

REVUE  
DE  
DROIT MARITIME COMPARÉ

FONDÉE, PUBLIÉE ET DIRIGÉE PAR

LÉOPOLD DOR

AVEC LE CONCOURS DE MM.

Louis FRANCK

Ministre d'État de Belgique  
Président du Comité  
Maritime International

G. RIPERT

Professeur à la Faculté  
de Droit de Paris et à l'École  
des Sciences Politiques

A. RINMAN

Président  
de l'Union Internationale  
d'Assurances-Transport

RÉDACTEUR EN CHEF

A. CHOTEAU

Docteur en droit, Professeur  
aux Facultés catholiques de Lille

SECRETÉAIRE GÉNÉRAL

G. SIESSE

Docteur en droit  
Avocat à la Cour d'Appel de Paris

SECRETÉAIRE DE LA RÉDACTION

Marg. HALLER

Docteur en droit

Tome 34

Juillet-Décembre 1936

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

20, RUE SOUFFLOT, 20

16 juillet 1935 (1) et du 8 août 1935 (2) relatifs au cumul d'une pension d'ancienneté et d'une pension de réversion (Journ. off. du 28 mars 1936).

— **Retraités. Amélioration.** — Loi du 29 mars 1936, tendant à améliorer la situation des retraités (Journ. off. du 1<sup>er</sup> avril 1936).

— **Marins pêcheurs sinistrés.** — Décret du 16 mai 1936, rendant applicables les dispositions des décrets des 27 janvier et 5 mai 1934 (3), relatifs à l'indemnisation des marins pêcheurs victimes de calamités maritimes en 1934, à la réparation des mêmes dommages subis pendant les années 1935 et 1936 (Journ. off. du 20 mai 1936).

**PILOTAGE. — Tarifs. Réduction.** — Circulaire (Mar. march.) du 18 octobre 1935, relative à l'application du décret-loi du 4 octobre 1935 (4) portant réduction des tarifs de pilotage (Bull. off. Mar. march., 1935, p. 217).

— **Réduction des droits.** — Décret du 30 janvier 1936, désignant les compagnies de navigation subventionnées appelées à bénéficier de la réduction de 10 % des droits de pilotage en application de l'article 2 du décret du 4 octobre 1935 (5) (Journ. off. du 5 février 1936).

[Cie générale transatlantique : Sté des services contractuels des Messageries maritimes ; Cie de navigation sud-atlantique : Cie marseillaise de navigation à vapeur (Fraissinet) pour les lignes de Corse.]

— **Responsabilité civile des pilotes.** — Décret du 3 mars 1936, portant application de la loi du 14 mars 1935 (6) sur la responsabilité civile des pilotes (Journ. off. du 8 mars 1936).

**ARTICLE PREMIER.** — Le cautionnement prévu par la loi du 14 mars 1935, sur la responsabilité civile des pilotes, peut être constitué soit en numéraire, soit rentes sur l'Etat ou autres titres garantis par l'Etat, soit sous forme de garantie fournie par une banque ou une caisse privée dûment autorisée à cet effet par le ministre de la marine marchande.

**ART. 2. — Rentes.** — Les rentes sur l'Etat français ou autres valeurs mobilières affectées au cautionnement seront évaluées au cours moyen de la veille du jour où le dépôt de titres sera effectué, sans toutefois que cette valeur puisse dépasser le pair.

**ART. 3. — Cautionnement en numéraire.** — Les fonds et les valeurs mobilières qui constituent le cautionnement seront déposés à la caisse des dépôts et consignations, et soumis au régime applicable aux consignations suivant les textes en vigueur.

**ART. 4. — Garantie par une caisse.** — Aux lieu et place du pilote, le cautionnement peut être constitué par une garantie donnée par une caisse agréée par le ministre de la marine marchande.

En vue d'obtenir cet agrément, la caisse intéressée devra adresser au ministre de la marine marchande une demande indiquant le ou les noms des pilotes pour lesquels elle doit se porter garante, ainsi que la nature et la

(1) Dor, 33, 472.

(2) Dor, 33, 473.

(3) Dor, 30, 474 et 475.

(4) Dor, 33, 473.

(5) Dor, 33, 473.

