

**DAHIR DU 20 FÉVRIER 1937 (8 hija 1355)**  
portant réorganisation du service de pilotage du port  
de Casablanca.

**LOUANGE A DIEU SEUL !**

*(Grand sceau de Sidi Mohamed)*

Que l'on sache par les présentes — puisse Dieu en  
élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

**TITRE PREMIER**

**OBLIGATION DU PILOTAGE**

**ARTICLE PREMIER.** — Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'État chérifien pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie, et pour les mouvements effectués sur la rade et dans le port de Casablanca.

**ART. 2.** — Le pilotage est obligatoire pour tous les bâtiments, sauf les cas visés à l'article 3 ci-après, dans les limites déterminées par un arrêté viziriel établi suivant la procédure prévue à l'article 19 du présent dahir.

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.** — Le tarif de pilotage est établi d'après la jauge brute des navires.

Sont affranchis de l'obligation de prendre le pilote les bateaux à voiles d'une jauge brute inférieure à 80 tonnes et les navires à propulsion mécanique d'une jauge brute inférieure à 100 tonnes. Sont également affranchis de cette obligation, quel que soit leur tonnage, les bateaux de pêche et les remorqueurs immatriculés dans un port de la zone française, les porteurs, dragues, chalands, etc., affectés exclusivement à la construction et à l'entretien du port, ainsi que les bateaux appartenant à l'administration des travaux publics et les navires de guerre de toutes nationalités.

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

Tout capitaine convaincu de n'avoir pas fait le signal d'appel du pilote ou d'avoir évité 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. Lorsque plusieurs navires se présentent à la fois, la préférence est donnée aux navires de guerre français ou étrangers, aux bâtiments subventionnés pour le service postal, aux navires affrétés par l'État et aux autres bâtiments, quel que soit leur tonnage, dans l'ordre de leur arrivée.

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 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.

La faculté laissée au capitaine de prendre un pilote de son choix reste toujours subordonnée à l'autorisation du chef de pilotage, qui peut la refuser pour des nécessités de service ou si cette faculté n'est pas justifiée par l'intérêt 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 qu'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 les tribunaux français du Maroc compétents en matière commerciale.

**ART. 7.** — Sauf le cas de faute lourde du pilote, les avaries survenues au bateau pilote, au cours des opérations de pilotage et au cours des manœuvres d'embarquement et 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 portées devant les tribunaux français du Maroc compétents en matière commerciale.

**TITRE DEUXIÈME**

**DES PILOTES**

**ART. 10.** — Le personnel du pilotage est composé de pilotes et de pilotes stagiaires.

Les pilotes et les pilotes stagiaires sont nommés par le directeur général des travaux publics.

Les conditions de recrutement, de stage et de titularisation des pilotes stagiaires sont déterminées par arrêté viziriel.

Les pilotes stagiaires sont recrutés à la suite d'un concours dont les conditions sont fixées par arrêté viziriel.

**ART. 11.** — Les candidats aux fonctions de pilote stagiaire doivent être âgés de 26 ans au moins et de 35 ans au plus, et réunir six ans de navigation dans le personnel du pont de la marine de l'État ou de 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.

Les candidats doivent être pourvus du brevet de capitaine au long cours, de lieutenant au long cours ou de capitaine de la marine marchande.

Les concours de pilotage ont lieu sous le contrôle du chef du service de la marine marchande, devant une commission dont la composition est fixée par l'arrêté viziriel prévu à l'article 10.

ART. 12. — A partir de l'âge de 50 ans, les pilotes subissent tous les deux ans une visite médicale destinée à constater qu'ils ont conservé une aptitude suffisante à l'exercice de leur profession. Ils peuvent, en outre, être soumis à toute visite médicale ordonnée par le directeur général des travaux publics, sur la proposition du chef du service de la marine marchande.

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

ART. 13. — La limite d'âge des pilotes est fixée à 55 ans. Toutefois, ceux qui, au moment où ils atteignent la cinquante-cinquième année, seront pères d'au moins trois enfants vivants, pourront, sur leur demande et à condition qu'ils soient reconnus aptes à continuer d'exercer leur emploi, être maintenus en service jusqu'à 58 ans.

