

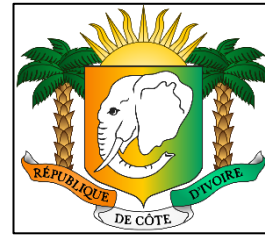
MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE



INSTITUT UNIVERSITAIRE D'ABIDJAN (IUA)

UNITÉ DE FORMATION CONTINUE

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE



Année Académique : 2025-2026

MÉMOIRE
POUR L'OBTENTION DU DIPLÔME DE MASTER II
Option : DROIT MARITIME ET ACTIVITÉS PORTUAIRES

THÈME :
LE PILOTAGE MARITIME EN DROIT IVOIRIEN

Directeur de mémoire : Professeur COULIBALY Climanlo Jérôme, Maître de conférences, Agrégé des Facultés de Droit, Avocat au Barreau de Côte d'Ivoire

JURY :

Président : Professeur COULIBALY Mamadou Kounvolo, Maître de conférences, Enseignant-chercheur en Droit privé à l'Université Jean Lorougnon GUEDE de Daloa

Premier suffragant : Professeur COULIBALY Climanlo Jérôme, Maître de conférences, Agrégé des Facultés de Droit, Avocat au Barreau de Côte d'Ivoire

Deuxième suffragant : Docteur KOUAME AKISSI Justine épouse SAMY, Maître Assistante en droit Privé

Présenté et soutenu publiquement par :

NIANGUI MINGOUOLO Grâce Merveille

JUIN 2026

AVERTISSEMENT

La faculté de droit de L'Institut Universitaire d'Abidjan n'entend donner ni approbation, ni improbation aux opinions émises dans ce mémoire : ces opinions doivent être considérées comme propre à leur auteur.

DEDICACE

Ce Mémoire est dédié à ma mère, KIMAKA Celestine, ainsi qu'à mon tuteur MINGOUOLO Benoit. À mes frères, pour leur soutien moral et financier, leurs sacrifices et leurs encouragements tout au long de mon parcours académique ; sans oublier celui en qui j'ai placé toute ma confiance et qui a guidé chacun de mes pas.

REMERCIEMENTS

L'aboutissement de ce mémoire a été rendu possible grâce au soutien et à l'accompagnement de plusieurs personnes que nous tenons à remercier chaleureusement.

Notre gratitude s'adresse en premier lieu, au Professeur COULIBALY Mamadou Kounvollo, maître de conférences, Enseignant-Chercheur en Droit Privé à l'Université Jean Lorougnon GUEDE de Daloa.

Nous le remercions de nous avoir fait l'honneur de diriger ce travail et d'avoir toujours trouvé le temps, malgré ses nombreuses occupations, pour nous guider avec patience et bienveillance.

Nous souhaitons également exprimer notre reconnaissance au Professeur COULIBALY Climadlo Jérôme, Maître de conférences, Agrégé des Facultés de Droit. Son regard d'expert, sa rigueur et ses précieux conseils en tant qu'Avocat au barreau de Côte d'Ivoire ont été essentiels à la qualité de ce document.

Nos remerciements vont aussi à l'ensemble des enseignants de l'Institut Universitaire d'Abidjan. Merci pour la qualité de l'encadrement et pour tout le savoir qu'ils nous ont transmis durant notre formation.

À notre famille, ce travail est aussi le vôtre. Merci pour votre amour, votre patience et pour avoir été une source constante de force et d'encouragement, surtout dans les moments de doute.

SIGLES ET ABREVIATIONS

APMA	: Association des Pilotes Maritimes d’Afrique
CNUCED	: Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement
IALA	: International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (Association internationale de signalisation maritime)
IMPA	: International Maritime Pilots’ Association (Association internationale des pilotes maritimes)
OMI	: Organisation maritime internationale
PAA	: Port autonome d’Abidjan
QMS	: Quality Management System (Système de management de la qualité)
SOLAS	: Safety of Life at Sea (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer)
VDR	: Voyage Data Recorder (Enregistreur des données du voyage)
VTS	: Vessel Traffic Services (Services de trafic maritime)

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE : LE PILOTAGE MARITIME COMME INSTRUMENT DE SECURITE PORTUAIRE.....	11
CHAPITRE 1 : L'ORGANISATION DU PILOTAGE MARITIME	13
<i>SECTION 1 : les fondements du pilotage maritime en droit ivoirien.....</i>	<i>13</i>
<i>SECTION 2 : Les acteurs du pilotage maritime</i>	<i>22</i>
CHAPITRE 2 : L'ENCADREMENT DES OPERATIONS DE PILOTAGE MARITIME	30
<i>SECTION 1 : Le déroulement des opérations de pilotage.....</i>	<i>30</i>
<i>SECTION 2 : La gestion des risques liés au pilotage.....</i>	<i>36</i>
DEUXIEME PARTIE : LE PILOTAGE MARITIME FACE AUX EXIGENCES DE PERFORMANCE PORTUAIRE.....	44
CHAPITRE 1 : LES LIMITES DU DISPOSITIF JURIDIQUE DU PILOTAGE	46
<i>SECTION 1 : Les insuffisances des règles en vigueur.....</i>	<i>46</i>
<i>SECTION 2 : Les difficultés dans la pratique du pilotage</i>	<i>53</i>
CHAPITRE 2 : L'EVOLUTION DU PILOTAGE AU SERVICE DE LA PERFORMANCE PORTUAIRE	62
<i>SECTION 1 : L'adaptation des règles du pilotage maritime</i>	<i>62</i>
<i>SECTION 2 : Le pilotage comme levier de performance portuaire</i>	<i>68</i>
CONCLUSION.....	78

INTRODUCTION

« *Qui tient la mer, tient le monde.* »
Sir Walter Raleigh¹

Cette formule célèbre met en évidence l'importance stratégique qu'occupent les espaces maritimes depuis plusieurs siècles dans les relations économiques et commerciales internationales. Longtemps considérée comme un simple espace de circulation, la mer est progressivement devenue un véritable instrument de puissance pour les États. La maîtrise des routes maritimes, des ports et des échanges commerciaux constitue encore aujourd'hui un enjeu majeur dans l'économie mondiale. Cette observation trouve une résonance particulière dans le contexte ivoirien. Dans une étude consacrée aux intermédiaires du transport maritime international de marchandises en droit ivoirien, le Professeur Jérôme CLIMANLO COULIBALY rappelle que la devise de la ville d'Abidjan : « *Mari semper altior* » « *Toujours plus haut grâce à la mer* », traduit l'importance de la mer dans le rayonnement économique, voire politique, de la Côte d'Ivoire. Selon l'auteur, cette devise révèle le rôle déterminant des activités maritimes dans le développement du pays.² Le développement de la mondialisation a d'ailleurs renforcé cette dynamique en consacrant le transport maritime comme principal mode d'acheminement des marchandises à l'échelle internationale. Selon la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), plus de 80 % du volume du commerce mondial transite par voie maritime.³ Cette place centrale du transport maritime explique l'intérêt stratégique accordé aux ports, devenus des infrastructures indispensables au fonctionnement des économies modernes.

Toutefois, l'intensification des échanges maritimes s'accompagne d'une évolution constante des contraintes de navigation dans les espaces portuaires. L'augmentation du trafic maritime, la taille toujours plus importante des navires ainsi que les exigences de rapidité des opérations portuaires exposent les ports à des risques nautiques considérables. Les manœuvres d'entrée, de sortie et d'accostage demeurent particulièrement délicates dans certaines zones

¹ Pierre ROYER, *Géopolitique des mers et des océans : qui tient la mer tient le monde*, Paris, Presses Universitaires de France (PUF), coll. « Major », 2012, 208 p., 4e de couverture.

² Jérôme CLIMANLO COULIBALY, *Les intermédiaires du transport maritime international de marchandises en droit ivoirien*, thèse de doctorat d'État en droit, Université de Nice, Faculté de droit et des sciences économiques, soutenue le 3 avril 1987, p. 2.

³ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), *La géographie du commerce et la reconfiguration des chaînes d'approvisionnement : implications pour le commerce, les chaînes de valeur mondiales et le transport maritime*, document TD/B/C. I/54, Genève, 12 septembre 2022, 16 p., p. 1.

portuaires marquées par l'étroitesse des chenaux, la densité du trafic ou encore les contraintes naturelles de navigation. Les accidents susceptibles d'y survenir peuvent entraîner des conséquences humaines, économiques et environnementales importantes. Dans ce contexte, la sécurité de la navigation dans les espaces portuaires occupe désormais une place centrale dans les politiques maritimes contemporaines. Les États et les autorités portuaires sont confrontés à la nécessité d'assurer à la fois la sécurité des mouvements des navires et le bon déroulement des opérations portuaires. Cette évolution explique l'attention particulière accordée aux mécanismes d'encadrement de la navigation dans les ports. En effet, les opérations portuaires ne reposent pas uniquement sur les infrastructures. Elles dépendent également de plusieurs services nautiques qui participent directement à l'organisation des mouvements des navires. Parmi ces services, le pilotage maritime occupe une place spécifique parce qu'il intervient au moment où le navire entre, sort ou manœuvre dans le port. Cette activité justifie donc une étude particulière, non seulement en raison de sa fonction sécuritaire, mais aussi parce qu'elle participe à la bonne organisation des escales.

Ainsi, l'importance accordée au pilotage maritime dans l'organisation des activités portuaires ne résulte pas d'une évolution récente. Elle s'inscrit dans l'histoire même du droit maritime, lequel s'est construit autour des risques propres à la navigation. Comme le soulignent Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL et Cyril BLOCH, « *la raison fondamentale du particularisme du droit maritime est certainement la considération des risques spécifiques des activités maritimes, des risques de la mer* ». ⁴ Cette prise en compte du risque a favorisé le développement de plusieurs mécanismes destinés à sécuriser la navigation, parmi lesquels figure le pilotage maritime. À l'origine, le pilotage répond avant tout à une nécessité pratique. Depuis les premières activités commerciales par voie maritime, l'entrée et la sortie des ports ont toujours constitué des phases particulièrement délicates en raison des courants marins, des hauts-fonds, des récifs ou encore de la configuration des côtes. Afin de réduire les risques d'accident, les capitaines faisaient appel à des marins expérimentés disposant d'une connaissance approfondie des zones de navigation locales. ⁵ Le pilote apparaissait ainsi comme celui qui maîtrisait les particularités nautiques d'un espace déterminé et qui guidait les navires dans les passages les plus difficiles. À cette époque, le pilotage demeurait une pratique fondée sur l'expérience des navigateurs et leur connaissance

⁴ Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL et Cyril BLOCH, *Droit maritime*, 4e éd., LGDJ, coll. « *Traité* », Issy-les-Moulineaux, 2022, 1118 p., p. 20.

⁵ Pilotage Gironde Bordeaux, « Le pilotage maritime », disponible sur : pilotagegironde.com, consulté le 01 mai 2026.

des côtes, sans véritable encadrement juridique. Toutefois, le développement du commerce maritime et l'augmentation progressive du trafic portuaire ont rendu cette assistance de plus en plus indispensable. Cette évolution a conduit plusieurs États à organiser progressivement le pilotage afin de renforcer la sécurité de la navigation.

En France, une étape importante est franchie avec l'Ordonnance de la Marine d'août 1681, adoptée sous le règne de Louis XIV.⁶ Considérée comme l'un des textes fondateurs du droit maritime français, elle fixe plusieurs règles relatives à l'exercice du pilotage et au contrôle des pilotes. Le pilotage cesse alors progressivement d'être une simple pratique nautique pour devenir une activité encadrée par l'autorité publique. Par la suite, l'essor du commerce maritime et l'intensification du trafic portuaire favorisent une professionnalisation plus poussée du pilotage. Le décret impérial du 12 décembre 1806 contribue notamment à l'organisation des stations de pilotage.⁷ Quelques décennies plus tard, la loi française du 28 mars 1928 portant réorganisation du pilotage maritime modernise le régime applicable aux pilotes afin de l'adapter aux nouvelles réalités du transport maritime.⁸ Le pilotage s'affirme alors comme un véritable service portuaire reposant sur des exigences de compétence, de discipline et de sécurité.

À l'époque actuelle, l'importance du pilotage maritime s'explique également par les profondes transformations du transport maritime international. L'augmentation de la taille des navires, la densification du trafic maritime ainsi que la modernisation des infrastructures portuaires rendent les manœuvres portuaires de plus en plus complexes. Dans ce contexte, les organisations internationales, notamment l'Organisation maritime internationale (OMI), encouragent les États à renforcer les exigences relatives à la formation des pilotes et à l'organisation des services de pilotage afin d'améliorer la sécurité de la navigation.⁹ Cette réalité est particulièrement perceptible dans les ports africains, notamment en Afrique de l'Ouest, où les autorités portuaires poursuivent d'importants programmes de modernisation destinés à renforcer leur attractivité et leur compétitivité. En Côte d'Ivoire, le Port autonome d'Abidjan occupe une place stratégique dans les échanges commerciaux de la sous-région

⁶ Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, Livre Ier, titre VI, « *Des pilotes* », reproduite dans Jean-Marie PARDESSUS, Collection : *des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, t. VI, Paris, Imprimerie royale, 1845, 671 p., p. 346.

⁷ Décret impérial du 12 décembre 1806 sur le pilotage maritime, *Bulletin des lois de l'Empire français*, 4e série, t. V, n° 96 à 130, Paris, Imprimerie impériale, janvier 1807, 641 p.

⁸ Loi française du 28 mars 1928 portant réorganisation du pilotage maritime, *Journal officiel de la République française*, 29 mars 1928.

⁹ Organisation maritime internationale (OMI), Resolution A.960(23), *Recommendations on Training and Certification and on Operational Procedures for Maritime Pilots other than Deep-Sea Pilots*, Londres, 2003.

ouest-africaine.¹⁰ Les travaux d'élargissement et d'approfondissement du canal de Vridi, ainsi que le développement de nouvelles infrastructures portuaires, traduisent la volonté des autorités ivoiriennes d'adapter les capacités portuaires nationales à l'évolution du trafic maritime international.¹¹ Le développement du port de San Pedro participe également à cette dynamique de renforcement des capacités logistiques et commerciales du pays.¹² Dans un tel environnement, le pilotage maritime occupe une place essentielle dans l'organisation des activités portuaires. Longtemps perçu comme une assistance destinée à sécuriser les manœuvres des navires, il contribue également au bon déroulement des opérations portuaires en facilitant les mouvements des navires dans des espaces où les contraintes de navigation demeurent importantes.

Toutefois, les progrès réalisés dans les infrastructures portuaires ne font pas disparaître les difficultés liées à la navigation. Bien au contraire, l'augmentation du trafic maritime, la taille croissante des navires et la complexité des opérations portuaires renforcent les risques susceptibles d'affecter la sécurité des personnes, des installations portuaires et de l'environnement marin. Dans le même temps, les ports sont confrontés à des exigences croissantes de rapidité, de réduction des délais d'escale et d'amélioration de l'efficacité des opérations maritimes. Le pilotage maritime se trouve ainsi au cœur de préoccupations qui dépassent désormais la seule question de la sécurité de la navigation. Son rôle dans l'organisation des mouvements portuaires et dans le fonctionnement des ports conduit à s'interroger sur la manière dont cette activité est encadrée par le droit ivoirien. Il apparaît alors nécessaire d'examiner les règles applicables au pilotage maritime ainsi que leur capacité à répondre aux réalités actuelles du secteur portuaire. Cette réflexion conduit à l'étude de notre sujet intitulé : « **LE PILOTAGE MARITIME EN DROIT IVOIRIEN** ».

À ce stade de l'analyse, il convient de préciser le sens des principales notions autour desquelles s'articule notre étude afin d'en délimiter clairement le champ et la portée. Le sujet porte sur le pilotage maritime tel qu'il est appréhendé par le droit ivoirien. Il s'inscrit dans un contexte marqué par les exigences de sécurité de la navigation et par les attentes croissantes liées à l'efficacité des activités portuaires.

¹⁰ Port Autonome d'Abidjan, présentation institutionnelle du port, consulté le 25/05/2026.

¹¹ Ibid.

¹² Yann ALIX, Brigitte DAUDET et Alexis N'GUESSAN, « *Le Port Autonome de San Pedro en Côte d'Ivoire : planification politique, développement économique, émergence territoriale et sécurité sous-régionale* », in Fondation SEFACIL / EMS, *Les ports territoriaux : action et gouvernance*, Paris, EMS Éditions, 2017, 415 p, pp. 197-213.

Le pilotage maritime reçoit une définition précise en droit ivoirien. L'article 40 du Code maritime ivoirien dispose qu'il consiste en : « *l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'État pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades, eaux maritimes, des fleuves et des canaux* ». ¹³ Cette définition met en évidence la nature même du pilotage. Il s'agit d'une assistance apportée au capitaine dans les zones où la navigation présente des difficultés particulières. Le pilote ne se substitue donc pas au capitaine, lequel conserve le commandement du navire. Le pilotage occupe ainsi une place particulière dans l'organisation de la navigation portuaire. Le pilote n'est pas un membre permanent de l'équipage, mais un professionnel spécialisé appelé à intervenir dans les espaces nécessitant une connaissance approfondie des conditions locales de navigation. À cet égard, Marc A. BOURGEOIS et Marie-Claude DESROSIERS rappellent que : « *le pilote est celui qui assure la conduite d'un navire sans toutefois faire partie de son équipage* ». ¹⁴ Son intervention repose principalement sur la maîtrise des courants, des profondeurs, des chenaux ainsi que des contraintes propres aux installations portuaires. Le pilotage maritime doit toutefois être distingué de certaines activités voisines avec lesquelles il entretient des liens étroits dans la pratique portuaire. Il en est ainsi du lamanage et du remorquage. Le lamanage désigne les opérations d'amarrage, de désamarrage et de manipulation des amarres lors de l'arrivée ou du départ des navires. ¹⁵ Le remorquage correspond, quant à lui, à l'assistance fournie par des remorqueurs afin de faciliter les manœuvres des navires dans les espaces portuaires. ¹⁶ Bien qu'elles participent également à la sécurité des opérations portuaires, ces activités demeurent distinctes du pilotage, lequel repose avant tout sur l'expertise nautique du pilote et sa connaissance des conditions locales de navigation.

La référence au droit ivoirien renvoie à l'ensemble des règles applicables aux activités maritimes en Côte d'Ivoire. Il s'agit principalement des dispositions du Code maritime ivoirien adopté par la loi n° 2017-442 du 30 juin 2017, mais également des textes réglementaires et des normes internationales intégrés à l'ordre juridique national. Ce cadre juridique organise les activités liées à la navigation maritime, aux ports, au transport maritime ainsi qu'aux différents services nautiques portuaires, parmi lesquels figure le pilotage

¹³ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au Code maritime ivoirien, art. 40.

¹⁴ Marc A. BOURGEOIS et Marie-Claude DESROSIERS, *Le droit maritime*, coll. « *La common law en poche* », vol. 23, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2005, 110 p, p. 48.

¹⁵ Centre national de ressources textuelles et lexicales (CNRTL), définition du terme « lamanage ». <https://www.cnrtl.fr/definition/lamanage>, consulté le 02 juin 2026.

¹⁶ Secrétariat d'État chargé de la Mer (France), Sauvetage, remorquage et assistance en mer, novembre 2022, 04p, p. 2.

maritime.

L'étude du pilotage maritime ne peut toutefois être dissociée des objectifs auxquels il participe. Cette activité contribue à la sécurité de la navigation dans les espaces portuaires, laquelle demeure une préoccupation essentielle du droit maritime international, notamment à travers la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).¹⁷ Elle participe également au bon fonctionnement des ports, dont l'efficacité constitue aujourd'hui un facteur important de compétitivité. À cet égard, la CNUCED souligne que la performance portuaire demeure étroitement liée à l'efficacité du transport maritime et à la réduction des délais d'escale.¹⁸

Ainsi définies, les principales notions du sujet permettent de mieux comprendre la portée de la présente étude. Celle-ci conduit à examiner la manière dont le droit ivoirien organise et encadre le pilotage maritime, tout en s'interrogeant sur son aptitude à répondre aux exigences actuelles de sécurité et d'efficacité dans les ports.

L'étude du pilotage maritime en droit ivoirien présente un intérêt à la fois théorique et pratique. Cet intérêt tient principalement au fait que le pilotage maritime, bien qu'indispensable au fonctionnement des ports modernes, demeure encore relativement peu étudié dans sa dimension strictement juridique. Longtemps appréhendé comme une simple activité technique relevant essentiellement du savoir-faire des professionnels de la mer, le pilotage constitue pourtant une véritable institution juridique dont l'organisation repose sur un encadrement normatif précis. Son exercice, ses conditions d'accès, les obligations imposées aux pilotes, les pouvoirs de l'autorité maritime ainsi que les mécanismes de contrôle qui l'accompagnent relèvent directement du droit maritime. L'étude du sujet permet ainsi de mettre en évidence la manière dont le droit organise une activité stratégique située au cœur de la circulation maritime et de la sécurité portuaire.

L'intérêt théorique du sujet réside également, dans la réflexion juridique qu'il soulève autour de l'évolution actuelle des fonctions du pilotage maritime. Historiquement, la réglementation du pilotage a été construite autour d'un impératif essentiel notamment, la sécurité de la navigation. Le recours à des pilotes spécialisés dans les zones portuaires répondait avant tout à la nécessité de prévenir les collisions, les échouements et les accidents

¹⁷ Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), Londres, 1974. 411p.

¹⁸ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), *La géographie du commerce et la reconfiguration des chaînes d'approvisionnement : implications pour le commerce, les chaînes de valeur mondiales et le transport maritime*, document TD/B/C. I/54, Genève, 12 septembre 2022, 16 p.

susceptibles d'affecter les navires, les installations portuaires ou l'environnement marin¹⁹. Cette logique demeure d'ailleurs au fondement des recommandations internationales relatives au pilotage maritime. L'Organisation maritime internationale rappelle à cet effet que le pilotage constitue un service destiné à améliorer la sécurité de la navigation dans les zones nécessitant une connaissance locale spécialisée²⁰.

Toutefois, les transformations récentes du commerce maritime mondial conduisent aujourd'hui à dépasser cette seule approche sécuritaire. Les ports actuels ne sont plus uniquement évalués à travers leur capacité à éviter les accidents ; ils le sont également au regard de leur performance opérationnelle, de leur rapidité d'exécution, de la fluidité du trafic maritime et de leur compétitivité logistique. La CNUCED souligne d'ailleurs que, la performance portuaire est désormais étroitement liée à l'efficacité des chaînes de transport maritime et à la réduction des délais d'escale²¹. Dans ce contexte, les services nautiques portuaires, notamment le pilotage, se trouvent soumis à des exigences nouvelles de célérité, de coordination et d'efficacité. Le sujet présente dès lors un véritable intérêt scientifique en ce qu'il conduit à s'interroger sur l'adaptation du cadre juridique ivoirien du pilotage aux mutations contemporaines du secteur portuaire. En effet, si la réglementation actuelle demeure principalement orientée vers la prévention des risques maritimes, l'évolution du transport maritime international et l'intensification de la concurrence entre les ports imposent désormais des impératifs nouveaux liés à la performance portuaire. La réflexion devient alors celle de savoir si les règles qui encadrent aujourd'hui le pilotage maritime en Côte d'Ivoire permettent réellement de concilier ces deux exigences que sont la sécurité portuaire et l'efficacité des opérations maritimes. L'intérêt théorique du sujet réside précisément dans l'analyse de cette tension entre une logique traditionnelle de sécurité et les exigences contemporaines de fluidité et de compétitivité portuaire.

Le sujet présente également un intérêt pratique particulièrement important. Le pilotage intervient à un moment décisif de la chaîne portuaire, celui des manœuvres d'entrée, de sortie et de déplacement des navires dans des espaces souvent étroits, encombrés ou techniquement complexes. L'efficacité avec laquelle ce service est assuré influence directement le fonctionnement quotidien des ports. En pratique, un pilotage insuffisamment organisé ou

¹⁹ Armateurs de France, Les services maritimes portuaires : le remorquage, le remorquage hauturier, le pilotage, le lamanage, le dragage, 2017, 2 p, p. 1.

²⁰ Organisation maritime internationale (OMI), Résolution A.960(23), *Recommendations on Training and Certification and on Operational Procedures for Maritime Pilots other than Deep-Sea Pilots*, Londres, 2003.

