

388 du décret du 28 décembre 1926, portant codification des textes législatifs concernant les douanes).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 23 mars 1928.

GASTON DOUMERGUE,

Par le Président de la République :

Le président du conseil,
ministre des finances,

RAYMOND POINCARÉ.

Le ministre des travaux publics,
ANDRÉ TARDIEU.

Le ministre du commerce et de l'industrie,
MAURICE BOKANOWSKI.

LOI sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE I^{er}

OBLIGATION DU PILOTAGE

Art. 1^{er}. — Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et eaux maritimes des fleuves et des canaux.

Art. 2. — Le pilotage est obligatoire pour tous bâtiments français ou étrangers, sauf les cas visés à l'article 3 ci-après, dans les limites déterminées pour chaque port par le règlement local de la station de pilotage de ce port, règlement établi suivant la procédure prévue à l'article 19 de la présente loi.

Le capitaine d'un bâtiment soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise pas ses services, quand celui-ci justifie qu'il a fait la manœuvre pour se rendre au devant du navire.

Art. 3. — Les tarifs de pilotage continueront d'être établis d'après la jauge nette des navires.

Sauf les cas exceptionnels déterminés par les règlements locaux, sont affranchis de l'obligation de prendre un pilote les navires à voiles d'une jauge nette inférieure à 100 tonneaux et les navires à propulsion mécanique d'une jauge nette inférieure à 150 tonneaux.

Sont également affranchis de cette obligation, quel que soit leur tonnage, les bâtiments à propulsion mécanique, remorqueurs, ainsi que les porteurs, dragues, chalands, bateaux annexes, etc., affectés exclusivement à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des ports et de leurs accès, ainsi que les bateaux du service des phares et balises.

Dans les ports d'accès particulièrement facile où des licences de capitaine-pilote ont été instituées en faveur des capitaines de navires, en vertu d'actes réglementai-

res, ces licences pourront continuer d'être délivrées aux capitaines de navires possesseurs du brevet de capitaine au long cours, au cabotage ou de la marine marchande.

Art. 4. — Tout navire de commerce, entrant dans la zone où le pilotage est obligatoire, est tenu de faire le signal d'appel de pilote.

Tout capitaine convaincu de n'avoir pas fait le signal d'appel du pilote, ou d'avoir évilé le pilote en vue, est passible du paiement du tarif maximum.

Quel que soit le tonnage des navires qui se présentent, le pilote est tenu d'assister le navire qui se présente le premier ou pour lequel il est désigné par son tour de service.

Le pilotage n'est pas dû si le pilote ne s'est pas présenté.

Art. 5. — Tout capitaine a la faculté de se faire assister par un pilote de son choix appartenant à la station intéressée, mais dans ce cas, il n'en doit pas moins payer suivant le tarif le salaire du pilote à qui, d'après le règlement de service établi, revenait la conduite du navire.

Art. 6. — Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord son assistance au navire en danger, même s'il n'en a pas été requis, du moment où il a pu constater le péril dans lequel se trouve ce navire. Le pilote a droit, dans ce cas, à une rémunération spéciale, qui, s'il y a contestation, sera fixée par le tribunal de commerce.

Art. 7. — Sauf le cas de faute lourde du pilote, les avaries survenues au bateau-pilote, au cours des opérations de pilotage, au cours des manœuvres d'embarquement ou de débarquement du pilote, sont à la charge du navire.

Art. 8. — Les courtiers et les consignataires de navires sont personnellement responsables du paiement des droits à l'entrée et à la sortie. Ils répondent également des indemnités supplémentaires dues au pilote à la condition d'en avoir été prévenus dans le délai de soixante-douze heures après la sortie du navire.

Les courtiers et les consignataires des navires ne sont cependant tenus au règlement des droits de pilotage et autres frais que sur présentation par le service du pilotage d'un certificat dûment signé par le capitaine et constatant le service effectivement fait.

Art. 9. — Toutes contestations entre le pilote et le capitaine au sujet des salaires dus au pilote en conformité des tarifs de pilotage ou des dommages et intérêts qui peuvent être dus, de même que toutes contestations entre le pilote et le courtier ou le consignataire, sont de la compétence du tribunal de commerce.

TITRE II

DES PILOTES

Art. 10. — Le personnel du pilotage est composé de pilotes et, s'il y a lieu, d'aspirants pilotes chargés de seconder et de remplacer les pilotes.

Les pilotes et aspirants pilotes sont nom-

més par le ministre chargé de la marine marchande après un concours dont les conditions sont fixées pour les différentes stations par arrêté ministériel. Le nombre des aspirants pilotes ne doit pas dépasser dans chaque station le quart de l'effectif des pilotes.

Dans les stations où il existe des aspirants pilotes, les nominations à l'emploi de pilote sont faites en suivant la liste par ordre d'ancienneté des aspirants.