Les pilotes qui, en raison de leur âge ou d'infirmités contractées en service, ne peuvent continuer à remplir leur fonction sont, soit sur leur demande, soit à la requête du chef du service de la marine marchande, mis à la retraite dans les conditions prévues à l'article 22 du présent dahir et rayés des cadres.

Cette mise à la retraite est prononcée par le directeur général des travaux publics, après avis d'une commission locale dont la composition est fixée par le règlement sur les pensions.

ART. 14. — Les pilotes sont soumis au pouvoir disciplinaire du directeur général des travaux publics.

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, la suspension temporaire des fonctions pendant dix jours au plus, sont prononcés par le chef du service de la marine marchande.

La suspension des fonctions pendant plus de dix jours est prononcée par le directeur général des travaux publics.

La suspension de plus d'un mois et la révocation ne peuvent être prononcées qu'après avis d'un conseil d'enquête constitué de la manière suivante :

- Le chef du service de la marine marchande, président ;
- Le chef du quartier maritime de Casablanca ;
- Un capitaine au long cours ayant au moins quatre ans de commandement ;

Deux pilotes de la station ayant au moins quatre ans de fonction en cette qualité.

Le pilote doit être entendu dans ses explications et peut se faire assister d'un avocat devant le conseil.

ART. 15. — Sans préjudice des sanctions disciplinaires, est puni d'une amende de vingt-cinq à trois cents francs 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 puni d'une amende de cinquante à mille francs et de huit à quinze jours de prison ou à 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.

Le procureur commissaire du Gouvernement ne peut être saisi qu'au vu d'une enquête contradictoire effectuée dans les conditions prévues à l'article 17 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande chérifienne.

ART. 18. — L'article 463 du code pénal français et la loi du 26 mars 1891 sur le sursis sont applicables à toutes les infractions prévues par le présent dahir.

Le montant des amendes prononcées par application du présent dahir est versé au Trésor.

## TITRE TROISIEME

### ORGANISATION DE LA STATION

ART. 19. — L'organisation administrative de la station de pilotage, ainsi que les tarifs pour la détermination du salaire des pilotes sont fixés par un arrêté viziriel rendu après consultation d'une assemblée commerciale composée ainsi qu'il suit, et après avis de la chambre de commerce.

L'assemblée commerciale comprend :

- Le chef de la région, président ;
- Le chef du service de la marine marchande ;
- L'ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur du port, ou son délégué ;
- Un membre de la chambre de commerce ;
- Un membre non fonctionnaire du conseil administratif régional ;

Deux armateurs ou agents maritimes choisis par le directeur général des travaux publics sur une liste de quatre, présentée par la chambre de commerce ;

Un officier de marine, quand il s'agira du régime applicable aux navires de guerre ;

L'officier de port remplissant les fonctions de chef du service de pilotage ;

Deux capitaines au long cours ou, à défaut, deux capitaines de la marine marchande choisis par le directeur général des travaux publics sur une liste de quatre, présentée par la chambre de commerce ;

Deux pilotes de la station.

ART. 20. — Le chef du service de la marine marchande exerce une action générale de contrôle sur le service du pilotage.

La direction du service est confiée au capitaine de port.

Deux pilotes en activité, pris parmi les plus anciens sur la proposition de l'association des pilotes, sont désignés, sur le rapport du capitaine de port, par le chef

du service de la marine marchande, en qualité de chefs pilotes : ces pilotes sont chargés de la bonne marche intérieure du service, ainsi que des relations avec l'extérieur ; ils sont désignés pour deux ans et indéfiniment renouvelables.

ART. 21. — Les pilotes et pilotes stagiaires sont propriétaires du matériel de pilotage par parts égales.

Les sommes provenant des recettes de la station seront versées dans une caisse commune.

L'arrêté viziriel visé à l'article 19 ci-dessus déterminera les conditions de partage des salaires entre les pilotes.

ART. 22. — Des pensions et secours sont versés aux pilotes, pilotes stagiaires et agents français autres que les pilotes, ainsi qu'à leurs veuve et orphelins.

La caisse des pensions est alimentée par des retenues sur les recettes de la station.

