

CIRCULAIRE DU 19 JUILLET 1928

Instructions pour l'application de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes.

1. La loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes (J.O. du 31 mars 1928) est venue remplacer le décret-loi du 12 décembre 1806, qui aura pendant plus de cent vingt ans constitué la charte du pilotage maritime.

Elle est le résultat d'une longue étude entreprise en 1912 et poursuivie depuis lors par tous les intéressés, services publics, armateurs, chambres de commerce, pilotes, en vue d'adapter l'institution du pilotage à la situation actuelle de la navigation et du commerce maritime, tout en assurant aux pilotes un statut conforme à l'esprit de nos lois sociales modernes.

2. Le texte arrêté à la suite de cette étude et déposé par le Gouvernement devant le Parlement n'a subi que peu de modifications au cours de l'examen qui en a été fait par les commissions compétentes de la Chambre des députés et du Sénat. Mais les rapports de M. le député Tasso à la Chambre et de M. le sénateur Brindeau à la Haute Assemblée, ainsi que la discussion qui a eu lieu au Sénat, contiennent de très précieuses indications sur le sens à donner à diverses dispositions de la loi, comme sur l'esprit dans lequel celle-ci doit être interprétée. Il devra être tenu le plus grand compte de ces indications, d'autant qu'elles correspondent, dans presque tous les cas, à l'interprétation que l'Administration envisageait elle-même du texte de la loi et qu'elles n'ont fait pour ainsi dire que confirmer.

3. Le principe qui a guidé le Gouvernement dans l'élaboration de cette loi est de ne faire figurer dans le texte législatif que des dispositions générales et essentielles, en réservant aux règlements locaux les mesures d'application, ainsi que les règles particulières qui peuvent être édictées pour l'organisation du service, mesures et règles qui n'ont aucun caractère législatif.

4. De ce fait, il reste à fixer un certain nombre de prescriptions d'ordre réglementaire qui pourront être les mêmes pour toutes les stations, comme il s'en trouvait antérieurement en tête du règlement du pilotage de chaque arrondissement maritime. Vous trouverez plus loin des instructions détaillées à cet égard.

5. La loi comprend trois titres. Le premier, « Obligation du pilotage », comporte les dispositions générales qui sont ou qui peuvent être imposées aux navires en matière de pilotage. Dans le deuxième, intitulé « Des pilotes », se trouve établi le statut du personnel chargé d'assurer le pilotage ; y sont réglées toutes les questions relatives au recrutement, au régime disciplinaire et à la retraite des pilotes. Le troisième traite « de l'organisation administrative des stations », c'est-à-dire de tout ce qui a trait au fonctionnement du service, à sa direction, à la détermination du matériel naval nécessaire aux pilotes pour l'exercice de leur profession, aux conditions dans lesquelles ce matériel est géré et exploité, et enfin, aux modalités du régime des retraites des pilotes.

6. Il serait difficile de donner, dès à présent, des instructions absolument définitives sur les conditions d'application des prescriptions contenues dans ces trois titres. Certaines de ces prescriptions, notamment celles qui sont relatives aux retraites, doivent donner lieu à des études locales préliminaires. Mais il est possible, néanmoins, d'indiquer les directives générales que devront suivre les chefs de quartier afin que ceux-ci se rendent un compte exact des différences existant entre le décret-loi du 12 décembre 1806 et la nouvelle législation.

TITRE PREMIER

De l'obligation du pilotage

ARTICLE PREMIER

7. Cet article définit le pilotage et par-là même indique quel doit être le rôle du pilote à bord. Il a une grande importance au point de vue juridique, puisqu'il fixe les rapports entre le capitaine d'un navire et le pilote qui se trouve à bord ; les tribunaux auront ainsi une base légale pour régler les responsabilités d'ordre civil qui peuvent incomber à l'un ou à l'autre en cas d'accident de navigation.

8. Il résulte de cet article que le pilote n'a pas à intervenir *directement* dans la conduite du navire suivant les errements en usage, dans certaines stations. Le pilote se substitue ainsi à tort à l'homme de barre pour la conduite effective d'un navire dont il peut ne pas connaître toutes les qualités ou les défauts et les possibilités de manœuvre alors qu'il ne doit être que le conseiller du capitaine. Il faut donc proscrire ces errements, et vous voudrez bien attirer sur ce point l'attention des chefs de service de pilotage et des pilotes.