Art. 11. — Les candidats aux fonctions de pilote ou d'aspirant pilote doivent être âgés de vingt-quatre ans au moins et de trente-cinq ans au plus et réunir six ans de navigation dans le personnel du pont, dans la marine de l'Etat ou la marine marchande, dont trois ans au moins sur des navires de commerce armés au long cours, au cabotage, à la grande pêche, à la pêche au large ou au pilotage. Ils doivent satisfaire à une visite médicale destinée à constater leur aptitude à exercer ces fonctions.

Dans les stations où la nécessité en est reconnue, des conditions supplémentaires de brevet et de stage de navigation sur des navires de certaines catégories peuvent être imposées aux candidats par le règlement de la station.

Les concours de pilotage ont lieu sous le contrôle de l'administrateur de l'inscription maritime, devant une commission dont la composition sera fixée par un arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

Exceptionnellement, pendant une période de trois ans, à dater de la promulgation de la présente loi, la limite d'âge de trente-cinq ans ne sera pas exigée.

Les règlements locaux pourront abaisser de trente-cinq à trente la limite d'âge prévue aux paragraphes 1^{er} et 4^e du présent article.

Art. 12. — A partir de l'âge de cinquante ans, les pilotes et aspirants pilotes subissent tous les cinq ans jusqu'à soixante ans et tous les deux ans à partir de soixante ans, une visite médicale destinée à constater qu'ils ont conservé une aptitude suffisante à l'exercice de leur profession. Ils peuvent, en outre, quel que soit leur âge, être soumis à toute visite médicale ordonnée par le ministre chargé de la marine marchande.

Les pilotes et aspirants pilotes ont toujours le droit de demander une contre-visite.

Art. 13. — Les pilotes qui, en raison de leur âge ou d'infirmités, ne peuvent continuer à remplir leurs fonctions sont, soit sur leur demande, soit à la requête de l'administrateur de l'inscription maritime, mis à la retraite dans les conditions prévues à l'article 24 de la présente loi et rayés des cadres.

Cette mise à la retraite est prononcée par le ministre chargé de la marine marchande, après avis d'une commission locale dont la composition sera fixée par un arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

Art. 14. — Les pilotes sont soumis au pouvoir disciplinaire du ministre chargé de la marine marchande.

Les peines disciplinaires sont :

- 1° La réprimande;
- 2° Le blâme;
- 3° La suspension temporaire de l'exercice des fonctions;
- 4° La révocation.

La réprimande, le blâme et la suspension de fonctions pendant dix jours, au plus sont prononcés par le chef de service du pilotage, sous réserve, en ce qui concerne la suspension, de l'approbation du directeur de l'inscription maritime. La suspension de fonctions de plus de dix jours et la révocation sont prononcées par le ministre chargé de la marine marchande.

La suspension de plus d'un mois et la révocation ne peuvent être prononcées qu'après un avis d'un conseil d'enquête constitué conformément aux dispositions de l'article 23 de la loi du 13 décembre 1926. Le pilote doit être entendu dans ses explications et peut se faire assister d'un défenseur devant le conseil.

Art. 15. — Sans préjudice des sanctions disciplinaires, est puni d'une amende de 25 à 300 fr. et d'un emprisonnement de huit jours à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement :

1° Le pilote qui ne prête pas assistance à un bâtiment en danger, contrairement aux dispositions de l'article 6;

2° Le pilote qui, en état d'ivresse, aurait entrepris de conduire un bâtiment.

Art. 16. — Est punie d'une amende de 50 à 1.000 fr. et de huit à quinze jours de prison, ou de l'une de ces deux peines seulement, et du double en cas de récidive, toute personne qui, sans une commission régulière de pilote de la station, aura entrepris ou tenté d'entreprendre la conduite d'un navire en qualité de pilote commissionné.

Art. 17. — Les infractions prévues aux articles 15 et 16 ci-dessus sont de la compétence du tribunal correctionnel; l'administrateur de l'inscription maritime ne peut saisir le procureur de la République qu'au vu d'une enquête contradictoire, effectuée par ses soins dans les conditions prévues à l'article 86 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Art. 18. — L'article 463 du code pénal et la loi du 26 mars 1891 sur le sursis à l'exécution de la peine sont applicables à toutes les infractions prévues par la présente loi.

Le montant des amendes prononcées par application de la présente loi est versé à la caisse des invalides de la marine.

TITRE III

ORGANISATION DES STATIONS

Art. 19. — L'organisation administrative des stations de pilotage, ainsi que les tarifs pour la détermination du salaire des pilotes, sont déterminés, pour chaque station, par un décret rendu sur la proposition du ministre chargé de la marine marchande, après consultation d'une assemblée commerciale, composée ainsi qu'il suit et après avis de la chambre de commerce intéressée.