Les pensions sont acquises, soit par ancienneté de service, soit par incapacité, résultant de blessures ou de maladies contractées dans l'exercice des fonctions.

Les secours sont attribués en cas de mort ou d'incapacité, n'ouvrant pas droit à pension.

Les conditions d'attribution des pensions et secours seront précisées par un règlement spécial.

Au moment de l'entrée en application du présent dahir, la caisse des pensions sera dotée des sommes capitalisées sous le régime antérieur pour servir au paiement des pensions et secours dont la station aura à supporter la charge.

ART. 23. — Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent dahir et, en particulier, les dahirs des 1<sup>er</sup> mars 1920 (9 joumada II 1338) et 23 octobre 1920 (10 safar 1339), et les dahirs qui les ont modifiés ou complétés.

ART. 24. — Le présent dahir entrera en vigueur à partir du premier jour du mois qui suivra sa publication au *Bulletin officiel* du Protectorat.

*Fait à Rabat, le 8 hija 1355,  
(20 février 1937).*

Vu pour promulgation et mise à exécution :

*Rabat, le 20 février 1937.*

*Le Commissaire résident général,  
NOGUÈS.*

#### ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 20 FÉVRIER 1937 (8 hija 1355)

concernant le fonctionnement du service de pilotage du port de Casablanca.

#### LE GRAND VIZIR.

Vu le dahir du 20 février 1937 (8 hija 1355) portant organisation du service de pilotage du port de Casablanca ;

Sur la proposition du directeur général des travaux publics,

#### ARRÊTE :

#### CHAPITRE PREMIER

##### *De l'obligation du pilotage*

ARTICLE PREMIER. — Les limites de la station de Casablanca sont les suivantes :

A l'est, le méridien du phare des Roches-Noires ;

A l'ouest, le méridien du milieu de l'enracinement de la jetée Delure ;

Au nord, le parallèle tracé à 2.000 mètres au nord du phare des Roches-Noires.

Le pilotage est obligatoire à l'intérieur de cette zone pour tout navire y entrant, en sortant ou y effectuant un mouvement, exception faite pour les navires affranchis de cette obligation en application de l'article 3 du dahir susvisé du 20 février 1937 (8 hija 1355).

ART. 2. — Dès que le capitaine entre dans la zone où le pilotage est obligatoire, il doit faire le signal d'appel du pilote et le maintenir jusqu'à l'arrivée du pilote.

ART. 3. — Le capitaine doit faciliter l'embarquement du pilote qui se présente et lui donner tous les moyens nécessaires pour accoster et monter à bord dans les meilleures conditions de sécurité. Une fois le pilotage accompli, il a les mêmes obligations pour le débarquement du pilote.

ART. 4. — Le capitaine est tenu de déclarer au pilote qui monte à bord, le tirant d'eau, la vitesse et les conditions d'évolution de son navire.

ART. 5. — L'appel du pilote est fait au moyen des signaux suivants :

##### *De jour :*

1° Le signal du code international G signifiant : je demande un pilote ;

2° Le signal du code international PT signifiant : je demande un pilote ;

3° Le pavillon de pilote national hissé au mât de l'avant.

##### *De nuit :*

1° Le feu de bengale pyrotechnique, communément appelée lumière bleue, toutes les quinze minutes ;

2° Une lumière blanche brillante, allumée ou montrée à de courts intervalles, un peu au-dessus des pavois, pendant environ une minute à la fois ;

3° Le signal du code international PT par signes morse lumineux ou sonores.

Les signaux de demande du pilote doivent être amenés aussitôt le pilote à bord. Sauf le cas de réel danger, il est interdit d'employer les signaux de détresse pour appeler le pilote.

ART. 6. — Le capitaine doit prendre le premier pilote qui se présente ou celui qui est désigné par le tour de liste qui est établi dans la station.

ART. 7. — Le pilotage commence du moment où le pilote se présente ou monte à bord dans la limite de la station, et se termine lorsque le navire est arrivé à destination, au mouillage, à quai ou à la limite de la station.

ART. 8. — Le capitaine remet au pilote un certificat constatant, conformément au paragraphe 2 de l'article 8 du dahir précité du 20 février 1937 (8 hija 1355), le service accompli par ce pilote et qui donne toutes les indications