²¹ CNUCED, *Review of Maritime Transport 2023*, Nations Unies, Genève, 2023, 157 p, pp. 93-95.

inadapté peut entraîner des retards d'escale, des congestions portuaires, des surcoûts logistiques, voire des risques d'accidents susceptibles d'affecter durablement l'activité économique portuaire. Cette dimension pratique apparaît d'autant plus importante dans le contexte actuel de modernisation des infrastructures portuaires ivoiriennes. Les ports d'Abidjan et de San Pedro occupent aujourd'hui une place stratégique dans les échanges maritimes en Afrique de l'Ouest et cherchent à renforcer leur attractivité dans un environnement régional fortement concurrentiel²². Or, la compétitivité d'un port dépend également de l'efficacité de ses services nautiques, parmi lesquels figure le pilotage maritime. Les exigences de réduction des temps d'attente, d'amélioration de la fluidité des escales et d'optimisation du trafic maritime imposent donc une réflexion sur l'adaptation des mécanismes juridiques qui encadrent ce service. Par ailleurs, l'intérêt pratique du sujet tient aussi au fait que le pilotage maritime participe directement à la protection des infrastructures portuaires et de l'environnement marin. Les accidents survenus dans les espaces portuaires peuvent avoir des conséquences économiques, environnementales et humaines considérables. Le pilotage apparaît alors comme un outil essentiel de gestion des risques maritimes, particulièrement dans les ports connaissant un trafic dense ou accueillant des navires de grande capacité. Dès lors, l'étude de sa réglementation permet non seulement d'apprécier le niveau de protection assuré par le droit ivoirien, mais également d'identifier les éventuelles limites du dispositif actuel face aux nouvelles réalités du transport maritime.

Ainsi, l'intérêt du sujet réside dans l'analyse d'une activité portuaire qui se situe aujourd'hui au croisement de deux impératifs majeurs. D'un côté, le pilotage demeure un instrument essentiel de sécurité maritime ; de l'autre, il est désormais confronté aux exigences croissantes de performance, de rapidité et de compétitivité qui caractérisent les ports modernes. L'étude de la réglementation ivoirienne du pilotage maritime apparaît alors comme un moyen d'évaluer la capacité du droit maritime national à accompagner les transformations actuelles du monde portuaire tout en préservant les exigences fondamentales de sécurité de la navigation.

Au-delà de son intérêt théorique et pratique, le sujet présente également une actualité particulière au regard des évolutions récentes du transport maritime et de l'organisation des ports. Les questions relatives au pilotage maritime continuent aujourd'hui d'occuper une

²² Yann ALIX, Brigitte DAUDET et Alexis N'GUESSAN, « *Le Port Autonome de San Pedro en Côte d'Ivoire : planification politique, développement économique, émergence territoriale et sécurité sous-régionale* », in Fondation SEFACIL / EMS, *Les ports territoriaux : action et gouvernance*, Paris, EMS Éditions, 2017, 415 p, pp 197-213.

place importante dans les réflexions menées par les acteurs du secteur maritime. À l'échelle internationale, l'OMI poursuit ses travaux sur l'amélioration des conditions d'exercice du pilotage maritime, notamment en matière de sécurité des transferts des pilotes, de formation professionnelle et de coopération entre le pilote et l'équipage du navire²³. Dans le même esprit, des organisations professionnelles comme l'International Maritime Pilots' Association (IMPA), qui regroupe des pilotes maritimes de plusieurs États, organisent régulièrement des rencontres et échanges consacrés aux difficultés actuelles du pilotage et à l'évolution des pratiques portuaires²⁴.

Par ailleurs, les ports africains connaissent aujourd'hui d'importantes transformations liées à la modernisation des infrastructures, à l'augmentation du trafic maritime et à la concurrence entre les places portuaires de la sous-région²⁵. Dans ce contexte, le pilotage maritime demeure un service essentiel au bon déroulement des opérations portuaires. L'actualité de notre sujet ainsi, réside toujours dans la nécessité d'adapter les règles encadrant le pilotage maritime aux réalités actuelles du secteur portuaire et de la navigation maritime.

Dès lors, la question centrale qui se dégage de cette étude est formulée de la manière suivante : Le pilotage maritime tel que consacré par le droit ivoirien garantit-il la sécurité portuaire face aux exigences actuelles de performance ?

À cette interrogation, il apparaît que le pilotage maritime en droit ivoirien constitue, dans son principe, un instrument pertinent de sécurisation des opérations portuaires. En encadrant les conditions d'accès à la profession de pilote, les modalités d'intervention dans les zones portuaires ainsi que l'organisation du service de pilotage, le législateur a entendu faire de cette activité un mécanisme de prévention des risques liés à la navigation. Néanmoins, cette fonction de sécurisation ne saurait être appréciée indépendamment des évolutions récentes du transport maritime et des exigences nouvelles qui pèsent sur les ports. La recherche accrue de fluidité, de rapidité et d'efficacité dans le traitement des navires met en évidence certaines limites dans l'adaptation du cadre juridique existant. Dans ces conditions, si la réglementation ivoirienne du pilotage participe effectivement à la garantie de la sécurité portuaire, son efficacité au regard des exigences actuelles de performance apparaît

²³ Organisation maritime internationale (OMI), Resolution A.960(23), *Recommendations on Training and Certification and on Operational Procedures for Maritime Pilots other than Deep-Sea Pilots*, Londres, 2003.

²⁴ International Maritime Pilots' Association (IMPA), <https://www.impahq.org>, consulté le 25 mai 2026.

²⁵ Yann ALIX, Brigitte DAUDET et Alexis N'GUESSAN, « *Le Port Autonome de San Pedro en Côte d'Ivoire : planification politique, développement économique, émergence territoriale et sécurité sous-régionale* », in Fondation SEFACIL / EMS, *Les ports territoriaux : action et gouvernance*, Paris, EMS Éditions, 2017, 415p, pp 197-213.

relative et appelle, à certains égards, une réflexion sur son évolution.

Afin d'apporter une réponse à cette problématique, la présente étude adopte principalement une approche juridique et analytique. Elle repose d'abord sur l'examen des dispositions du Code maritime ivoirien relatives au pilotage maritime, qui constituent le principal fondement de l'analyse. Cette étude s'appuie également sur certaines sources internationales, notamment les textes et recommandations de l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que sur des rapports et documents institutionnels relatifs au fonctionnement des ports et à l'évolution du transport maritime. Des références doctrinales et quelques éléments ponctuels de droit comparé sont également mobilisés lorsque cela permet d'éclairer davantage certaines questions liées à l'organisation du pilotage maritime.

La démarche retenue consiste ainsi à analyser le cadre juridique actuel du pilotage maritime en Côte d'Ivoire tout en le confrontant aux réalités contemporaines du secteur portuaire, afin d'en apprécier la portée, les limites et les éventuelles perspectives d'évolution.

Au regard de ces éléments, l'analyse du pilotage maritime en droit ivoirien conduit à mettre en évidence, d'une part, son rôle fondamental dans la sécurisation des opérations portuaires et, d'autre part, les limites qu'elle présente face aux exigences actuelles de performance.

Dans cette perspective, il conviendra d'examiner, la manière dont la réglementation du pilotage maritime contribue à la garantie de la sécurité portuaire en Côte d'Ivoire (PREMIERE PARTIE).

Ensuite, mettre en lumière les insuffisances de ce cadre juridique face aux exigences actuelles de performance portuaire, ainsi que les perspectives d'adaptation qu'il appelle (DEUXIEME PARTIE).

PREMIERE PARTIE
LE PILOTAGE MARITIME COMME INSTRUMENT DE
SECURITE PORTUAIRE

La réglementation du pilotage maritime occupe une place essentielle dans l'organisation des activités portuaires. En effet, les opérations de navigation dans les zones portuaires présentent des risques particuliers, liés notamment à la configuration des lieux, à la densité du trafic et à la complexité des manœuvres. Dans ce contexte, le pilotage apparaît comme un mécanisme juridique destiné à encadrer ces opérations et à garantir la sécurité de la navigation.

À cet égard, le droit maritime ivoirien a mis en place un ensemble de règles visant à organiser le service de pilotage, à définir les conditions de son exercice et à encadrer l'intervention des différents acteurs impliqués dans la conduite des navires. Ce dispositif traduit la volonté du législateur d'assurer un haut niveau de sécurité dans les opérations portuaires.

Dès lors, l'analyse de cette réglementation conduit à examiner, d'une part, l'organisation du pilotage maritime en tant que garantie de sécurité portuaire (CHAPITRE 1), et, d'autre part, l'encadrement des opérations de pilotage comme garantie de sécurité (CHAPITRE 2).

CHAPITRE 1 : L'ORGANISATION DU PILOTAGE MARITIME

La sécurité des opérations portuaires repose sur une organisation rigoureuse du pilotage maritime. En Côte d'Ivoire, les manœuvres des navires dans les ports sont encadrées par des règles précises destinées à limiter les risques d'accidents et à assurer la bonne conduite des navires dans des zones souvent contraignantes. Le Code maritime fixe, à cet effet, les bases du pilotage maritime en définissant ses conditions d'exercice ainsi que les rôles respectifs des différents intervenants. Cette organisation permet d'assurer une coordination efficace entre les acteurs impliqués dans la navigation en zone portuaire. Cette organisation conduit à examiner les fondements du pilotage maritime en droit ivoirien (Section 1) et les acteurs du pilotage maritime (Section 2).

SECTION 1 : les fondements du pilotage maritime en droit ivoirien

Le pilotage maritime repose sur des règles juridiques qui en définissent les bases et les conditions d'organisation. En droit ivoirien, ces règles sont prévues par le Code maritime, qui encadre à la fois le fondement du pilotage et son fonctionnement. L'étude de ces dispositions, nous permet d'analyser, d'une part, le fondement légal du pilotage (paragraphe 1) et, d'autre part, l'organisation du service de pilotage (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : le fondement légal du pilotage maritime

Le pilotage maritime est encadré par des dispositions légales qui en fixent les règles essentielles. Le Code maritime ivoirien précise à la fois les textes applicables et les situations dans lesquelles le pilotage est exigé. Cela permet, d'examiner les dispositions légales relatives au pilotage (A) et le champ d'application du pilotage (B).

A- Les dispositions des articles 39 à 52 du code maritime ivoirien sur le pilotage

Le Code maritime ivoirien consacre un ensemble de dispositions précises au pilotage maritime, regroupées aux articles 39 à 52. Ces textes organisent à la fois le principe du pilotage, ses modalités d'exercice ainsi que les responsabilités des différents acteurs impliqués. Leur lecture permet de comprendre que le pilotage n'est pas une simple pratique technique, mais une activité strictement encadrée par le droit, en raison des enjeux de sécurité qu'elle implique.

D'emblée, l'article 39 pose le principe fondamental du pilotage en droit ivoirien. Il

prévoit que l'entrée et la sortie des navires dans les ports, ainsi que leur circulation dans certaines zones déterminées, doivent s'effectuer avec l'assistance de pilotes²⁶. Cette disposition traduit clairement la volonté du législateur de faire du pilotage un instrument de prévention des risques maritimes. Les manœuvres jugées sensibles ne sont donc pas laissées à la seule appréciation du capitaine, mais confiées à un professionnel disposant d'une connaissance approfondie des lieux.

Dans le prolongement de ce principe, l'article 40 définit le pilotage comme une assistance apportée au capitaine par un personnel commissionné par l'État²⁷. Cette précision est importante, car elle confère au pilote un statut particulier. Il ne s'agit pas d'un simple prestataire privé, mais d'un intervenant dont la mission s'inscrit dans un cadre public, ce qui renforce la dimension réglementée de son activité. Cette conception du pilotage rejoint d'ailleurs une partie de la doctrine maritime contemporaine. En analysant le droit maritime comme une branche spécifique du droit, Antoine MANIATIS rappelle que : « *le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines, par un personnel commissionné par l'État pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports* »²⁸. À travers cette définition, l'auteur met en évidence la nature particulière de la mission du pilote maritime, dont l'intervention dépasse la simple assistance technique. Le pilote participe en réalité à une mission organisée dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et du bon fonctionnement des activités portuaires. La doctrine ajoute même qu'en France, « *le pilotage maritime constitue un service public rendu au bénéfice de la collectivité* »²⁹. Cette analyse permet ainsi de mieux comprendre la logique du législateur ivoirien, qui rattache également le pilotage à un encadrement étatique en raison des risques liés à la circulation des navires dans les zones portuaires. Son intervention couvre notamment les ports, les rades, les fleuves et les canaux, c'est-à-dire dans des espaces où la navigation présente des contraintes spécifiques.

L'article 41 vient renforcer cette logique en rendant le pilotage obligatoire pour les navires dépassant un certain seuil de jauge³⁰. Cette obligation répond à une exigence de sécurité évidente : plus le navire est important, plus les risques liés à sa manœuvre sont

²⁶ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 39.

²⁷ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 40.

²⁸ Antoine MANIATIS, *Le Droit Maritime*, Neptunus, e. revue, Centre de Droit Maritime et Océanique de l'Université de Nantes, Résumé vol. 24, 2018/2, 17p, p. 11. Antoine MANIATIS est spécialiste du droit maritime. Dans cette étude, il analyse notamment l'autonomie du droit maritime ainsi que le rôle institutionnel du pilotage maritime.

²⁹ Antoine MANIATIS, *Le Droit Maritime*, Neptunus, e. revue, Centre de Droit Maritime et Océanique de l'Université de Nantes, Résumé vol. 24, 2018/2, 17p, p. 11.

³⁰ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 41.

élevés. Toutefois, le texte prévoit que ce seuil peut être modifié par voie réglementaire, ce qui permet une certaine souplesse d'adaptation aux réalités du trafic maritime. En pratique, cette règle permet aux autorités portuaires d'ajuster le dispositif en fonction des caractéristiques du port et de l'évolution des activités.

Les modalités concrètes du pilotage sont précisées à l'article 42, qui encadre le début et la fin de l'intervention du pilote³¹. Le pilotage commence à l'embarquement du pilote et prend fin à son débarquement. Le texte interdit également au pilote de quitter le navire avant que celui-ci ne soit en sécurité, sauf remplacement. Cette disposition illustre le rôle central du pilote dans la conduite du navire car, sa mission ne se limite pas à donner des indications, elle implique un accompagnement complet jusqu'à la sécurisation de la manœuvre.

L'article 43 met en lumière les obligations du capitaine à l'égard du pilote³². Il impose notamment de faciliter son embarquement et de lui fournir les moyens nécessaires pour intervenir dans de bonnes conditions de sécurité. Cette règle traduit une logique de coopération entre les deux acteurs, car une mauvaise coordination entre le capitaine et le pilote peut entraîner des incidents, d'où l'importance de cette obligation. Dans la même logique de sécurité, l'article 44 impose au pilote une obligation d'assistance en cas de danger³³. Il doit intervenir en priorité pour aider tout navire en difficulté, même sans demande expresse. Cette disposition rapproche le pilotage des obligations traditionnelles de secours en mer. Elle montre que le pilote n'est pas seulement un technicien, mais également un acteur de la sécurité maritime au sens large.

L'article 45 précise quant à lui la relation entre le pilote et le capitaine³⁴. Il indique que le pilote est placé sous l'autorité du capitaine, tout en rappelant que ce dernier conserve la responsabilité de la manœuvre. Cette règle permet d'éviter toute confusion dans la chaîne de commandement. Le capitaine reste le seul maître à bord, même en présence du pilote, ce qui peut parfois susciter des difficultés en cas de désaccord sur les décisions à prendre. Cette répartition des rôles est également admise par la doctrine maritime. Antoine MANIATIS souligne en effet que la figure du capitaine demeure centrale dans l'expédition maritime, même lorsque le navire se trouve sous pilotage³⁵. L'auteur considère ainsi que l'intervention

³¹ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 42.

³² Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 43.

³³ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 44.

³⁴ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 45.

³⁵ Antoine MANIATIS, *Le Droit Maritime*, Neptunus, e. revue, Centre de Droit Maritime et Océanique de l'Université de Nantes, Résumé vol. 24, 2018/2, 17p, p. 11.

du pilote ne remet pas en cause l'autorité juridique du capitaine, lequel conserve la direction générale du navire malgré l'assistance nautique qui lui est apportée. Cette précision est importante dans la mesure où elle permet d'éviter toute confusion dans la chaîne de commandement à bord du navire.

Les articles suivants abordent des aspects plus spécifiques liés au régime du pilotage. L'article 46 prévoit notamment la possibilité pour certains capitaines d'être dispensés de l'obligation de pilotage, sous réserve de l'obtention d'une licence de capitaine-pilote³⁶. Cette mesure permet d'adapter le système aux situations particulières, notamment pour les capitaines qui fréquentent régulièrement un port et en maîtrisent les spécificités.

Sur le plan financier, l'article 47 met à la charge de l'armateur le paiement des droits de pilotage³⁷. Cette règle est logique dans la mesure où le pilotage constitue un service rendu au navire. Elle peut néanmoins représenter un coût important pour les opérateurs, ce qui explique les débats relatifs à l'impact du pilotage sur la compétitivité portuaire.

Les questions de responsabilité sont traitées aux articles 48 et 49, qui apportent des précisions importantes³⁸. Le pilote n'est pas directement responsable vis-à-vis des tiers pour les dommages causés au cours des opérations, sauf en cas de faute prouvée. De plus, les accidents survenant pendant le pilotage sont en principe à la charge de l'armateur, sauf preuve contraire. Ces dispositions traduisent une répartition particulière des responsabilités, qui vise à protéger le pilote tout en maintenant un équilibre entre les différents acteurs. Enfin, les articles 50 à 52 complètent le dispositif en organisant le cadre institutionnel du pilotage, les qualifications requises des pilotes ainsi que le règlement des litiges³⁹. Ils confirment que le pilotage relève d'une organisation encadrée par l'État et soumise à des règles précises, tant sur le plan administratif que juridictionnel.

Ainsi, l'analyse des articles 39 à 52 du Code maritime ivoirien montre que le pilotage fait l'objet d'un encadrement juridique complet, couvrant à la fois son principe, son organisation et les responsabilités qui en découlent. Ce dispositif traduit l'importance accordée par le législateur à la sécurité des opérations portuaires, tout en laissant apparaître certaines zones de tension, notamment en matière de responsabilité et de coûts, qui pourront être examinées ultérieurement.

³⁶ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 46.

³⁷ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 47.

³⁸ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, articles 48 à 49.

³⁹ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, articles 50 à 52.

Ces dispositions permettent également, de cerner les bases juridiques du pilotage maritime en droit ivoirien. Toutefois, leur mise en œuvre suppose de déterminer précisément les situations dans lesquelles le pilotage s'applique en examinant, le champ d'application du pilotage.

B- Le champ d'application du pilotage

Le champ d'application du pilotage maritime en droit ivoirien se déduit principalement des dispositions des articles 39 et 41 du Code maritime, qui en déterminent à la fois les espaces concernés et les navires soumis à cette obligation. Ces textes permettent d'identifier avec précision les situations dans lesquelles l'intervention du pilote devient nécessaire. Ainsi, L'article 39 étend le pilotage à plusieurs zones de navigation. Il ne se limite pas aux seuls ports, mais concerne également les routes maritimes d'accès, les zones portuaires et toute autre zone déterminée par l'autorité compétente⁴⁰. Cette extension montre que le pilotage ne s'applique pas uniquement aux opérations d'accostage, mais couvre l'ensemble des phases de navigation jugées sensibles. La référence aux zones fixées par décision ministérielle introduit par ailleurs une certaine souplesse, permettant d'adapter le dispositif aux spécificités de chaque espace maritime. Ainsi, certaines zones particulièrement exposées, comme les chenaux étroits ou les zones à forte densité de trafic, peuvent être intégrées au champ du pilotage sans qu'il soit nécessaire de modifier la loi.

L'élargissement du champ géographique du pilotage répond également à une logique de prévention des risques maritimes. En pratique, certaines zones portuaires concentrent des difficultés particulières liées à la densité du trafic, à l'étroitesse des chenaux ou encore à la présence de cargaisons dangereuses. Dans ce contexte, l'encadrement des mouvements des navires devient une exigence essentielle de sécurité. Les recommandations de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) relatives aux services de trafic maritime soulignent d'ailleurs qu'un dispositif d'assistance à la navigation est particulièrement nécessaire dans les espaces caractérisés par une forte concentration de navires, des configurations portuaires complexes ou des conditions hydrographiques difficiles⁴¹. Cette approche rejoint directement la logique du pilotage maritime. Même si le pilotage et les services de trafic maritime VTS demeurent juridiquement distincts, ils poursuivent des objectifs complémentaires. L'OMI précise notamment que les opérations de VTS doivent être harmonisées avec les opérations

⁴⁰ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 39.

⁴¹ Organisation Maritime Internationale (OMI), Resolution A.857(20) adopted on 27 November 1997, *Guidelines for Vessel Traffic Services*, Londres, 27 novembre 1997, 24 p, p. 10

portuaires, les aides à la navigation ainsi que le pilotage⁴². Autrement dit, la sécurité de la navigation dans les zones sensibles ne repose plus uniquement sur l'intervention isolée du pilote, mais sur une coordination globale entre les différents mécanismes d'assistance à la navigation. Une telle orientation présente un intérêt particulier pour les ports modernes confrontés à une augmentation constante du trafic maritime. L'encadrement des navires dans les zones d'accès portuaire permet non seulement de réduire les risques de collision ou d'échouement, mais aussi d'assurer une meilleure fluidité des mouvements portuaires. L'OMI rappelle à cet effet que les services de trafic maritime contribuent à l'identification et au suivi des navires, à la planification stratégique des mouvements ainsi qu'à la prévention des situations dangereuses⁴³. Dès lors, l'extension du champ d'application du pilotage à certaines zones d'approche apparaît comme une mesure cohérente avec les exigences actuelles de sécurité et d'organisation du trafic maritime.

En parallèle, l'article 41 du code maritime Ivoirien précise, les navires concernés par cette obligation de pilotage. Le critère retenu repose donc, sur la capacité ou la jauge nette du navire, fixée à un seuil supérieur à 150 tonneaux⁴⁴. Ce choix repose sur une logique de proportionnalité notamment, les navires de grande taille présentent des contraintes de manœuvre plus importantes et nécessitent une assistance spécialisée. À l'inverse, les unités de plus faible tonnage peuvent, dans certains cas, évoluer sans recours systématique à un pilote, sous réserve des règles applicables dans la zone concernée.

Toutefois, le champ d'application du pilotage ne se limite pas à une simple distinction fondée sur la taille des navires. Le dispositif prévoit également des mécanismes d'adaptation. L'article 41 autorise notamment la modification du seuil de jauge par voie réglementaire, sur proposition de l'autorité portuaire². Cette faculté permet de tenir compte de l'évolution des infrastructures, de la densité du trafic ou encore des exigences de sécurité propres à chaque port. Le champ du pilotage peut ainsi être ajusté sans remettre en cause l'équilibre général du dispositif. Par ailleurs, certaines situations particulières conduisent à atténuer l'obligation de pilotage. L'article 46 prévoit que les capitaines titulaires d'une licence de capitaine-pilote peuvent être dispensés du recours au pilotage⁴⁵. Cette dérogation repose sur la reconnaissance d'une expérience suffisante dans une zone donnée. Elle permet d'éviter une application trop

⁴² Organisation Maritime Internationale (OMI), Resolution A.857(20) adopted on 27 November 1997, *Guidelines for Vessel Traffic Services*, Londres, 27 novembre 1997, 24 p, p. 6.

⁴³ Organisation Maritime Internationale (OMI), Resolution A.857(20) adopted on 27 November 1997, *Guidelines for Vessel Traffic Services*, Londres, 27 novembre 1997, 24 p, pp. 4 et 7.

⁴⁴ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 41.

⁴⁵ Ibid., art. 46.

rigide de la règle, tout en maintenant un niveau de sécurité acceptable. Néanmoins, cette exemption reste encadrée et ne supprime pas les obligations financières liées au pilotage, ce qui témoigne de la volonté de préserver l'équilibre économique du service.

L'ensemble de ces dispositions révèle que le champ d'application du pilotage maritime repose sur une combinaison de critères géographiques et techniques. Il ne s'agit pas d'un système figé, mais d'un cadre adaptable, conçu pour répondre aux réalités de la navigation maritime. Cette flexibilité constitue un atout, dans la mesure où elle permet d'ajuster les exigences du pilotage aux conditions effectives d'exploitation des ports. Dans le même temps, cette marge d'adaptation peut soulever certaines difficultés, notamment en ce qui concerne la lisibilité des règles applicables. La détermination des zones de pilotage ou la modification des seuils de jauge peuvent varier selon les décisions administratives, ce qui peut entraîner une certaine incertitude pour les opérateurs maritimes. Cette situation met en évidence la nécessité d'un encadrement clair et cohérent du champ d'application du pilotage.

Dès lors, la détermination des situations dans lesquelles le pilotage s'impose conduit naturellement à s'interroger sur la manière dont ce service est organisé notamment, ces structures en charge ainsi que les règles qui en encadrent son fonctionnement.

Paragraphe 2 : L'organisation du service de pilotage maritime

L'organisation du service de pilotage repose sur des structures chargées de sa mise en œuvre (A). Mais elle implique également l'existence de règles de fonctionnement destinées à encadrer les conditions d'intervention des pilotes (B).

A- Les structures en charge du pilotage

L'organisation du service de pilotage en droit ivoirien s'inscrit dans un cadre institutionnel dominé par l'intervention des autorités publiques. Les dispositions du Code maritime révèlent que le pilotage ne repose pas sur une structure unique clairement identifiée, mais sur un ensemble d'acteurs institutionnels qui participent à son encadrement et à son fonctionnement.