9. L'article premier vise notamment « les eaux maritimes des fleuves et des canaux ». Cette expression, qui a été insérée dans la loi en projet à un moment où la limite de l'inscription maritime était fixée dans les fleuves et canaux, soit au point jusqu'où remonte la marée, soit au premier obstacle à la navigation, doit être comprise comme englobant la partie des fleuves, canaux ou rivières où s'effectue une navigation par navires de mer. Il y a lieu de se reporter à cet égard à l'article premier du décret du 8 novembre 1926, modifié par décret du 28 décembre 1926. Le pilotage des bâtiments de mer sur les parcours compris antérieurement à ces deux décrets dans les limites de l'inscription maritime continue d'être obligatoire et d'être considéré comme maritime, puisque les bâtiments de mer y accomplissent des parcours qui constituent l'accessoire d'un parcours principal en mer.

10. Le projet du Gouvernement comportait, à l'article premier, une disposition qui chargeait les pilotes « de la surveillance continue des fonds » dans les limites des stations de pilotage. Cette disposition a été supprimée par la Chambre des députés, et cette suppression a été maintenue par le Sénat. La raison en a été que, si les pilotes doivent se tenir au courant des profondeurs d'eau, dans les limites de leurs stations respectives, ils ne sauraient être chargés de cette surveillance qui appartient à l'Administration des Ponts et Chaussées. Le rapport de M. le sénateur Brindeau expose cette question en termes très nets :

« Le Service des Ponts et Chaussées, dit-il, est chargé du balisage ; c'est à lui, en outre, qu'appartient l'entretien des passes de navigation et qu'incombent les mesures à prendre en cas d'exhaussement ou d'obstruction. Le service du pilotage peut effectuer des reconnaissances sur certains points ou dans certains cas, et les pilotes, au moyen de sondages ou autrement, peuvent être amenés à opérer des vérifications. Mais, suivant nous, il ne saurait rentrer dans leur service ou dans leur rôle de se livrer à une surveillance continue des fonds. Ils n'auraient, d'ailleurs, ni les connaissances hydrographiques ou scientifiques, ni les moyens matériels nécessaires pour exercer une telle surveillance. Servir de guides pour la direction des navires, conseiller certaines manoeuvres, tel est leur rôle essentiel, rôle délicat et absorbant. C'est au détriment de leur fonction primordiale que s'exercerait la surveillance continue des fonds. On ne peut remplir deux tâches à la fois. Ce qu'on peut demander au service du pilotage et aux pilotes, c'est de tenir les ingénieurs ou agents de Ponts et Chaussées au courant des observations ou des remarques qu'ils ont pu faire au cours des opérations de pilotage concernant les profondeurs, les exhaussements, la formation de certains bancs, etc. Tout cela peut être précisé dans les règlements locaux et il incombe aux chefs des stations de se mettre, le cas échéant, en rapport avec les ingénieurs des Ponts et Chaussées ; de tenir la main, en même temps, à ce que les pilotes signalent individuellement, avec exactitude et fidélité, tous les faits intéressant la sécurité de la navigation au chef de la station. C'est à la fois une question de réglementation et de discipline. »

12. Il y a donc, en réalité, une entente à établir entre les différents services intéressés : la sécurité de la navigation maritime y trouvera son compte. Il conviendra que l'attention desdits services soit particulièrement appelée sur ce point. Les règlements locaux préciseront d'ailleurs, à cet égard, quelles sont les fonctions des pilotes et, dans les stations les plus importantes, les conditions dans lesquelles le service du pilotage effectuera les opérations de reconnaissance des fonds et de sondage. Une entente analogue devra également intervenir entre les services du pilotage et les services de la santé, dont les pilotes sont les auxiliaires.

ARTICLE 2 (1)

16. Le second paragraphe de l'article 2 reproduit une règle dès maintenant en vigueur et d'après laquelle le capitaine est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise pas ses services. Il convient d'expliquer cette disposition en montrant que, si elle n'est pas établie, elle n'est pas justifiée.

