la Défense, Marine Nationale : <http://www.defense.gouv.fr/marine/decouverte/patrimoine/traditions/code-international-des-signaux/code-des-signaux>

ANNEXES

Annexe I	Schéma d'accès à la profession de pilote
Annexe II	Les différentes générations de porte-containers
Annexe III	Police d'assurance
Annexe IV	Présentation du mémoire par Madame Valérie LE VOT, Maître de Conférence en Langues et littérature germaniques, détachée de l'Université Paris IV – La Sorbonne, actuellement Attachée de Coopération Universitaire à l'Institut Français de Hambourg (Allemagne)

Annexe I

Schéma d'accès à la profession de pilote



Annexe II

Les différentes générations de porte-containers

Les différentes générations de porte-conteneurs dans le monde Different generations of container ships worldwide



Annexe III

Police d'assurance

11/12 2008 12:53 FAX +49 381 4560444

GERLING ROSTOCK

001



ALLGE



IS-AG

Absender: 904 131861 7
 Gerling Vertrieb Deutschland GmbH
 Regionalzentrum Nordost
 Postfach 13 04 05, 20104 Hamburg

2. Nachtrag zum Versicherungsschein Haftpflichtversicherung

Es betreut Sie:
 Gerling Vertrieb Deutschland
 Harvestehuder Weg 25, 20149 Hamburg
 Tel./Fax 040 44199-0 / 44199-410

Veriche-
rungs-
schein

Bundeslotsenkammer
 Nikischstr. 8
 22761 Hamburg

Bitte stets vollständig angeben!
 Versicherungsschein-Nummer
 70-005258457-6

Richten Sie bitte alle für
 uns bestimmten Anzeigen
 und Mitteilungen unter
 Angabe der Versicherungs-
 schein-Nr. an die obenge-
 nannte Bestimmte Stelle,
 die handelt namens und im
 Auftrag unserer Gesellschaft.

Beginn der Versicherung 01.01.99, 12 Uhr	Ablauf der Versicherung 01.01.07, 12 Uhr
Prämienzahlweise monatlich	Nächste Fälligkeit Ausstellungstag 15.02.06
Jahresprämie gem. Vereinbarung	zuzüglich Versicherungssteuer und ggf. Teilzahlungszuschlag

Mit Wirkung vom 01.01.2006 gilt vereinbart:

Versichertes Risiko

Versichert ist die gesetzliche Haftpflicht sowie Rechtsschutz gemäß „Besondere Vereinbarungen“.

Bedingungen und Vereinbarungen

Besondere Vereinbarungen

H	500:05	Allgemeine Versicherungsbedingungen für Haftpflichtversicherung (ARB)
R	2003:01	Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungsbedingungen für den Privatbereich (GKA RVB 2003)

Die Deckungssummen betragen für die

* Haftpflichtversicherung

	je Versicherungsfall	höchstens aber je Versicherungsjahr und Lotse
01 Personenschäden	EUR 3.100.000,00	EUR 12.400.000,00
02 Sonstige Schäden (Sach- und Vermögensschäden)	EUR 1.100.000,00	EUR 4.400.000,00
03 Umwelthaftpflicht: Personenschäden (andere Deckungssummen finden keine Anwendung)	EUR 3.100.000,00	EUR 12.400.000,00
04 Umwelthaftpflicht: Sach- und mitversicherte Vermögensschäden (andere Deckungssummen finden keine Anwendung)	EUR 1.100.000,00	EUR 4.400.000,00

Bitte beachten Sie die beigefügten Allgemeinen Vertragsinhalte, insbesondere zum 14-tägigen Widerspruchsrecht.

Fax S Von ID: +49 381 4560444 an: 221110535 11.12.2008 11:42 [00:05:52] OK S.001/019

11/12 2008 12:54 FAX +49 381 4560444

GERLING ROSTOCK

002

Haftpflichtversicherung**2. Nachtrag
zum Versicherungsschein**

Blatt 2

Versicherungsschein-Nr.
70-005258457-6Ausstellungstag
15.02.06* Rechtsschutzversicherung
(VS-Nr. 90-1353334-1)

01 Versicherte Kosten EUR 150.000,00

* siehe im Einzelnen auch „Besondere Vereinbarungen“

Selbstbeteiligung

* siehe „Besondere Vereinbarungen“

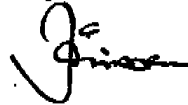
Prämienberechnung

Berechnungsgrundlage

Anzahl der Lotsen

Prämie siehe „Besondere Vereinbarungen“, Allgemeiner Teil

Die gegenseitigen Rechte und Pflichten regeln sich nach dem gestellten Antrag, den genannten Versicherungsbedingungen, den gesetzlichen Bestimmungen und den etwa schriftlich festgelegten besonderen Vereinbarungen.

Gerling
Allgemeine Versicherungs-AG

Dr. Jörissen



Ziegel

Fax S Von ID: +49 381 4560444 an: 221110535 11.12.2008 11:42 [00:05:52] OK S.002/019

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 1

Versicherungsschein-Nr.
70-5258457-6
90-1353334-1

Ausstellungstag
15.02.2006

Inhaltsübersicht

Allgemeiner Teil

- 1 Versicherungsnehmer
- 2 Wohlverhaltensklausel
- 3 Prämie
- 4 Schadenregulierung

Teil A Haftpflichtversicherung

Abschnitt I Berufs-Haftpflichtversicherung

- 1 Versicherungsschutz
- 2 Örtlicher Geltungsbereich
- 3 Ansprüche der Lotsen untereinander
- 4 Deckungssummen
- 5 Kumulsklausel

Abschnitt II Umwelt-Haftpflichtversicherung

- 1 Gegenstand der Versicherung
- 2 Umfang der Versicherung
- 3 Vorsorgeversicherung/Erhöhungen und Erweiterungen
- 4 Versicherungsfall

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 2

Versicherungsschein-Nr.