Au premier rang de ces intervenants figure l'État, à travers l'autorité administrative compétente en matière maritime. L'article 40 précise que le pilotage est assuré par un personnel commissionné⁴⁶, ce qui implique l'existence d'un mécanisme de désignation et de

⁴⁶ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 40.

contrôle relevant de l'autorité publique. Ce cadre garantit que l'accès à l'activité de pilotage est soumis à des conditions strictes, en lien avec les exigences de sécurité de la navigation. Cette intervention de l'État se prolonge dans la détermination des conditions d'exercice du pilotage. L'article 51 confie au ministre chargé des Affaires maritimes la fixation des qualifications professionnelles exigées des pilotes⁴⁷. Cette disposition montre que l'encadrement du pilotage repose sur une autorité centrale, chargée de définir les critères techniques et professionnels nécessaires à l'exercice de cette activité.

En outre, l'organisation du service de pilotage s'appuie sur un cadre réglementaire plus large. L'article 50 prévoit qu'un décret détermine le cadre institutionnel des services de pilotage⁴⁸. Ce renvoi au pouvoir réglementaire permet de préciser les modalités d'organisation du service, notamment en ce qui concerne sa gestion et sa coordination avec les autres activités portuaires. Par ailleurs, l'autorité portuaire occupe une place importante dans la mise en œuvre du pilotage. Les dispositions de l'article 39, qui permettent de définir les zones dans lesquelles le pilotage est requis, impliquent nécessairement une intervention des autorités en charge de l'exploitation des ports⁴⁹. Cette articulation entre les autorités administratives et portuaires contribue à assurer une application adaptée du pilotage en fonction des réalités locales. Ainsi, les structures en charge du pilotage ne se présentent pas sous la forme d'une organisation unique, mais reposent sur une combinaison d'acteurs publics, dont les compétences se complètent. Cette organisation permet d'assurer un encadrement global du pilotage, tant au niveau de l'accès à la profession que de son exercice dans les espaces portuaires.

Toutefois, l'efficacité de ce dispositif ne dépend pas uniquement de l'existence de ces structures. Elle repose également sur les règles qui encadrent concrètement le fonctionnement du service de pilotage et les conditions dans lesquelles les opérations sont réalisées.

B- Les règles de fonctionnement du service de pilotage

Le fonctionnement du service de pilotage est encadré par un ensemble de règles précises qui organisent les conditions d'intervention du pilote ainsi que les relations entre les différents acteurs impliqués. Ces règles, définies par le Code maritime, visent à assurer une coordination efficace des opérations tout en garantissant la sécurité de la navigation dans les zones

⁴⁷ Ibid., art. 51.

⁴⁸ Ibid., art. 50.

⁴⁹ Ibid., art. 39.

portuaires.

L'une des premières règles concerne le moment et la durée de l'intervention du pilote. L'article 42 dispose que le pilotage commence à partir de l'embarquement du pilote et prend fin à son débarquement⁵⁰. Cette précision permet de délimiter clairement la période pendant laquelle le pilote exerce sa mission. Le texte ajoute que le pilote ne peut quitter le navire avant que celui-ci ne soit en sécurité, sauf s'il est remplacé. Cette exigence assure une continuité dans l'assistance apportée au navire et évite toute interruption susceptible de compromettre la manœuvre. Le fonctionnement du pilotage repose également sur une collaboration étroite entre le pilote et le capitaine. L'article 45 indique que le pilote est placé sous l'autorité du capitaine du navire⁵¹. Toutefois, cette subordination n'efface pas le rôle technique du pilote, qui intervient en raison de sa connaissance des lieux. Le capitaine demeure responsable de la manœuvre, ce qui maintient une hiérarchie claire à bord. Cette répartition des rôles impose une coordination constante, notamment dans les situations où les décisions doivent être prises rapidement.

Dans cette même logique, l'article 43 impose au capitaine de faciliter l'embarquement du pilote et de lui fournir les informations nécessaires concernant le navire⁵². Cette obligation permet d'assurer que le pilote dispose de tous les éléments utiles pour conduire les opérations dans des conditions satisfaisantes. L'échange d'informations entre les deux acteurs constitue un élément déterminant dans le bon déroulement du pilotage. Les règles de fonctionnement intègrent également des obligations spécifiques à la charge du pilote. L'article 44 prévoit qu'il doit porter assistance à tout navire en danger, même en l'absence de demande⁵³. Cette disposition élargit le rôle du pilote au-delà de la simple conduite du navire, en l'inscrivant dans une mission plus large de sécurité maritime. Elle traduit une exigence de vigilance permanente dans les zones où les risques sont élevés. Le fonctionnement du service de pilotage prend aussi en compte les situations particulières pouvant survenir au cours des opérations.

L'article 45 prévoit également que le pilote doit rendre compte à l'autorité portuaire en cas d'incident ou de comportement anormal du navire⁵⁴. Cette obligation contribue à renforcer le contrôle des opérations et permet aux autorités d'intervenir rapidement en cas de difficulté.

⁵⁰ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 42.

⁵¹ Ibid., art. 45.

⁵² Ibid., art. 43.

⁵³ Ibid., art. 44.

⁵⁴ Ibid., art. 45.

Enfin, certaines règles visent à préciser les effets de la présence du pilote à bord. Le Code indique que cette présence ne décharge pas le capitaine de ses responsabilités en matière de navigation⁵⁵. Cette précision évite toute confusion quant au rôle de chacun et garantit que la responsabilité principale demeure entre les mains du capitaine, malgré l'intervention du pilote. Ainsi, ces règles de fonctionnement du service de pilotage reposent donc, sur un ensemble cohérent de dispositions qui encadrent à la fois l'intervention du pilote, la coopération avec le capitaine et la gestion des situations particulières. Cet encadrement permet d'assurer un déroulement organisé des opérations de pilotage, tout en maintenant un niveau élevé de sécurité dans les zones concernées.

Dans ce cadre, l'analyse de l'organisation du service de pilotage conduit naturellement à s'intéresser aux acteurs qui interviennent directement dans sa mise en œuvre, en particulier le pilote maritime et le capitaine du navire.

SECTION 2 : Les acteurs du pilotage maritime

Le pilotage maritime met en relation plusieurs acteurs dont les rôles sont complémentaires dans la conduite des opérations portuaires. Cette interaction repose principalement sur l'intervention du pilote maritime (paragraphe 1) et sur celle du capitaine du navire (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Le statut du pilote maritime

Le pilote maritime occupe une place essentielle dans la conduite des navires en zone portuaire, en raison de sa connaissance des lieux et des conditions de navigation. Son intervention repose à la fois sur des conditions d'exercice spécifiques (A) et sur des obligations professionnelles qui encadrent son activité (B).

A- Les conditions d'exercice du pilote maritime

L'exercice de la fonction de pilote maritime est encadré par des conditions précises qui traduisent l'importance de son rôle dans la sécurité des opérations portuaires. Le Code maritime ivoirien organise cet encadrement autour de plusieurs exigences tenant à la qualification du pilote, à son habilitation et aux situations dans lesquelles il intervient.

La première condition concerne la qualification professionnelle du pilote. L'article 51 prévoit que les exigences en matière de formation et de compétence sont fixées par le ministre

⁵⁵ Ibid., art. 45.

chargé des Affaires maritimes⁵⁶. Cette disposition permet de s'assurer que le pilote dispose des connaissances techniques nécessaires pour évoluer dans des zones où la navigation présente des contraintes particulières. La maîtrise des chenaux, des courants ou encore des règles de circulation maritime suppose une formation spécifique, adaptée aux réalités du milieu portuaire. Les analyses doctrinales consacrées aux gens de mer montrent d'ailleurs que les activités maritimes nécessitent des compétences professionnelles particulières ainsi qu'un encadrement technique adapté aux réalités de la navigation⁵⁷. Cette exigence de spécialisation se retrouve dans le pilotage portuaire, activité exercée par des professionnels disposant d'une parfaite connaissance des conditions nautiques locales afin de garantir la sécurité des manœuvres dans les espaces portuaires.

Une deuxième condition réside dans le commissionnement du pilote. L'article 40 précise que le pilotage est assuré par un personnel commissionné⁵⁸. L'exercice de cette activité suppose donc une habilitation délivrée par l'autorité compétente. Ce mécanisme permet de contrôler l'accès à la profession et d'écartier toute intervention non autorisée. Le pilote agit ainsi dans un cadre reconnu, ce qui renforce la fiabilité du service de pilotage.

Une autre condition tient au cadre d'intervention du pilote. L'article 41 rend le pilotage obligatoire pour certains navires, notamment en fonction de leur jauge⁵⁹. Le pilote n'intervient donc pas de manière libre, mais dans des situations définies par la réglementation. Cette limitation permet de réserver le recours au pilotage aux cas où les risques liés à la navigation justifient une assistance spécialisée.

Enfin, le Code prévoit des aménagements qui influencent les conditions d'exercice du pilote. L'article 46 introduit la possibilité pour certains capitaines d'obtenir une licence de capitaine-pilote, les dispensant du recours au pilotage⁶⁰. Cette exception montre que l'intervention du pilote n'est pas systématique, mais dépend de critères précis liés à l'expérience et aux compétences des autres acteurs de la navigation. L'ensemble de ces conditions encadre l'accès et l'exercice de la fonction de pilote maritime, en veillant à maintenir un niveau élevé de compétence et de sécurité dans les opérations portuaires. Ces obligations professionnelles du pilote permettent ensuite de préciser les exigences auxquelles il est soumis dans l'exercice de ses fonctions.

⁵⁶ Ibid., art. 51.

⁵⁷ René RODIERE, *Traité général de droit maritime : Les gens de mer*, Dalloz, Paris, 1978, 317 p.

⁵⁸ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 40.

⁵⁹ Ibid., art. 41

⁶⁰ Ibid., art. 46

B- Les obligations professionnelles du pilote maritime

L'exercice du pilotage maritime ne se réduit pas à la possession d'une qualification ou à une habilitation administrative. Il s'accompagne d'un ensemble d'obligations professionnelles qui traduisent la place particulière du pilote dans la sécurité des mouvements du navire. Le Code maritime ivoirien met surtout l'accent sur la continuité de son intervention, sur son devoir d'assistance, sur ses rapports avec le capitaine et sur les informations qu'il doit transmettre aux autorités lorsqu'un incident survient.

La première de ces obligations tient à la permanence de l'assistance apportée au navire. L'article 42 dispose que le pilotage commence à partir du moment où le pilote embarque et prend fin lorsqu'il débarque. Le texte ajoute qu'il ne peut quitter le navire avant que celui-ci ne soit en sécurité, amarré ou sorti en mer, sauf s'il a été remplacé par un autre pilote⁶¹. Cette règle est importante parce qu'elle évite toute rupture dans la conduite du navire pendant une phase délicate. Elle signifie que l'intervention du pilote ne doit pas être fragmentée ou interrompue au gré des circonstances. Tant que la sécurité du navire n'est pas assurée, sa mission se poursuit. Cette continuité renforce la fiabilité du service de pilotage et limite les situations dans lesquelles le navire se retrouverait sans l'assistance nautique qui justifie précisément l'embarquement du pilote.

Le Code fait également peser sur le pilote un devoir d'assistance qui dépasse la mission ordinaire de conduite du navire. L'article 44 prévoit qu'il doit porter en priorité son assistance à tout navire se trouvant en danger, même lorsque cette aide n'a pas été expressément demandée. Le législateur ne limite donc pas l'intervention du pilote à la seule exécution du service commandé. Il lui reconnaît une responsabilité plus large, liée à sa qualité de professionnel de la navigation et à sa capacité à apprécier une situation de péril. Cette obligation donne au pilote une place particulière dans la prévention des accidents maritimes. Elle montre aussi que le pilotage est pensé comme un service de sécurité avant d'être seulement une prestation technique. Le texte prévoit d'ailleurs une rémunération spéciale dans une telle hypothèse, ce qui confirme que cette assistance exceptionnelle reste intégrée au régime juridique de la profession⁶².

Une autre obligation ressort des rapports entre le pilote et le capitaine dans l'article 45 qui précise que, durant les opérations de pilotage, le pilote est placé sous l'autorité du

⁶¹ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 42.

⁶² Ibid., art. 44.

capitaine du navire piloté. Cette règle ne diminue pas l'importance du pilote, mais elle encadre sa manière d'exercer sa fonction. Le pilote doit agir dans le respect de l'organisation du commandement à bord. Son rôle consiste à conseiller, orienter et guider la manœuvre par sa connaissance des lieux, sans se substituer au capitaine.

Cette articulation impose une discipline professionnelle particulière. Le pilote n'agit pas de façon autonome au sens absolu ; il intervient dans un espace où les décisions nautiques s'inscrivent dans un dialogue permanent avec celui qui conserve la direction du navire. Le même article impose encore au pilote une obligation de signalement. En cas d'incident survenu au cours du pilotage ou de réaction anormale du navire piloté, il doit faire rapport à l'autorité portuaire, avec copie à l'autorité maritime⁶³. Cette exigence est loin d'être secondaire. Elle permet aux autorités compétentes d'être informées rapidement des difficultés rencontrées pendant l'opération, d'en assurer le suivi et, au besoin, de prendre des mesures correctrices. Cette obligation participe à une logique de surveillance et de traçabilité des opérations de pilotage. Elle donne aussi au pilote un rôle dans la remontée d'informations utiles à l'amélioration du service, à la prévention des incidents futurs et au contrôle des conditions de navigation dans les espaces portuaires.

Ces différentes obligations montrent que le pilote maritime n'est pas seulement un technicien de la manœuvre. Le Code lui impose une conduite professionnelle complète, faite de présence continue, de vigilance, d'assistance, de loyauté dans ses rapports avec le capitaine et de remontée d'informations vers les autorités compétentes. Cette place du pilote dans l'opération de navigation ne peut toutefois être comprise isolément, car elle s'inscrit dans une relation constante avec le capitaine du navire, dont l'autorité demeure au cœur du pilotage.

Paragraphe 2 : Le rôle du capitaine en situation de pilotage

Le capitaine du navire conserve un rôle central dans la conduite des opérations de navigation, y compris en présence d'un pilote à bord. Son intervention se manifeste à travers le maintien de son autorité sur le navire (A) et les obligations particulières qui lui incombent en situation de pilotage (B).

⁶³ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 45.

A- Le maintien de l'autorité à bord

La présence du pilote à bord du navire n'entraîne pas un transfert de commandement. Le Code maritime ivoirien maintient clairement l'autorité du capitaine sur la conduite du navire, même lorsque celui-ci bénéficie de l'assistance d'un pilote. Cette règle constitue un élément fondamental de l'organisation du pilotage, dans la mesure où elle évite toute confusion dans la prise de décision en situation de navigation. L'article 45 précise que le pilote est placé sous l'autorité du capitaine du navire piloté. Cette disposition fixe une hiérarchie claire entre les deux acteurs. Le pilote intervient en raison de sa connaissance des zones portuaires, des chenaux et des conditions locales de navigation. Il apporte une expertise technique précieuse, mais cette intervention s'inscrit dans le cadre du commandement exercé par le capitaine. Le pilotage ne modifie donc pas la structure de direction à bord. Le capitaine reste celui qui assume les décisions finales relatives à la manœuvre du navire. Dans le même sens, le Code rappelle que la présence d'un pilote à bord ne libère pas le capitaine de ses responsabilités en matière de navigation⁶⁴. Cette précision est essentielle, car elle empêche toute dilution des responsabilités. Le capitaine ne peut pas se retrancher derrière les indications du pilote pour justifier une mauvaise manœuvre ou un incident. Il demeure juridiquement responsable du navire, de sa trajectoire et des conséquences qui peuvent résulter de sa conduite. Cette règle contribue à préserver la cohérence du régime de responsabilité en droit maritime.

Le maintien de l'autorité du capitaine n'exclut pas une interaction constante avec le pilote. La conduite du navire repose sur un échange d'informations et une coordination entre les deux acteurs. Le capitaine doit tenir compte des indications du pilote, tandis que celui-ci doit adapter ses conseils aux caractéristiques du navire et aux conditions de navigation. Cette relation ne repose pas sur une opposition de rôles, mais sur une complémentarité organisée autour d'une autorité clairement identifiée. L'équilibre ainsi établi permet d'assurer une prise de décision efficace, en évitant les conflits d'autorité susceptibles de perturber la manœuvre. Il garantit également que le pilotage s'intègre dans le fonctionnement normal du navire, sans remettre en cause les principes fondamentaux du commandement maritime.

Les obligations du capitaine en situation de pilotage permettent ainsi de préciser, au-delà de cette autorité, les devoirs qui lui incombent dans ses relations avec le pilote et dans la conduite des opérations.

⁶⁴ Ibid., art. 45.

B- Les obligations du capitaine en situation de pilotage

La présence d'un pilote à bord ne dispense pas le capitaine de ses propres obligations. Le Code maritime ivoirien organise au contraire une répartition précise des rôles, dans laquelle le capitaine conserve une responsabilité active dans le déroulement des opérations de pilotage. Cette position implique le respect de plusieurs devoirs qui conditionnent la bonne exécution de la manœuvre et la sécurité du navire. Le capitaine est d'abord tenu de faciliter l'intervention du pilote. L'article 43 prévoit qu'il doit permettre l'embarquement de celui-ci dans les meilleures conditions de sécurité, en mettant à sa disposition les moyens nécessaires⁶⁵. Cette obligation ne se limite pas à un simple accueil formel. Elle suppose que le capitaine prenne toutes les dispositions utiles pour que le pilote puisse accéder au navire sans difficulté, notamment dans des situations où les conditions météorologiques ou l'état de la mer rendent l'opération délicate. Le bon déroulement du pilotage dépend en partie de cette phase initiale, qui conditionne l'entrée du pilote dans l'exercice de sa mission.

Le capitaine doit également fournir au pilote les informations nécessaires concernant le navire. Le Code impose ainsi une communication complète sur les caractéristiques du bâtiment, son état, sa cargaison ou encore les particularités susceptibles d'influencer la manœuvre⁶⁶. Cette exigence répond à une logique simple : le pilote ne peut exercer pleinement son rôle que s'il dispose d'une connaissance suffisante du navire qu'il assiste. Une information incomplète ou imprécise peut compromettre l'efficacité de ses indications et créer des situations de risque lors des opérations en zone portuaire.

Au-delà de ces obligations de coopération, le capitaine conserve une responsabilité directe dans la conduite du navire. Même en présence du pilote, il demeure en charge des décisions nautiques et des choix opérés lors de la manœuvre. Cette responsabilité implique une vigilance constante dans l'appréciation des instructions données par le pilote. Le capitaine ne se contente pas d'exécuter les indications reçues ; il les intègre dans une appréciation globale de la situation, en tenant compte de l'état du navire, de son environnement et des contraintes de navigation. Cette exigence explique que le Code maintienne expressément sa responsabilité malgré l'intervention du pilote⁶⁷. Le texte prévoit également des obligations à la fin de l'opération de pilotage. Lorsque la mission du pilote est achevée, le capitaine doit

⁶⁵ Ibid., art. 43.

⁶⁶ Ibid., art. 43.

⁶⁷ Ibid., art. 45.

assurer son débarquement dans des conditions équivalentes à celles de l'embarquement⁶⁸. Cette continuité dans les obligations traduit l'idée que la sécurité ne concerne pas uniquement la conduite du navire, mais aussi les opérations périphériques qui accompagnent le pilotage. Le débarquement du pilote constitue une phase qui peut présenter des risques, notamment lorsque le navire est en mouvement ou lorsque les conditions extérieures sont difficiles. Cela nous fait comprendre que, l'ensemble de ces obligations permet au capitaine de rester pleinement impliqué dans le pilotage, même lorsqu'il bénéficie de l'assistance d'un professionnel spécialisé. Son rôle ne disparaît pas au profit du pilote ; il s'adapte à une situation dans laquelle la conduite du navire repose sur une coopération organisée entre deux acteurs aux compétences complémentaires.

L'étude des acteurs du pilotage permet ainsi de mieux comprendre les relations qui structurent la conduite du navire en zone portuaire, ce qui conduit à s'intéresser plus largement aux conditions dans lesquelles les opérations de pilotage sont mises en œuvre.

⁶⁸ Ibid., art. 43.

CONCLUSION DU CHAPITRE 1

L'étude du pilotage maritime à travers le droit ivoirien a permis de mettre en évidence un encadrement juridique structuré, organisé principalement autour des dispositions du Code maritime. L'analyse des articles relatifs au pilotage a permis de dégager les règles essentielles qui régissent à la fois son fondement, son champ d'application et les conditions dans lesquelles il est exercé. Le choix de s'appuyer essentiellement sur le Code maritime dans ce chapitre se justifie par la nécessité de poser les bases juridiques du pilotage avant toute analyse plus large. Ce cadre légal permet de comprendre l'organisation du service, le rôle des différents acteurs ainsi que les mécanismes mis en place pour assurer la sécurité des opérations portuaires. Ainsi, à travers l'étude du pilote maritime et du capitaine, il apparaît que le pilotage repose sur une organisation précise, fondée sur une répartition claire des rôles et des responsabilités. Cette structuration contribue à encadrer les manœuvres en zone portuaire et à limiter les risques liés à la navigation.

L'analyse du pilotage ne peut toutefois se limiter à l'étude des acteurs. Elle appelle également une attention particulière sur le déroulement des opérations elles-mêmes et sur les risques qu'elles comportent.

CHAPITRE 2 : L'ENCADREMENT DES OPERATIONS DE PILOTAGE MARITIME

L'encadrement du pilotage maritime ne se limite pas à l'identification des acteurs et à l'organisation du service. Il se prolonge dans la manière dont les opérations de pilotage sont conduites et contrôlées en zone portuaire. Ces opérations obéissent à des règles précises destinées à assurer la sécurité de la navigation, tant dans leur déroulement (section 1) que dans la gestion des risques qu'elles peuvent engendrer (section 2).

SECTION 1 : Le déroulement des opérations de pilotage

Le pilotage maritime s'inscrit dans un processus encadré, qui commence par l'obligation de recourir au pilote et se poursuit par la conduite du navire en zone portuaire. L'étude de ce déroulement suppose d'examiner, d'une part, les cas dans lesquels le pilotage est imposé (paragraphe 1) et, d'autre part, les modalités de conduite du navire lors des manœuvres (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'obligation de pilotage maritime

Le recours au pilotage maritime n'est pas laissé à la libre appréciation des capitaines. Il est imposé dans certaines situations définies par la réglementation, en fonction notamment des caractéristiques des navires et des conditions de navigation. Cette obligation conduit à distinguer les navires soumis au pilotage (A) et les cas dans lesquels une exemption peut être accordée (B).

A- Les navires soumis au pilotage

L'obligation de recourir au pilotage maritime repose sur des critères définis par le Code maritime ivoirien, qui encadre de manière précise les situations dans lesquelles l'assistance d'un pilote devient indispensable. Cette obligation ne relève pas d'un choix laissé au capitaine, mais d'une exigence légale visant à sécuriser la navigation dans des zones présentant des contraintes particulières. L'article 39 pose le principe général selon lequel l'entrée et la sortie des navires dans les ports, ainsi que leur circulation dans les zones portuaires ou dans d'autres espaces déterminés, doivent s'effectuer avec l'assistance d'un pilote⁶⁹. Cette disposition traduit une volonté de sécuriser les manœuvres dans des environnements où la navigation peut être rendue complexe par la densité du trafic, la

⁶⁹ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 39.

configuration des chenaux ou encore la proximité des infrastructures portuaires. Le pilotage s'impose ainsi comme une mesure de prévention, destinée à réduire les risques d'accident lors des phases les plus sensibles de la navigation.

Ce principe est renforcé par l'article 41, qui précise les navires concernés par cette obligation en se fondant sur leur capacité ou leur jauge nette⁷⁰. Le texte retient un seuil au-delà duquel le recours au pilote devient obligatoire, ce qui permet de distinguer les navires présentant un certain niveau de complexité ou de risque dans la manœuvre. Les bâtiments de grande taille, en raison de leur inertie, de leur tirant d'eau ou de leur difficulté de manœuvre, nécessitent une assistance spécialisée pour évoluer en toute sécurité dans les espaces portuaires. À l'inverse, les unités de faible tonnage, plus maniables, peuvent dans certains cas échapper à cette obligation.

Cette approche permet d'adapter l'exigence de pilotage aux réalités techniques de la navigation. Un navire de commerce transportant des conteneurs ou des marchandises en vrac, entrant dans un port à forte activité comme celui d'Abidjan, ne présente pas les mêmes contraintes qu'une petite embarcation évoluant dans une zone moins exposée. L'encadrement juridique tient compte de ces différences en fixant des critères objectifs, évitant ainsi une application uniforme qui serait inadaptée à la diversité des situations rencontrées. Au-delà de la taille du navire, l'obligation de pilotage s'applique indépendamment du pavillon ou de la nationalité du bâtiment⁷¹. Cette précision renforce le caractère impératif de la règle. Tous les navires, qu'ils soient nationaux ou étrangers, sont soumis aux mêmes exigences dès lors qu'ils évoluent dans les zones concernées. Le pilotage participe ainsi à une harmonisation des pratiques, garantissant un niveau de sécurité uniforme pour l'ensemble des usagers des ports ivoiriens.