17. Il peut sembler, *a priori*, anormal que, l'obligation du pilotage étant inscrite dans la loi, cette même loi prévoie le cas où le capitaine ne prend pas de pilote, lorsqu'il navigue dans une zone où le pilotage est obligatoire. Mais la disposition dont il s'agit constitue une sanction vis-à-vis du capitaine qui voudrait se soustraire aux prescriptions réglementaires. Cette sanction aurait pu, sans doute, être d'ordre pénal. Elle a, par exemple, ce caractère en Angleterre, où le capitaine qui ne prend pas de pilote est passible d'une amende. En France, les usages n'ont pas admis, jusqu'ici, une sanction de cet ordre, parce que, dans la pratique, il se trouve des cas où le capitaine, par sa fréquentation d'un port, peut ne pas avoir besoin absolu des conseils du pilote et l'on a répugné à admettre qu'il fût, dans la circonstance, passible d'une sanction pénale. Il a paru plus expédient de l'obliger à payer le pilote, comme s'il avait utilisé ses services, étant donné que l'exploitation d'une station de pilotage entraîne, tant pour le personnel que pour le matériel, des frais et des dépenses parfois considérables auxquels tous les navires usagers de la station doivent participer.

18. Le Gouvernement a pensé – sous réserve des dispositions inscrites à l'article 3, qui vise les franchises de pilotage – qu'il convenait de ne pas rompre sur ce point avec les usages actuels et de les consacrer dans la nouvelle législation.

19. Il est d'ailleurs stipulé que le pilote devra justifier qu'il a fait la manœuvre pour se rendre au devant du navire. Cette expression, pour la rédaction de laquelle on a dû tenir compte des différents cas qui peuvent se produire dans les diverses stations, signifie que le pilote doit avoir fait tout le nécessaire pour se faire reconnaître en sa qualité et avoir réellement offert ses services au capitaine. Dans les stations où des lieux de stationnement sont imposés au bateau-pilote, il suffira que celui-ci ait fait le signal pour indiquer sa présence.

(1) Le premier alinéa de cet article ayant été abrogé par le décret du 19 mai 1969, les paragraphes 13, 14 et 15 sont caducs.

Navires désarmés, avariés et remorqués : Un jugement du tribunal de commerce de Dunkerque, en date du 12 septembre 1913 (Recueil de documents de la Fédération Nationale des Pilotes de France, d'Algérie et des colonies) les estime assujettis à l'obligation de pilotage :

«
« Attendu que D..., assigné par l'administration du pilotage de Dunkerque, en paiement des droits de sortie du voilier *Heimdal*, déclare la demande mal fondée et prétend justifier son refus de payer, en exposant que l'*Heimdal* n'était plus un bâtiment de mer, qu'il n'avait plus ni armement, ni équipage, ne remplissait plus aucun service spécial et ne pouvait, dans ces conditions, suffire à aucune industrie particulière ;

« Attendu que les arguments du défendeur ne sauraient avoir pour effet de créer une franchise de pilotage ;

« Attendu que le décret contenant règlement sur le service du pilotage s'applique à tout bâtiment de mer ; que, dans le cas de l'espèce, le voilier, malgré les avaries éprouvées, ne peut être considéré comme ayant perdu cette qualité ;

« Attendu qu'en dehors des considérations qui précèdent, il existe une raison décisive pour écarter la thèse soutenue en défense ;

« Attendu que cette raison ressort de l'esprit même de la législation sur le pilotage, à savoir d'assurer la sécurité des ports à l'entrée et à la sortie ;

« Attendu qu'un navire ne pouvant manœuvrer sortant en remorque constitue une masse inerte qui, à raison de la prise qu'elle offre aux courants et aux vents, est une grande cause de dangers ;

« Qu'il est donc logique de soumettre un navire, même en partie condamné et dématé, à l'obligation de prendre un pilote ;

« ».

ARTICLE 3 (1)

.....

ARTICLE 4 (2)

.....

34. L'article 4 indique enfin que le pilotage n'est pas dû si le pilote ne s'est pas présenté. Sur ce point, également, la loi ne fait que confirmer les prescriptions réglementaires antérieures, et cette disposition n'appelle aucune observation.

.....

ARTICLE 5 (2)

.....