L'assemblée commerciale comprend :

Le président du tribunal de commerce, président;

Un membre du tribunal de commerce; Le président du conseil d'administration ou son délégué dans les ports autonomes et, dans les ports non autonomes, le directeur du port ou son délégué, ou l'ingénieur des ponts et chaussées qui en remplit les fonctions;

Un membre de la chambre de commerce;

L'administrateur de l'inscription maritime;

Le chef du service du pilotage ou l'officier de port en remplissant les fonctions;

Un membre du conseil général;

Un membre du conseil municipal;

Deux armateurs ou leurs représentants;

Un officier de marine;

Deux capitaines au long cours ou de la marine marchande ou, à défaut, deux capitaines au cabotage;

Deux pilotes de la station.

Les règlements et tarifs de pilotage applicables aux bâtiments de guerre sont, en outre, soumis pour avis au conseil de direction du port militaire, chef-lieu de l'arrondissement maritime.

Art. 20. — La direction du service du pilotage peut être confiée à des chefs et sous-chefs de pilotage nommés par arrêtés du ministre chargé de la marine marchande, sur la proposition du directeur de l'inscription maritime.

Les chefs et sous-chefs de pilotage sont recrutés parmi les pilotes, en retraite ou en activité, ayant au moins dix ans d'exercice dans leurs fonctions ou parmi les capitaines au long cours ou capitaines de la marine marchande réunissant au minimum quatre ans de commandement, ou parmi les officiers de marine en retraite ou démissionnaires depuis moins de cinq ans. Ils doivent être âgés de quarante ans au moins et de cinquante-cinq ans au plus. A défaut, les capitaines au cabotage pourront être appelés à remplir les emplois de chefs et sous-chefs de pilotage.

Art. 21. — Dans les stations où il n'y a pas de chef de pilotage, le service est dirigé par les officiers ou maîtres de port.

Dans les stations de pilotage des ports militaires, la direction du service est exercée par le directeur des mouvements du port.

Art. 22. — Dans les stations où le matériel du pilotage est la propriété des pilotes, ceux-ci peuvent, dans un délai de six mois à dater de la promulgation de la présente loi, et ultérieurement sur l'autorisation du ministre chargé de la marine marchande, en entreprendre l'exploitation à titre collectif sous le régime des dispositions de la loi du 21 mars 1884, modifiée par la loi du 12 mars 1920.

Si le matériel n'est pas la propriété des pilotes, ceux-ci auront la faculté d'en opérer le rachat dans des conditions qui seront déterminées par le ministre chargé de la marine marchande et d'en prendre la gestion conformément au paragraphe précédent.

Au cas où ce rachat ne serait pas opéré, le matériel continuerait à être exploité sous le régime de l'article 42 du décret-loi du 12 décembre 1906. Le règlement local déterminera alors les conditions d'exploitation et réglera la composition et

les pouvoirs de la commission administrative qui sera chargée de la gestion.

Dans les stations où le service se fera au tour de liste, les salaires des pilotes seront mis en commun et le règlement local déterminera les conditions de partage des salaires entre les pilotes.

Art. 23. — Dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article précédent, le ministre chargé de la marine marchande conservera un droit de contrôle sur l'exploitation du matériel.

Art. 24. — Il sera créé dans chaque station une caisse destinée à servir des retraites et des secours aux pilotes et aspirants pilotes, ainsi qu'à leurs veuves et orphelins. Cette caisse sera alimentée par des retenues sur les recettes de la station, retenues fixées par le règlement.

Les pensions seront acquises, soit par ancienneté de services, soit pour incapacité résultant de blessures ou de maladies contractées dans l'exercice des fonctions. Les secours seront attribués en cas de mort ou d'incapacité n'ouvrant pas droit à pension.

Sous réserve des droits acquis et des obligations contractées par les pilotes et aspirants pilotes sous le régime de l'article 9 du décret-loi du 12 décembre 1906, lesquels droits et obligations seront intégralement maintenus, le règlement de la station déterminera les conditions d'allocation des pensions et le régime financier de la caisse, ainsi que les mesures destinées à substituer le régime du paragraphe 1^{er} du présent article au régime prévu à l'article 9 du décret-loi du 12 décembre 1906.

Art. 25. — Aux lieux et places des caisses de retraite et secours, pourront être établies des caisses spéciales de secours immédiat et de retraites constituées entre leurs membres par les syndicats de pilotes formés en vertu des lois des 21 mars 1884 et 12 mars 1920. Dans ce cas, les retenues opérées sur les recettes du pilotage seront versées à ces caisses spéciales.

Art. 26. — Les détails d'application de la présente loi aux différentes stations de pilotage seront fixés par des règlements pris en forme de décrets, conformément à l'article 19 de la présente loi.

Art. 27. — Sont abrogés le décret-loi du 12 décembre 1906, l'article 8 de la loi du 30 janvier 1893, modifié par la loi du 12 mai 1905, la loi du 17 juillet 1921, et, d'une manière générale, toutes autres dispositions législatives ou réglementaires contraires aux prescriptions de la présente loi.

Art. 28. — La présente loi est applicable à l'Algérie.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 28 mars 1928.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le ministre des travaux publics,

ANDRÉ TARDIEU.

Le ministre de la marine,

GEORGES LEYGUES.

Le ministre de l'intérieur,

ALBERT SARRAUT.