Cette identification des navires soumis au pilotage permet de mieux cerner le champ d'application de l'obligation. Elle appelle toutefois une analyse complémentaire des situations dans lesquelles cette obligation peut être écartée.

B- Les cas d'exemption de l'obligation de pilotage

Si le recours au pilotage constitue une exigence générale en matière de sécurité portuaire, le Code maritime ivoirien prévoit toutefois des situations dans lesquelles cette obligation peut être écartée. Ces exemptions ne remettent pas en cause le principe du pilotage,

⁷⁰ Ibid., art. 41.

⁷¹ Ibid., art. 39.

mais permettent d'en adapter l'application à certaines réalités techniques et professionnelles.

Le premier cas d'exemption concerne les navires dont le capitaine dispose d'une connaissance suffisante du port. L'article 46 prévoit en effet que le capitaine titulaire d'une licence de capitaine-pilote peut être dispensé de l'obligation de pilotage⁷². Cette situation vise les capitaines qui fréquentent régulièrement un port et qui en maîtrisent les spécificités, notamment les chenaux d'accès, les conditions de circulation ou les contraintes liées aux infrastructures. Un capitaine opérant de manière habituelle dans le port d'Abidjan, après avoir satisfait aux exigences fixées par l'autorité maritime, peut ainsi être autorisé à manœuvrer son navire sans recourir à un pilote extérieur. Cette dispense repose sur une logique d'efficacité, tout en maintenant un niveau de sécurité acceptable grâce à la qualification préalable exigée.

Le texte précise toutefois que cette exemption n'exonère pas le navire du paiement des droits de pilotage⁷³. Cette règle peut paraître surprenante, mais elle s'explique par le fait que le service de pilotage reste mobilisé au niveau de l'organisation portuaire, indépendamment de l'intervention effective d'un pilote à bord. L'exemption concerne donc l'assistance technique, mais pas les obligations financières qui y sont attachées, ce qui permet d'assurer le fonctionnement du service dans son ensemble. D'autres situations peuvent également conduire à une dispense de pilotage, notamment lorsque les caractéristiques du navire ne justifient pas l'intervention d'un pilote. Les unités de faible tonnage, dont la manœuvre est plus simple et mieux maîtrisée par leur capitaine, peuvent ne pas être soumises à cette obligation dès lors qu'elles se situent en dessous des seuils fixés par la réglementation⁷⁴. Cette distinction repose sur une appréciation du risque : un petit navire évoluant dans une zone peu encombrée ne présente pas les mêmes enjeux qu'un bâtiment de grande taille transportant des marchandises en quantité importante.

L'autorité compétente peut également intervenir pour adapter l'application du pilotage en fonction des circonstances. L'article 41 prévoit que les seuils liés à la jauge ou à la capacité des navires peuvent être modifiés par voie réglementaire sur proposition de l'autorité portuaire⁷⁵. Cette possibilité permet d'ajuster les règles en fonction de l'évolution du trafic maritime, de la configuration des ports ou des exigences de sécurité. Dans certains cas, des conditions particulières de navigation peuvent justifier une dispense temporaire ou, à l'inverse, un renforcement de l'obligation de pilotage. Ces différents cas d'exemption

⁷² Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 46.

⁷³ Ibid., art. 46.

⁷⁴ Ibid., art. 41.

⁷⁵ Ibid., art. 41.

montrent que l'obligation de pilotage n'est pas appliquée de manière rigide. Elle s'adapte aux caractéristiques des navires, à l'expérience des capitaines et aux exigences propres à chaque port. Cette souplesse permet de concilier les impératifs de sécurité avec les contraintes opérationnelles du transport maritime.

La mise en œuvre du pilotage ne dépend toutefois pas uniquement de son caractère obligatoire ou facultatif. Elle suppose également une organisation précise de la conduite du navire lors des opérations en zone portuaire.

Paragraphe 2 : La conduite du navire en zone portuaire sous pilotage

La conduite du navire en zone portuaire s'inscrit dans la dynamique même du pilotage, où la précision de la manœuvre conditionne la sécurité des opérations. Elle repose sur le rôle du pilote dans la manœuvre (A) et sur la collaboration avec le capitaine (B).

A- Le rôle du pilote dans la manœuvre

Le rôle du pilote dans la manœuvre du navire constitue le cœur même du pilotage maritime. Son intervention ne se limite pas à une présence à bord, mais se traduit par une participation active à la conduite du navire dans un environnement portuaire souvent contraint et technique. Cette mission repose avant tout sur sa connaissance approfondie des lieux et sa capacité à adapter les manœuvres aux conditions réelles de navigation. Le Code maritime ivoirien définit le pilotage comme une assistance apportée au capitaine pour la conduite du navire à l'entrée et à la sortie des ports, ainsi que dans les zones maritimes déterminées⁷⁶. Cette assistance prend une dimension particulière en zone portuaire, où la navigation exige une précision constante. Le pilote intervient dans le choix des trajectoires, la gestion de la vitesse, l'anticipation des courants ou encore l'alignement du navire lors des opérations d'accostage. Dans un port comme celui d'Abidjan, marqué par un trafic dense et des infrastructures rapprochées, une légère erreur d'appréciation peut entraîner des conséquences importantes, ce qui justifie le recours à une expertise locale. Cette expertise repose en grande partie sur la connaissance du milieu portuaire. Le pilote maîtrise les caractéristiques des chenaux, les profondeurs variables, les zones de croisement ainsi que les contraintes liées aux installations portuaires. Là où un capitaine découvre parfois le port pour la première fois, le pilote y évolue régulièrement, ce qui lui permet d'anticiper des situations qui ne sont pas toujours visibles sur les cartes maritimes. Cette maîtrise du terrain explique que son rôle soit

⁷⁶ Ibid., art. 40.

particulièrement déterminant lors des phases sensibles, notamment l'entrée dans le port ou les manœuvres d'amarrage. L'intervention du pilote ne signifie pas qu'il dirige seul le navire, mais elle influence directement les décisions prises lors de la manœuvre. Il propose des instructions adaptées à la situation, en tenant compte à la fois des contraintes extérieures et des caractéristiques du navire. Dans le cas d'un porte-conteneurs de grande taille, l'inertie et le temps de réaction rendent les manœuvres plus délicates, ce qui exige une anticipation constante. À l'inverse, pour un navire plus petit, l'intervention du pilote se concentre davantage sur la navigation dans les zones à forte circulation ou à visibilité réduite.

Au-delà du cadre juridique, la pratique du pilotage montre que le pilote agit comme un véritable guide dans l'espace portuaire. Les sources professionnelles décrivent d'ailleurs le pilote comme un spécialiste chargé d'assurer la sécurité de la navigation dans des zones où les risques sont accrus⁷⁷. Cette approche met en évidence le caractère technique de sa mission, qui dépasse la simple application des règles pour s'inscrire dans une logique d'adaptation permanente aux conditions de navigation.

L'importance du rôle du pilote dans la manœuvre met en lumière la nécessité d'une coordination étroite avec le capitaine, dont l'intervention reste indispensable dans la conduite globale du navire.

B- La collaboration du pilote avec le capitaine

La conduite du navire en zone portuaire repose aussi sur la collaboration du pilote avec le capitaine. Elle suppose une coordination réelle, continue et efficace, dans un environnement où chaque décision peut avoir des conséquences immédiates sur la sécurité du navire, des installations portuaires et des autres usagers. Cette collaboration prend tout son sens lors des manœuvres délicates, notamment à l'entrée des ports, lors des accostages ou encore dans les chenaux étroits où les marges d'erreur sont particulièrement réduites. Le pilote, en raison de sa connaissance approfondie des lieux, intervient comme un guide opérationnel capable d'anticiper les contraintes spécifiques du port par exemple : les courants, vents dominants, configuration des quais ou densité du trafic maritime. Le capitaine, de son côté, conserve une vision globale du comportement de son navire, notamment en fonction de sa cargaison, de son tirant d'eau ou de ses capacités techniques. C'est précisément dans l'articulation de ces deux niveaux d'expertise que se construit une manœuvre sécurisée. Lorsque cette articulation

⁷⁷ Le pilotage maritime, disponible sur : <https://pilotes-maritimes.com/le-pilotage-maritime/>, consulté le 16 avril 2026.

fonctionne correctement, les décisions sont prises de manière fluide et les ajustements se font sans rupture, même dans des situations tendues. Le Code maritime ivoirien encadre cette relation en disposant que le pilote exerce sa mission sous l'autorité du capitaine, ce qui implique une coopération structurée sans remise en cause du commandement à bord⁷⁸. Même en présence d'un pilote à bord, le capitaine conserve juridiquement la responsabilité générale du navire. Le pilotage ne produit donc pas un transfert complet des obligations liées à la sécurité de la navigation. Le pilote intervient principalement comme un professionnel chargé d'assister le capitaine dans les manœuvres portuaires rendues délicates par les contraintes locales. Une telle approche est également consacrée par les standards internationaux du pilotage maritime, l'OMI rappelant que la présence du pilote ne relève ni le capitaine ni les officiers de quart de leurs obligations relatives à la sécurité du navire⁷⁹.

À l'inverse, certaines situations révèlent les limites de cette collaboration lorsqu'elle n'est pas pleinement maîtrisée. Il peut arriver que le capitaine, peu familier avec les spécificités du port, hésite à suivre les indications du pilote, notamment en cas de conditions météorologiques dégradées. De même, un défaut de communication ou une mauvaise interprétation des instructions peut entraîner des réactions inadaptées du navire. Plusieurs incidents portuaires recensés à l'international montrent que ces dysfonctionnements ne relèvent pas toujours d'une faute technique, mais bien d'un défaut de coordination entre les deux acteurs, chacun agissant selon sa propre appréciation sans réelle synchronisation. Cette situation confirme que le maintien de l'autorité du capitaine, tel que prévu par le Code, ne dispense pas d'un dialogue constant entre les intervenants⁸⁰. Une situation fréquente permet d'illustrer cette exigence de coordination : lors d'un accostage avec vent latéral, le pilote peut demander une correction rapide de cap ou une variation de vitesse afin d'éviter une dérive du navire vers le quai. Si le capitaine exécute ces instructions avec un léger décalage ou en les adaptant sans concertation, l'équilibre de la manœuvre peut être rompu, augmentant le risque de choc ou d'avarie. À l'inverse, lorsque les échanges sont clairs et continus, le navire est maintenu sous contrôle malgré les contraintes extérieures. Cette collaboration dépasse ainsi la simple répartition des rôles pour s'inscrire dans une logique d'action commune, où la

⁷⁸ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 45.

⁷⁹ Organisation Maritime Internationale (OMI), Résolution A.960 (23), *Recommendations on Training and Certification and Operational Procedures for Maritime Pilots other than Deep Sea Pilots*, adoptée le 5 décembre 2003, Annexe 2, citée par Pierre CASTETZ, *Le pilotage maritime dans l'Union européenne : statuts, organisations et responsabilités civiles des pilotes*, mémoire de master 2 Droit de la mer et des activités portuaires, Université du Havre, Faculté des Affaires internationales, 2009, 84 p, p. 27.

⁸⁰ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 45.

communication devient un élément central de la sécurité. Comme le souligne l'article intitulé : *Le rôle des pilotes maritimes dans les ports*, publié sur le site du Port Autonome de Lomé. La réussite des opérations de pilotage repose largement sur la qualité des échanges entre le pilote et le capitaine, ceux-ci devant fonctionner comme un véritable binôme durant toute la manœuvre⁸¹.

Cette coordination entre le pilote et le capitaine soulève également la question de la répartition des responsabilités en cas d'incident, notamment lorsque plusieurs acteurs interviennent dans la manœuvre.

SECTION 2 : La gestion des risques liés au pilotage

La gestion des risques liés au pilotage conduit à s'intéresser à la responsabilité du pilote (paragraphe 1) et aux responsabilités des autres acteurs du pilotage (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La responsabilité du pilote

Les opérations de pilotage peuvent donner lieu à des incidents engageant la responsabilité du pilote. Celle-ci dépend des conditions dans lesquelles elle peut être mise en cause (A) et des limites qui lui sont reconnues (B).

A- Les conditions de mise en cause de la responsabilité du pilote

L'engagement de la responsabilité du pilote ne se pose véritablement que lorsque la manœuvre tourne mal. Tant que l'opération se déroule normalement, son intervention reste invisible juridiquement. En revanche, dès qu'un incident survient choc avec un quai, abordage avec un autre navire, échouement ou même simple avarie la question se déplace immédiatement vers l'identification de l'auteur de la faute et du rôle joué par le pilote dans la survenance du dommage. Dans ces situations, tout commence par l'analyse du comportement adopté pendant la manœuvre. Il ne suffit pas qu'un dommage existe pour que le pilote soit automatiquement responsable. Encore faut-il démontrer qu'il a commis une faute dans l'exercice de sa mission. Cette faute peut résulter d'une mauvaise appréciation des conditions de navigation, d'une instruction inadaptée donnée au capitaine ou encore d'un défaut d'anticipation face à une situation pourtant prévisible. Une erreur dans l'évaluation d'un courant latéral, une vitesse mal ajustée à l'approche du quai ou un ordre tardif peuvent suffire

⁸¹ Togo Port, Focus sur le rôle des pilotes maritimes dans les ports, disponible sur : <https://www.togo-port.net/focus-sur-le-role-des-pilotes-maritimes-dans-les-ports/>, consulté le 16 avril 2026.

à déséquilibrer la manœuvre et entraîner des conséquences matérielles importantes.

Certaines situations révèlent toutefois une zone plus délicate, notamment lorsque les décisions sont prises conjointement avec le capitaine. Si le pilote donne une instruction qui apparaît inadaptée et que le capitaine l'exécute sans réserve, la responsabilité du pilote peut être recherchée en raison de son rôle de conseil technique. À l'inverse, si le capitaine choisit de ne pas suivre les indications du pilote, ou les modifie en cours d'exécution, l'analyse devient plus nuancée. Dans ce type de configuration, il devient nécessaire de reconstituer précisément le déroulement des faits pour déterminer à quel moment la décision à l'origine du dommage a été prise et par qui.

Un autre cas fréquent concerne les situations où le pilote intervient dans un environnement dégradé à savoir, visibilité réduite, conditions météorologiques difficiles ou trafic dense dans le port. Lorsque le pilote maintient une manœuvre dans de telles conditions sans prendre les précautions nécessaires, sa responsabilité peut être engagée pour imprudence ou négligence. À l'inverse, si toutes les mesures ont été prises et que l'événement reste imprévisible, la faute devient plus difficile à établir. Le Code maritime ivoirien encadre cette question en précisant que le pilote ne peut être tenu responsable que dans la mesure où il est établi que le dommage résulte de sa faute⁸². Cette exigence traduit une volonté de ne pas faire peser sur lui une responsabilité systématique, mais bien une responsabilité fondée sur la preuve d'un comportement défaillant. Autrement dit, ce n'est pas l'incident en lui-même qui engage la responsabilité, mais la manière dont la manœuvre a été conduite.

Cette importance accordée à la responsabilité en matière de pilotage s'explique largement par les risques particuliers qui entourent les activités maritimes. La doctrine maritime rappelle en effet que le droit maritime s'est construit autour des dangers propres à la navigation, lesquels demeurent importants malgré les progrès techniques réalisés dans le secteur maritime⁸³. Dans les espaces portuaires, où les manœuvres s'effectuent dans des zones restreintes et fortement fréquentées, le rôle du pilote apparaît ainsi essentiel dans la prévention des incidents de navigation.

Dans les faits, cette exigence de preuve rend les litiges particulièrement sensibles. Les décisions se prennent souvent en quelques secondes, sans enregistrement précis des échanges entre le pilote et le capitaine. Il devient alors difficile d'établir avec certitude l'origine exacte

⁸² Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 48.

⁸³ Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL et Cyril BLOCH, *Droit maritime*, 4e éd., LGDJ-Lextenso, Issy-les-Moulineaux, 2021, pp. 20-21.

de l'erreur. C'est pourquoi l'analyse de la responsabilité du pilote repose autant sur les éléments techniques de la manœuvre que sur la reconstitution des interactions entre les acteurs au moment des faits. Ce qui nous emmène à nous intéresser sur les limites de sa responsabilité.

B- Les limites de responsabilité

Il arrive que l'origine d'un dommage soit clairement identifiée sans pour autant que la responsabilité du pilote soit retenue dans toute son étendue. La réalité des opérations de pilotage montre que la faute, lorsqu'elle existe, s'inscrit rarement dans un schéma simple où un seul acteur serait à l'origine de l'incident. Les manœuvres en zone portuaire impliquent une pluralité d'intervenants et une succession de décisions prises dans un laps de temps très court, ce qui rend la détermination des responsabilités plus nuancée. Dans certains cas, le pilote peut être à l'origine d'une erreur sans que celle-ci suffise à engager pleinement sa responsabilité. Une instruction imprécise ou tardive peut, par exemple, être corrigée par le capitaine ou compensée par les moyens techniques du navire, limitant ainsi les conséquences du dysfonctionnement initial. À l'inverse, une décision du capitaine, prise en réaction à une indication du pilote, peut aggraver la situation et rompre le lien direct entre la faute initiale et le dommage final. L'analyse ne se limite donc pas à l'existence d'une faute, mais s'étend à son impact réel sur la survenance du dommage.

D'autres situations illustrent encore davantage ces limites, notamment lorsque le pilote intervient dans un environnement déjà dégradé. Une manœuvre réalisée dans des conditions météorologiques difficiles ou dans un port particulièrement encombré peut entraîner un incident malgré une conduite globalement maîtrisée. Dans ce type de contexte, la faute devient difficile à isoler, car le dommage résulte souvent d'un enchaînement de facteurs indépendants de la seule volonté du pilote. La responsabilité ne peut alors être engagée qu'avec prudence, au regard de l'ensemble des circonstances. Le Code maritime ivoirien consacre cette approche en prévoyant que le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage, sauf en cas de faute prouvée⁸⁴. Cette disposition limite fortement l'engagement de sa responsabilité directe et renvoie, dans de nombreux cas, la charge de la réparation vers l'armateur du navire. Ainsi, même lorsqu'un incident survient pendant une manœuvre de pilotage, les tierces victimes ne peuvent pas systématiquement se retourner contre le pilote, ce qui traduit une volonté de protéger

⁸⁴ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 48.

l'exercice de cette fonction particulièrement exposée.

Cette limitation se retrouve également dans les situations impliquant des dommages subis par le pilote lui-même ou par l'équipage du bateau pilote. Lorsque survient un accident au cours des opérations, la charge de la réparation incombe en principe à l'armateur du navire piloté, sauf à démontrer une faute du pilote ou de son équipage⁸⁵. Une telle règle illustre l'équilibre recherché par le législateur : éviter que le pilote ne supporte seul les conséquences de risques inhérents à une activité qu'il ne maîtrise pas entièrement. Ces mécanismes de limitation traduisent une réalité bien connue des professionnels du secteur. Comme le souligne l'article intitulé : *Le pilotage maritime*, le pilote intervient dans un cadre où les responsabilités sont partagées et où la sécurité dépend d'une coordination globale entre les acteurs. Cette approche confirme que la responsabilité du pilote ne peut être appréciée isolément, mais doit toujours être replacée dans le contexte général de la manœuvre⁸⁶.

Dans ces conditions, la responsabilité du pilote apparaît moins comme une responsabilité automatique que comme une responsabilité encadrée, dont la mise en œuvre dépend étroitement des circonstances de l'incident et du rôle joué par les autres intervenants.

Paragraphe 2 : Les responsabilités des autres acteurs du pilotage

La survenance d'un dommage au cours des opérations de pilotage ne met pas uniquement en cause le pilote. Elle conduit également à s'interroger sur la responsabilité du capitaine (A) et sur le rôle de l'autorité portuaire dans la gestion des opérations (B).

A- La responsabilité du capitaine

Le Code maritime ivoirien encadre clairement la responsabilité du capitaine en situation de pilotage. L'article 45 dispose que la présence d'un pilote à bord ne décharge pas le capitaine de la responsabilité de la conduite du navire⁸⁷. Cette règle constitue le point de départ de toute analyse, car elle maintient la responsabilité du capitaine même lorsque les décisions opérationnelles sont influencées par le pilote. Dans les faits, cette disposition prend tout son sens lorsque survient un incident au cours d'une manœuvre. Si un navire entre en collision avec un quai ou un autre bâtiment, la première réaction consiste souvent à invoquer l'intervention du pilote. Pourtant, le capitaine ne peut pas se limiter à suivre passivement les

⁸⁵ Ibid., art. 49.

⁸⁶ Le pilotage maritime, disponible sur : <https://pilotes-maritimes.com/le-pilotage-maritime/>, consulté le 16 avril 2026.

⁸⁷ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 45.

indications reçues. Il lui appartient d'apprécier les instructions qui lui sont données et d'intervenir lorsqu'une décision lui paraît inadaptée aux caractéristiques de son navire. Cette exigence se vérifie notamment lorsque les conditions de navigation se dégradent ou lorsque la réaction du navire ne correspond pas aux attentes. Une situation permet de mieux comprendre cette responsabilité. Lors d'une manœuvre d'accostage, le pilote peut recommander une réduction de vitesse progressive afin de faciliter l'alignement du navire. Si le capitaine constate que le navire conserve une vitesse excessive en raison de son chargement ou des conditions de courant, il lui revient d'ajuster la manœuvre. S'il s'abstient d'intervenir et qu'un choc se produit, sa responsabilité peut être engagée, même si l'instruction initiale provenait du pilote. L'analyse ne porte donc pas uniquement sur l'origine de l'ordre, mais sur la manière dont il a été exécuté.

Cette approche est confirmée par l'analyse doctrinale du pilotage maritime qui affirme que, le capitaine reste juridiquement responsable de la navigation, même en présence d'un pilote, en raison de son rôle de commandement à bord⁸⁸. Cette position, largement admise en droit maritime, repose sur l'idée que le pilotage constitue une assistance et non un transfert de responsabilité. La responsabilité du capitaine peut également être engagée dans des situations de refus ou de mauvaise exécution des instructions du pilote. Si le capitaine décide de ne pas suivre une indication pertinente, ou s'il modifie la manœuvre sans concertation, il prend le risque de désorganiser la conduite du navire. Dans un environnement portuaire, une telle décision peut rapidement entraîner un déséquilibre de la trajectoire ou un retard dans l'exécution des corrections nécessaires, augmentant le risque d'accident.

Dans d'autres cas, la responsabilité du capitaine se manifeste à travers un défaut de communication. Le Code impose que le pilote soit informé des caractéristiques du navire et de tout élément susceptible d'influencer la manœuvre¹. Si ces informations ne sont pas transmises ou sont inexactes, le pilote agit sur la base de données incomplètes, ce qui peut compromettre la sécurité de l'opération. Une erreur liée au tirant d'eau, à la propulsion ou à l'état du gouvernail peut ainsi trouver son origine dans une défaillance du capitaine plutôt que dans une faute du pilote. Ainsi, la responsabilité du capitaine apparaît comme une responsabilité persistante, qui s'exerce tout au long de l'opération de pilotage. Elle ne disparaît pas en présence du pilote, mais s'adapte à une situation où les décisions sont partagées, ce qui rend son appréciation particulièrement délicate en cas de litige.

⁸⁸ Le pilotage maritime dans l'Union Européenne : statuts, organisations et responsabilités civiles, <https://www.memoireonline.com/10/12/6271/Le-pilotage-maritime-dans-lUnion-Europeenne-statuts-organisations-et-responsabilites-civiles.html>, consulté le 16 avril 2026.

La responsabilité du capitaine ne constitue toutefois qu'un aspect de la gestion des risques, qui implique également l'intervention de l'autorité portuaire.

B- L'intervention de l'autorité portuaire

Le Code maritime ivoirien prévoit que les opérations de pilotage ne relèvent pas uniquement du pilote et du capitaine. Elles s'inscrivent dans un cadre plus large, placé sous le contrôle de l'autorité portuaire, chargée d'assurer la sécurité et le bon déroulement des mouvements des navires dans les zones placées sous sa compétence⁸⁹. Cette intervention ne se limite pas à une fonction administrative ; elle joue un rôle déterminant dans la prévention et la gestion des incidents liés au pilotage. Dans la pratique, l'autorité portuaire agit en amont et pendant les opérations. Elle fixe les conditions de navigation, organise la circulation dans le port et peut imposer certaines mesures en fonction des contraintes du moment. Lorsqu'un navire entre dans une zone à forte densité de trafic, ou lorsque les conditions météorologiques deviennent défavorables, elle peut limiter ou suspendre les manœuvres afin d'éviter des situations à risque. Une mauvaise appréciation de ces conditions ou une absence de décision adaptée peut engager sa responsabilité, notamment si un incident survient alors que des mesures préventives auraient pu être prises.