ARTICLE 6

40. L'article 6 impose au pilote l'obligation de prêter assistance aux navires en danger, nonobstant toute autre obligation de service. Cette disposition ne saurait donner lieu à de longs commentaires ; elle n'est que l'application aux pilotes des obligations qui incombent déjà aux capitaines, en vertu de la loi du 29 avril 1916 sur l'assistance en mer. Cet article était nécessaire cependant afin de délier, pour ainsi dire, dans ce cas, le pilote de toute autre obligation de service, comme celle de continuer un pilotage déjà commencé. L'obligation ainsi imposée au pilote peut, éventuellement, avoir pour conséquence l'utilisation du bateau-pilote en dehors des lieux de croisière imposés par le règlement, et son éloignement momentané de son rayon d'action d'ordinaire. Ce sera là une gêne certaine pour les navires qui auront besoin du pilote et ne le trouveront pas au lieu de croisière. Mais le cas prévu par l'article 6 ne se présentera que très rarement et il est impossible de prévoir, à priori, les moyens de remédier à cet inconvénient, moyens qui dépendront exclusivement des circonstances impossibles à déterminer à l'avance.

41. La rémunération à laquelle pourra prétendre le pilote dans ce cas spécial sera réglée conformément aux dispositions de la loi du 29 avril 1916 sur l'assistance en mer.

ARTICLE 7 (3)

.....

ARTICLE 8

46. Il est stipulé dans cet article que les courtiers maritimes et les consignataires des navires sont personnellement responsables du paiement des taxes de pilotage, telles qu'elles résultent de l'application des tarifs. Ils répondent également des indemnités supplémentaires, dues au pilote, à la condition d'avoir été prévenus dans le délai de 72 heures après la sortie du navire.

47. Il convient d'attirer spécialement l'attention des chefs du service du pilotage et des pilotes sur cette dernière disposition, car elle stipule un délai de forclusion pour la réclamation des indemnités auprès des cour-

(1) L'article 3 ayant été abrogé par le décret du 19 mai 1969, les paragraphes 20 à 29 sont caducs.

(2) Les alinéas 1, 2 et 3 de l'article 4 et l'article 5 ayant été abrogés par le décret du 19 mai 1969, les paragraphes 30 à 33 et 35 à 39 sont caducs.

(3) L'article 7 ayant été abrogé par la loi du 3 janvier 1969, les paragraphes 42 à 45 sont caducs.

tiers et consignataires ; passé ce délai, c'est seulement auprès de l'armateur lui-même que le montant de ces indemnités pourrait être utilement réclamé.

48. Le paragraphe 2 subordonne le paiement des droits de pilotage à l'établissement d'un certificat dûment signé par le capitaine et constatant le service effectivement fait. Ce certificat étant la base de la perception, il conviendra qu'il soit toujours établi avec le plus grand soin, et le chef du service du pilotage devra le vérifier très scrupuleusement. Il ne devra mentionner que les services réellement effectués et qui peuvent donner lieu à l'application d'une taxe portée au tarif.

ARTICLE 9

49. Cet article attribue au tribunal de commerce la compétence pour statuer sur les contestations relatives à l'application des tarifs qui pourrait survenir entre les pilotes et les armateurs. C'est la continuation des usages antérieurs sur la matière, et cet article ne donne lieu à aucune observation particulière.

TITRE II

Des pilotes

ARTICLE 10 (1)

.....

ARTICLE 11 (1)

.....

ARTICLE 12 (1)

.....

ARTICLE 13 (1)

.....

ARTICLE 14 (1)

.....

ARTICLES 15 à 18

81. Les articles 15 et 16 prévoient certains délits spéciaux à la matière du pilotage, ainsi que leur répression.

82. L'article 17 se réfère, pour l'application des deux précédents, aux dispositions de l'article 86 du Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande, qui prévoient une enquête contradictoire effectuée par

(1) Les articles 10 à 14 ayant été abrogés par le décret du 19 mai 1969, les paragraphes 50 à 80 sont caducs.

l'administrateur de l'Inscription maritime. A cet égard, il y a lieu de se reporter aux instructions qui ont été données pour l'application dudit article 86, dans la circulaire susvisée du 30 mars 1927.