70-5258457-6

90-1353334-1

Ausstellungstag

15.02.2006

5 Aufwendungen vor Eintritt des Versicherungsfalles

6 Nicht versicherte Tatbestände

7 Serienschäden

8 Nachhaftung

9 Versicherungsfälle im Ausland

10 Deckungssummen

11 Kumulklausel

Risikobeschreibung

Gemeinsame Bestimmungen

Asbest-Ausschluss

Teil B Rechtsschutzversicherung**Abschnitt I Berufs-Rechtsschutzversicherung**

1 Versichertes Risiko

2 Versicherte Personen

3 Deckungssumme / Selbstbeteiligung

4 Deckungsumfang

Abschnitt II Privat-Rechtsschutzversicherung

1 Versichertes Risiko

2 Versicherte Personen

3 Deckungssumme / Selbstbeteiligung

4 Deckungsumfang

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 5

Versicherungsschein-Nr.
70-5258457-6
90-1353334-1

Ausstellungstag
15.02.2006

Teil A Haftpflichtversicherung**Abschnitt I Berufs-Haftpflichtversicherung****1 Versicherungsschutz**

- 1.1 Versichert ist - im Rahmen der Allgemeinen Versicherungsbedingungen für Haftpflichtversicherungen (AHB) und den folgenden Bestimmungen - die gesetzliche Haftpflicht der Bundeslotsenkammer, der Lotsen-Brüderschaften und der Seelotsen aus den Eigenschaften, Rechtsverhältnissen und Tätigkeiten, die sich aus der Ausübung der dienstlichen Verrichtungen ergeben. Der Versicherungsschutz erstreckt sich ausdrücklich auch auf hierbei durchgeführte Tätigkeiten der Lotsen als Landradarlotsen sowie als Distanzlotsen zwischen Häfen bzw. Gewässern der Bundesrepublik Deutschland, ferner eine Lotsentätigkeit, die gemäß § 24 Abs. 3 SeeLG oder auf Veranlassung der zuständigen Lotsenbrüderschaft unmittelbar vor oder im Anschluß an eine Revierlotsentätigkeit ausgeübt wird; im übrigen erstreckt sich der Versicherungsschutz nicht auf Überseelotsen.

Sofern Landradarlotsen im Rahmen des „Vessel Traffic Services“ (VTS) auch Schiffe beraten, die keine Lotsen respektive den Radarlotsendienst angefordert haben, besteht für diesen Tätigkeitsbereich ebenfalls Versicherungsschutz, und zwar auch dann, falls es sich um öffentlich rechtliche Ansprüche handelt.

- 1.2 Eingeschlossen sind - abweichend von § 4 Ziff. I 6a AHB und § 4 Ziff. I 8 AHB - Mietsachschäden in folgendem Umfang:

- 1.2.1 Eingeschlossen ist die gesetzliche Haftpflicht aus der Beschädigung von anlässlich Geschäftsreisen gemieteten Räumen in Gebäuden.

Hiervon ausgenommen bleiben

- Haftpflichtansprüche wegen

Abnutzung, Verschleißes und übermäßiger Beanspruchung,

Schäden an Heizungs-, Maschinen-, Kessel- und Warmwasserbereitungsanlagen sowie an Elektro- und Gasgeräten,

Glasschäden, soweit sich der Versicherungsnehmer hiergegen besonders versichern kann;

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 6

Versicherungsschein-Nr.

70-5258457-6

90-1353334-1

Ausstellungsdatum

15.02.2006

- die unter den Regreßverzicht nach dem Abkommen der Feuerversicherer bei übergreifenden Schadenereignissen fallenden Rückgriffsansprüche.

1.2.2. Eingeschlossen ist die gesetzliche Haftpflicht des Versicherungsnehmers wegen Schäden an gemieteten Gebäuden und/oder Räumen sowie den dazugehörigen Anlagen zur Raumbeheizung (nicht jedoch sonstige Gebäudebestandteile insbesondere nicht Produktionsanlagen u. dgl.) durch Brand, Explosion (ausgenommen die unter den Regreßverzicht nach dem Abkommen der Feuerversicherer bei übergreifenden Schadenereignissen fallenden Rückgriffsansprüche) sowie Leitungs- und Abwasser.

1.3. Bei der Beschädigung gelotster Wasserfahrzeuge wird sich der Versicherer nicht auf den Ausschuß § 4 I 6 b AHB berufen.

1.4. In Ergänzung des § 1 Ziff. 3 AHB gelten Vermögensschäden mitversichert. Sie werden wie Sachschäden behandelt.

1.5. In Ergänzung von § 3 II Ziff. 1 Abs. 2 AHB gilt das Seeunfalluntersuchungsverfahren als Strafverfahren.

1.6. Vereinbarungsgemäß gelten Lotsenanwärter in der Ausbildung als Dritte im Sinne der Bedingungen dieses Haftpflichtversicherungsvertrages.

1.7. Der Versicherungsschutz für Umweltschäden richtet sich ausschließlich nach den Bestimmungen gemäß Abschnitt II.

2. Örtlicher Geltungsbereich

2.1. Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf die unter Ziff. 1 genannten Tätigkeiten sowohl in nationalen als auch internationalen Gewässern sowie auf Ansprüche nach ausländischem Recht.

2.2. Eingeschlossen ist – abweichend von § 4 Ziff. I 3 AHB – die gesetzliche Haftpflicht der Lotsen wegen im Ausland vorkommenden Versicherungsfällen aus Anlaß von Geschäftsreisen oder aus der Teilnahme an Ausstellungen und Messen.

3. Ansprüche der Lotsen untereinander

Mitversichert sind die Ansprüche der Lotsen untereinander aus der Lotsentätigkeit im Rahmen dieses Vertrages sowie Ansprüche der Lotsen, die sie gegen die Bundeslotsenkammer oder die Lotsenbrüderschaften geltend machen.

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 7

Versicherungsschein-Nr.	Ausstellungstag
70-5258457-6	15.02.2006
90-1353334-1	

4 Deckungssummen

Die Deckungssummen betragen je Versicherungsfall und je Lotse, soweit gesetzliche Haftungsbegrenzungen wirksam werden, den dort genannten Haftungsbetrag, höchstens jedoch

EUR 3.100.000,00 für Personenschäden und
EUR 1.100.000,00 für sonstige Schäden (Sach- und Vermögensschäden).

Die Gesamtleistung des Versicherers für alle Versicherungsfälle eines Versicherungsjahres beträgt je versicherten Seelotsen das Vierfache der oben genannten Deckungssummen.

5 Kumulklausel

Besteht für mehrere Versicherungsfälle, die auf derselben Ursache beruhen und innerhalb eines Versicherungsjahres eintreten, für den Versicherungsnehmer Versicherungsschutz sowohl im Rahmen einer Betriebs-Haftpflichtversicherung als auch einer Umwelt-Haftpflichtversicherung, so ist die Ersatzleistung des Versicherers aus diesen Versicherungen insgesamt auf die höchste der je Versicherungsfall in diesen Versicherungen vereinbarten Deckungssummen begrenzt. In diesem Fall gilt der Versicherungsfall in dem für die Betriebs-Haftpflichtversicherung maßgeblichen Zeitpunkt eingetreten.