Certaines situations mettent directement en cause l'intervention de l'autorité portuaire. Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer une manœuvre dans des conditions inadaptées, ou lorsqu'un défaut d'organisation du trafic entraîne un croisement dangereux entre plusieurs navires, la responsabilité ne repose plus uniquement sur les acteurs présents à bord. Elle peut s'étendre à l'autorité chargée de réguler les mouvements dans le port. Un retard dans la transmission d'informations essentielles, comme un changement de conditions de navigation ou une obstruction du chenal, peut également avoir des conséquences immédiates sur la sécurité des opérations. Le Code prévoit d'ailleurs que les incidents survenus au cours du pilotage doivent être signalés à l'autorité portuaire⁹⁰. Cette obligation permet à celle-ci d'intervenir rapidement, d'évaluer la situation et, si nécessaire, de prendre des mesures correctrices. Elle joue ainsi un rôle central dans la gestion des risques, en assurant un suivi des opérations et en participant à la prévention des accidents futurs.

Les analyses professionnelles vont dans le même sens. L'article « Les défis du pilotage maritime », met en évidence l'importance de la coordination entre les différents acteurs

⁸⁹ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 39.

⁹⁰ Ibid., art. 45.

portuaires, en soulignant que la sécurité du pilotage dépend aussi de l'organisation globale du port et de la qualité des dispositifs de gestion mis en place⁹¹. Cette approche confirme que le pilotage ne peut être réduit à une relation entre le pilote et le capitaine, mais qu'il s'inscrit dans un système plus large où l'autorité portuaire occupe une place essentielle.

Ainsi, l'intervention de l'autorité portuaire apparaît comme un élément structurant de la gestion des risques liés au pilotage. Elle complète l'action des acteurs embarqués et participe à la sécurisation des opérations dans un environnement où les enjeux sont à la fois techniques et organisationnels.

⁹¹ Les défis du pilotage maritime, 21 octobre 2023, <https://lobservateur.info/ampArticle/108270>, consulté le 17 avril 2026.

CONCLUSION CHAPITRE 2

L'encadrement des opérations de pilotage montre que la sécurité portuaire ne repose pas uniquement sur la règle juridique, mais aussi sur la manière dont elle est appliquée par les différents acteurs. Entre coordination, gestion des risques et répartition des responsabilités, le pilotage apparaît comme un dispositif encadré mais exposé à des tensions opérationnelles. Ces constats permettent alors de s'interroger sur les limites de ce dispositif face aux exigences actuelles de performance portuaire, qui feront l'objet de la seconde partie.

DEUXIEME PARTIE
LE PILOTAGE MARITIME FACE AUX EXIGENCES DE
PERFORMANCE PORTUAIRE

À mesure que les ports évoluent vers des logiques de rapidité, d'efficacité et de compétitivité, les exigences qui pèsent sur les opérations de pilotage deviennent de plus en plus fortes. Les ports ne sont plus seulement des espaces de sécurité, mais aussi des plateformes économiques où la fluidité des mouvements et la réduction des délais deviennent déterminantes.

Si la réglementation du pilotage maritime permet d'assurer la sécurité des opérations portuaires, elle révèle toutefois certaines limites face aux exigences actuelles de performance. Entre imprécisions des textes, manque d'adaptation à certaines situations techniques et difficultés rencontrées dans la pratique, le dispositif juridique apparaît parfois en décalage avec les réalités opérationnelles des ports, où chaque retard, chaque erreur ou chaque mauvaise coordination peut avoir des conséquences économiques importantes.

Dans ce contexte, la question n'est plus seulement de savoir si le pilotage est sécurisé, mais s'il est suffisamment efficace pour répondre aux enjeux actuels du trafic maritime et de la compétitivité portuaire.

Ces limites (chapitre 1) conduisent ainsi à envisager une évolution du pilotage vers une meilleure performance portuaire (chapitre 2).

CHAPITRE 1 : LES LIMITES DU DISPOSITIF JURIDIQUE DU PILOTAGE

Malgré son rôle essentiel dans la sécurité portuaire, le dispositif juridique du pilotage présente certaines limites. Celles-ci tiennent à la fois au contenu des règles en vigueur et aux conditions de leur mise en œuvre dans la pratique. Ces insuffisances (section 1) se prolongent ainsi par des difficultés concrètes dans l'exercice du pilotage (section 2).

SECTION 1 : Les insuffisances des règles en vigueur

Les règles encadrant le pilotage maritime reposent sur un cadre juridique existant, mais celui-ci apparaît parfois insuffisant face aux exigences actuelles du secteur portuaire. Cette situation tient notamment au manque de précision des textes (paragraphe 1) ainsi qu'aux limites liées aux acteurs du pilotage (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Le manque de précision des textes applicables

Les textes encadrant le pilotage maritime posent des principes généraux, mais leur formulation laisse apparaître certaines imprécisions. Cette situation se manifeste à travers des dispositions souvent générales (A) et une absence de règles techniques adaptées (B).

A- Des dispositions générales

Une lecture attentive des dispositions du Code maritime ivoirien relatives au pilotage révèle une limite qui n'apparaît pas immédiatement, les règles posées structurent le pilotage mais elles restent souvent trop générales face aux exigences concrètes des opérations portuaires. Cette impression devient plus nette dès lors que l'on confronte le texte à la réalité des ports, où les décisions doivent être prises rapidement, parfois sous pression, avec des contraintes techniques et humaines difficiles à anticiper.

L'article 39 du Code maritime prévoit que l'entrée et la sortie des navires s'effectuent avec l'assistance de pilotes dans les zones déterminées⁹². Cette règle fixe un principe clair, mais elle ne précise ni les modalités d'organisation de cette assistance, ni les conditions dans lesquelles elle doit être priorisée. Dans un port comme celui d'Abidjan, où plusieurs navires peuvent attendre simultanément leur entrée, l'absence de critères de priorité clairement définis peut entraîner des situations d'attente en rade, des retards dans les opérations commerciales et,

⁹² Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 39.

dans certains cas, des tensions entre armateurs. Lorsque plusieurs navires de grande taille arrivent en même temps, la question de savoir lequel doit être pris en charge en premier ne trouve pas toujours de réponse dans le texte, laissant place à des décisions organisationnelles qui ne sont pas juridiquement encadrées.

La définition du pilotage donnée à l'article 40, qui le présente comme une assistance apportée au capitaine⁹³, participe également à cette généralité. Cette formulation ne permet pas de cerner avec précision le rôle du pilote dans des situations délicates. Lorsqu'un navire touche légèrement un quai ou dérive lors d'un accostage, la difficulté ne réside pas seulement dans l'incident lui-même, mais dans l'identification de son origine. L'absence de précision sur le contenu exact de cette assistance laisse place à des interprétations divergentes : certains considèrent que le pilote guide activement la manœuvre, tandis que d'autres y voient un simple rôle de conseil. Cette incertitude peut compliquer la gestion des responsabilités et ralentir le règlement des litiges.

Le critère retenu à l'article 41, fondé sur le seuil de 150 tonnes⁹⁴, illustre également les limites d'une approche trop uniforme. Dans les faits, le niveau de risque ne dépend pas uniquement de la taille du navire. Un navire transportant des hydrocarbures ou des produits chimiques, même de tonnage moyen, peut présenter un danger important en cas de mauvaise manœuvre. À l'inverse, certains navires plus grands, équipés de systèmes modernes d'aide à la navigation, peuvent être plus facilement manœuvrables. En ne prenant pas en compte ces paramètres, le texte adopte une logique simplifiée qui ne reflète pas toujours la complexité des situations rencontrées dans les ports. Les obligations relatives à l'embarquement du pilote illustrent également cette limite.

L'article 43 impose au capitaine de faciliter cette opération⁹⁵, mais il ne précise pas les exigences techniques minimales permettant de garantir la sécurité du transfert. Or, les opérations d'embarquement sont reconnues comme des phases sensibles, notamment lorsque les conditions de mer sont agitées. L'absence de règles détaillées sur les équipements ou sur les procédures à suivre peut exposer les pilotes à des risques évitables, liés non pas à la navigation elle-même, mais aux conditions matérielles de leur intervention. L'article 44, qui impose au pilote de porter assistance à tout navire en danger⁹⁶, soulève également des difficultés lorsqu'il est appliqué sur le terrain. Dans certaines situations, plusieurs incidents

⁹³ Ibid., art. 40.

⁹⁴ Ibid., art. 41.

⁹⁵ Ibid., art. 43.

⁹⁶ Ibid., art. 44

peuvent survenir simultanément, ou les conditions météorologiques peuvent rendre toute intervention particulièrement risquée. Le texte ne précise pas les critères permettant de hiérarchiser les interventions ni les limites liées à la sécurité du pilote. Celui-ci peut alors se retrouver face à des décisions délicates, sans cadre précis pour orienter son choix, ce qui peut engager sa responsabilité ou compromettre sa propre sécurité.

Ces constats rejoignent les observations faites dans l'article : *Les défis du pilotage maritime*, qui souligne que : « *la complexité croissante des opérations maritimes nécessite des règles plus précises et adaptées aux réalités techniques actuelles* »⁹⁷. Dans des ports modernes caractérisés par un trafic dense et des exigences de rapidité accrues, des règles trop générales peuvent ralentir la prise de décision ou créer des zones d'incertitude. Ainsi, les dispositions du Code maritime ivoirien assurent un encadrement nécessaire du pilotage, mais leur caractère général limite leur efficacité face aux situations concrètes rencontrées dans les ports. L'absence de précisions sur l'organisation des opérations, sur les critères de décision ou sur les conditions techniques d'intervention crée des marges d'incertitude qui peuvent affecter la fluidité et la sécurité des manœuvres.

Ces insuffisances tiennent également à l'absence d'anticipation des conflits, qui limitent davantage l'efficacité du dispositif de pilotage.

B- L'absence d'anticipation des conflits en pilotage

Le Code maritime ivoirien organise le pilotage autour d'une idée simple selon lequel, le pilote assiste, le capitaine commande. Sur le papier, l'équilibre paraît clair. Mais le texte ne dit presque rien sur ce qui doit se passer lorsque cet équilibre se brise au cours d'une manœuvre. C'est pourtant là que naissent les difficultés les plus sérieuses. Un ordre du pilote peut être jugé trop risqué par le capitaine. À l'inverse, le capitaine peut tarder à exécuter une instruction ou la modifier sans prévenir. Dans ces moments-là, le Code ne donne pas de réponse précise sur la conduite à tenir.

L'article 40 définit le pilotage comme une assistance apportée au capitaine⁹⁸. L'article 45 précise que le pilote est placé sous l'autorité du capitaine et que ce dernier reste responsable de la manœuvre⁹⁹. Ces deux règles fixent le principe général, mais elles ne règlent pas le point le plus sensible à savoir, que faire lorsque le pilote et le capitaine ne sont

⁹⁷ Les défis du pilotage maritime, 21 octobre 2023, <https://lobservateur.info/ampArticle/108270>, consulté le 17 avril 2026.

⁹⁸ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 40.

⁹⁹ Ibid., art. 45.

pas d'accord sur la manière de manœuvrer ? Le texte ne prévoit ni procédure d'alerte, ni règle sur la formalisation des ordres contestés, ni mécanisme de traçabilité immédiate des échanges. Dans une opération délicate, cela laisse chaque acteur seul avec son appréciation du risque. Cette lacune devient concrète dès qu'on se place dans une situation simple, par exemple : Lorsqu'un navire approche d'un quai avec un vent latéral assez fort. Le pilote estime qu'il faut maintenir une certaine vitesse pour garder le contrôle de l'axe. Le capitaine, craignant un contact brutal, préfère ralentir davantage. Si la décision est prise dans l'urgence, sans règle claire sur la manière de trancher le désaccord, la manœuvre peut se dégrader très vite. Le problème n'est pas seulement humain ; il est aussi juridique. Le droit prévoit la présence de deux acteurs clés, mais n'encadre pas le moment où leurs appréciations se heurtent.

On retrouve la même difficulté lorsque les échanges ne sont pas correctement formalisés. Le Code impose au capitaine de fournir au pilote les renseignements concernant le navire¹⁰⁰, mais il ne précise pas comment ces informations doivent circuler lorsque la situation devient tendue. Rien n'est dit sur la nécessité d'un protocole clair de communication pendant les phases critiques, alors que la moindre ambiguïté sur la vitesse, le cap ou la réaction du gouvernail peut faire perdre de précieuses secondes. Ce silence est lourd de conséquences, car dans le pilotage, quelques secondes suffisent parfois pour passer d'une manœuvre maîtrisée à un incident. Ce qui manque ici, ce ne sont pas seulement des principes, mais des repères concrets. On pourrait attendre du texte qu'il prévoie, au minimum, des règles sur la gestion des désaccords en passerelle, sur la remontée immédiate des incidents de communication ou sur la manière de consigner les décisions contestées lorsqu'une manœuvre devient sensible. Or ces éléments ne figurent pas dans les dispositions étudiées. Le cadre légal dit qui intervient, mais il n'explique pas comment sécuriser leurs interactions lorsqu'elles deviennent difficiles.

Cette faiblesse ressort encore davantage lorsque l'on regarde ce qui est recommandé ailleurs. La résolution A.960(23) de l'Organisation maritime internationale insiste sur la coordination entre le pilote et l'équipe passerelle, ainsi que sur l'importance de procédures opérationnelles claires pour éviter les incompréhensions¹⁰¹. De son côté, l'article, *Les défis du pilotage maritime*, montre que la complexité croissante des opérations portuaires oblige les ports modernes à mieux encadrer les relations de travail entre les différents intervenants¹⁰².

¹⁰⁰ Ibid., art. 45.

¹⁰¹ Organisation maritime internationale (OMI), Résolution A.960(23), Recommendations on training and certification and operational procedures for maritime pilots, 2003, <https://www.imo.org>, consulté le 02 juin 2026.

¹⁰² Les défis du pilotage maritime, 21 octobre 2023, <https://lobservateur.info/AMP/Article/108270>,

Autrement dit, ailleurs, la question n'est plus seulement de savoir qui commande, mais comment éviter que le désaccord ne dégénère en incident.

Le droit ivoirien encadre donc la présence du pilote et maintient l'autorité du capitaine, mais il reste discret sur les situations de friction qui peuvent surgir entre eux. Ce silence n'est pas anodin. Il renvoie la gestion des conflits aux habitudes professionnelles, à l'expérience individuelle ou à l'urgence du moment, alors qu'il s'agit précisément de situations qui devraient être anticipées par un encadrement plus précis.

Ces insuffisances tiennent également aux limites liées aux acteurs du pilotage, dont les exigences et contraintes influencent directement l'efficacité du dispositif.

Paragraphe 2 : Les limites liées aux acteurs du pilotage maritime

Le pilotage ne dépend pas uniquement des règles qui l'encadrent, mais aussi des hommes qui le mettent en œuvre. Or, les exigences de formation des pilotes (A) et les contraintes professionnelles auxquelles ils sont confrontés (B) influencent directement la qualité et la sécurité des opérations.

A- Les exigences de formation

Ce qui frappe dès qu'on s'intéresse au fonctionnement réel du pilotage, ce n'est pas tant l'existence des règles que leur dépendance presque totale à la compétence de ceux qui les appliquent. Un texte peut prévoir l'obligation de pilotage, organiser les manœuvres ou encadrer les responsabilités, mais si le pilote n'a pas une maîtrise suffisante de son environnement, le dispositif perd immédiatement en efficacité. Or, le Code maritime ivoirien encadre le pilotage sans entrer dans un niveau de détail suffisant concernant les exigences concrètes de formation, de mise à jour des compétences ou d'évaluation continue des pilotes¹⁰³. Cette absence de précision ne se voit pas sur le papier, mais elle devient très visible dès que l'on observe les opérations. Lorsqu'un navire de grande taille entre dans un port comme Abidjan, la marge d'erreur est extrêmement réduite. La manœuvre dépend de plusieurs paramètres simultanés par exemple : le tirant d'eau, trafic environnant, conditions météorologiques, assistance des remorqueurs, communication avec la capitainerie. Dans ce contexte, un pilote insuffisamment préparé ou peu familiarisé avec certaines évolutions techniques peut commettre une erreur d'appréciation. Ce type de situation ne relève pas d'un

consulté le 17 avril 2026.

¹⁰³ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, articles 39 à 52.

simple manque de vigilance ; il révèle une lacune plus profonde liée à la formation ou à l'actualisation des connaissances. Rien, dans les dispositions actuelles, n'impose de manière claire des obligations régulières de recyclage ou des standards techniques précis adaptés à l'évolution des navires modernes. Cette faiblesse est d'autant plus problématique que les ports africains connaissent une transformation rapide.

L'évolution rapide des technologies de navigation renforce d'ailleurs cette nécessité d'actualisation permanente des compétences. La résolution A.960(23) de l'OMI prévoit ainsi que les autorités compétentes doivent organiser des formations de mise à niveau destinées aux pilotes déjà certifiés¹⁰⁴. Ces formations peuvent inclure des exercices sur simulateurs, des entraînements aux procédures d'urgence, des séminaires consacrés aux nouveaux équipements de passerelle ainsi que des formations relatives à la communication entre le pilote et l'équipe de navigation. Le texte montre ainsi que la compétence du pilote maritime n'est plus conçue comme un acquis définitif, mais comme une aptitude nécessitant une actualisation permanente face aux évolutions technologiques du transport maritime. L'augmentation du trafic, l'arrivée de navires de plus en plus grands et la complexité des opérations exigent des compétences constamment renouvelées.

À ce sujet, l'Association des Pilotes Maritimes d'Afrique (APMA) souligne que la sécurité du pilotage repose largement sur la qualité de la formation continue et sur l'adaptation des pilotes aux évolutions technologiques du secteur¹⁰⁵. Autrement dit, le pilotage n'est pas une compétence acquise une fois pour toutes ; il suppose un ajustement permanent. Lorsque cet aspect n'est pas encadré de manière rigoureuse par les textes, il repose uniquement sur l'organisation interne des services de pilotage, ce qui crée des écarts de niveau et, à terme, des risques. On comprend alors pourquoi certaines situations dégénèrent rapidement. Un pilote peut se retrouver confronté à un navire équipé de systèmes qu'il maîtrise mal, ou à des conditions de navigation inhabituelles. Dans ces cas, la difficulté n'est

¹⁰⁴ Organisation maritime internationale, Résolution A.960(23), *Recommendations on Training and Certification and on Operational Procedures for Maritime Pilots other than Deep-Sea Pilots* (Recommandations relatives à la formation, à la certification et aux procédures opérationnelles applicables aux pilotes maritimes autres que les pilotes hauturiers), annexe 2, paragraphes 5.5.1 à 5.5.7, reproduite dans l'AZIPILOT Project, *Deliverable 4.9: Recommendations for Specific Regulations and Criteria*, annexe 3, 40 p, pp. 21-22. Ces dispositions prévoient notamment des formations de recyclage, des exercices sur simulateur, des entraînements aux situations d'urgence ainsi que des séminaires consacrés aux nouveaux équipements de navigation et aux procédures de communication entre le pilote et l'équipe de passerelle.

¹⁰⁵ Port Autonome d'Abidjan, délégation de l'Association Maritime des Pilotes Africains au PAA, le 22 mars 2023, <https://www.portabidjan.ci/fr/actualites/une-delegation-de-lassociation-maritime-des-pilotes-africains-au-port-autonome-dabidjan>, consulté le 17 avril 2026.

pas toujours visible immédiatement, mais elle peut se traduire par une manœuvre hésitante, un retard dans la prise de décision ou une mauvaise coordination avec les autres acteurs. Ces défaillances, même mineures, suffisent parfois à provoquer des incidents, voire des accidents. Le problème ne vient donc pas seulement du comportement individuel du pilote, mais du fait que le cadre juridique ne garantit pas un niveau homogène et actualisé de compétence. Cette situation met en évidence une limite importante du dispositif actuel : en l'absence d'exigences précises en matière de formation et de contrôle des compétences, la sécurité du pilotage dépend fortement des pratiques internes et des moyens disponibles. Cela crée une forme d'incertitude qui n'apparaît pas dans les textes, mais qui pèse directement sur la fiabilité des opérations portuaires.

Dans cette logique, les contraintes liées à l'exercice même de la profession viennent également fragiliser le système, ce qui conduit à s'interroger sur les conditions concrètes dans lesquelles les pilotes exercent leur mission.

B- Les contraintes professionnelles

Ce n'est pas au moment où tout se déroule normalement que les limites apparaissent, mais lorsque les conditions de travail deviennent plus exigeantes. Le pilotage est souvent présenté comme une opération technique maîtrisée, alors qu'il s'agit en réalité d'une activité exercée sous pression permanente. Les textes du Code maritime ivoirien organisent le service de pilotage, mais ils restent silencieux sur les conditions concrètes dans lesquelles les pilotes accomplissent leurs missions¹⁰⁶. Or, c'est précisément dans cet espace non encadré que se concentrent une grande partie des difficultés. Dans les ports à forte activité comme Abidjan, les pilotes enchaînent parfois plusieurs manœuvres sur une même journée, avec des temps de repos réduits et une exigence constante de rapidité. Cette intensité de travail n'est pas anodine. Elle agit directement sur la capacité de concentration, sur la qualité des décisions et sur la gestion du stress. Un pilote fatigué peut retarder une décision de quelques secondes, mal apprécier une distance ou réagir moins efficacement face à une situation imprévue. Ce type de défaillance ne relève pas d'une faute évidente, mais d'un contexte professionnel qui fragilise l'exécution même du pilotage.

Les contraintes ne s'arrêtent pas à la fatigue. Elles incluent aussi la pression liée aux impératifs économiques du port. Chaque retard dans l'accostage d'un navire entraîne des coûts, ce qui pousse à accélérer les opérations. Dans ce cadre, le pilote peut se retrouver dans

¹⁰⁶ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, articles 39 à 52.

une position délicate : maintenir un niveau de sécurité élevé tout en respectant des délais stricts. Cette tension, rarement visible dans les textes, influence pourtant les décisions prises sur le terrain. Il arrive ainsi que certaines manœuvres soient réalisées dans des conditions limites, non pas par négligence, mais parce que l'environnement professionnel impose un rythme difficilement compatible avec la prudence requise. À cela s'ajoute, la question de l'organisation du service. Le Code maritime ivoirien ne précise pas suffisamment les modalités de gestion des équipes, la répartition des missions ou les mécanismes de contrôle de la charge de travail¹⁰⁷. Cette absence de cadre détaillé laisse une large place aux pratiques internes, qui peuvent varier selon les ports. Dans certains cas, cela entraîne des déséquilibres : surcharge de travail pour certains pilotes, manque de coordination entre les équipes ou difficultés dans la transmission des informations. Ces dysfonctionnements, bien que discrets, peuvent avoir des conséquences directes sur la sécurité des opérations.

Les analyses menées dans le secteur maritime confirment cette réalité. Dans l'article : *Les défis du pilotage maritime*, il est relevé que : « *la pression opérationnelle et les conditions de travail des pilotes constituent des facteurs déterminants dans la survenance des incidents en zone portuaire* »¹⁰⁸. Cette observation rejoint ce qui se constate sur le terrain notamment, le risque ne vient pas uniquement d'un défaut de compétence, mais aussi des conditions dans lesquelles cette compétence est mobilisée. Ainsi, même si le cadre juridique pose les bases du pilotage, il ne prend pas suffisamment en compte ces contraintes professionnelles. Cette lacune crée un décalage entre ce que prévoit le droit et ce qui se passe réellement lors des opérations. La sécurité repose alors sur un équilibre fragile, dépendant autant des individus que de l'environnement dans lequel ils évoluent.

Ces difficultés liées aux acteurs du pilotage ouvrent logiquement la voie à une analyse plus globale des tensions observées dans la pratique même des opérations.

SECTION 2 : Les difficultés dans la pratique du pilotage

Le cadre juridique du pilotage ne révèle pleinement ses limites qu'au moment de sa mise en œuvre. Les opérations de pilotage exposent des tensions entre les acteurs (paragraphe 1) et mettent en évidence les insuffisances du régime de responsabilité (paragraphe 2).

¹⁰⁷ Ibid., art 39 à 52.

¹⁰⁸ Les défis du pilotage maritime, 21 octobre 2023, <https://lobservateur.info/ampArticle/108270>, consulté le 17 avril 2026.

Paragraphe 1 : Les tensions dans les opérations de pilotage maritime

La conduite d'un navire en zone portuaire repose sur une interaction constante entre le pilote et le capitaine, dans un environnement où la moindre erreur peut avoir des conséquences immédiates. Cette réalité fait apparaître des tensions dans leurs relations (A) et des risques liés aux manœuvres (B).

A- Les relations pilote - capitaine

À bord, la relation entre le pilote et le capitaine ne se construit pas dans un cadre théorique, mais dans l'urgence de la manœuvre. Dès l'embarquement du pilote, tout repose sur un échange rapide d'informations à savoir : Les caractéristiques du navire, état des machines, tirant d'eau, réactions du bâtiment. Cette phase est connue dans les pratiques internationales sous le nom de : « *pilot exchange* », recommandée notamment par l'Organisation maritime internationale, qui insiste sur la nécessité d'un échange clair et structuré avant toute manœuvre¹⁰⁹. En réalité, la qualité de cet échange conditionne directement la suite des opérations.

