

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

nécessaires pour permettre d'appliquer à ce service le tarif inséré au règlement de la station, faute de quoi le pilote sera cru dans ses déclarations. Ce certificat est remis ensuite au courtier ou consignataire du navire, après visa du chef pilote, s'il y a lieu.

Le paiement des sommes dues sera effectué dans les quarante-huit heures. Passé ce délai, le recouvrement sera poursuivi par voie de contrainte. Aucun navire ne peut quitter le port avant d'avoir acquitté la totalité des sommes dues.

ART. 9. — Pour les navires qui n'ont ni courtier ni consignataire, le montant du salaire acquis par le pilote est remis immédiatement au pilote. Il peut, à la demande du pilote, être consigné à l'avance entre les mains d'une personne agréée par ce pilote.

ART. 10. — Le capitaine dont le navire doit quitter le port doit remettre au bureau du pilotage ou, à défaut, au bureau du port, une demande contenant toutes les indications nécessaires pour que le pilote soit présent, en temps utile, au départ du navire. Faute de quoi le capitaine sera considéré comme ayant voulu éviter le pilote dans les conditions prévues par l'article 4 du dahir du 20 février 1937 (8 hija 1355).

## CHAPITRE II

### *Des pilotes*

ART. 11. — Le nombre des pilotes et pilotes stagiaires de la station est fixé à huit, y compris les deux chefs pilotes qui, en sus des fonctions spéciales prévues à l'article 20 du dahir du 20 février 1937 (8 hija 1355), concourent au service actif du pilotage dans les mêmes conditions que les pilotes.

ART. 12. — Avant d'être admis à exercer à titre définitif les fonctions de pilote, les pilotes stagiaires devront effectuer un stage de deux années qui sera prolongé de la durée de l'indisponibilité en cas d'interruption de service pour une cause quelconque, maladie ou autre.

Dans le cas où la manière de servir des pilotes stagiaires ne donnerait pas satisfaction, ils pourront être frappés de licenciement, sur la proposition du chef du service de la marine marchande et après avis motivé des chefs pilotes et capitaines de port, par décision du directeur général des travaux publics.

Tout pilote licencié pour insuffisance professionnelle ne pourra plus être admis à subir un concours pour le même emploi dans la station. A l'expiration de son stage, si le pilote a donné satisfaction, il sera titularisé dans ses fonctions et recevra une lettre de nomination du directeur général des travaux publics le confirmant dans son emploi sur proposition du chef du service de la marine marchande, et après avis du capitaine du port.

Pendant la durée de leur stage, les pilotes stagiaires recevront un salaire égal aux deux tiers d'une part entière de pilote.

ART. 13. — Lors de leur nomination et pour leur permettre de se faire reconnaître en leur qualité, il est remis aux pilotes et aux pilotes stagiaires une carte d'identité avec photographie portant le visa du chef du quartier maritime.

ART. 14. — Le capitaine de port chargé du service du pilotage exerce son autorité sur l'ensemble du service sous le contrôle du chef du service de la marine marchande ; il

assure l'application des règlements et consignes ; il veille à la composition du matériel et autorise les absences. Il porte à la connaissance du chef du quartier maritime les incidents relatifs au service et lui transmet d'urgence, avec son avis, les rapports des pilotes relatifs aux accidents de mer. Il lui signale les fautes d'ordre professionnel commises par les pilotes.

Il prend, lorsque besoin est, et d'accord avec les pilotes, toutes les mesures conservatoires utiles dans l'intérêt de la station. Les chefs pilotes prévus à l'article 20 du dahir du 20 février 1937 (8 hija 1355), sont chargés de l'organisation intérieure du service et veillent à sa bonne marche ; ils assurent les relations avec l'extérieur et visent les factures de pilotage.

ART. 15. — Les pilotes et pilotes stagiaires ne peuvent s'absenter de leur station ni interrompre momentanément leurs fonctions sans autorisation. Les pilotes et pilotes stagiaires qui, sans autorisation, quitteraient le service pour naviguer au commerce ou à la pêche, seraient considérés comme démissionnaires.