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 8

Versicherungsschein-Nr.
70-5258457-6
90-1353334-1

Ausstellungstag
15.02.2006

Abschnitt II Umwelt-Haftpflichtversicherung**1 Gegenstand der Versicherung**

- 1.1. Der Versicherungsschutz für den in der Risikobeschreibung bezeichneten Betrieb richtet sich nach den Allgemeinen Versicherungsbedingungen für Haftpflichtversicherung (AHB) und den nachfolgenden Vereinbarungen.
- 1.2. Versichert ist die gesetzliche Haftpflicht privatrechtlichen Inhalts des Versicherungsnehmers wegen Personen- und Sachschäden durch Umwelteinwirkung auf Boden, Luft oder Wasser (einschl. Gewässer) für die gemäß Ziff. 2 in Versicherung gegebenen Risiken.
- Mitversichert sind gemäß § 1 Ziff. 3 AHB Vermögensschäden aus der Verletzung von Aneignungsrechten, des Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, wasserrechtlichen Benutzungsrechten oder -befugnissen. Sie werden wie Sachschäden behandelt.
- 1.3. Eingeschlossen sind im Umfang der gemäß Ziff. 2 in Versicherung gegebenen Risiken - teilweise abweichend von § 4 Ziff. I 5 AHB - gesetzliche Haftpflichtansprüche wegen Sachschäden, welche entstehen durch allmähliche Einwirkung der Temperatur, von Gasen, Dämpfen, Feuchtigkeit, von Niederschlägen (Rauch, Ruß, Staub u. dgl.).
- 1.4. Mitversichert ist die persönliche gesetzliche Haftpflicht
- 1.4.1. der gesetzlichen Vertreter des Versicherungsnehmers und solcher Personen, die er zur Leitung oder Beaufsichtigung des versicherten Betriebes oder eines Teils desselben angestellt hat, in dieser Eigenschaft;
- 1.4.2. sämtlicher übriger Betriebsangehörigen für Schäden, die sie in Ausführung ihrer dienstlichen Verrichtungen für den Versicherungsnehmer verursachen.
2. Umfang der Versicherung
- Die Versicherung erstreckt sich ausschließlich auf die in der Risikobeschreibung aufgeführten Risiken.
- Versicherungsschutz besteht für die unter Ziff. 2.1 bis 2.7 aufgeführten, jeweils ausdrücklich zu vereinbarenden Risikobausteine:
- 2.1 Anlagen des Versicherungsnehmers, die bestimmt sind, gewässerschädliche Stoffe herzustellen, zu verarbeiten, zu lagern, abzulagern, zu befördern oder wegzuleiten (WHG-Anlagen).

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 9

Versicherungsschein-Nr.
70-5258457-6
90-1353334-1

Ausschließungstag
15.02.2006

Ausgenommen sind solche WHG-Anlagen, die im Anhang 1 oder 2 zum Umwelthaftungsgesetz aufgeführt sind, Abwasseranlagen, Einwirkungen auf Gewässer sowie Schäden durch Abwässer.

Dieser Baustein wurde vereinbart.

2.2

Anlagen des Versicherungsnehmers gemäß Anhang 1 - nicht aber Anhang 2 - zum Umwelthaftungsgesetz (deckungsvorsorgefreie UmweltHG-Anlagen). Ausgenommen sind Abwasseranlagen, Einwirkungen auf Gewässer und Schäden durch Abwässer.

Dieser Baustein wurde nicht vereinbart.

2.3

Anlagen des Versicherungsnehmers, die nach dem Umweltschutz dienenden Bestimmungen einer Genehmigungs- oder Anzeigepflicht unterliegen, soweit es sich nicht um WHG- oder UmweltHG-Anlagen handelt (sonstige deklarierungspflichtige Anlagen). Ausgenommen sind Abwasseranlagen, Einwirkungen auf Gewässer und Schäden durch Abwässer.

Dieser Baustein wurde nicht vereinbart.

2.4

Abwasseranlagen des Versicherungsnehmers oder Einbringen oder Einleiten von Stoffen in ein Gewässer oder Einwirken auf ein Gewässer derart, daß die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Wassers verändert wird, durch den Versicherungsnehmer (Abwasseranlagen- und Einwirkungsrisiko). Der Ausschluß von Schäden durch Abwässer gemäß § 4 Ziff. I 5 AHB findet insoweit keine Anwendung.

Dieser Baustein wurde vereinbart.

2.5

Anlagen des Versicherungsnehmers gemäß Anhang 2 zum Umwelthaftungsgesetz (deckungsvorsorgepflichtige UmweltHG-Anlagen).

Dieser Baustein wurde nicht vereinbart.

2.6

Leistungserbringung gemäß Aktivitätenbeschreibung (vgl. Abschnitt I Ziff. 1.1) im Hinblick auf Anlagen gemäß Ziff. 2.1 bis 2.5, wenn der Versicherungsnehmer nicht selbst Inhaber der Anlagen ist. Dabei ist es unerheblich, ob die Leistung be-

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 10

Versicherungsschein-Nr.
70-5258457-6
90-1353334-1

Ausstellungstag
15.02.2006

reits abgeschlossen wurde oder nicht. Der Ausschluß von Schäden durch Abwässer gemäß § 4 Ziff. 1 5 AHB findet insoweit auf diesen Baustein keine Anwendung. Aufwendungen vor Eintritt des Versicherungsfalls werden unter den in Ziff. 5 genannten Voraussetzungen durch den Versicherer ersetzt, sofern Regressansprüche des Inhabers der Anlage gegen den Versicherungsnehmer bestehen können.

Dieser Baustein wurde vereinbart.

- 2.7 Umwelteinwirkungen, die im Zusammenhang mit dem beschriebenen Risiko (siehe Risikobeschreibung) stehen, soweit diese Umwelteinwirkungen nicht von Anlagen oder Tätigkeiten ausgehen oder ausgegangen sind, die unter den Anwendungsbereich der Risikobausteine Ziff. 2.1 bis 2.6 fallen, unabhängig davon, ob diese Risikobausteine vereinbart wurden oder nicht.

Dieser Baustein wurde vereinbart.

- Zu 2.1-2.7 Versicherungsschutz besteht auch dann, wenn gelagerte Stoffe bei ihrer Verwendung im räumlichen und gegenständlichen Zusammenhang mit versicherten Anlagen gemäß Ziff. 2.1 bis 2.5 und 2.7 in Boden, Luft oder Wasser (einschließlich Gewässer) gelangen, ohne in diese eingebracht oder eingeleitet zu sein.

Der Versicherungsschutz gemäß Ziff. 2.1 bis 2.7 bezieht sich auch auf die Haftpflicht wegen Schäden eines Dritten, die dadurch entstehen, daß Stoffe in Abwässer und mit diesen in Gewässer gelangen.