Dans les faits, cet échange est parfois incomplet ou trop rapide. Un pilote peut ne pas disposer de toutes les informations techniques utiles, tandis que le capitaine peut mal interpréter les intentions du pilote. La communication se fait souvent dans une langue de travail qui n'est pas celle de l'équipage, ce qui ajoute un risque supplémentaire. Ce type de situation ne crée pas immédiatement un incident, mais introduit une incertitude dans la conduite du navire. La manœuvre devient alors moins fluide, plus hésitante, avec des ajustements tardifs. La relation se complique encore lorsque le navire réagit différemment de ce qui était anticipé. Certains navires ont des comportements particuliers à basse vitesse, d'autres présentent des contraintes liées à leur taille ou à leur chargement. Dans ces moments, le pilote adapte ses instructions en temps réel, mais le capitaine peut choisir de ralentir l'exécution ou de modifier légèrement la commande. Cette micro-désynchronisation, presque invisible, suffit parfois à déstabiliser une manœuvre d'accostage ou de virage en chenal étroit.

Les recommandations de l'Organisation maritime internationale, notamment celles issues de la résolution A.960(23) sur la formation et les pratiques de pilotage, insistent sur la

¹⁰⁹ Organisation maritime internationale (OMI), recommandations relatives à l'échange d'informations pilote-capitaine au « *Master-Pilot Exchange* » (C'est une procédure d'échange d'informations entre le pilote maritime et le capitaine concernant les caractéristiques du navire, les conditions de navigation et le déroulement des manœuvres), <https://www.imo.org>, consulté le 17 avril 2026.

nécessité d'une coopération active entre pilote et capitaine, fondée sur une compréhension commune des actions à mener¹¹⁰. Pourtant, cette exigence reste largement organisationnelle et n'est pas traduite de manière détaillée dans le Code maritime ivoirien. Le texte encadre la présence du pilote, mais ne précise pas les modalités concrètes de cette coopération au moment où elle devient critique. Ce décalage se révèle surtout lorsque la communication devient difficile. Une instruction mal comprise, une réponse tardive, ou une absence de confirmation peuvent entraîner une mauvaise exécution de la manœuvre.

Une décision rendue par le Tribunal de Gênes à propos du navire Zim Osaka illustre d'ailleurs les difficultés susceptibles d'apparaître dans ce type de situation. À la suite d'un accident survenu dans le port de Gênes lors d'opérations de navigation portuaire, la juridiction italienne a retenu la responsabilité du pilote maritime ainsi que celle de la corporation des pilotes en raison notamment d'un manque de coordination avec le capitaine du navire au cours de la manœuvre¹¹¹. Cette affaire montre que, même lorsque le capitaine conserve juridiquement le commandement du navire, une mauvaise coopération entre les différents intervenants peut compromettre la sécurité des opérations portuaires.

À ce stade, le problème n'est plus juridique, mais opérationnel. La sécurité dépend alors de la capacité des deux acteurs à corriger immédiatement l'erreur, sans cadre précis pour structurer cette réaction. Ainsi, la relation pilote - capitaine fonctionne comme un mécanisme fragile, efficace lorsqu'il est fluide, mais vulnérable dès que la communication se dégrade ou que les réactions divergent. Le droit en fixe les contours, sans encadrer les moments où cette relation devient incertaine. Ces difficultés relationnelles se prolongent directement dans la phase d'exécution des manœuvres, où les erreurs, même minimales, peuvent entraîner des conséquences immédiates.

¹¹⁰ Organisation maritime internationale (OMI), Résolution A.960(23), Recommendations on training and certification and operational procedures for maritime pilots, 2003, <https://www.imo.org>, consulté le 02 juin 2026.

¹¹¹ Trib. Gênes, 2003, affaire du navire Zim Osaka, citée par Giorgio BERLINGIERI, « Pilotage italien / obligation de prendre le pilote / manque de coordination entre le pilote et le capitaine du navire », Droit maritime français (DMF), n° 653, 1er novembre 2004, chronique de droit maritime italien, rubrique « *Droit maritime étranger* », cité par Pierre CASTETZ, *Le pilotage maritime dans l'Union européenne : statuts, organisations et responsabilités civiles des pilotes*, mémoire de Master 2 Droit de la mer et des activités portuaires, Université du Havre, Faculté des Affaires internationales, 2009, 84 p, p. 49.

B- Les risques dans les manœuvres

Quand la relation pilote - capitaine se tend ou devient imprécise, les conséquences ne restent pas théoriques : elles apparaissent immédiatement dans la manœuvre elle-même. Les opérations de pilotage en zone portuaire se déroulent dans des espaces restreints, avec des marges d'erreur très faibles. Un léger décalage dans l'exécution d'un ordre, une mauvaise anticipation d'un courant ou une vitesse mal adaptée peuvent suffire à provoquer une situation critique. Contrairement à la navigation en haute mer, ici, le navire ne dispose ni du temps ni de l'espace nécessaires pour corriger progressivement une erreur. Tout se joue en quelques secondes. Les retours d'expérience publiés par le Marine Accident Investigation Branch (MAIB) montrent que de nombreux incidents portuaires trouvent leur origine dans des erreurs de coordination lors des manœuvres, notamment lors des accostages ou des sorties de quai¹¹². Il ne s'agit pas toujours d'une faute grave, mais souvent d'une accumulation de petites imprécisions : un ordre donné trop tard, une réaction légèrement retardée, une mauvaise estimation de la distance. Dans un chenal étroit, cela peut entraîner un contact avec le quai, une collision avec un autre navire ou une dérive incontrôlée sous l'effet du vent ou du courant.

Ce type de situation est encore plus sensible dans des ports comme Abidjan ou San Pedro, où les conditions naturelles (houle, courants, trafic dense), exigent une précision constante. Un navire de grande taille qui entre avec une vitesse légèrement supérieure à celle prévue peut devenir difficile à contrôler au moment du giratoire ou de l'alignement final. Si, dans le même temps, la communication entre le pilote et le capitaine n'est pas parfaitement synchronisée, la correction intervient trop tard. Le navire peut alors rater son point d'accostage ou venir heurter les infrastructures portuaires.

Les analyses de l'International Maritime Pilots' Association (IMPA) soulignent également que les phases les plus critiques restent les manœuvres à basse vitesse, où le navire réagit de manière moins prévisible¹¹³. À ce moment précis, le pilote ajuste constamment ses instructions, mais dépend entièrement de leur exécution immédiate. Si le capitaine hésite, interprète différemment ou modifie légèrement la commande, la trajectoire du navire peut être altérée. Ce n'est donc pas seulement l'erreur qui pose problème, mais le manque de coordination dans sa correction. Le Code maritime ivoirien encadre aussi l'obligation de

¹¹² Marine Accident Investigation Branch (MAIB), Annual Report and Accounts, rapports d'accidents maritimes incluant incidents portuaires, <https://www.gov.uk/maib>, consulté le 17 avril 2026.

¹¹³ International Maritime Pilots Association (IMPA), Pilotage and Port Safety Guidelines, <https://www.impahq.org>, consulté le 17 avril 2026.

pilotage et la présence du pilote à bord, mais il ne détaille pas les mécanismes de gestion de ces situations critiques. Il ne précise ni les protocoles à suivre en cas de désaccord, ni les procédures de reprise de contrôle lorsque la manœuvre devient instable. Cette absence laisse aux acteurs une grande liberté d'adaptation, ce qui peut être efficace dans certains cas, mais crée aussi une zone d'incertitude lorsque les décisions doivent être prises rapidement.

Dans les faits, les incidents liés au pilotage ne résultent donc pas uniquement d'un manque de compétence, mais d'un enchaînement de facteurs notamment, la pression du temps, les contraintes techniques du navire, la communication imparfaite et l'absence de cadre opérationnel précis. Ce cumul explique pourquoi des situations apparemment maîtrisées peuvent dégénérer en quelques instants.

Ces difficultés dans la conduite des manœuvres conduisent naturellement à s'interroger sur la manière dont les responsabilités sont ensuite établies lorsque survient un incident.

Paragraphe 2 : Les limites du régime de responsabilité du pilotage

Lorsque survient un incident en situation de pilotage, la question ne se limite plus à la manœuvre elle-même, mais à l'identification des responsabilités. Or, la preuve des faits reste souvent difficile à établir (A) et la répartition des responsabilités entre les acteurs demeure source d'incertitudes (B).

A- Les difficultés de preuve

Après un incident en zone portuaire, tout ne se joue plus sur la manœuvre elle-même, mais sur ce qu'il en reste. Les décisions ont été prises rapidement, les ordres ont été donnés à l'oral, les réactions se sont enchaînées sans formalisation immédiate. Lorsque vient le moment de comprendre ce qui s'est réellement passé, les éléments disponibles sont souvent fragmentaires. Le pilote a donné des instructions, le capitaine a exécuté ou adapté ces ordres, mais la reconstitution précise des échanges devient difficile. Cette difficulté tient d'abord à la nature même des opérations de pilotage. Les communications entre le pilote et le capitaine se font essentiellement à la voix, dans un environnement bruyant, parfois en plusieurs langues. Toutes les instructions ne sont pas enregistrées, et même lorsqu'elles le sont, leur interprétation peut poser problème. Une hésitation, une reformulation ou un décalage dans l'exécution peuvent modifier le sens initial de l'ordre. Ce qui semblait clair au moment de la manœuvre devient incertain une fois analysé après coup.

Les moyens techniques présents à bord apportent un appui, sans pour autant lever toutes

les ambiguïtés. Les enregistreurs de données de voyage (VDR) permettent de conserver certaines informations liées à la navigation notamment : cap, vitesse, position ou échanges audio enregistrés à bord¹¹⁴. Ces données offrent une base d'analyse, mais leur exploitation reste délicate. Elles ne permettent pas toujours d'identifier avec précision l'origine d'une décision ou la manière dont un ordre a été compris puis exécuté. L'interprétation des enregistrements dépend souvent de l'analyse d'experts, ce qui peut conduire à des lectures divergentes.

Les rapports d'enquête maritime, notamment ceux du Marine Accident Investigation Branch (MAIB), montrent que la détermination des faits repose fréquemment sur une reconstitution progressive des événements à partir d'indices partiels¹¹⁵. À côté des données techniques, les témoignages jouent un rôle important, mais ils ne sont pas toujours concordants. Le pilote peut considérer avoir donné une instruction claire, tandis que le capitaine estime ne pas l'avoir reçue dans ces termes. Cette divergence complique l'établissement d'une version unique des faits.

Le Code maritime ivoirien encadre la présence du pilote et les principes de responsabilité, mais il ne prévoit pas de mécanismes précis garantissant la traçabilité des décisions prises en cours de manœuvre¹¹⁶. Aucune obligation n'impose, par exemple, la consignation systématique des ordres critiques ou l'enregistrement structuré des échanges en passerelle. Cette absence de formalisation rend la preuve dépendante d'éléments indirects, souvent insuffisants pour établir avec certitude le déroulement exact des opérations. Dans ces conditions, la phase d'établissement de la preuve devient elle-même une source d'incertitude. Les faits doivent être reconstruits à partir de données techniques, de déclarations et d'analyses postérieures, sans garantie d'exactitude absolue. Cette fragilité dans la preuve pèse directement sur la suite du raisonnement juridique, notamment lorsqu'il s'agit de déterminer la part de responsabilité de chacun.

Ces difficultés dans l'établissement des faits influencent directement la manière dont les responsabilités sont ensuite réparties entre les acteurs du pilotage.

¹¹⁴ Organisation maritime internationale (OMI), Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974, Chapitre V, Règle 20, définissant le VDR (Voyage Data Recorder ou enregistreur des données de voyage) comme un dispositif destiné à enregistrer les données de navigation et les communications à bord afin de faciliter les enquêtes menées après les incidents ou accidents maritimes, <https://www.imo.org>, consulté le 17 avril 2026.

¹¹⁵ Marine Accident Investigation Branch (MAIB), rapports d'enquêtes sur les accidents Maritimes, <https://www.gov.uk/maib>, consulté le 17 avril 2026.

¹¹⁶ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, articles 39 à 52.

B- La répartition des responsabilités

Une fois les faits reconstitués, une autre difficulté apparaît presque immédiatement, celle de savoir à qui imputer les conséquences de l'incident. Dans le cadre du pilotage, cette question ne trouve pas de réponse simple, car elle met en présence plusieurs acteurs dont les rôles sont à la fois distincts et imbriqués. Le capitaine conserve la maîtrise du navire, tandis que le pilote intervient pour orienter la manœuvre. Cette superposition des fonctions rend la répartition des responsabilités particulièrement délicate. Le droit ivoirien maintient le principe selon lequel le capitaine reste responsable de la conduite du navire, y compris en présence d'un pilote¹¹⁷. Cette règle, en apparence claire, se heurte rapidement à la réalité des opérations. Lorsqu'un incident survient à la suite d'une manœuvre guidée par le pilote, il devient difficile de déterminer si la faute résulte d'une mauvaise exécution ou d'une mauvaise indication. Le capitaine peut soutenir qu'il s'est contenté d'appliquer les instructions reçues, tandis que le pilote peut estimer que ces instructions n'ont pas été exécutées correctement. Cette divergence place l'analyse juridique dans une zone d'incertitude. Les situations les plus sensibles sont celles où la décision est partagée. Une manœuvre d'accostage, par exemple, repose sur une succession d'ajustements entre le pilote et le capitaine. Le premier adapte ses instructions en fonction de l'environnement portuaire, alors que le second agit sur les commandes du navire. Dans ce contexte, la responsabilité ne se situe pas toujours à un seul niveau. Elle peut résulter d'une combinaison d'actions, chacune ayant contribué à l'incident. Cette réalité rend difficile l'identification d'une faute unique clairement imputable.

Les pratiques observées dans les enquêtes maritimes confirment cette complexité. Les analyses menées par le Marine Accident Investigation Branch (MAIB) montrent que les accidents impliquant un pilote sont rarement attribuables à une seule décision isolée, mais plutôt à une succession d'actions et de réactions mal coordonnées¹¹⁸. Ce constat remet en cause l'idée d'une responsabilité strictement individuelle et met en évidence la nécessité d'une approche plus nuancée. À cela s'ajoute la position particulière du pilote, qui intervient à bord sans être intégré à l'équipage. Son statut crée une forme de distance juridique. Il participe à la décision sans en assumer toujours les conséquences de manière directe, notamment lorsque le droit continue de faire peser la responsabilité principale sur le capitaine. Cette situation peut conduire à un déséquilibre, dans lequel l'un supporte la charge juridique

¹¹⁷ Ibid., art. 45.

¹¹⁸ Marine Accident Investigation Branch (MAIB), rapports d'enquêtes sur les accidents Maritimes, <https://www.gov.uk/maib>, consulté le 17 avril 2026.

tandis que l'autre joue un rôle déterminant dans la manœuvre.

L'évolution du transport maritime moderne a considérablement accru les risques financiers liés aux opérations de pilotage. Dans les grands ports contemporains, une simple erreur de manœuvre peut provoquer des dommages importants affectant les navires, les infrastructures portuaires ou encore l'environnement marin. Face à ces risques, plusieurs législations européennes ont progressivement admis qu'il serait excessif de faire supporter au seul pilote l'intégralité des conséquences financières d'un accident maritime. La limitation de responsabilité apparaît ainsi comme un mécanisme destiné à préserver l'exercice normal du pilotage maritime tout en maintenant un équilibre entre protection des victimes et protection fonctionnelle du pilote. En France notamment, la loi du 3 janvier 1969 prévoit, sous certaines conditions, un mécanisme de limitation de responsabilité reposant sur le cautionnement du pilote¹¹⁹.

Le Code maritime ivoirien ne précise pas de manière détaillée les critères permettant de répartir les responsabilités dans ces situations mixtes¹²⁰. Il ne prévoit pas, par exemple, de mécanismes clairs permettant d'évaluer la part respective de chaque acteur lorsque leurs interventions sont étroitement liées. Cette absence laisse une grande place à l'appréciation des juges ou des autorités d'enquête, ce qui peut entraîner des décisions variables selon les circonstances. Dans ces conditions, la répartition des responsabilités apparaît comme un exercice délicat, dépendant à la fois de la preuve disponible et de l'interprétation des faits. Le cadre juridique fixe des principes, mais il ne permet pas toujours de répondre avec précision aux situations concrètes issues du pilotage. Cette incertitude contribue à fragiliser l'ensemble du dispositif, en laissant subsister des zones d'ombre au moment où les enjeux sont les plus importants.

¹¹⁹ Loi française n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, art. 20 à 23, citée par Pierre CASTETZ, *Le pilotage maritime dans l'Union européenne : statuts, organisations et responsabilités civiles des pilotes*, mémoire de Master 2 Droit de la mer et des activités portuaires, Université du Havre, Faculté des Affaires internationales, 2009, 84 p, p. 58.

¹²⁰ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, articles 39 à 52.

CONCLUSION DU CHAPITRE 1

L'étude du dispositif juridique du pilotage maritime en Côte d'Ivoire met en évidence un cadre nécessaire mais encore imparfait. Les règles existantes organisent le pilotage et encadrent les acteurs, mais elles montrent des limites lorsqu'elles sont confrontées aux réalités des opérations, notamment en matière de précision des textes, de coordination des intervenants et de gestion des situations à risque.

Ces insuffisances révèlent que la sécurité portuaire ne repose pas uniquement sur l'existence des règles, mais aussi sur leur adaptation aux exigences actuelles du secteur maritime. Il apparaît alors nécessaire d'envisager une évolution du pilotage afin de mieux répondre aux enjeux de performance portuaire.

CHAPITRE 2 : L'ÉVOLUTION DU PILOTAGE AU SERVICE DE LA PERFORMANCE PORTUAIRE

Face aux limites observées dans le cadre juridique actuel du pilotage, l'enjeu ne réside plus seulement dans son organisation, mais dans son adaptation aux exigences de performance portuaire. Cette évolution passe à la fois par l'intégration des normes internationales (section 1) et par la valorisation du pilotage comme levier d'efficacité des activités portuaires (section 2).

SECTION 1 : L'adaptation des règles du pilotage maritime

L'amélioration du pilotage suppose une mise à niveau du cadre juridique existant, à travers l'apport de références extérieures et l'ajustement du droit interne. Cette adaptation s'appuie sur l'influence des normes internationales (paragraphe 1) et sur l'évolution du droit ivoirien (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'apport des normes internationales

Dans un environnement maritime largement globalisé, les règles nationales du pilotage ne peuvent évoluer de manière isolée. L'influence des normes internationales se manifeste à travers les orientations de l'Organisation maritime internationale (A) et les pratiques développées dans d'autres systèmes portuaires (B).

A- Les références de l'OMI

Le pilotage maritime ne s'inscrit pas uniquement dans un cadre national. Il évolue dans un environnement largement structuré par les normes internationales, notamment celles élaborées par l'Organisation maritime internationale (OMI). Même si le pilotage reste une compétence étatique, les standards internationaux influencent fortement la manière dont il est organisé et pratiqué. Les instruments adoptés par l'OMI, en particulier la convention SOLAS, posent des exigences générales en matière de sécurité de la navigation qui concernent directement les opérations de pilotage. Sans réglementer de façon détaillée l'activité du pilote, ces textes imposent un niveau élevé de sécurité, obligeant les États à adapter leurs dispositifs internes. L'objectif est clair, garantir que les manœuvres en zone portuaire soient réalisées dans des conditions compatibles avec la sécurité internationale de la navigation¹²¹. Dans ce

¹²¹ Organisation maritime internationale (OMI), Convention SOLAS (Safety of Life at Sea), Chapitre V, <https://www.imo.org>, consulté le 17 avril 2026.

cadre, l'OMI a également adopté la résolution A.960(23) relative aux recommandations sur la formation, la certification et les pratiques des pilotes maritimes. Ce texte constitue une référence importante. Il met en avant la nécessité d'une formation continue, d'une expérience locale approfondie et d'une coordination efficace entre le pilote et le capitaine¹²². Ces éléments répondent directement aux difficultés observées dans la pratique, notamment les problèmes de communication et les erreurs de manœuvre.

L'intérêt de ces normes ne réside pas seulement dans leur contenu, mais dans leur approche. Elles insistent sur la gestion des risques, la standardisation des procédures et la qualité des échanges entre les acteurs. Dans plusieurs ports internationaux, ces recommandations ont conduit à la mise en place de protocoles précis, comme les briefings obligatoires entre pilote et capitaine avant la manœuvre ou encore l'utilisation de check-lists opérationnelles. Ce type d'outils permet de réduire les incertitudes et d'améliorer la coordination, là où les textes nationaux restent parfois généraux.

Ce mouvement de standardisation est également prolongé par les lignes directrices de l'IALA relatives aux autorités compétentes de pilotage et aux prestataires de services de pilotage. Ce document vise à renforcer l'harmonisation internationale des services de pilotage, en les rendant plus transparents, prévisibles et standardisés. Il met notamment l'accent sur la nécessité d'organiser le pilotage autour de procédures claires, d'un partage précis des responsabilités entre l'autorité compétente et le prestataire de services, ainsi que d'un système de gestion de la qualité. Dans cette perspective, le Quality Management System (QMS), ou système de gestion de la qualité, apparaît comme un outil essentiel de contrôle, d'audit, de suivi des incidents et d'amélioration continue des procédures. Une telle approche montre que le pilotage moderne ne repose plus seulement sur l'expérience nautique du pilote, mais également sur une organisation structurée capable d'assurer un service sûr, efficace et conforme aux standards internationaux¹²³.

En Côte d'Ivoire, le Code maritime encadre le pilotage, mais il n'intègre pas toujours de

¹²² Organisation maritime internationale (OMI), Résolution A.960(23), Recommandations sur la formation, la certification et les procédures opérationnelles des pilotes maritimes, <https://www.imo.org>, consulté le 17 avril 2026.

¹²³ International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), Guideline 1080 for Competent Pilotage Authorities and Pilotage Service Providers, éd. 1, décembre 2010, 36 p, pp. 7-8 et 28-29. Le document précise que cette ligne directrice vise à améliorer l'harmonisation internationale, la transparence, la prévisibilité et la standardisation des services de pilotage, puis développe les exigences relatives au Quality Management System (QMS), notamment l'audit, le contrôle, le suivi des non-conformités, le signalement des accidents ou événements dangereux et l'amélioration continue des procédures.

manière explicite ces standards internationaux. Cette situation crée un décalage entre les exigences globales du secteur maritime et le cadre juridique interne. Par exemple, aucune disposition ne prévoit formellement l'obligation de procédures standardisées de communication en passerelle, alors même que ces pratiques sont devenues essentielles dans de nombreux ports.

Les recommandations de l'OMI offrent donc une base d'amélioration concrète. Elles permettent de dépasser une approche purement réglementaire pour intégrer une logique opérationnelle orientée vers la sécurité et la performance. Leur prise en compte ne suppose pas une remise en cause du droit national, mais plutôt son enrichissement afin de mieux répondre aux réalités du terrain.

Cette ouverture vers les normes internationales conduit naturellement à s'interroger sur les pratiques mises en œuvre dans d'autres systèmes portuaires, souvent plus avancés dans l'organisation du pilotage.

B- Les pratiques étrangères

Regarder ce qui se fait ailleurs permet de mesurer concrètement les marges d'amélioration du dispositif ivoirien. Dans plusieurs grands ports internationaux, le pilotage ne repose pas uniquement sur des règles générales, mais sur des procédures précises intégrées directement dans la conduite des opérations. Cette approche réduit les incertitudes et encadre plus efficacement les interactions entre le pilote et le capitaine. Dans des ports comme Rotterdam, l'organisation du pilotage s'appuie sur des protocoles standardisés encadrés par la Netherlands Maritime Pilots' Organisation (NMPA). Les procédures incluent notamment un échange structuré entre le pilote et le capitaine avant la manœuvre, permettant de définir les conditions de navigation, les vitesses et les contraintes spécifiques du port¹²⁴. Ce type d'organisation limite les décisions improvisées et renforce la coordination. À Singapour, l'Autorité maritime et portuaire (Maritime and Port Authority of Singapore – MPA) impose des règles strictes en matière de pilotage, notamment à travers le Port Marine Circulars et les directives opérationnelles applicables aux pilotes¹²⁵. Ces documents encadrent les communications, la gestion du trafic et l'utilisation des aides à la navigation, ce qui permet de sécuriser les manœuvres dans un environnement particulièrement dense.

¹²⁴ Netherlands Maritime Pilots' Organisation (NMPA), Pilotage in the Netherlands, <https://www.loodswezen.nl>, Consulté le 17 avril 2026.

¹²⁵ Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), Pilotage Guidelines and Port Marine Circulars, <https://www.mpa.gov.sg>, consulté le 17 avril 2026.

L'expérience du port de Tanger Med illustre également cette évolution vers un pilotage plus structuré. L'article Les défis du pilotage maritime, publié sur Lobservateur.info, met en évidence le rôle des outils numériques et des procédures de coordination dans l'amélioration des performances portuaires¹²⁶. L'intégration de systèmes d'information et la standardisation des pratiques permettent de réduire les risques liés aux décisions prises dans l'urgence.