ART. 16. — Les pilotes assurent la mise à poste des navires suivant les consignes données par les chefs pilotes, conformément aux instructions générales et particulières du capitaine de port. Les détails de fonctionnement du service de la station sont fixés par un règlement intérieur établi par le chef du service de la marine marchande et approuvé par le directeur général des travaux publics.

ART. 17. — Les pilotes rendent compte au capitaine de port des changements qu'ils auront constatés à l'occasion de leur service dans l'état des fonds et du balisage, ainsi que des accidents intéressant la sécurité de la navigation qui seraient survenus dans les limites de la station.

Le capitaine de port porte les renseignements recueillis à la connaissance des divers services intéressés.

ART. 18. — Les pilotes sont tenus de déférer aux réquisitions du service sanitaire maritime dans les conditions fixées par les textes qui régissent la police sanitaire maritime.

## CHAPITRE III

### *Des tarifs de pilotage*

ART. 19. — Les tarifs de pilotage sont fixés comme suit :

1. *Entrée.* — Par tonneau de jauge brute :

Navires à propulsion mécanique : 0 fr. 088 ;

Voiliers : 0 fr. 176.

2. *Sortie.* — Par tonneau de jauge brute :

Navires à propulsion mécanique : 0 fr. 066 ;

Voiliers : 0 fr. 132.

Seront traités comme des voiliers, au point de vue de l'application des tarifs, les bateaux mixtes utilisant effectivement la voile.

Un minimum de perception de 5 francs est applicable à chaque entrée ou sortie.

3. *Changements de mouillage* (vapeurs et voiliers) :

22 francs, si la jauge brute du navire est inférieure ou égale à 500 tonneaux ;

44 francs, si la jauge brute du navire est supérieure à 500 tonneaux.

## 4. Mise à quai :

1 fr. 10 par mètre de longueur hors tout du navire mis à quai.

La taxe ci-dessus ne comprend pas la manœuvre des amarres sur le quai.

## 5. Amarrage :

Amarrage sur un ou plusieurs coffres	77 francs pour les navires de 500 tonneaux de jauge brute et au-dessous ;
	110 francs pour ceux d'une jauge supérieure à 500 tonneaux.
Amarrage en pointe sur un ouvrage fixe	33 francs pour les navires d'une jauge brute de 500 tonneaux et au-dessous ;
	55 francs pour ceux d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux.

La taxe d'amarrage sur un ouvrage fixe ne comprend pas la manœuvre des amarres sur le quai ou sur la jetée.

ART. 20. — Les navires exemptés de l'obligation du pilotage dans les conditions fixées par l'article 3 du dahir du 20 février 1937 (8 hija 1355) et qui auront néanmoins recours aux services d'un pilote, paieront les taxes ci-après :

## a) Navires de guerre

Entrée ou sortie	27 fr. 50 pour un déplacement égal ou inférieur à 1.000 tonnes ;
	55 francs pour un déplacement de 1.001 à 3.000 tonnes ;
	82 fr. 50 pour un déplacement de 3.001 à 5.000 tonnes ;
Changement de mouillage	110 francs pour un déplacement supérieur à 5.000 tonnes ;
	22 francs, si le déplacement est inférieur ou égal à 1.000 tonnes ;
Mise à quai et amarrage	44 francs, si le déplacement est supérieur à 1.000 tonnes.
	Mêmes taxes que pour les navires de commerce.

## b) Autres navires

Taxes d'entrée, de sortie et de changement de mouillage applicables à un navire de :

150 tonneaux de jauge brute, s'ils sont à propulsion mécanique ;

100 tonneaux de jauge brute, s'ils sont à la voile.

Ces navires paieront, en outre, le cas échéant, les taxes de mise à quai ou d'amarrage conformément au tarif général.