3 Vorsorgeversicherung/Erhöhungen und Erweiterungen

- 3.1 Die Bestimmungen des § 1 Ziff. 2 c und des § 2 AHB - Vorsorgeversicherung - finden für die Ziff. 2.1 bis 2.6 keine Anwendung. Der Versicherungsschutz für neue Risiken bedarf insoweit besonderer Vereinbarung.

- 3.2 § 1 Ziff. 2 b AHB - Erhöhungen und Erweiterungen - findet für die Ziff. 2.1 bis 2.6 ebenfalls keine Anwendung; hiervon unberührt bleiben mengenmäßige Veränderungen von Stoffen innerhalb der unter Ziff. 2 versicherten Risiken.

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 11

Versicherungsschein-Nr.
70-5258457-6
90-1353334-1

Ausstellungstag
15.02.2006

4. Versicherungsfall

Versicherungsfall ist - abweichend von § 1 Ziff. 1 und § 5 Ziff. 1 AHB - die nachprüfbare erste Feststellung des Personenschadens (Tod, Verletzung oder Gesundheitsschädigung von Menschen), Sachschadens (Beschädigung oder Vernichtung von Sachen) oder eines gemäß Ziff. 1.2 mitversicherten Vermögensschadens durch den Geschädigten, einen sonstigen Dritten oder den Versicherungsnehmer. Der Versicherungsfall muß während der Wirksamkeit der Versicherung eingetreten sein. Hierbei kommt es nicht darauf an, ob zu diesem Zeitpunkt bereits Ursache oder Umfang des Schadens oder die Möglichkeit zur Erhebung von Haftpflichtansprüchen erkennbar war.

5. Aufwendungen vor Eintritt des Versicherungsfalles

5.1 Der Versicherer ersetzt, auch ohne daß ein Versicherungsfall eingetreten ist,

- nach einer Störung des Betriebes
- oder
- aufgrund behördlicher Anordnung

Aufwendungen des Versicherungsnehmers für Maßnahmen zur Abwendung oder Minderung eines sonst unvermeidbar eintretenden Personen-, Sach- oder gemäß Ziff. 1.2 mitversicherten Vermögensschadens. Die Feststellung der Störung des Betriebes oder die behördliche Anordnung müssen in die Wirksamkeit der Versicherung fallen, wobei maßgeblich der frühere Zeitpunkt ist.

5.2 Aufwendungen aufgrund behördlicher Anordnungen im Sinne der Ziff. 5.1 werden unter den dort genannten Voraussetzungen unbeschadet der Tatsache übernommen, daß die Maßnahmen durch den Versicherungsnehmer oder im Wege der Ersatzvornahme durch die Behörde ausgeführt werden.

5.3 Im Rahmen der für Aufwendungen gemäß Ziff. 5 vereinbarten Deckungssumme werden dem Versicherungsnehmer die Aufwendungen voll ersetzt, falls er

5.3.1 dem Versicherer die Feststellung einer derartigen Störung des Betriebes oder eine behördliche Anordnung unverzüglich angezeigt hat und alles getan hat, was erforderlich ist, die Aufwendungen auf den Umfang zu begrenzen, der notwendig und objektiv geeignet ist, den Schadeneintritt zu verhindern oder den Schadenumfang zu mindern und auf Verlangen des Versicherers fristgemäß Widerspruch gegen behördliche Anordnungen eingelegt hat

oder

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 12

Versicherungsschein-Nr.

Ausstellungstag

70-5258457-6

15.02.2006

90-1353334-1

5.3.2 sich mit dem Versicherer über die Maßnahmen abgestimmt hat.

Ist eine Abstimmung nach Lage des Einzelfalles zeitlich nicht möglich, ersetzt der Versicherer die Aufwendungen, die der Versicherungsnehmer den Umständen nach für geboten halten durfte.

5.4 Liegen die Voraussetzungen der Ziff. 5.3 nicht vor, so werden die Aufwendungen nur in dem Umfang ersetzt, in dem die Maßnahmen notwendig und objektiv geeignet waren, den Schadeneintritt zu verhindern oder den Schadenumfang zu mindern.

5.5 Kommt es trotz Durchführung der Maßnahmen zu einem Schaden, so werden die vom Versicherer ersetzten Aufwendungen auf die für den Versicherungsfall maßgebende Deckungssumme angerechnet, es sei denn, daß der Ersatz dieser Aufwendungen im Rahmen der Jahreshöchstersatzleistung eines früheren Versicherungsjahres die Ersatzleistung für Versicherungsfälle tatsächlich gemindert hat.

5.6 Nicht ersatzfähig sind in jedem Falle Aufwendungen - auch soweit sie sich mit Aufwendungen im Sinne der Ziff. 5.1 decken - zur Erhaltung, Reparatur, Erneuerung, Nachrüstung, Sicherung oder Sanierung von Betriebseinrichtungen, Grundstücken oder Sachen (auch gemietete, gepachtete, geleaste u. dgl.) des Versicherungsnehmers; auch für solche, die früher im Eigentum oder Besitz des Versicherungsnehmers standen.

Ersetzt werden jedoch solche Aufwendungen zur Abwendung oder Minderung eines sonst unvermeidbar eintretenden Personen-, Sach- oder gemäß Ziff. 1.2 mitversicherten Vermögensschadens, falls Betriebseinrichtungen, Grundstücke oder Sachen des Versicherungsnehmers, die von einer Umwelteinwirkung nicht betroffen sind, beeinträchtigt werden müssen. Eintretende Wertverbesserungen sind abzuziehen.

6 Nicht versicherte Tatbestände

Nicht versichert sind

6.1 Ansprüche wegen Schäden, die dadurch entstehen oder entstanden sind, daß beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen diese Stoffe verschüttet werden, abtropfen, ablaufen, verdampfen, verdunsten oder durch ähnliche Vorgänge in den Boden oder ein Gewässer gelangen. Das gilt nicht, soweit solche Vorgänge auf einer Störung des Betriebes beruhen.