(6) Dor, 32, 482.

valeur d'justificat

La gar ou en tit

Par dé verser

à constit des cauti

Dans l mettre, j

garantis, j

ART. 5 mois de le caution

Les pil blication

qui suivi

ART. 6 impartis

tifier de

teur de l verser

caisse ag

ART. 7 est fixé e

1<sup>re</sup> ca Boulogne

Oran.

2<sup>e</sup> caté Nantes,

3<sup>e</sup> caté estuaire

Villefran

4<sup>e</sup> caté Fécamp,

la Pallie Ajaccio,

5<sup>e</sup> caté autres st

ART. 8 fonctions

mois apr

La dat de l'inscr

sera faite fichée pe

Un cer sition n'a

Le tier payemen

payemen et d'une

La gar

ART. 9. rang prév

valeur de la garantie offerte. Il pourra être exigé de ladite caisse toutes les justifications nécessaires sur la valeur de la garantie.

La garantie pourra, comme le cautionnement, être constituée en numéraire ou en titres dans les conditions prévues aux articles précédents.

Par décision motivée du ministre de la marine marchande, le montant du versement ou du dépôt pourra être réduit au dixième du ou des cautionnements à constituer, la caisse agréée restant toujours responsable pour la totalité des cautionnements garantis.

Dans les mêmes conditions, le ministre de la marine marchande pourra admettre, même sans versement du dixième du montant des cautionnements garantis, la garantie donnée par une caisse agréée.

Art. 5. — *Formation du cautionnement par les pilotes.* — Dans les six mois de leur nomination, les pilotes et aspirants pilotes devront constituer le cautionnement prévu à l'article 3 de la loi du 14 mars 1935.

Les pilotes et aspirants pilotes en fonctions devront, au moment de la publication du présent décret, constituer ce cautionnement dans les trois mois qui suivront cette publication.

Art. 6. — *Justification du cautionnement.* — Dans les délais qui leur sont impartis par l'article précédent, les pilotes et aspirants pilotes devront justifier de la constitution de leur cautionnement par la remise à l'administrateur de l'inscription maritime de leur quartier d'une pièce constatant soit le versement des fonds, soit la remise des titres, soit la garantie donnée par une caisse agréée.

Art. 7. — *Montant du cautionnement.* — Le montant du cautionnement est fixé comme il suit, d'après la station à laquelle le pilote appartient :

1<sup>re</sup> catégorie. — Montant du cautionnement : 10.000 fr. — Dunkerque, Boulogne, le Havre, Rouen-Aval, Rouen-Amont, Cherbourg, Marseille, Alger, Oran.

2<sup>e</sup> catégorie. — Montant du cautionnement : 8.000 francs. — Calais, Brest, Nantes, Mostaganem, Bougie, Philippeville, Bône.

3<sup>e</sup> catégorie. — Montant du cautionnement : 6.000 francs. — Saint-Nazaire, estuaire de la Gironde, Pauillac, Bordeaux, Bourg, Libourne, Sète, Nice-Villefranche.

4<sup>e</sup> catégorie. — Montant du cautionnement : 4.000 francs. — Dieppe, Fécamp, Quistreham, Saint-Malo, Lorient, les Sables-d'Olonne, les Pertuis, la Pallice, Adour, Port-Vendres, la Nouvelle, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Ajaccio, Bastia, Arzew.

5<sup>e</sup> catégorie. — Montant du cautionnement : 2.000 francs. — Toutes les autres stations non dénommées ci-dessus.

Art. 8. — *Restitution du cautionnement.* — Le pilote qui aura cessé ses fonctions ne pourra réclamer la restitution de son cautionnement que trois mois après la date de la décision qui l'aura autorisé à cesser ses fonctions.

La date de la cessation de fonctions d'un pilote sera affichée au bureau de l'inscription maritime du quartier siège de la station, et la déclaration en sera faite au greffe du tribunal du lieu, par le chef du quartier ; elle sera affichée pendant trois mois dans le lieu de séance de ce tribunal.

Un certificat, délivré par le greffe du tribunal, constatera qu'aucune opposition n'a été faite ou que les oppositions formées ont été levées.

Le tiers détenteur du cautionnement sera valablement déchargé, pour le paiement qu'il aura fait au pilote du montant du cautionnement, quand ce paiement aura été effectué au vu du certificat prévu au paragraphe précédent, et d'une autorisation du ministre de la marine marchande ou de son délégué.