ART. 21. — L'application des tarifs prévus aux articles 19 et 20 ci-dessus comportera les modalités, réductions et exonérations suivantes :

1° Un navire à voile remorqué par un navire à vapeur paiera comme s'il était à propulsion mécanique ;

2° Lorsqu'un navire en remorque un autre, tous deux seront soumis à la taxe de pilotage ; s'il y a deux pilotes, chaque navire paiera comme s'il était seul ; s'il n'y a qu'un pilote, la taxe à percevoir sera celle applicable au navire ayant la plus forte jauge ;

3° Si un bâtiment, après être sorti, rentre au port moins de vingt-quatre heures après son départ, sans avoir touché un autre port, et y étant forcé soit par une tempête, soit par tout autre accident fortuit, il ne paiera pas la taxe pour sa rentrée et paiera demi-taxe pour sa sortie, à condition de n'avoir fait aucune opération commerciale au cours de sa deuxième escale. Si le fait se renouvelle, dans les mêmes conditions, il paiera demi-taxe pour chacune des rentrées et sorties ultérieures ;

4° Les bâtiments en relâche, soit forcée, soit volontaire, et qui ne font aucune opération commerciale, seront exonérés de la taxe de sortie ; ils seront assujettis aux autres taxes ;

5° Les bâtiments des compagnies de navigation ne paieront que demi-tarif, à l'entrée et à la sortie, quand ils sont affectés à un service régulier comportant, au minimum, par mois, deux arrivées à Casablanca et deux départs du même port à dates fixes.

Les navires assurant des services réguliers créés postérieurement à la date du présent arrêté ne bénéficieront de la réduction prévue qu'à partir du cinquième voyage.

## CHAPITRE IV

## Des salaires des pilotes

ART. 22. — Les salaires des pilotes seront mis en commun. Le règlement intérieur de la station fixera les conditions dans lesquelles seront réparties entre les ayants droit les recettes du pilotage.

ART. 23. — Les pilotes ne pourront réclamer une somme inférieure ou supérieure à celle fixée par le présent arrêté viziriel.

ART. 24. — Le pilote qui, pour cas de force majeure ou par la volonté du capitaine, ne peut débarquer une fois le pilotage accompli, a droit, aux frais du navire, à la nourriture et à une indemnité fixée à l'article suivant du présent arrêté viziriel.

Les pilotes recevront à bord des navires de commerce la nourriture et le logement des officiers.

Si le pilote est débarqué dans un port autre que Casablanca, il sera pourvu à son retour au port de départ ou à son rapatriement aux frais du navire ; le rapatriement sera assuré en 1<sup>re</sup> classe.

ART. 25. — Une indemnité journalière de 25 francs et la nourriture sont dues à tout pilote retenu à bord du navire piloté pour cause de quarantaine ou pour toute autre cause en dehors du service normal. Toute journée commencée est due en entier.

ART. 26. — Les bénéfices de l'exploitation, après les prélèvements prévus à l'article 27 ci-après du présent arrêté, sont, à la fin de chaque trimestre, partagés entre les pilotes et pilotes stagiaires, en tenant compte pour ces derniers des dispositions de l'alinéa final de l'article 12 du présent arrêté. Il sera payé à la fin de chaque mois un acompte sur la part trimestrielle.

ART. 27. — En cas de maladie dûment constatée, non consécutive au service, les pilotes recevront intégralement leur part pendant les deux premiers mois ; puis ils subiront une réduction de 1/5<sup>e</sup> pendant le mois suivant et du tiers pendant le quatrième mois. En cas de maladie ou d'accident, contractée ou survenu en service, ou à

L'occasion d'un acte de dévouement dans les eaux maritimes, les salaires seront payés en entier pendant quatre mois. Au delà, la caisse de pension et de secours de la station pourra allouer, indépendamment des allocations payées éventuellement par la caisse de prévoyance des marins français, un secours, en tenant compte de la situation du pilote malade. Les jours totalisés dans le courant de l'année de maladie non consécutive au service, entraîneront les mêmes réductions que ci-dessus.

## CHAPITRE V

### *Du matériel de la station*

ART. 28. — Le matériel de la station existant au moment de la mise en vigueur du dahir du 20 février 1937 (8 hija 1355) sera racheté par la collectivité des pilotes dans des conditions qui seront fixées par le directeur général des travaux publics ; le montant du rachat sera versé au budget annexe du port de Casablanca.