83. Les dispositions de l'article 18 ne comportent aucun commentaire en ce qui vous concerne.

TITRE III

Organisation des stations

ARTICLE 19 (1)

ARTICLES 20 ET 21 (1)

ARTICLES 22 ET 23

100. L'article 22 règle une question des plus importantes, celle du matériel.

101. Il convient de noter tout d'abord que la composition du matériel naval d'une station reste fixée obligatoirement par le règlement local. Ce matériel doit correspondre, en effet, aux besoins de la navigation et on ne peut à cet égard laisser les pilotes libres de ne posséder que le matériel qui leur plairait. Il importe, pour la bonne organisation du service, que le règlement local intervienne à cet égard de façon très précise et rien ne doit être changé sur ce point aux errements actuellement suivis.

102. Sous l'empire de l'ancienne réglementation, le matériel d'une station se trouvait soumis à l'un des régimes suivants :

1° Le matériel était la propriété collective ou individuelle des pilotes qui en assuraient eux-mêmes l'exploitation ;

2° Dans les stations où étaient appliquées les dispositions de l'article 42 du décret-loi du 12 décembre 1806 relatives à la bourse commune, le matériel était la propriété de la bourse commune, il était géré par la Commission administrative, et les dépenses étaient couvertes par des retenues exercées sur les recettes de la station ;

3° Entre ces deux régimes existaient des régimes intermédiaires qui participaient de l'un et de l'autre des deux premiers, notamment en ce qui concerne la propriété ; les pilotes n'étant pas exclus de celle-ci, comme dans le régime strict de la bourse commune. Les règlements particuliers des stations fixaient à cet égard les modalités relatives tant à la propriété qu'à l'exploitation du matériel.

103. Les principes posés par la nouvelle loi sont les suivants :

L'article 22 tend tout d'abord à la suppression de toute forme d'exploitation du matériel par des organismes qui n'auraient pas un intérêt immédiat à la conservation de ce matériel, c'est-à-dire la suppression de toute gestion exercée par d'autres que les propriétaires du matériel. Il n'est pas nécessaire de développer les raisons d'ordre psychologique qui motivent cette suppression, car la meilleure gestion est toujours celle du propriétaire. L'avant-dernier paragraphe de l'article 22 prévoit cependant l'éventualité de la continuation de l'exploitation par

(1) Les articles 19 à 21 ayant été abrogés par le décret du 19 mai 1969, les paragraphes 84 à 99 sont caducs.

les Commissions administratives de l'article 42 du décret-loi du 12 décembre 1806, en raison de l'impossibilité dans laquelle on pourra se trouver, en fait, de modifier actuellement le régime du matériel dans les stations à bourse commune. Mais ce n'est et ce ne pourra être là qu'une situation exceptionnelle et essentiellement temporaire. Au surplus, dans ce dernier cas, c'est le règlement local qui déterminera les conditions d'exploitation et réglera la composition et les pouvoirs de la Commission administrative ; ce règlement devra tenir compte des nouvelles tendances de la législation sur le pilotage, et préparer, dans les stations où ce régime subsistera encore, la reprise de l'exploitation du matériel par les pilotes.

La seconde réforme consiste à permettre au syndicat de pilotes d'entreprendre l'exploitation du matériel à titre collectif sous le régime des dispositions de la loi du 21 mars 1884, modifiée par la loi du 12 mars 1920. Dans la circonstance, il s'agit non d'une application pure et simple de la loi sur les syndicats professionnels, modifiée en 1920, mais d'une extension des dispositions de cette loi, et notamment de celles de l'article 5, qui disposent que les syndicats peuvent acheter pour les louer, prêter ou répartir entre leurs membres tous les objets nécessaires à l'exercice de leur profession.

104. La loi de 1920 ne vise évidemment que les instruments de travail ordinaires, alors que l'article 22 de la loi du 28 mars 1928 parle d'un matériel naval, qui aura, dans certaines stations, une très grosse valeur. Mais il a paru qu'il était très intéressant d'adapter au pilotage des dispositions législatives qui permettraient aux syndicats d'intervenir dans des questions d'ordre professionnel de première importance.