Dans ces systèmes, le pilotage ne repose plus uniquement sur l'expérience individuelle, mais sur des méthodes partagées. Certaines autorités portuaires imposent, par exemple, l'utilisation de check-lists ou la validation systématique des instructions critiques entre le pilote et le capitaine. Ces mécanismes renforcent la fiabilité des opérations et limitent les erreurs liées à la communication. À l'inverse, lorsque ces outils font défaut, les risques augmentent. Une manœuvre engagée sans coordination préalable peut rapidement devenir instable, surtout dans des zones à forte contrainte technique. Cette comparaison montre que l'efficacité du pilotage dépend autant du cadre juridique que de l'organisation opérationnelle qui l'accompagne.

En Côte d'Ivoire, le cadre juridique pose les bases du pilotage, mais il n'intègre pas encore pleinement ce type de pratiques. L'absence de procédures formalisées laisse une marge importante à l'interprétation, ce qui peut fragiliser les opérations. L'observation des pratiques étrangères met ainsi en évidence des pistes concrètes d'amélioration.

Cette analyse conduit naturellement à s'interroger sur la manière dont le droit ivoirien peut évoluer pour mieux intégrer ces exigences.

Paragraphe 2 : L'amélioration du droit ivoirien

L'évolution du pilotage ne peut se limiter à l'apport des normes internationales. Elle suppose également une adaptation du droit ivoirien afin de mieux répondre aux exigences actuelles du secteur portuaire. Cette amélioration passe par une meilleure précision des règles (A) et par une évolution du régime de responsabilité (B).

A- La précision des règles

L'amélioration du pilotage ne suppose pas de bouleverser entièrement le cadre juridique existant, mais plutôt de le compléter par des règles plus précises, directement liées à la conduite des opérations. Le Code maritime ivoirien pose déjà les bases du pilotage à travers

¹²⁶ Les défis du pilotage maritime, 21 octobre 2023, <https://www.observateur.info>, Consulté le 17 avril 2026.

les articles 39 à 52, mais ces dispositions gagneraient à être accompagnées de mesures opérationnelles permettant de sécuriser les décisions prises en situation réelle¹²⁷.

Une première évolution pourrait consister à encadrer de manière plus formelle les échanges entre le pilote et le capitaine au début de la manœuvre. Dans plusieurs ports internationaux, un échange structuré est systématiquement organisé avant toute opération, afin de partager les informations essentielles sur le navire et de définir une stratégie commune de navigation. L'introduction d'une telle exigence dans le cadre ivoirien permettrait de réduire les incompréhensions et d'assurer une meilleure coordination dès les premières phases de l'intervention. Dans la même logique, la mise en place de procédures standardisées pour les manœuvres sensibles constituerait un apport concret. Les phases d'accostage, de sortie de quai ou de navigation en chenal étroit présentent des risques spécifiques. L'élaboration de guides opérationnels ou de check-lists adaptées à ces situations offrirait aux pilotes et aux capitaines un cadre commun, facilitant la prise de décision et limitant les erreurs liées à l'improvisation. Ce type d'outil est déjà recommandé par l'Organisation maritime internationale dans le cadre de ses orientations en matière de sécurité de la navigation¹²⁸.

Une autre amélioration concerne la traçabilité des décisions. Sans alourdir excessivement les procédures, il serait possible de prévoir la consignation des informations essentielles relatives à la manœuvre, notamment en cas de difficulté ou d'incident. Cette formalisation, même simplifiée, permettrait de mieux comprendre le déroulement des opérations et de faciliter l'établissement des faits en cas de litige. L'évolution du cadre juridique pourrait également intégrer l'usage des outils technologiques déjà présents à bord. Les données issues des systèmes de navigation ou des enregistreurs peuvent être utilisées non seulement après un incident, mais aussi comme supports d'amélioration des pratiques. Leur prise en compte dans les procédures renforcerait la fiabilité des opérations et contribuerait à une meilleure gestion des risques.

Ces ajustements, relativement simples à mettre en œuvre, permettraient de renforcer l'efficacité du pilotage sans remettre en cause son organisation actuelle. Ils s'inscrivent dans une logique d'adaptation progressive du droit aux réalités du terrain, en s'appuyant sur des pratiques déjà éprouvées dans d'autres systèmes portuaires. Cette nécessité d'adaptation ne concerne pas uniquement les règles applicables aux opérations, mais s'étend également à la

¹²⁷ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 39 à 52.

¹²⁸ Organisation maritime internationale (OMI), Résolution A.960(23), recommandations sur les pratiques de pilotage maritime, <https://www.imo.org>, consulté le 02 juin 2026.

manière dont les responsabilités sont envisagées dans le cadre du pilotage.

B- L'évolution du régime de responsabilité

Améliorer le pilotage ne passe pas uniquement par une meilleure organisation des manœuvres. Cela suppose aussi de repenser la manière dont les responsabilités sont appréhendées, afin de mieux correspondre à la réalité des opérations. Le cadre actuel repose principalement sur une logique de responsabilité centrée sur le capitaine, ce qui ne reflète pas toujours le rôle actif du pilote dans la conduite des manœuvres¹²⁹.

Une première piste d'évolution consisterait à mieux reconnaître juridiquement la contribution du pilote dans la prise de décision. Sans remettre en cause l'autorité du capitaine, il serait possible d'introduire une forme de responsabilité partagée, adaptée aux situations où les décisions sont prises conjointement. Une telle approche permettrait de tenir compte du rôle réel de chaque acteur, tout en évitant de faire peser l'ensemble des conséquences sur une seule personne. Dans cette perspective, l'introduction de critères d'appréciation plus précis pourrait également renforcer la cohérence des décisions. Il s'agirait, par exemple, de prendre en compte des éléments concrets tels que le niveau d'intervention du pilote, la nature des instructions données ou encore les conditions dans lesquelles la manœuvre a été réalisée. Ce type de grille d'analyse permettrait de dépasser une lecture strictement formelle des responsabilités, en intégrant les réalités du terrain.

Par ailleurs, une évolution du régime de responsabilité pourrait passer par le développement de mécanismes préventifs. L'objectif ne serait plus seulement de sanctionner après un incident, mais d'encourager des pratiques limitant les risques en amont. À ce titre, l'obligation de formaliser certaines décisions critiques ou de signaler les situations à risque pourrait contribuer à une meilleure anticipation des difficultés. Ce type de dispositif, déjà présent dans certains systèmes portuaires, favorise une culture de sécurité partagée entre les acteurs. L'expérience internationale montre également l'intérêt de recourir à des dispositifs d'assurance et de garantie adaptés au pilotage. Dans plusieurs États, les pilotes sont couverts par des régimes spécifiques qui tiennent compte de la nature particulière de leur intervention. Cette approche permet d'assurer une meilleure protection des acteurs tout en facilitant la gestion des conséquences financières en cas d'incident. Une réflexion similaire pourrait être engagée dans le contexte ivoirien afin de renforcer la sécurité juridique des opérations¹³⁰.

¹²⁹ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 45.

¹³⁰ Organisation maritime internationale (OMI), Résolution A.960(23), recommandations relatives aux pratiques

Enfin, l'évolution du régime de responsabilité suppose une meilleure articulation entre le droit et les mécanismes d'enquête maritime. Les conclusions des enquêtes pourraient être davantage prises en compte dans l'élaboration des règles, afin d'adapter progressivement le cadre juridique aux situations réellement rencontrées. Cette interaction permettrait d'inscrire le droit dans une dynamique d'amélioration continue, en lien direct avec l'expérience du terrain. Ces différentes pistes montrent que l'évolution du régime de responsabilité ne se limite pas à une répartition des fautes, mais s'inscrit dans une approche plus globale, visant à renforcer la sécurité et l'efficacité du pilotage maritime.

Ces évolutions du cadre juridique montrent que le pilotage peut être repensé au-delà de sa fonction sécuritaire, pour devenir un véritable levier d'efficacité dans l'activité portuaire.

SECTION 2 : Le pilotage comme levier de performance portuaire

Le pilotage ne se limite plus à une exigence de sécurité. Bien encadré et efficacement organisé, il participe directement à la performance du port. Son influence se mesure à travers la qualité des opérations (paragraphe 1) et son impact sur l'attractivité et la compétitivité portuaire (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'amélioration du service de pilotage

L'efficacité du pilotage repose en grande partie sur la qualité du service rendu. Une organisation plus rigoureuse et adaptée permet non seulement de sécuriser les manœuvres, mais aussi d'optimiser leur déroulement. Cette amélioration se traduit par une meilleure qualité des opérations (A) et par une réduction des délais (B).

A- La qualité des opérations

Un service de pilotage efficace se mesure d'abord à la qualité des manœuvres réalisées. Cette qualité ne relève pas seulement de la compétence individuelle du pilote, mais de l'ensemble du dispositif qui encadre son intervention. Lorsqu'un navire entre dans un port comme Abidjan ou San Pedro, chaque décision prise durant la manœuvre a un impact direct sur la fluidité du trafic portuaire et sur la sécurité des installations.

Une manœuvre bien conduite permet d'éviter des situations coûteuses. Un accostage maîtrisé limite les risques de contact avec les quais ou les équipements portuaires, ce qui

De pilotage maritime, <https://www.imo.org>, consulté le 02 juin 2026.

réduit les interruptions d'activité et les coûts de réparation. À l'inverse, une erreur de trajectoire ou une mauvaise anticipation des conditions de navigation peut entraîner un retard important, voire immobiliser une zone du port pendant plusieurs heures. Dans ces situations, la qualité du pilotage devient un facteur déterminant de continuité des opérations. Cette exigence de qualité s'inscrit aujourd'hui dans un contexte portuaire marqué par une concurrence régionale croissante et par des attentes accrues en matière d'efficacité logistique. Les ports ivoiriens ne peuvent plus se limiter à une approche strictement sécuritaire des opérations nautiques. À l'instar du Port autonome de San Pedro, ils cherchent désormais à renforcer leur attractivité à travers la modernisation des infrastructures, l'amélioration de l'organisation portuaire et l'augmentation des capacités de traitement des trafics¹³¹. Dans cette dynamique, la qualité du pilotage participe directement à la fluidité des opérations et à la performance globale des places portuaires.

La précision des décisions prises par le pilote joue également un rôle essentiel dans l'optimisation des mouvements des navires. Dans un port à forte activité, plusieurs navires peuvent être amenés à manœuvrer dans un espace limité. Une coordination efficace permet d'éviter les attentes inutiles et de fluidifier la circulation maritime. À Rotterdam, par exemple, l'organisation du pilotage repose sur une gestion fine des mouvements, intégrant les conditions météorologiques, les caractéristiques des navires et la disponibilité des postes à quai¹³². Cette approche permet de maintenir un niveau élevé de performance tout en réduisant les risques.

Dans le contexte ivoirien, cette exigence de qualité se traduit par la capacité du service de pilotage à s'adapter à des situations variées. Les conditions de navigation peuvent évoluer rapidement, notamment en fonction des marées, des courants ou de la densité du trafic. Un pilotage performant suppose donc une lecture constante de l'environnement et une capacité d'anticipation. Cette adaptation permet de maintenir un niveau élevé de fiabilité dans les opérations, ce qui est essentiel pour les armateurs et les opérateurs portuaires. L'introduction progressive d'outils technologiques contribue également à améliorer cette qualité. L'utilisation des systèmes d'aide à la navigation, des radars ou encore des dispositifs de suivi en temps réel permet d'affiner les décisions prises lors des manœuvres. Dans plusieurs ports

¹³¹ Yann ALIX, Brigitte DAUDET et Alexis N'GUESSAN, « *Le Port Autonome de San Pedro en Côte d'Ivoire : planification politique, développement économique, émergence territoriale et sécurité sous-régionale* », in Fondation SEFACIL / EMS, *Les ports territoriaux : action et gouvernance*, Paris, EMS Éditions, 2017, 415 p, pp. 203-205.

¹³² Netherlands Maritime Pilots' Organisation (NMPA), *Pilotage in the Netherlands*, <https://www.loadswezen.nl>, consulté le 17 avril 2026.

modernes, ces outils sont intégrés dans le processus de pilotage afin de renforcer la précision des opérations et de limiter les marges d'erreur¹³³. Leur développement dans les ports ivoiriens pourrait renforcer encore davantage l'efficacité du service.

Enfin, la qualité du pilotage influence directement l'image du port. Un port reconnu pour la fiabilité de ses manœuvres attire davantage de compagnies maritimes, qui recherchent des escales rapides et sécurisées. À l'inverse, des opérations jugées imprécises ou risquées peuvent dissuader certains opérateurs. Le pilotage devient alors un élément central de la réputation portuaire.

Cette recherche de qualité ne peut toutefois être dissociée de la question des délais, qui constituent un autre facteur essentiel de performance.

B- La réduction des délais

Dans l'organisation portuaire, le temps est devenu une variable déterminante. Chaque minute gagnée lors d'une manœuvre influence directement la rentabilité d'une escale. Le pilotage joue ici un rôle discret mais décisif, en intervenant dès l'entrée du navire jusqu'à son positionnement final, avec un impact immédiat sur la durée globale des opérations. Une intervention efficace du pilote permet d'éviter les temps morts qui ralentissent l'exploitation du port. Lorsqu'un navire attend un pilote ou lorsqu'une manœuvre prend plus de temps que prévu, c'est toute la chaîne logistique qui se retrouve désorganisée. Le retard ne se limite pas au navire concerné, il affecte les autres mouvements programmés, la disponibilité des quais et même les opérations de manutention. À l'inverse, une prise en charge rapide et une conduite fluide permettent d'enchaîner les opérations sans rupture. Cette capacité à réduire les délais repose en grande partie sur l'anticipation. Dans les ports les plus performants, le pilotage est intégré dans une organisation globale où les mouvements des navires sont planifiés à l'avance. À Singapour, la coordination entre le pilotage et les services portuaires permet d'attribuer les créneaux d'entrée et de sortie avec une précision élevée, limitant ainsi les attentes en rade¹³⁴. Cette gestion optimisée du temps réduit les congestions et améliore la rotation des navires.

Dans le contexte ivoirien, la question des délais se pose avec acuité, notamment en période de forte activité. Un navire immobilisé en attente génère des coûts importants pour

¹³³ Organisation maritime internationale (OMI), e-Navigation Strategy Implementation Plan, <https://www.imo.org>, consulté le 02 juin 2026.

¹³⁴ Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), Vessel Arrival and Departure Management, <https://www.mpa.gov.sg>, consulté le 17 avril 2026.

l'armateur, liés à l'exploitation du navire et aux engagements commerciaux. Ces coûts peuvent rapidement devenir un facteur de désaffection si les délais ne sont pas maîtrisés. Le pilotage apparaît alors comme un levier essentiel pour améliorer la fluidité des escales. Cette dimension économique du pilotage apparaît d'ailleurs de manière concrète dans l'organisation tarifaire du Port autonome d'Abidjan. Le barème des redevances portuaires montre que le pilotage fait l'objet d'une tarification précise établie en fonction du volume des navires et de la nature des opérations réalisées. Pour les navires de classe 1, dont le volume est compris entre 0 et 5 000 m³, la redevance de pilotage est fixée à 0,0340 euro par mètre cube, tandis que pour les navires dépassant 100 000 m³, le tarif demeure fixé à 0,0320 euro par mètre cube¹³⁵. Même si le coût unitaire diminue légèrement pour les navires les plus importants, les montants perçus restent particulièrement élevés compte tenu du tonnage traité. Le document révèle également que certaines opérations portuaires présentent un niveau de risque et de technicité plus important. Les opérations pétrolières en haute mer sont ainsi qualifiées d'« opérations spécifiques à risques majeurs »¹³⁶. Pour ces manœuvres, le barème prévoit une première tranche horaire de pilotage fixée à 0,0450 euro par mètre cube, accompagnée d'une indemnité forfaitaire de veille sécurité pouvant atteindre un minimum de 22 000 euros¹³⁷. Ces éléments montrent que le pilotage participe également au fonctionnement économique du port, au-delà de sa seule fonction de sécurité maritime. Le système tarifaire mis en place par le Port autonome d'Abidjan traduit également une volonté de rationaliser le temps portuaire. Des pénalités financières sont prévues lorsque les navires modifient tardivement leur heure de sortie ou provoquent un déplacement inutile du pilote. Le barème prévoit notamment une pénalité de 250 euros par heure lorsque le retard est signalé moins de trois heures avant l'opération programmée, ainsi qu'une pénalité de 300 euros en cas de déplacement inutile du pilote¹³⁸. À travers ces mécanismes tarifaires et ces pénalités, le Port autonome d'Abidjan cherche manifestement à limiter les pertes de temps liées aux opérations de pilotage et à améliorer la fluidité des mouvements portuaires.

Les transformations récentes du commerce maritime international imposent aujourd'hui aux services de pilotage des exigences croissantes de rapidité, de fluidité et d'efficacité.

¹³⁵ Port autonome d'Abidjan, Barème des redevances portuaires applicable à compter du 1er juillet 2010, chapitre I, section I-2 « Tarifs de la redevance de pilotage », 36 p, p. 7.

¹³⁶ Port autonome d'Abidjan, Barème des redevances portuaires applicable à compter du 1er juillet 2010, rubrique « Tarification spéciale des pétroliers en haute mer ». 36 p, p. 7.

¹³⁷ Port autonome d'Abidjan, Barème des redevances portuaires applicable à compter du 1er juillet 2010, sections a) « Le pilotage » et b) « L'attente ou la veille sécurité ». 36 p, p. 8.

¹³⁸ Port autonome d'Abidjan, Barème des redevances portuaires applicable à compter du 1er juillet 2010, sections 1.2.3 et 1.2.4 relatives aux pénalités de retard et aux déplacements inutiles du pilote. 36 p, p. 8.

L'intensification du trafic portuaire, la concurrence entre ports ainsi que l'augmentation de la taille des navires conduisent désormais les autorités portuaires à rechercher un équilibre délicat entre impératifs de sécurité et exigences de performance économique. Dans ce contexte, le rôle du pilote maritime devient particulièrement sensible. Une pression excessive exercée sur les opérations de pilotage pourrait affecter l'indépendance technique du pilote et compromettre, à terme, la sécurité des manœuvres portuaires. Plusieurs analyses consacrées à l'organisation du pilotage maritime en Europe soulignent d'ailleurs que les impératifs économiques ne doivent pas conduire à affaiblir les garanties professionnelles attachées à cette fonction essentielle de sécurité maritime¹³⁹.

La réduction des délais passe également par une meilleure synchronisation des acteurs. Une manœuvre réussie ne dépend pas uniquement du pilote, mais aussi de la coordination avec les remorqueurs, les lamaneurs et les autorités portuaires. Lorsque ces interventions sont mal alignées, des retards s'accumulent sans lien direct avec la difficulté technique de la manœuvre. À l'inverse, une organisation cohérente permet de réduire les durées d'intervention et d'optimiser l'utilisation des infrastructures. L'usage des outils numériques renforce encore cette dynamique. Les systèmes de gestion du trafic maritime permettent aujourd'hui de suivre les navires en temps réel et d'ajuster les opérations en fonction des conditions effectives. Dans plusieurs ports, ces outils sont utilisés pour adapter les séquences de manœuvre et éviter les situations d'attente prolongée¹⁴⁰. Leur développement dans les ports ivoiriens offrirait une marge d'amélioration significative en matière de gestion du temps.

Enfin, la maîtrise des délais influence directement la position du port dans la concurrence régionale. Un port capable d'assurer des escales rapides et fiables devient naturellement plus attractif pour les compagnies maritimes, qui privilégient les itinéraires les plus efficaces. Le pilotage, en réduisant les durées d'intervention, participe ainsi à la compétitivité globale du port.

Cette contribution du pilotage à la performance ne se limite pas au fonctionnement interne du port, mais se prolonge dans son attractivité et sa capacité à se positionner dans les échanges maritimes.

¹³⁹ Jacques BOLOPION, « *Les organisations européennes du pilotage maritime* », Annales de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, 1989, p. 205 et suivantes., cité par Pierre CASTETZ, *Le pilotage maritime dans l'Union européenne : statuts, organisations et responsabilités civiles des pilotes*, mémoire de Master 2 Droit de la mer et des activités portuaires, Université du Havre, Faculté des Affaires internationales, 2009, 84 p, p. 61.

¹⁴⁰ Organisation maritime internationale (OMI), e-Navigation Strategy Implementation Plan, <https://www.imo.org>, consulté le 17 avril 2026.

Paragraphe 2 : L'impact du pilotage sur la compétitivité des ports ivoiriens

Dans un environnement portuaire de plus en plus concurrentiel, le pilotage ne constitue plus seulement un service technique, mais un élément stratégique. Son efficacité influence directement l'image du port et sa capacité à attirer les opérateurs maritimes. Cet impact se manifeste à travers l'attractivité portuaire (A) et la compétitivité des ports (B).

A- L'attractivité portuaire

Le choix d'un port par un armateur ne repose pas uniquement sur sa position géographique ou la qualité de ses infrastructures. Il dépend aussi de la fiabilité des services portuaires, dont le pilotage constitue un élément central. Lorsqu'un port garantit des manœuvres sûres, fluides et prévisibles, il devient naturellement plus attractif pour les compagnies maritimes, qui recherchent avant tout la sécurité et la régularité de leurs opérations. Dans la pratique, le pilotage influence directement la décision d'escale. Un armateur privilégie un port où l'entrée et la sortie des navires sont maîtrisées, sans incertitudes majeures. Une mauvaise expérience de pilotage manœuvre mal coordonnée, difficulté d'accès, imprécision dans les instructions peut suffire à dissuader une compagnie de revenir. À l'inverse, un service reconnu pour sa fiabilité crée un climat de confiance qui fidélise les opérateurs. Cette confiance se traduit concrètement par une augmentation du trafic maritime. Plus un port est jugé fiable, plus il attire de navires, ce qui génère des recettes à plusieurs niveaux : droits de port, redevances de pilotage, activités de manutention, services logistiques. Le pilotage ne se limite donc pas à accompagner les navires, il participe activement à la création de valeur économique.

Cette dimension économique apparaît également dans le système tarifaire appliqué au pilotage au Port autonome d'Abidjan. Le barème des redevances portuaires prévoit une tarification du pilotage calculée en fonction du volume des navires et de la nature des opérations réalisées¹⁴¹. Les revenus générés par cette activité participent directement aux ressources portuaires et montrent que le pilotage constitue également un élément de valorisation économique du port. À Abidjan comme à San Pedro, une amélioration de la qualité du pilotage peut avoir un effet direct sur le volume d'escales et, par conséquent, sur les revenus portuaires.

¹⁴¹ Port autonome d'Abidjan, Barème des redevances portuaires applicable à compter du 1er juillet 2010, chapitre I, section I-2 « *Tarifs de la redevance de pilotage* », 36 p, p. 7.

Le rôle du pilotage apparaît également dans la capacité du port à accueillir des navires de plus grande taille. Les grands navires nécessitent des manœuvres plus complexes, qui exigent une expertise élevée et une coordination rigoureuse. Un port capable d'assurer ce type d'opérations renforce sa position sur le marché maritime, notamment dans les trafics conteneurisés et les échanges internationaux. À défaut, les armateurs peuvent se tourner vers d'autres ports mieux préparés, même si ceux-ci sont plus éloignés. L'attractivité portuaire dépend aussi de la réputation construite autour du service de pilotage. Dans le secteur maritime, les informations circulent rapidement entre les opérateurs. Un port perçu comme efficace bénéficie d'un avantage concurrentiel durable, tandis qu'un port associé à des incidents ou à des difficultés répétées peut voir son image se dégrader. Le pilotage contribue ainsi à la crédibilité du port sur la scène internationale.

Certains ports ont d'ailleurs fait du pilotage un véritable argument de promotion. À Tanger Med, par exemple, l'efficacité des services portuaires, combinée à une organisation optimisée du pilotage, est régulièrement mise en avant pour attirer les compagnies maritimes¹⁴². Cette approche montre que le pilotage peut être intégré dans une stratégie globale de développement portuaire.

Dans le cas ivoirien, cette dimension reste encore sous-exploitée. Le pilotage est souvent perçu comme une obligation réglementaire, alors qu'il pourrait être valorisé comme un atout économique. Une meilleure structuration du service et une communication renforcée sur sa qualité permettraient d'améliorer l'image des ports et d'attirer davantage d'investissements et de trafics.

Cette influence du pilotage sur l'attractivité du port se prolonge logiquement dans sa capacité à se positionner face aux autres ports de la région.

B- La compétitivité des ports

À l'échelle régionale, les ports ne fonctionnent plus de manière isolée. Ils sont en concurrence directe pour capter les flux maritimes, attirer les grandes compagnies et s'imposer comme des points de passage incontournables. Dans cette dynamique, le pilotage devient un facteur de différenciation, capable d'influencer le positionnement d'un port face à ses concurrents. Un port compétitif est avant tout un port capable d'offrir des opérations fiables, rapides et sans incident. Les armateurs comparent les escales en fonction de critères

¹⁴² Les défis du pilotage maritime, 21 octobre 2023, <https://www.lobserveur.info>, consulté le 17 avril 2026.

précis, parmi lesquels la facilité d'accès, la sécurité des manœuvres et la régularité du service. Le pilotage intervient directement sur ces trois éléments. Un dispositif performant permet d'accueillir les navires dans des conditions optimales, ce qui réduit les incertitudes et renforce la confiance des opérateurs.