ART. 29. — La station doit posséder cinq vedettes à propulsion mécanique, dont deux au moins seront de dimensions et de puissance suffisantes pour tenir la mer par tous les temps dans l'intérieur du port et à l'abri de la grande jetée, sauf le cas d'interdiction de sortie du port faite par le capitaine de port.

Le règlement de service intérieur, prévu à l'article 16 du présent arrêté, fixera les conditions d'utilisation et d'armement du matériel de la station.

ART. 30. — Les pilotes et pilotes stagiaires sont, à titre collectif, propriétaires du matériel de la station ; les parts de propriétés sont égales pour chacun. Le pilote ou pilote stagiaire qui se retire du service ou qui est licencié perd ses droits sur le matériel, mais sa part lui est remboursée sur le fonds de matériel ; cette part est reversée au même fonds par le pilote remplaçant. La valeur de la part et son remboursement seront déterminés par le règlement intérieur de la station.

ART. 31. — L'exploitation du matériel est assurée par la collectivité des pilotes. En vue de faire face aux grosses réparations et au renouvellement de ce matériel, il est constitué un fonds de matériel, qui est alimenté par un pourcentage sur les recettes brutes de la station ; le taux de ce pourcentage sera fixé chaque année par les intéressés avec l'approbation du chef du service de la marine marchande.

Le montant du fonds de matériel ne devra pas être inférieur au cinquième de la valeur dudit matériel. L'actif de ce fonds sera, comme le matériel, la propriété de la collectivité des pilotes en activité, par parts individuelles égales.

ART. 32. — Toute dépense d'achat ou de réparation ayant pour résultat d'augmenter la valeur du matériel sera prélevée sur le fonds de matériel, et viendra en plus-value de la valeur dudit matériel pour une somme égale.

A l'issue d'une grosse réparation, il sera déterminé quelle part de la dépense est imputable au compte d'exploitation, et quelle part doit être imputée au fonds de matériel.

ART. 33. — A l'arrêté des comptes de chaque exercice, il est procédé à la détermination de la valeur du matériel, en tenant compte de la dépréciation due à l'usage et de la plus-value qu'il aura acquise éventuellement à la suite de grosses réparations.

ART. 34. — Le pilote qui se retire ou est licencié reçoit sur le fonds de matériel sa quote-part de ce fonds, plus une somme représentant sa part de la valeur du matériel à l'époque du départ.

Celui qui entre en service verse au même fonds une somme égale, soit en un ou plusieurs versements, soit au moyen d'une retenue de 20 % sur ses salaires.

## CHAPITRE VI

### *Des comptes de la station*

ART. 35. — Il sera prélevé sur les recettes de la station les sommes nécessaires pour :

1° Assurer le fonctionnement de la caisse des pensions et secours ;

2° Faire face aux dépenses d'achat, de renouvellement, d'entretien et de réparation du matériel, soit par des versements à la « Caisse du matériel », soit par des paiements directs pour les achats de petit matériel et pour les travaux d'entretien normal ou de réparations courantes ;

3° Payer les salaires du personnel de la station autre que les pilotes, acquitter le loyer des locaux, les frais de bureau et d'administration et, d'une manière générale, toutes les dépenses nécessitées par l'exploitation de la station.

ART. 36. — Le compte d'exploitation de l'année écoulée, dûment arrêté, sera adressé, avant le 1<sup>er</sup> avril de l'année suivante, au chef du service de la marine marchande, qui le transmettra au directeur général des travaux publics.

ART. 37. — Les dispositions du présent arrêté entreront en vigueur en même temps que celles du dahir du 20 février 1937 (8 hija 1355) portant réorganisation du service de pilotage du port de Casablanca.

Toutes dispositions contraires et, notamment, l'arrêté viziriel du 24 avril 1923 (7 ramadan 1341) et les arrêtés qui ont modifié cet arrêté, sont abrogés.

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

MOHAMED EL MOKRI.

Vu pour promulgation et mise à exécution :

*Rabat, le 20 février 1937.*

*Le Commissaire résident général,  
NOGUÈS.*