La garantie donnée par une caisse agréée cessera dans les mêmes conditions.

Art. 9. — *Forme des oppositions.* — Le privilège des créanciers de premier rang prévu au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 5 de la loi du 14 mars 1935 s'exercera

par la voie de l'opposition motivée ou de la saisie-arrêt faite soit au greffe du tribunal du lieu de la station de pilotage, soit directement à la caisse où le cautionnement aura été déposé, soit au siège de la caisse agréée qui aura fourni sa garantie.

ART. 10. — Le privilège de second rang donné au bailleur de fonds prévu par le paragraphe 2 de l'article 5 de la loi du 14 mars 1935 se constatera par la déclaration faite par ledit bailleur entre les mains du tiers détenteur, au moment de la remise des fonds.

Cette déclaration indiquera le nom du pilote, le montant de la caution, et l'affirmation du prêt fait au pilote avec référence, s'il y a lieu, à l'acte de prêt ou de caution.

L'opposition pratiquée par les créanciers de second rang ne pourra, en aucun cas, empêcher le paiement des intérêts du cautionnement.

— **Port-Vendres. Règlement local.** — Décret du 12 mars 1936, portant règlement local de la station de pilotage de Port-Vendres (Journ. off. du 14 mars 1936).

ARTICLE PREMIER. — Le règlement général du pilotage approuvé par décret du 14 décembre 1929 (1) et modifié par le décret du 8 août 1931 (2) est applicable à la station de Port-Vendres.

ART. 2. — Est approuvé le règlement local ci-après du pilotage de la station de Port-Vendres.

#### RÈGLEMENT LOCAL

##### DE LA STATION DE PILOTAGE DE PORT-VENDRES

ARTICLE PREMIER. — Les limites de la station de Port-Vendres s'étendent à la partie de côte comprise entre le cap Gros et le cap Béar ; sa limite extérieure est fixée à un demi-mille de la côte entre ces deux méridiens.

Le pilotage est obligatoire à l'intérieur de cette zone.

Si le pilotage ne peut, pour cause de gros temps, franchir la passe, il doit guider le navire soit à l'aide de signaux, soit à la voix, jusqu'à l'endroit où il lui est possible de monter à bord.

Le pilotage est également obligatoire pour les navires se rendant au mouillage de l'usine de Poulilles.

ART. 11. — La licence de capitaine pilote du port de Port-Vendres fait bénéficier le navire d'une réduction de 70 % sur les tarifs prévus à l'article 10 ci-dessus, s'il n'a pas été fait appel au pilote, ou si les services du pilote n'ont pas été acceptés par le capitaine. Les navires dont les capitaines sont titulaires de la licence de capitaine pilote du port de Port-Vendres doivent, dès qu'ils entrent dans la zone de pilotage obligatoire, hisser le signal prévu à l'article 3 du décret du 18 avril 1930 (3).

Faute de se conformer à cette prescription, il leur est fait application des tarifs prévus à l'article 10.

Tout navire qui hisse le signal de capitaine pilote alors que son capitaine ne possède pas la licence paye, outre les taxes prévues à l'article 10, une taxe supplémentaire de 20 centimes par tonneau de jauge nette ou par tonneau de déplacement.

ART. 12. — Les navires se rendant au mouillage de l'usine de Poulilles doivent, s'ils n'effectuent aucune opération préalable dans le port de Port-

(1) Dor, 21, 590.

(2) Dor, 25, 484.

(3) Dor, 22, 589.

Vendres,  
suivant s  
ternation

Les op  
lieu que  
mage des

ART. 11  
s'ils le ju  
la durée c

Dans c  
(catégori

ART. 12  
est accor  
rations de  
Poulilles.

Pour l'  
compte a

Cet avi  
au moins

ART. 13  
taine doit  
obligatoir

l'embarca

— Stat  
à la stati  
règlement.

[Le règl  
21, 590, n

**POLICE**  
Décret du  
particulier  
étrangers (

— Chen  
police des (

[Art. 4 :

— Proft  
d'administ  
sur les pro,

**POLICE**  
Décret du  
pour l'appl  
culose des b  
vembre 19:

(1) Dor,

(2) Dor,

(3) Dor,