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 13

Versicherungsschein-Nr.
70-5258457-6
90-1353334-1

Ausstellungstag
15.02.2006

- 6.2 Ansprüche wegen Schäden, die durch betriebsbedingt unvermeidbare, notwendige oder in Kauf genommene Umwelteinwirkungen entstehen.
- Das gilt nicht, wenn der Versicherungsnehmer den Nachweis erbringt, daß er nach dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der schadenursächlichen Umwelteinwirkungen unter den Gegebenheiten des Einzelfalles die Möglichkeiten derartiger Schäden nicht erkennen mußte.
- 6.3 Ansprüche wegen bei Vertragsbeginn bereits eingetretener Schäden.
- 6.4 Ansprüche wegen Schäden, für die nach Maßgabe früherer Versicherungsverträge Versicherungsschutz besteht oder hätte beantragt werden können.
- 6.5 Ansprüche wegen Schäden, die sich daraus ergeben, daß der Versicherungsnehmer nach Beginn des Versicherungsverhältnisses Grundstücke erwirbt oder in Besitz nimmt, die zu diesem Zeitpunkt bereits von einer Umwelteinwirkung betroffen waren.
- 6.6 Ansprüche wegen Schäden aus Eigentum, Besitz oder Betrieb von Abfallentsorgungsanlagen, insbesondere Deponien und Kompostierungsanlagen.
- 6.7 Ansprüche wegen Schäden, die durch vom Versicherungsnehmer hergestellte oder gelieferte Erzeugnisse, durch Arbeiten oder sonstige Leistungen nach Ausführung der Leistung oder nach Abschluß der Arbeiten entstehen (Produkthaftung).
- Wird Versicherungsschutz nach Risikobaustein Ziff. 2.6 genommen, gilt dieser Ausschluß insoweit nicht.
- 6.8 Ansprüche wegen Schäden, die durch vom Versicherungsnehmer erzeugte oder gelieferte Abfälle entstehen.
- 6.9 Ansprüche gegen die Personen (Versicherungsnehmer oder jeden Mitversicherten), die den Schaden dadurch verursachen, daß sie bewußt von Gesetzen, Verordnungen oder an den Versicherungsnehmer gerichteten behördlichen Anordnungen oder Verfügungen, die dem Umweltschutz dienen, abweichen.
- 6.10 Ansprüche gegen die Personen (Versicherungsnehmer oder jeden Mitversicherten), die den Schaden dadurch verursachen, daß sie es bewußt unterlassen, die vom Hersteller gegebenen oder nach dem Stand der Technik einzuhaltenen Richtlinien oder Gebrauchsanweisungen für Anwendung, regelmäßige Kontrollen, Inspektionen oder Wartungen zu befolgen oder notwendige Reparaturen bewußt nicht ausführen.

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 14

Versicherungsschein-Nr.
70-5258457-6
90-1353334-1

Ausstellungstag
15.02.2006

- 6.11 Ansprüche wegen genetischer Schäden.
- 6.12 Ansprüche
- wegen Bergschäden (im Sinne des § 114 BBergG), soweit es sich handelt um die Beschädigung von Grundstücken, deren Bestandteilen und Zubehör;
 - wegen Schäden beim Bergbaubetrieb (im Sinne des § 114 BBergG) durch schlagende Wetter, Wasser- und Kohlensäureeinbrüche sowie Kohlenstaubexplosionen.
- 6.13 Ansprüche wegen Schäden infolge der Veränderung der Lagerstätte des Grundwassers oder seines Fließverhaltens.
- 6.14 Ansprüche wegen Schäden, die nachweislich auf Kriegsereignissen, anderen feindseligen Handlungen, Aufruhr, inneren Unruhen, Generalstreik, illegalem Streik oder unmittelbar auf Verfügungen oder Maßnahmen von hoher Hand beruhen; das gleiche gilt für Schäden durch höhere Gewalt, soweit sich elementare Naturkräfte ausgewirkt haben.
- 6.15 Ansprüche wegen Schäden, die der Versicherungsnehmer, ein Mitversicherter oder eine von ihnen bestellte oder beauftragte Person durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeuges oder Kraftfahrzeuganhängers verursachen.
- Nicht versichert ist die Haftpflicht wegen Schäden, die der Versicherungsnehmer, ein Mitversicherter oder eine von ihnen bestellte oder beauftragte Person durch den Gebrauch eines Wasserfahrzeuges verursachen oder für die sie als Halter oder Besitzer eines Wasserfahrzeuges in Anspruch genommen werden.
- Besteht nach diesen Bestimmungen für einen Versicherten (Versicherungsnehmer oder Mitversicherten) kein Versicherungsschutz, so gilt das auch für alle anderen Versicherten.
- Eine Tätigkeit der in Abs. 1 und Abs. 2 genannten Personen an einem Kraftfahrzeug, Kraftfahrzeuganhänger und Wasserfahrzeug ist kein Gebrauch im Sinne dieser Bestimmung, wenn keine dieser Personen Halter oder Besitzer des Fahrzeuges ist und wenn das Fahrzeug hierbei nicht in Betrieb gesetzt wird.
- 6.16 Ansprüche wegen Schäden, die der Versicherungsnehmer, ein Mitversicherter oder eine von ihnen bestellte oder beauftragte Person durch den Gebrauch eines Luftfahrzeuges verursachen oder für die sie als Halter oder Besitzer eines Luftfahrzeuges in Anspruch genommen werden. Besteht nach diesen Bestimmungen für einen Versicherten (Versicherungsnehmer oder Mitversicherten) kein Versicherungsschutz, so gilt das auch für alle anderen Versicherten.

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 15

Versicherungsschein-Nr.
70-5258457-6
90-1353334-1

Ausstellungstag
15.02.2006

Nicht versichert ist die Haftpflicht aus

- der Planung oder Konstruktion, Herstellung oder Lieferung von Luftfahrzeugen oder Teilen für Luftfahrzeuge, soweit die Teile ersichtlich für den Bau von Luftfahrzeugen oder den Einbau in Luftfahrzeuge bestimmt waren,
- Tätigkeiten (z. B. Montage, Wartung, Inspektion, Überholung, Reparatur, Beförderung) an Luftfahrzeugen oder Luftfahrzeugteilen,
- und zwar wegen Schäden an Luftfahrzeugen, der mit diesen beförderten Sachen, der Insassen sowie wegen sonstiger Schäden durch Luftfahrzeuge.

Serienschäden

Für den Umfang der Leistung des Versicherers bildet die angegebene Deckungssumme die Höchstgrenze bei jedem Versicherungsfall. Dies gilt auch dann, wenn sich der Versicherungsschutz auf mehrere entschädigungspflichtige Personen erstreckt.

Mehrere während der Wirksamkeit der Versicherung eintretende Versicherungsfälle

- durch dieselbe Umwelteinwirkung
- durch mehrere unmittelbar auf derselben Ursache oder unmittelbar auf den gleichen Ursachen beruhenden Umwelteinwirkungen, wenn zwischen gleichen Ursachen ein innerer, insbesondere sachlicher und zeitlicher, Zusammenhang besteht,

gelten unabhängig von ihrem tatsächlichen Eintritt als ein Versicherungsfall,

der im Zeitpunkt des ersten dieser Versicherungsfälle als eingetreten gilt. § 3 Ziff. II 2 Abs. 1 Satz 3 AHB wird gestrichen.