105. Lorsqu'un syndicat est dissous, ses biens, aux termes de l'article 7 de la loi du 21 mars 1884, modifiée par celle du 12 mars 1920, sont dévolus conformément aux statuts ou à défaut de dispositions statutaires, suivant les règles déterminées par l'Assemblée Générale, mais sans pouvoir, en aucun cas, être répartis entre les membres adhérents. Il en résulte que, pratiquement, et si l'on appliquait strictement cet article 7, il n'y aurait pas intérêt pour les pilotes à ce que le syndicat d'une station fût propriétaire du matériel naval, puisqu'en cas de dissolution, ce matériel ne pourrait pas revenir aux pilotes adhérents qui auraient contribué par leurs versements aux frais d'achat comme aux dépenses d'exploitation d'un matériel souvent important, et cette solution ne serait pas équitable. Mais il n'y a que des avantages à ce que ce syndicat soit le véritable exploitant ou gérant de ce matériel.

106. La situation sera la suivante au point de vue juridique. Le syndicat pourra acheter le matériel naval, sous réserve d'en transférer la propriété aux pilotes adhérents sans aucune ristourne ni bénéfice. Il pourra aussi acheter pour le compte des pilotes et en vertu d'un mandat exprès de ceux-ci, ou mieux encore, ce qui évitera des transferts inutiles de propriété, les pilotes acquerront le matériel et en seront propriétaires à titre individuel ou collectif, et en abandonneront la gestion au syndicat à titre collectif. Les dépenses d'exploitation incomberont au syndicat qui s'en couvrira par les versements effectués spécialement à cet effet dans sa caisse par les pilotes propriétaires. Il va sans dire que c'est le bureau du syndicat qui aura la charge et la responsabilité de la gestion, ou encore les statuts pourront prévoir la désignation de délégués spéciaux pour cette gestion.

107. Je vous rappelle, à cette occasion, que la loi du 12 mars 1920 a donné aux syndicats la personnalité civile et qu'ils sont, par suite, aptes à faire tous actes de propriété ou de gestion.

108. L'article 22, dans son paragraphe 2, indique enfin que les pilotes pourront, lorsque le matériel ne sera pas leur propriété, en opérer le rachat dans des conditions qui seront déterminées par le ministre chargé de la Marine marchande et en prendre la gestion à titre collectif par l'intermédiaire du syndicat. Il s'agit, en l'espèce, du matériel naval qui existe dans les stations à bourse commune régies par l'article 42 du décret-loi du 12 décembre 1806.

109. La loi prévoit, en somme, la dévolution de la propriété d'un matériel qui a été acquis sur les fonds communs, acquisition à laquelle les pilotes sont restés étrangers. C'est, dans ce cas, la caisse commune qui paraît être propriétaire. La fixation des conditions dans lesquelles pourraient s'opérer cette dévolution est des plus délicates, et, en tout cas, il m'est nécessaire, pour me permettre d'étudier cette question, d'avoir des renseignements

précis sur les règles qui ont été suivies pour l'acquisition du matériel dans les stations en cause. Je vous prie, en conséquence, de m'indiquer, pour chacune des stations de votre direction qui seraient intéressées :

- 1° L'importance et la valeur actuelle de ce matériel ;
- 2° Sur quels fonds il a été acquis et comment ces fonds ont été constitués (retenues sur les recettes du pilotage, revenus du capital en réserve, etc.) ;
- 3° Comment sont couvertes les dépenses d'exploitation.

110. Le ministre conserve, bien entendu, dans tous les cas, un droit de contrôle sur l'exploitation du matériel (art. 23) dans les stations où le matériel aura été repris par les pilotes conformément aux dispositions de l'article 22 (§ 2). Ce droit n'existe pas légalement dans les autres cas ; mais, en fait, l'Administration, qui établit les tarifs de pilotage, se trouvera toujours en droit de demander aux syndicats de pilotes des explications et des précisions sur l'exploitation du matériel. Je même qu'elle pourra procéder à un examen des comptes.

111. L'article 22 prescrit, enfin, que 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 alors les conditions de partage des salaires entre les pilotes.

112. En fait, cet article trouve surtout son application dans la plupart des stations un peu importantes. Il a pour but d'assurer une répartition équitable dans les salaires et d'éviter qu'un même pilote ne se trouve défavorisé par son tour de service et que, n'ayant à piloter que des navires de faible tonnage, il gagne beaucoup moins que ses collègues plus favorisés.

113. J'appelle toute votre attention sur cette disposition, afin que soient déterminées le plus tôt possible les conditions dans lesquelles elle doit être mise en vigueur.