Dans la région ouest-africaine, cette concurrence est particulièrement visible entre plusieurs plateformes portuaires comme Abidjan, Tema ou Lomé. Chaque port cherche à améliorer ses services pour capter une part plus importante du trafic maritime. Dans ce contexte, le pilotage constitue un levier souvent sous-estimé. Pourtant, une organisation plus efficace du pilotage peut permettre de fluidifier les escales, d'augmenter le nombre de mouvements et de mieux exploiter les infrastructures existantes. La question du pilotage maritime apparaît aujourd'hui étroitement liée aux impératifs contemporains de compétitivité portuaire. La rapidité des mouvements des navires, la réduction des temps d'attente ainsi que la fluidité des opérations constituent désormais des critères importants dans le choix des ports par les armateurs et les opérateurs maritimes. Dans cette perspective, l'efficacité des services de pilotage participe indirectement à la performance économique du port en favorisant une meilleure rotation des navires et une exploitation plus fluide des infrastructures portuaires¹⁴³.

Le positionnement de la Côte d'Ivoire dépend donc aussi de sa capacité à moderniser ce service. Un pilotage bien structuré permet d'accompagner la montée en puissance du port d'Abidjan, notamment face aux exigences des grandes lignes maritimes. À l'inverse, des insuffisances dans ce domaine peuvent freiner le développement, même lorsque les infrastructures sont performantes. Le pilotage agit ainsi comme un maillon déterminant entre les capacités techniques du port et leur exploitation réelle.

Au-delà des enjeux nationaux, les organisations professionnelles du secteur participent également à cette évolution. L'International Maritime Pilots' Association (IMPA) joue un rôle important dans la promotion des bonnes pratiques en matière de pilotage, en favorisant la formation, la coopération entre États et l'harmonisation des standards au niveau international¹⁴⁴. Ces initiatives contribuent à renforcer la qualité du pilotage dans les ports membres et à améliorer leur compétitivité.

¹⁴³ Yann ALIX, Brigitte DAUDET et Alexis N'GUESSAN, « *Le Port Autonome de San Pedro en Côte d'Ivoire : planification politique, développement économique, émergence territoriale et sécurité sous-régionale* », in Fondation SEFACIL / EMS, *Les ports territoriaux : action et gouvernance*, Paris, EMS Éditions, 2017, 415 p. pp. 204-206.

¹⁴⁴ International Maritime Pilots' Association (IMPA), *About IMPA and global pilotage Standards*, disponible sur : <https://www.impahq.org>, consulté le 17 avril 2026.

Dans le contexte africain, les échanges entre pilotes et les actions menées à travers les réseaux professionnels permettent également de diffuser des pratiques adaptées aux réalités locales. Cette dynamique favorise une montée progressive en compétence et une meilleure intégration des ports africains dans le système maritime international. Ainsi, le pilotage ne se limite plus à un service technique d'assistance à la navigation. Il devient un outil stratégique, capable de soutenir la compétitivité des ports et de renforcer leur position dans les échanges maritimes. Son amélioration contribue directement à l'attractivité économique du port et à son développement à long terme.

CONCLUSION DU CHAPITRE 2

L'analyse du pilotage maritime sous l'angle de la performance met en évidence son évolution progressive d'une fonction purement sécuritaire vers un véritable outil stratégique. L'intégration des normes internationales, l'observation des pratiques étrangères et les ajustements proposés pour le droit ivoirien montrent que le pilotage peut être renforcé sans remettre en cause ses fondements.

Au-delà de la sécurité, le pilotage participe désormais à la qualité des opérations, à la maîtrise des délais et à l'attractivité des ports. Il devient ainsi un levier essentiel de compétitivité, capable d'influencer directement le développement portuaire et l'intégration des ports ivoiriens dans les échanges maritimes internationaux.

CONCLUSION

Au terme de cette étude consacrée au pilotage maritime en droit ivoirien, une idée s'impose avec netteté à savoir, le pilotage ne peut plus être considéré comme un simple service technique, limité à l'assistance à la navigation. Il apparaît aujourd'hui comme un élément structurant de l'organisation portuaire, situé au croisement des exigences de sécurité et des impératifs de performance. L'analyse menée a permis de mettre en lumière cette double dimension, en montrant que le pilotage influence non seulement le déroulement des manœuvres, mais également l'efficacité globale des activités portuaires.

Dans un premier temps, il ressort que le cadre juridique ivoirien du pilotage repose sur une logique de sécurisation des opérations. Les dispositions du Code maritime organisent l'intervention du pilote, encadrent ses relations avec le capitaine et fixent les principes de responsabilité applicables¹⁴⁵. Ce cadre présente l'avantage d'offrir une base juridique claire, qui permet d'éviter une gestion totalement informelle des opérations. Il contribue ainsi à instaurer un certain ordre dans la conduite des manœuvres, notamment dans des environnements portuaires où les risques sont élevés et les marges d'erreur limitées. Cette structuration juridique constitue un socle indispensable pour garantir la sécurité des navires, des infrastructures et des personnes. Cependant, cette approche montre rapidement ses limites lorsqu'elle est confrontée aux réalités concrètes du terrain. L'étude a permis de relever que les textes présentent parfois un caractère trop général, laissant place à des interprétations variables selon les situations. L'absence de règles techniques précises, adaptées aux différentes configurations de navigation, complique la gestion des opérations les plus délicates. À cela s'ajoutent les difficultés liées à la mise en œuvre des responsabilités, notamment lorsque plusieurs acteurs interviennent dans la prise de décision. Les situations de tension entre pilote et capitaine, les erreurs de manœuvre ou encore les incertitudes dans l'établissement des faits en cas d'incident révèlent un décalage entre la norme juridique et la réalité des pratiques. Ces observations mettent en évidence une idée essentielle : la sécurité portuaire ne dépend pas uniquement de la présence de règles, mais de leur capacité à répondre efficacement aux situations rencontrées. Comme le rappelle l'Organisation maritime internationale, le pilotage efficace repose sur une articulation étroite entre cadre réglementaire et pratiques opérationnelles adaptées¹⁴⁶. Autrement dit, un dispositif juridique, aussi structuré

¹⁴⁵ Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 relative au code maritime Ivoirien, article 39 à 52.

¹⁴⁶ Organisation maritime internationale (OMI), Résolution A.960(23), recommandations relatives aux pratiques

soit-il, ne peut produire pleinement ses effets que s'il est en adéquation avec les contraintes techniques, humaines et organisationnelles du pilotage. Cette exigence d'adaptation apparaît comme l'un des enjeux majeurs du droit maritime contemporain.

Dans un second temps, l'analyse a permis d'envisager le pilotage sous un angle plus dynamique, en le présentant comme un levier d'évolution et non plus seulement comme un cadre contraignant. L'ouverture aux normes internationales et aux pratiques étrangères montre que des solutions concrètes existent pour améliorer l'encadrement du pilotage. Dans plusieurs ports, le service est intégré dans une organisation globale qui privilégie la coordination, l'anticipation des risques et l'efficacité des opérations. Ces expériences démontrent qu'il est possible de concilier sécurité et performance, à condition d'adopter une approche plus opérationnelle du pilotage. Dans cette perspective, l'amélioration du droit ivoirien apparaît comme une étape nécessaire. Il ne s'agit pas de remettre en cause les fondements du dispositif existant, mais de les renforcer en apportant des précisions adaptées aux réalités du terrain. L'introduction de règles plus détaillées, la prise en compte des situations concrètes de manœuvre ou encore l'évolution du régime de responsabilité permettraient d'apporter plus de clarté et de cohérence. Une telle démarche contribuerait à réduire les incertitudes, à mieux encadrer les comportements des acteurs et à sécuriser davantage les opérations portuaires. Au-delà de ces aspects juridiques, le pilotage s'impose également comme un facteur déterminant de performance portuaire. L'étude a montré que la qualité des opérations de pilotage influence directement la fluidité du trafic maritime, la gestion des escales et l'optimisation des infrastructures. Un service bien organisé permet d'éviter les retards, de limiter les incidents et d'améliorer la productivité globale du port. Cette dimension est d'autant plus importante dans un contexte où les ports sont soumis à des exigences croissantes en matière de rapidité et d'efficacité. Cette influence se retrouve également dans le comportement des armateurs. Le choix d'un port repose de plus en plus sur des critères liés à la fiabilité des services offerts. Un pilotage efficace rassure les opérateurs, réduit les incertitudes et favorise la fidélisation des compagnies maritimes. À l'inverse, des dysfonctionnements répétés peuvent nuire durablement à l'image du port. Comme l'illustre l'exemple de Tanger Med, la qualité du pilotage peut être intégrée dans une stratégie globale visant à renforcer l'attractivité portuaire¹⁴⁷. Le pilotage devient ainsi un véritable outil de valorisation économique. Dans le contexte ivoirien, cette évolution représente une opportunité stratégique. Les ports d'Abidjan

de pilotage maritime, <https://www.imo.org>, consulté le 02 juin 2026.

¹⁴⁷ Les défis du pilotage maritime, 21 octobre 2023, <https://www.lobservateur.info>, consulté le 17 avril 2026.

et de San Pedro disposent d'infrastructures importantes et d'un positionnement géographique favorable. Toutefois, leur développement dépend aussi de la qualité des services qui y sont proposés. Une amélioration du pilotage permettrait non seulement de renforcer la sécurité des opérations, mais également d'accroître la compétitivité des ports ivoiriens face aux autres plateformes de la région. Cette perspective montre que le pilotage peut jouer un rôle central dans la dynamique de croissance du secteur portuaire.

Au regard de ces éléments, la problématique posée au début de cette étude peut recevoir une réponse nuancée. La réglementation du pilotage maritime en Côte d'Ivoire contribue indéniablement à la sécurité portuaire, en posant un cadre structuré et en organisant les interventions des acteurs. Toutefois, elle présente des limites face aux exigences actuelles de performance, en raison notamment de son caractère parfois général et de son insuffisante adaptation aux réalités opérationnelles. Ces limites n'invalident pas le dispositif, mais appellent à son évolution. L'enjeu principal réside ainsi dans la capacité à concilier sécurité et performance, deux exigences qui ne doivent pas être opposées mais pensées de manière complémentaire. Le pilotage apparaît précisément comme le point d'équilibre entre ces deux dimensions. Lorsqu'il est bien encadré et efficacement organisé, il permet de sécuriser les manœuvres tout en améliorant la compétitivité des ports. Cette double fonction confère au pilotage une importance stratégique dans le développement portuaire.

Cette importance stratégique du pilotage se vérifie d'autant plus dans un contexte marqué par l'évolution progressive des activités portuaires ivoiriennes et l'augmentation des mouvements de navires dans les espaces portuaires. L'évolution récente de l'activité portuaire ivoirienne confirme d'ailleurs l'importance croissante des enjeux liés au pilotage maritime. Les statistiques du Port Autonome d'Abidjan relatives aux entrées de navires du port de pêche font apparaître 403 mouvements enregistrés en 2025 contre 394 en 2024¹⁴⁸. Même limitée à certaines opérations portuaires, cette progression illustre le dynamisme des activités maritimes ivoiriennes et la nécessité de disposer d'un service de pilotage capable d'assurer simultanément la sécurité des manœuvres, la fluidité des mouvements portuaires et l'efficacité globale des opérations maritimes.

¹⁴⁸ Port Autonome d'Abidjan, Tableau du trafic des navires port de pêche (entrées), année 2025, Direction des Opérations Maritimes, de la Sécurité et de l'Environnement, Département Exploitation Maritime Port de Commerce, document statistique interne, modèle référencé « DOMSE-TNPP-02 », version 02, formulaire élaboré le 30 décembre 2020. Les statistiques font apparaître 403 mouvements de navires en 2025 contre 394 en 2024, soit une hausse estimée à 2 % des mouvements enregistrés.

Enfin, cette réflexion ouvre des perspectives intéressantes pour de futurs travaux. L'évolution du pilotage pourrait notamment être analysée à la lumière des innovations technologiques, telles que les systèmes d'aide à la navigation ou la digitalisation des opérations portuaires. Ces outils offrent de nouvelles possibilités d'amélioration, mais soulèvent également des questions juridiques inédites. Leur intégration progressive dans le pilotage constitue ainsi un champ d'étude prometteur, à la fois pour le droit maritime et pour la gestion des activités portuaires.

BIBLIOGRAPHIE

I- OUVRAGES GENERAUX

- BOURGEOIS Marc A. et DESROSIERS Marie-Claude, *Le droit maritime*, coll. « *La common law en poche* », vol. 23, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2005, 110 pages.
- ROYER Pierre, *Géopolitique des mers et des océans : qui tient la mer tient le monde*, Paris, Presses Universitaires de France (PUF), coll. « *Major* », 2012, 208 pages.

II- OUVRAGES SPECIALISES

- ALIX Yann, DAUDET Brigitte et N'GUESSAN Alexis, « *Le Port Autonome de San Pedro en Côte d'Ivoire : planification politique, développement économique, émergence territoriale et sécurité sous-régionale* », in Fondation SEFACIL / EMS, *Les ports territoriaux : action et gouvernance*, Paris, EMS Éditions, 2017, 415 pages.
- BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian et BLOCH Cyril, *Droit maritime*, 4e éd., LGDJ, coll. « *Traités* », Issy-les-Moulineaux, 2022, 1118 pages.
- RODIERE René, *Traité général de droit maritime : Les gens de mer*, Paris, Dalloz, 1978, 317 pages.

III- DICTIONNAIRES ET LEXIQUES

- Centre national de ressources textuelles et lexicales (CNRTL), définition du terme « *lamanage* », disponible sur : <https://www.cnrtl.fr/definition/lamanage>, consulté le 02 juin 2026.

IV- TEXTES JURIDIQUES

A- Législations internationales

- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), Londres, 1^{er} Novembre 1974, 411 pages.
- International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), *Guideline 1080 for Competent Pilotage Authorities and Pilotage Service Providers*, éd. 1, décembre 2010, 36 pages.
- Organisation maritime internationale (OMI), *Resolution A.857(20), Guidelines for Vessel Traffic Services*, Londres, 27 novembre 1997.
- Organisation maritime internationale (OMI), *Resolution A.960(23), Recommendations on Training and Certification and on Operational Procedures for Maritime Pilots other than Deep-Sea Pilots*, Londres, 2003.

B- Législations nationales

- Bulletin des lois de l'Empire français, 4e série, t. V, n° 96 à 130, Paris, Imprimerie impériale, janvier 1807, 641 pages.

- Loi française n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.
- Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 portant Code maritime ivoirien.
- Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, Livre Ier, titre VI, « Des pilotes », reproduite dans PARDESSUS Jean-Marie, Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle, t. VI, Paris, Imprimerie royale, 1845, 671 pages.

IV- THESEES ET MEMOIRES

A- Thèses

- CLIMANLO COULIBALY Jérôme, *Les intermédiaires du transport maritime international de marchandises en droit ivoirien*, thèse de doctorat d'État en droit, Université de Nice, Faculté de droit et des sciences économiques, soutenue le 3 avril 1987.

B- Mémoires

- CASTETZ Pierre, *Le pilotage maritime dans l'Union européenne : statuts, organisations et responsabilités civiles des pilotes*, mémoire de Master 2 Droit de la mer et des activités portuaires, Université du Havre, 2009, 84 pages.

V- JURISPRUDENCE

- Tribunal de Gênes, affaire du navire Zim Osaka, 2003, citée par BERLINGIERI Giorgio, « *Pilotage italien / obligation de prendre le pilote / manque de coordination entre le pilote et le capitaine du navire* », Droit maritime français (DMF), n° 653, 1er novembre 2004.

VI- ARTICLES

- BOLOPION Jacques, « *Les organisations européennes du pilotage maritime* », Annales de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, 1989, page 205.
- MANIATIS Antoine, « *Le Droit Maritime* », Neptunus, revue électronique du Centre de Droit Maritime et Océanique de l'Université de Nantes, vol. 24, n° 2, 2018, 17 pages.

VII- RAPPORTS ET DOCUMENTS INSTITUTIONNELS

A- Rapports

- AZIPILOT Project, Deliverable 4.9: *Recommendations for Specific Regulations and Criteria*, annexe 3, 40 pages.
- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), *La géographie du commerce et la reconfiguration des chaînes d'approvisionnement : implications pour le commerce, les chaînes de valeur mondiales et le transport maritime*, document TD/B/C. I/54, Genève, 12 septembre 2022, 16 pages.
- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), *Review of Maritime Transport 2023*, Nations Unies, Genève, 2023, 157 pages.
- Secrétariat d'État chargé de la Mer (France), *Sauvetage, remorquage et assistance en mer*, novembre 2022, 4 pages.

B- Documents institutionnels

- Armateurs de France, Les services maritimes portuaires : *le remorquage, le remorquage hauturier, le pilotage, le lamanage, le dragage*, 2017, 2 pages.
- Port autonome d'Abidjan, Barème des redevances portuaires applicable à compter du 1er juillet 2010, chapitre I, section I-2 « *Tarifs de la redevance de pilotage* », 36 pages.
- Port autonome d'Abidjan, Tableau du trafic des navires port de pêche (entrées), année 2025, Direction des Opérations Maritimes, de la Sécurité et de l'Environnement, Département Exploitation Maritime Port de Commerce, document statistique interne, modèle référencé « DOMSE-TNPP-02 », version 02.

VIII- WEBOGRAPHIE

- International Maritime Pilots' Association (IMPA), About IMPA and Global Pilotage Standards, disponible sur : <https://www.impahq.org>, consulté le 17 avril 2026.
- International Maritime Pilots' Association (IMPA), Pilotage and Port Safety Guidelines, disponible sur : <https://www.impahq.org>, consulté le 17 avril 2026.
- Le pilotage maritime, disponible sur : <https://pilotes-maritimes.com/le-pilotage-maritime/>, consulté le 16 avril 2026.
- Le pilotage maritime dans l'Union européenne : statuts, organisations et responsabilités civiles, disponible sur : <https://www.memoireonline.com/10/12/6271/Le-pilotage-maritime-dans-lUnion-Europeenne-statuts-organisations-et-responsabilites-civiles.html>, consulté le 16 avril 2026.
- Les défis du pilotage maritime, disponible sur : <https://lobservateur.info/ampArticle/108270>, consulté le 17 avril 2026.
- Marine Accident Investigation Branch (MAIB), rapports d'accidents maritimes incluant des incidents portuaires, disponible sur : <https://www.gov.uk/maib>, consulté le 17 avril 2026.
- Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), Pilotage Guidelines and Port Marine Circulars, disponible sur : <https://www.mpa.gov.sg>, consulté le 17 avril 2026.
- Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), Vessel Arrival and Departure Management, disponible sur : <https://www.mpa.gov.sg>, consulté le 17 avril 2026.
- Netherlands Maritime Pilots' Organisation (NMPA), Pilotage in the Netherlands, disponible sur : <https://www.loodswezen.nl>, consulté le 17 avril 2026.
- Organisation maritime internationale (OMI), Convention SOLAS (Safety of Life at Sea), disponible sur : <https://www.imo.org>, consulté le 17 avril 2026.
- Organisation maritime internationale (OMI), recommandations relatives à l'échange d'informations pilote-capitaine au « Master-Pilot Exchange », disponible sur : <https://www.imo.org>, consulté le 17 avril 2026.
- Organisation maritime internationale (OMI), Résolution A.960(23), disponible sur : <https://www.imo.org>, consulté le 02 juin 2026.
- Pilotage Gironde Bordeaux, « Le pilotage maritime », disponible sur : <https://pilotagegironde.com>, consulté le 01 mai 2026.
- Port autonome d'Abidjan, « Présentation institutionnelle du port », consulté le 25 mai

2026.

- Port autonome d'Abidjan, « Une délégation de l'Association Maritime des Pilotes Africains au Port autonome d'Abidjan », disponible sur : <https://www.portabidjan.ci>, consulté le 17 avril 2026.
- Togo Port, « Focus sur le rôle des pilotes maritimes dans les ports », disponible sur : <https://www.togo-port.net/focus-sur-le-role-des-pilotes-maritimes-dans-les-ports/>, consulté le 16 avril 2026.

TABLE DES MATIERES

AVERTISSEMENT	I
DEDICACE	II
REMERCIEMENTS	III
SIGLES ET ABREVIATIONS	IV
SOMMAIRE	V
INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE : LE PILOTAGE MARITIME COMME INSTRUMENT DE SECURITE PORTUAIRE	11
CHAPITRE 1 : L'ORGANISATION DU PILOTAGE MARITIME	13
<i>SECTION 1 : les fondements du pilotage maritime en droit ivoirien</i>	<i>13</i>
Paragraphe 1 : le fondement légal du pilotage maritime.....	13
A- Les dispositions des articles 39 à 52 du code maritime ivoirien sur le pilotage ..	13
B- Le champ d'application du pilotage	17
Paragraphe 2 : L'organisation du service de pilotage maritime.....	19
A- Les structures en charge du pilotage	19
B- Les règles de fonctionnement du service de pilotage	20
<i>SECTION 2 : Les acteurs du pilotage maritime</i>	<i>22</i>
Paragraphe 1 : Le statut du pilote maritime	22
A- Les conditions d'exercice du pilote maritime	22
B- Les obligations professionnelles du pilote maritime	24
Paragraphe 2 : Le rôle du capitaine en situation de pilotage.....	25
A- Le maintien de l'autorité à bord	26
B- Les obligations du capitaine en situation de pilotage	27
CONCLUSION DU CHAPITRE 1	29
CHAPITRE 2 : L'ENCADREMENT DES OPERATIONS DE PILOTAGE MARITIME .	30
<i>SECTION 1 : Le déroulement des opérations de pilotage</i>	<i>30</i>
Paragraphe 1 : L'obligation de pilotage maritime.....	30
A- Les navires soumis au pilotage.....	30
B- Les cas d'exemption de l'obligation de pilotage	31
Paragraphe 2 : La conduite du navire en zone portuaire sous pilotage	33
A- Le rôle du pilote dans la manœuvre	33
B- La collaboration du pilote avec le capitaine	34
<i>SECTION 2 : La gestion des risques liés au pilotage</i>	<i>36</i>
Paragraphe 1 : La responsabilité du pilote	36

A- Les conditions de mise en cause de la responsabilité du pilote.....	36
B- Les limites de responsabilité.....	38
Paragraphe 2 : Les responsabilités des autres acteurs du pilotage	39
A- La responsabilité du capitaine	39
B- L'intervention de l'autorité portuaire	41
<i>CONCLUSION CHAPITRE 2</i>	43
DEUXIEME PARTIE : LE PILOTAGE MARITIME FACE	
AUX EXIGENCES DE PERFORMANCE PORTUAIRE.....	44
CHAPITRE 1 : LES LIMITES DU DISPOSITIF JURIDIQUE DU PILOTAGE	46
<i>SECTION 1 : Les insuffisances des règles en vigueur</i>	46
Paragraphe 1 : Le manque de précision des textes applicables.....	46
A- Des dispositions générales.....	46
B- L'absence d'anticipation des conflits en pilotage.....	48
Paragraphe 2 : Les limites liées aux acteurs du pilotage maritime	50
A- Les exigences de formation	50
B- Les contraintes professionnelles	52
<i>SECTION 2 : Les difficultés dans la pratique du pilotage</i>	53
Paragraphe 1 : Les tensions dans les opérations de pilotage maritime	54
A- Les relations pilote - capitaine.....	54
B- Les risques dans les manœuvres	56
Paragraphe 2 : Les limites du régime de responsabilité du pilotage	57
A- Les difficultés de preuve	57
B- La répartition des responsabilités	59
<i>CONCLUSION DU CHAPITRE 1</i>	61
CHAPITRE 2 : L'EVOLUTION DU PILOTAGE AU	
SERVICE DE LA PERFORMANCE PORTUAIRE.....	62
<i>SECTION 1 : L'adaptation des règles du pilotage maritime</i>	62
Paragraphe 1 : L'apport des normes internationales	62
A- Les références de l'OMI.....	62
B- Les pratiques étrangères	64
Paragraphe 2 : L'amélioration du droit ivoirien.....	65
A- La précision des règles	65
B- L'évolution du régime de responsabilité	67
<i>SECTION 2 : Le pilotage comme levier de performance portuaire</i>	68
Paragraphe 1 : L'amélioration du service de pilotage.....	68

A- La qualité des opérations	68
B- La réduction des délais	70
Paragraphe 2 : L'impact du pilotage sur la compétitivité des ports ivoiriens	73
A- L'attractivité portuaire.....	73
B- La compétitivité des ports.....	74
<i>CONCLUSION DU CHAPITRE 2</i>	77
CONCLUSION	78
BIBLIOGRAPHIE	82
TABLE DES MATIERES	86