Nachhaftung

Endet das Versicherungsverhältnis wegen des vollständigen oder dauernden Wegfalls des versicherten Risikos oder durch Kündigung des Versicherers oder des Versicherungsnehmers, so besteht der Versicherungsschutz für solche Personen-, Sach- oder gemäß Ziff. 1.2 mitversicherte Vermögensschäden weiter, die während der Wirksamkeit der Versicherung eingetreten sind, aber zum Zeitpunkt der Beendigung des Versicherungsverhältnisses noch nicht festgestellt waren, mit folgender Maßgabe:

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 16

Versicherungsschein-Nr.

Ausstellungstag

70-5258457-6

15.02.2006

90-1353334-1

- Der Versicherungsschutz gilt für die Dauer von drei Jahren vom Zeitpunkt der Beendigung des Versicherungsverhältnisses an gerechnet.

- Der Versicherungsschutz besteht für die gesamte Nachhaftungszeit im Rahmen des bei Beendigung des Versicherungsverhältnisses geltenden Versicherungsumfanges, und zwar in Höhe des unverbrauchten Teils der Deckungssumme des Versicherungsjahres, in dem das Versicherungsverhältnis endet.

8.2 Ziff. 8.1 gilt für den Fall entsprechend, daß während der Laufzeit des Versicherungsverhältnisses ein versichertes Risiko teilweise wegfällt, mit der Maßgabe, daß auf den Zeitpunkt des Wegfalls des versicherten Risikos abzustellen ist.

9 Versicherungsfälle im Ausland

9.1 Eingeschlossen sind im Umfang von Ziff. 1 dieser Bedingungen - abweichend von § 4 Ziff. 13 AHB - auch im Ausland eintretende Versicherungsfälle,

- die auf den Betrieb einer im Inland gelegenen Anlage oder eine Tätigkeit im Inland (nationalen Gewässern) sowie in internationalen Gewässern im Sinne der Ziff. 2.1 bis 2.7 zurückzuführen sind. Dies gilt für Tätigkeiten im Sinne der Ziff. 2.6 nur, wenn die Anlagen oder Teile nicht ersichtlich für das Ausland bestimmt waren;

- aus Anlaß von Geschäftsreisen oder aus der Teilnahme an Ausstellungen und Messen, wenn Versicherungsschutz gemäß Ziff. 2.7 vereinbart wurde.

9.2 Bei Versicherungsfällen in den USA und Kanada werden - abweichend von § 3 Ziff. II 4 AHB - die Aufwendungen des Versicherers für Kosten als Leistungen auf die Deckungssumme angerechnet.

Kosten sind:

Anwalts-, Sachverständigen-, Zeugen- und Gerichtskosten, Aufwendungen zur Abwendung oder Minderung des Schadens bei oder nach Eintritt des Versicherungsfalles sowie Schadenermittlungskosten, auch Reisekosten, die dem Versicherer nicht selbst entstehen. Das gilt auch dann, wenn die Kosten auf Weisung des Versicherers entstanden sind.

Vom Versicherungsschutz ausgeschlossen bleiben Ansprüche auf Entschädigung mit Strafcharakter, insbesondere punitive oder exemplary damages.

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 17

Versicherungsschein-Nr.
70-5258457-6
90-1353334-1

Ausstellungstag
15.02.2006

- 9.3 Die Leistungen des Versicherers erfolgen in Euro. Die Verpflichtung des Versicherers gilt mit dem Zeitpunkt als erfüllt, in dem der Euro-Betrag bei einem inländischen Geldinstitut angewiesen ist.
- 10 Deckungssummen
- Die Deckungssummen betragen je Versicherungsfall und je Lotse, soweit gesetzliche Haftungsbegrenzungen wirksam werden, den dort genannten Haftungsbetrag, höchstens jedoch
- EUR 3.100.000,00 für Personenschäden und
EUR 1.100.000,00 für Sach- und mitversicherte Vermögensschäden.
- Die Gesamtleistung des Versicherers für alle Versicherungsfälle eines Versicherungsjahres beträgt je versicherten Seelotsen das Vierfache der oben genannten Deckungssummen.
- 11 Kumulklausel
- Besteht für mehrere Versicherungsfälle, die auf derselben Ursache beruhen und innerhalb eines Versicherungsjahres eintreten, für den Versicherungsnehmer Versicherungsschutz sowohl im Rahmen einer Betriebs-Haftpflichtversicherung als auch einer Umwelt-Haftpflichtversicherung, so ist die Ersatzleistung des Versicherers aus diesen Versicherungen insgesamt auf die höchste der je Versicherungsfall in diesen Versicherungen vereinbarten Deckungssummen begrenzt.
- In diesem Falle gilt der Versicherungsfall in dem für die Betriebs-Haftpflichtversicherung maßgeblichen Zeitpunkt eingetreten.

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 18

Versicherungsschein-Nr.
70-5258457-6
90-1353334-1

Ausstellungstag
01.01.2007

Risikobeschreibung**1. Betriebscharakter:**

vgl. Abschnitt I, Ziffer 1.

2. Aufführung der Risiken, für die die vereinbarten Risikobausteine gemäß Ziffer 2 des Abschnittes II gelten sollen:

Risikobaustein 2.1: Lotsenbrüderschaft NOK II:	Heizöl, unterirdisch, 5.000 Liter
Lotsenbrüderschaft Weser I und II:	Heizöl, oberirdisch, 14.000 Liter
Lotsenbrüderschaft Weser II:	Heizöl, oberirdisch, 10.000 Liter
Alle Lotsenbrüderschaften:	Kleingebinde bis insgesamt 2.000 Liter

Risikobaustein 2.4: Häusliche Abwässer

Risikobaustein 2.6
und

Risikobaustein 2.7: Versicherungsschutz besteht im Rahmen des unter 1. beschriebenen Tätigkeit.

Gemeinsame Bestimmungen zu Abschnitt I und Abschnitt II:

Mit Wirkung vom 01.01.2004 gilt folgende Klausel vereinbart:

Nicht versichert sind Haftpflichtansprüche aus Schäden, die direkt oder indirekt auf Asbest oder asbesthaltige Materialien zurückzuführen sind oder mit diesen in Zusammenhang stehen.