114. Les propositions que vous aurez à m'adresser à ce sujet le seront après consultation des pilotes intéressés sur les prescriptions à insérer dans les règlements locaux.

ARTICLES 24 ET 25 (1)

115. Ces articles règlent la question des pensions.

116. L'article 24 substitue au régime du tiers, établi par l'article 9 du décret-loi du 12 décembre 1806, un autre régime plus moderne, et surtout plus moral. Le système du tiers, qui imposait aux adjoints la charge d'assurer la retraite des anciens pilotes tant qu'ils n'étaient pas eux-mêmes titulaires pilotes, avait créé des injustices flagrantes et de déplorables inégalités ; un aspirant pilote défavorisé pouvait être astreint à des versements considérables, portant sur de très longues périodes de temps, sans avoir la moindre garantie qu'il pourrait lui-même bénéficier plus tard d'une pension, alors qu'un autre pouvait ne rester que très peu de temps adjoint à un vieux pilote, n'effectuer que des versements très minimes et toucher, néanmoins, lui-même, des sommes importantes de son adjoint pendant de longues années. La Fédération des Pilotes – et c'est tout à l'honneur de ses dirigeants actuels, MM. Mas et Le Garrec – s'est rendu compte qu'un tel régime ne pouvait subsister, et elle a accepté et défendu même, contre certaines résistances individuelles ou collectives parfois très âpres, le double principe de l'égalité du droit à pension que ce soit comme pilotes titulaires ou comme aspirants pilotes, et de la dévolution aux veuves et orphelins que l'article 9 du décret-loi de 1806 sacrifiait complètement.

117. Dans le nouveau régime, les pensions des pilotes, des aspirants pilotes, de leurs veuves et de leurs orphelins seront payées par des caisses de retraite et de secours alimentées au moyen de retenues effectuées sur

(1) Les paragraphes 123 à 132 sont caducs par suite de la nouvelle rédaction de l'article 24 (D.L. du 4 novembre 1939).

les recettes de la station, retenues fixées par les règlements locaux. Il n'y aura donc plus lieu d'adjoindre des aspirants pilotes aux pilotes retraités.

118. Sans attendre le vote de la loi, l'Administration de la Marine marchande a fait tous ses efforts pour que, dans le plus grand nombre possible de stations, se créent, d'ores et déjà, des caisses de retraites, mais, bien entendu, avec le consentement des intéressés qui, avant la loi du 28 mars 1928, était indispensable. Dans beaucoup de stations, les pilotes ont répondu à cette suggestion en organisant des caisses spéciales gérées par eux ou en concluant des accords pour le partage des bénéfices avec prélèvement de parts pour le service des retraites, etc.

119. Bien que la loi nouvelle prévoit la constitution de caisses dans toutes les stations, il ne sera sans doute pas possible d'appliquer cette disposition d'une manière uniforme en raison des différences qui existent entre les effectifs des stations et dans l'importance des recettes. Dans certaines petites stations, où il n'y a qu'un ou deux pilotes, il sera même difficile, sinon impossible, de procéder à la création d'une caisse.

120. La question des retraites devra donc être étudiée pour chaque station séparément. Vous voudrez bien faire procéder d'urgence à cette étude dans les quartiers, en vue de déterminer à quels moyens financiers il y aura lieu de recourir, dans chaque cas, pour assurer sur ce point l'application de la loi. Il est entendu qu'il ne s'agit pas de procéder par capitalisation, c'est-à-dire d'accumuler des sommes dont les intérêts feraient face au service des retraites : il faut éviter, au contraire, de constituer des réserves de capitaux, qui demanderaient, d'ailleurs, beaucoup de temps et des sacrifices très lourds. On aura recours, de préférence, à la procédure de la répartition annuelle d'après les bénéfices. Au surplus, à peu près dans chacune de vos directions, il existe déjà des stations où fonctionne un système de retraites et de secours conforme au principe de l'article 24, telles Villequier, Brest, les stations de la Loire, La Rochelle, etc., en dehors, naturellement, des stations qui sont sous le régime de l'article 42 du décret-loi du 12 décembre 1806. Vous y trouverez des éléments d'information très utiles.