Gemeingefahren

Mit Wirkung vom 01.01.2007 gilt folgende Klausel vereinbart:

Nicht versichert sind Ansprüche wegen Schäden jeglicher Art, die unmittelbar oder mittelbar auf Kriegsereignissen, anderen feindseligen Handlungen (gleichgültig, ob Krieg erklärt ist oder nicht), terroristischen Akten, Aufruhr, inneren Unruhen, Generalstreik, illegalem Streik oder unmittelbar auf Verfügungen oder Maßnahmen von hoher Hand und deren Folgewirkungen beruhen, und zwar gleichgültig, ob der sich daraus ergebende Schaden zufällig oder absichtlich entstanden ist.

Terrorakte sind jegliche Handlungen von Personen oder Personengruppen zur Erreichung politischer, religiöser, ethnischer, ideologischer oder ähnlicher Ziele, die geeignet sind, Angst oder Schrecken in der Bevölkerung oder in Teilen der Bevölkerung zu verbreiten, und dadurch auf eine Regierung oder staatliche Einrichtung Einfluss zu nehmen.

Haftpflicht-/Rechtsschutzversicherung Besondere Vereinbarungen Blatt 18

Versicherungsschein-Nr.
70-5258457-6
90-1353334-1

Ausstellungstag
15.02.2006

Risikobeschreibung**1. Betriebscharakter:**

vgl. Abschnitt I, Ziffer 1.

2. Aufführung der Risiken, für die die vereinbarten Risikobausteine gemäß Ziffer 2 des Abschnittes II gelten sollen:

Risikobaustein 2.1: Lotsenbrüderschaft NOK II:	Heizöl, unterirdisch, 5.000 Liter
Lotsenbrüderschaft Weser I und II:	Heizöl, oberirdisch, 14.000 Liter
Lotsenbrüderschaft Weser II:	Heizöl, oberirdisch, 10.000 Liter
Alle Lotsenbrüderschaften:	Kleingebinde bis insgesamt 2.000 Liter

Risikobaustein 2.4: Häusliche Abwässer

Risikobaustein 2.6

und

Risikobaustein 2.7: Versicherungsschutz besteht im Rahmen des unter 1. beschriebenen Tätigkeit.

Gemeinsame Bestimmungen zu Abschnitt I und Abschnitt II:

Mit Wirkung vom 01.01.2004 gilt folgende Klausel vereinbart:

Nicht versichert sind Haftpflichtansprüche aus Schäden, die direkt oder indirekt auf Asbest oder asbesthaltige Materialien zurückzuführen sind oder mit diesen in Zusammenhang stehen.

Annexe IV

Présentation du mémoire par Madame Valérie LE VOT,
Maître de Conférence en Langues et littérature germaniques,
détachée de l'Université Paris IV – La Sorbonne,
actuellement Attachée de Coopération Universitaire
à l'Institut Français de Hambourg (Allemagne)

Hambourg en toile de fond d'un mémoire universitaire aixois

Hugues BRUNET, étudiant en Master II de Droit Maritime et des Transports, au Centre de Droit Maritime et des Transports (<http://www.cdmtdroit.u-3mrs.fr/> ¶), à l'Université Aix-Marseille, réalise son mémoire de fin d'année universitaire sur le thème du « pilotage maritime en Allemagne ». En effet, son travail portera certes sur les aspects descriptifs, factuels et juridiques attrayant à cette activité, mais sera également centré plus spécifiquement sur la pratique du pilotage maritime à Hambourg, et dans l'Elbe, que tous les navires entrant et sortant du port hanséatique doivent emprunter.



Pour ce faire, Hugues BRUNET s'est rendu fin avril à la Bundeslotsenkammer, Chambre Fédérale des Pilotes allemands (<http://www.bundeslotsenkammer.de/> ¶), à Hambourg, où il a été extrêmement bien reçu par M. Hans LÜCKERT, Président, et M. Christian SUBKLEW, Vice-Président, en vue de lui fournir diverses informations utiles à son travail universitaire. Puis, les pilotes de l'Elbe (<http://www.elbe-pilot.de/cms/> ¶) et du port de Hambourg (<http://www.hamburg-pilot.de/> ¶) l'ont chaleureusement accueilli, afin de lui faire partager leur métier-passion, et de le lui faire découvrir, en l'emmenant assister à des opérations de pilotage.

Le pilote maritime ne fait pas partie de l'équipage. Cependant, son rôle est essentiel pour garantir la sécurité des navires et la fluidité du trafic à l'entrée et à la sortie de zones portuaires. Il monte à bord et il conseille le capitaine pour les manœuvres d'approche et d'accostage. Attaché à une zone précise, le pilote est « l'homme du lieu ». Activité monopolistique, comme en France, l'activité de pilotage maritime en Allemagne est organisée sous forme de corporation de droit public, ce qui correspondrait à une activité de service public en France. Il faut néanmoins noter une spécificité : la réglementation (et donc la pratique) est fédérale, sauf à Hambourg et à Brême où elle émane du Land. Mais quelque soit leur zone d'attribution (il y a en a 7 le long des côtes allemandes), les pilotes s'auto-administrent eux-mêmes.

Ainsi, nous souhaitons bonne chance à Hugues BRUNET dans la rédaction de son mémoire, et pour la poursuite de ses projets professionnels.

Valérie LE VOT

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Remerciements	3
Table de abréviations	4
Sommaire	6
Introduction	7
PARTIE I : Le service de pilotage maritime et portuaire en Allemagne	16
Chapitre 1 : Un encadrement légal pour une sécurité juridique optimale	18
Section I : Le pilotage, service bien organisé en Allemagne	18
1) Un métier à part entière faisant primer la liberté règlementée	18
2) Des zones de pilotage : une approche casuistique pour une sécurité globale	20
Section II : les instances du pilotage, véritable élément fédérateur	24
1) L'organisation de la profession, première tâche	24
2) Un rôle déterminant de formateur, au service d'une sécurité maritime parfaite	25
A) Une formation exigeante	26
B) L'indispensable utilisation des simulateurs	28
Chapitre 2 : Les pilotes, hommes clés	30
Section I : Le contrat de pilotage, pierre angulaire entre la pilote et le commanditaire	30
1) Un contrat bipartite, bien délimité dans le temps	30
A) La nécessité du contrat de pilotage	30
B) Une délimitation temporelle	32
2) Le pilote, au centre des obligations contractuelles	32
A) Le cœur : l'obligation de pilotage, malgré des dispenses possibles	33
B) Le devoir d'information, indispensable à une sécurité maritime parfaite	37
Section II : Le pilote : « High Risk Manager »	38
1) L'impératif de la sécurité maritime à chaque instant	38
2) Une unification européenne progressive	43
PARTIE II : De l'embouchure de l'Elbe au port de Hambourg, un pilotage fort de spécificités	45