121. Cette étude devra être faite en accord avec les pilotes intéressés et avec leurs groupements professionnels. Mais il conviendra de bien leur indiquer que la création des caisses de retraites est devenue aujourd'hui une obligation et que le règlement local fixera, même s'ils n'y consentaient pas, les conditions dans lesquelles elles seraient créées. Les pilotes ont donc intérêt à faciliter l'étude qui sera entreprise dans chaque quartier en vue de ces organisations.

122. Un point reste cependant encore très délicat : ce sont les mesures transitoires à prendre pour passer de l'ancien régime de l'article 9 du décret-loi de 1806 (système de l'adjonction) au nouveau régime des caisses de retraites.

133. L'article 25 prévoit que les syndicats pourront créer et gérer eux-mêmes des caisses de pensions et de secours. Cet article n'appelle pas d'observation spéciale. Il y a lieu de noter seulement que, dans ce cas, c'est aux caisses ainsi formées que viendront toutes les recettes affectées au service des pensions, qu'il s'agisse de retenues sur les recettes ou de versements opérés à titre transitoire par les adjoints actuels.

ARTICLE 26

134. D'après cet article, les détails d'application de la loi aux différentes stations seront fixés par les règlements pris en forme de décrets, dans les conditions prévues à l'article 19.

135. Le projet du Gouvernement prévoyait à cet égard, l'intervention d'un règlement d'administration publique. On avait estimé qu'il y avait peut-être à recourir à un acte réglementaire général pour régler un certain nombre de questions communes à toutes les stations, du genre de celles insérées soit dans le décret-loi de 1806, soit dans les dispositions générales applicables à toutes les stations des anciens arrondissements maritimes. On

peut citer comme rentrant dans cette catégorie les dispositions relatives au port d'une ancre obligatoire pour les pilotes, aux signaux distinctifs des bateaux pilotes, etc. La Commission de la Marine marchande de la Chambre des députés a estimé qu'un simple décret pris dans la forme des règlements locaux des stations pourrait suffire à réglementer tous ces détails.

136. Il y a donc lieu d'établir le texte de ce décret. Vous voudrez bien, en tenant compte des observations qui précèdent, m'adresser à cet effet des propositions sur les mesures d'ordre général qui vous paraissent devoir être prises pour l'ensemble des stations en vue de l'organisation du service et l'application de la loi.

ARTICLE 27

137. L'article 27 mentionne les divers actes qui se trouvent abrogés par la loi du 28 mars 1928, savoir le décret-loi du 12 décembre 1806, l'article 8 de la loi du 30 janvier 1893, modifié par la loi du 12 mai 1905 (limites de l'écluse pour la traversée du pilotage), la loi du 7 juillet 1912 (procédure pour l'établissement des règlements locaux).

138. Je vous signale que la nouvelle loi ne modifie en rien la loi du 12 juin 1920 sur les ports autonomes en ce qui concerne les dispositions contenues dans cette loi qui sont relatives au pilotage.

ARTICLE 28

139. D'après l'article 28, la loi est applicable à l'Algérie. Il n'y a aucune raison pour que le régime du pilotage ne soit pas, dans cette colonie, le même que dans la métropole. Au surplus, les derniers décrets qui ont réorganisé diverses stations de l'Algérie ont déjà apporté d'heureuses modifications au texte du décret du 23 mars 1886, qui régit tout le pilotage en Algérie et d'après lequel les pilotes sont, en quelque sorte, placés sous le régime strict de la bourse commune. Ce régime ne paraît pas devoir subsister, et les chambres de commerce d'Algérie ont reconnu qu'il y avait tout avantage à y renoncer.

140. Telle est, dans ses grandes lignes, la nouvelle législation sur le pilotage. Elle doit apporter un esprit nouveau dans un service qui est éminemment utile à la navigation et au commerce maritime. Il importe que les autorités locales et les pilotes se rendent compte des changements qu'elle impose dans certains errements, dans certaines habitudes. Elle est la résultante des efforts divers qui, depuis une dizaine d'années, ont été tentés pour réformer et moderniser le service du pilotage. Il convient que ces efforts ne restent pas vains et que rien ne vienne entraver l'application de la nouvelle loi dans les multiples détails du service des stations.

Le Ministre des Travaux Publics,

André TARDIEU