Chapitre 1 : La sécurité maritime, contrôlée entre la Mer du Nord et Hambourg	47
Section I : L'indispensable sécurisation du trafic maritime dans l'Elbe	47
1) le besoin d'une utilisation de moyens à bord	47
2) Des moyens externes aux navires, mais primordiaux	48
3) Des autorisations délivrées pour chaque navire en direction de Hambourg	49
A) La délivrance d'une autorisation d'amarrage	49
B) L'impératif de la déclaration obligatoire	50
Section II : Les pilotes de la Mer du Nord, à la pointe de la modernité	51
1) La nécessité de changer de système	52
2) Les pilotes maritimes de l'Elbe, pionniers dans la technologie	53
Section III : De la Baie allemande au port de Hambourg, trois pilotes nécessaires	54
1) Le pilotage de la station flottante « Elbe » jusqu'à Brunsbüttel	55
2) Le pilotage le long de l'Elbe	56
3) Le pilotage portuaire à Hambourg	57
 Chapitre 2 : Le besoin prééminent de faire appel à d'autres services	 59
Section I : Les remorqueurs, véritables complices de la manœuvre	59
1) Partenaires du pilote	59
2) Un nombre de remorqueurs variable selon les circonstances	60
3) La précision de l'opération de remorquage à proprement dite	61
Section II : Les lamaneurs, essentiels à un amarrage efficace	62
 PARTIE III : La responsabilité civile des pilotes en Allemagne	 64
Chapitre 1 : Les pilotes, non infaillibles dans leurs conseils	66
Section I : Des accidents, troubles à la sécurité maritime	66
1) La possibilité de la survenance d'accidents	66
2) Des causes divers à l'origine des accidents	67
Section II : La nécessité d'une faute pour mettre en cause la responsabilité civile du pilote	69
1) La faute caractérisée du pilote	69
A) Une responsabilité pour faute posée en principe	70
B) Plusieurs types de fautes possibles	71
2) La possible mise en jeu de la responsabilité civile	74
A) La responsabilité extracontractuelle du pilote	74
a) La responsabilité en matière délictuelle	74
b) La responsabilité professionnelle en dehors du pilotage	75

B) La responsabilité contractuelle propre au pilotage	76
a) La possible violation du contrat de pilotage	76
b) La faute partagée de l'équipage	78
 Chapitre 2 : Une responsabilité pouvant être limitée et assurée	 80
 Section I : Une atténuation de la responsabilité	 80
1) La Convention de Londres de 1976, base du principe de limitation de responsabilité	80
2) La limitation environnementale	83
 Section II : Une assurance conseillée pour les pilotes	 84
1) L'assurabilité de la responsabilité civile	84
2) Le large contenu de l'assurance responsabilité civile	85
 Conclusion	 88
Bibliographie	90
Annexes	94
Annexe I : Schéma d'accession à la profession de pilote	95
Annexe II : Les différentes générations de porte-containers	97
Annexe III : Police d'assurance	99
Annexe IV : Présentation du mémoire par Madame Valérie LE VOT, Maître de Conférences en Langues et littérature germaniques, détachée de l'Université Paris IV – La Sorbonne, actuellement Attachée de Coopération Universitaire à l'Institut Français de Hambourg (Allemagne)	119
Table de matières	121

RÉSUMÉ

Les voies navigables et les ports seraient-ils aussi sûrs sans la présence inconditionnelle des pilotes maritimes et portuaires ? Probablement pas... Tel est l'objet de ce mémoire : démontrer de la manière la plus précise possible, avec des réflexions à la fois techniques et juridiques que la sécurité maritime passe notamment par les pilotes maritimes et portuaires, acteurs du monde maritime.

Leur rôle crucial en faveur de la sécurité maritime dans les eaux territoriales allemandes est évoqué tout au long de ce travail, mais aussi la possibilité que soit mise en jeu leur responsabilité civile. Un focus a également été réalisé sur le pilotage le long de l'Elbe et dans le port de Hambourg, qui fait office de référence en Europe et me passionne tout particulièrement.

J'ai pris beaucoup de plaisir à rédiger ce mémoire, fruit de longues recherches ainsi que de rencontres passionnantes et enrichissantes avec les différents acteurs du monde maritime, et pendant lequel « rigueur » et « concentration » ont été les maîtres mots. Il s'agit ainsi d'un véritable aboutissement de l'année de Master II écoulée, et plus généralement de cinq années universitaires passées entre Bordeaux, Hambourg et Aix-en-Provence.

ABSTRACT

Would waterways and ports be as safe as they are without the unconditional presence of marine and harbour pilots ? Probably not ... That is the purpose of this thesis : demonstrate in the most accurate and documented way possible, with reflections both technical and legal, that maritime safety passes through marine and harbour pilots, actors of the maritime world.

Their crucial role in the support of maritime safety in German territorial waters is discussed throughout this work, together with the possibility of putting at risk their civil liability. A focus has also been given to the pilotage along the Elbe and in the Hamburg harbour, which serves as a benchmark in Europe and which particularly fascinates me.

I took great pleasure writing this thesis, result of extensive research and exciting and rewarding meetings with actors of the maritime world, during which "rigor" and "concentration" were all along the key words. It is a true outcome of this year of Master II, and more generally of five academic years spent between Bordeaux, Hamburg and Aix-en-Provence.

ZUSAMMENFASSUNG

Wären Wasserstraßen und Häfen ohne die unabdingbare Anwesenheit der Hafen- und Seelotsen genauso sicher ? Wahrscheinlich nicht... Ziel der vorliegenden Abschlussarbeit ist es, anhand von technischen und juristischen Überlegungen und Analysen zu zeigen, dass Seesicherheit maßgeblich von Hafen- und Seelotsen als nicht wegzudenkenden Akteuren der maritimen Welt abhängt.

Ihre entscheidende Rolle bei der Seesicherheit in deutschen Binnengewässern wird in dieser Arbeit herausgearbeitet, aber auch die Tatsache, dass sie zivilrechtlich haften können. Ein besonderer Schwerpunkt liegt bei den Seelotsen entlang der Elbe und im Hamburger Hafen, der als Referenz in Europa fungiert und mich seit meinem Studienaufenthalt in Hamburg fasziniert.

Ich hatte große Freude beim Schreiben dieser Abschlussarbeit, die das Ergebnis umfangreicher Forschung sowie spannender und aufschlussreicher Austausche mit Akteuren der maritimen Welt ist. Diese Arbeit, die Genauigkeit und Konzentration von mir abverlangte, schließt den Master II ab und bildet darüberhinaus den Schlußpunkt von fünf lehr- und ereignisreichen akademischen Jahren zwischen Bordeaux, Hamburg und Aix-en-Provence.